

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 20

Styczeń: część II

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 17.01.-31.01.2025r.

Sektor portowo-logistyczny

Bałtycki operator gra w zielone. Viking Line organizuje zielone konferencje w zielonych korytarzach



Viking Line osiągnął w 2024 roku imponujące wyniki, obsługując ponad 4,6 mln pasażerów i transportując rekordową ilość ładunków. Największy wzrost odnotowano na trasie Helsinki–Tallin, gdzie przewieziono prawie 1,82 mln pasażerów, a udział rynkowy wzrósł znacząco także na trasie Helsinki–Sztokholm dzięki promowi **Viking Cinderella**. Spółka inwestuje w zrównoważony rozwój, wprowadzając "zielone konferencje" oraz ekologiczne korytarze żeglugowe, które zmniejszają emisję gazów cieplarnianych nawet o 90%. Ponadto, Viking Line z sukcesem rozwija nowatorskie usługi, zdobywając uznanie klientów i utrzymując wiodącą pozycję na rynku przewozów pasażerskich w regionie Morza Bałtyckiego.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/baltycki-operator-gra-w-zielone-viking-lines-organizuje-zielone-konferencje-w-zielonych-korytarzach-82864>

W zeszłym roku Viking Line przekroczył w przewozach morskich pułap 250 mln obsłużonych pasażerów. Osiągnięcie tego rekordu zajęło operatorowi 60 lat. Zadowolenie i lojalność klientów Viking Line również systematycznie rosły. W wynikach badań firmy sondażowej EPSI Rating z 2024 roku, dotyczącym firm żeglugowych, Viking Line osiągnął najwyższy poziom zadowolenia klientów z obsługi na połączeniach między Finlandią a Szwecją.

Porozumienie UE - Mercosur



W grudniu 2024 podpisano porozumienie pomiędzy Unią Europejską, a Mercosur (Międzynarodowa Organizacja gospodarcza, w której skład wchodzi: Brazylia, Argentyna, Urugwaj, Paragwaj, Boliwia i Wenezuela). UE jest największym zagranicznym inwestorem w krajach Mercosur, z kapitałem w wysokości 340 mld euro w 2021 roku. Mimo że relacje te są bardzo znaczące, zarówno eksporterzy, jak i potencjalni inwestorzy napotykają na bariery na rynkach Mercosur.

Celem nowej umowy handlowej UE-Mercosur jest zwiększenie wymiany handlowej i inwestycji, obniżenie barier handlowych (szczególnie dla MŚP), wprowadzenie bardziej przewidywalnych zasad handlu i inwestycji oraz promowanie wspólnych wartości, takich jak zrównoważony rozwój, prawa pracownicze, ochrona środowiska i wysokie standardy bezpieczeństwa żywności.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/maritime-analytica_maritimeanalytica-containershipping-shippingnews-activity-7287574699889352705-_8OI?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/mercotur/eu-mercotur-agreement_en

To porozumienie może przyczynić się do rozwoju na rynkach i jest korzystne dla obu stron. Może to utworzyć dodatkowe możliwości i szanse na wzrost gospodarczy, na zwiększenie etatów pracy, a także na zrównoważony rozwój wszystkich zainteresowanych krajów.

Załadunek w niedawno pogłębnym nabrzeżu Chorzowskim



13 stycznia br. roku statek m/v Jabal Harim rozpoczął załadunek ponad 35 000 ton koksu na niedawno pogłębnym nabrzeżu Chorzowskim. Modernizacja ta pozwala na obsługę większych jednostek i poprawia efektywność operacji portowych. Załadunek w Bulk Cargo odgrywa istotną rolę w międzynarodowym łańcuchu dostaw surowców dla europejskiego przemysłu metalurgicznego. Po zakończeniu operacji m/v Jabal Harim skieruje się do Francji, a następnie do

Hiszpanii. Inwestycje w pogłębianie nabrzeży oraz nowoczesny sprzęt zwiększają konkurencyjność Bulk Cargo, czyniąc port bardziej atrakcyjnym dla armatorów i klientów oraz wzmacniając jego pozycję w regionie.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/bulk-cargo-port-szczecin-sp-z-o-o_bulkcargo-statek-eksport-activity-7287023328949673985--Odi/?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Podpisanie porozumienia między Polskimi Liniami Oceanicznymi a Stödig Ship Management

2 stycznia br., w dniu 74. rocznicy polskiej spółki, zostało podpisane porozumienie między Polskimi Liniami Oceanicznymi, a norweską spółką Stödig Ship Management.

To partnerstwo koncentruje się na eksploracji przyszłych możliwości w żegludze, wykorzystując wiedzę specjalistyczną SSM w zakresie zarządzania statkami i operacji w kilku segmentach żeglugi, aby wesprzeć strategiczne badanie POL dotyczące przyszłego wzrostu jako menedżerów i właścicieli statków. Na mocy tego porozumienia POL będzie współpracować z SSM w zakresie kluczowych aspektów, takich jak rozwój koncepcji, planowanie budżetu statku, wybór stoczni i sprzętu, analiza rynku i ustanawianie ram dla zarządzania handlowego i technicznego. Ta współpraca podkreśla zaangażowanie obu stron w podejmowanie decyzji wysokiej jakości i konkurencyjność rynkową. Jesteśmy dumni ze współpracy z SMM w tej strategicznej podróży i nie możemy się doczekać wspólnego osiągnięcia sukcesu.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/polish-ocean-lines-inc%2E_shipmanagement-crewing-partnership-activity-7285638734732038145-skQI?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Morski Terminal Przeładunkowy Orlen w Gdańsku gotowy w ponad 90 procentach

Stan zaawansowania budowy na połowę stycznia 2025 to około 90%. Morski Terminal Przeładunkowy Produktów Ropopochodnych ORLEN w Gdańsku ma obsługiwać jednostki morskie o długości nawet do 130 m, głębokości zanurzenia do 5,8 m i szerokości 17,6 m. Obecnie posiada już dwa nowoczesne stanowiska przeładunkowe do obsługi zbiorników, każde posiadające po cztery dwukierunkowe ramiona nalewcze. Trwają końcowe prace nad wyposażeniem obiektu, a latem 2024 roku na pomostach przeładunkowych 380 m nabrzeża zainstalowano najważniejsze elementy terminala. Do uzupełnienia pozostały jeszcze instalacja przeciwpożarowa oraz wyposażenie sterowni. Trwa montaż systemu monitoringu wizyjnego oraz układów pomiarowych na stanowiskach przeładunkowych. Następnie, wykonane zostaną rozruchy układów sterowniczych.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/morski-terminal-przeladunkowy-ornlen-w-gdansk-gotowy-w-ponad-90-procentach-82869>

Morski Terminal Przeładunkowy Produktów Ropopochodnych na Martwej Wiśle poprawi rentowność i bezpieczeństwo dostaw biokomponentów do produkcji paliw (biobenzyny i biodiesla) oraz transportu produktów, powstających w gdańskiej rafinerii. Jego docelowe moce mogą wynieść nawet do 2 mln ton produktów rocznie. Wartość inwestycji wyniesie ok. 500 mln zł, a jej zakończenie planowane jest w połowie 2025 roku.

Polsko-litewskie rozmowy o współpracy transportowej. Trwają prace nad trasą Via Baltica



Polska i Litwa intensyfikują współpracę w realizacji kluczowych projektów infrastrukturalnych, takich jak Via Baltica i Rail Baltica. Podczas spotkania ministrów Dariusza Klimczaka i Eugenijusa Sabutisa omówiono postępy prac nad drogami i liniami kolejowymi łączącymi oba kraje oraz możliwości pozyskania wsparcia finansowego z UE. Trasa Via Baltica jest już przejezdna na polskim odcinku, a jej dalsza modernizacja w kierunku Wilna ma strategiczne znaczenie ekonomiczne i obronne. Równolegle trwają

prace nad Rail Baltica, w tym modernizacją linii Białystok-Ełk. Ministrowie podpisali wspólny list do UE, podkreślając potrzebę finansowania kluczowych połączeń transgranicznych dla rozwoju regionu i bezpieczeństwa Europy.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/polsko-litewskie-rozmowy-o-wspolpracy-transportowej-trwaja-prace-nad-trasa-via-baltica-82816>

Via Baltica jest drogową ośią komunikacyjną Europejskiego Korytarza Transportowego „Bałtyk - Morze Północne” i zarazem najważniejszym połączeniem drogowym pomiędzy państwami bałtyckimi a Europą Zachodnią. W Polsce ten szlak tworzą odcinki dróg ekspresowych S8 i S61 pomiędzy Warszawą i przejściem granicznym w Budzisku.

Wyniki Portu Gdańsk za 2024

Rok 2024 był rokiem kolejnych rekordów, jeśli chodzi o paliwa płynne (wzrost o ponad 1,8 mln ton, czyli niemal 5%) i drobnicę (wzrost o ok. 430 tys. ton, czyli prawie 2%), przy czym w obrocie kontenerowym zanotowano blisko 10% wzrost. O 28 tys. ton, czyli o 11% wzrosły także przeładunki rudy. Na plusie są też ładunki ro-ro (wzrost o 3,6%). Łącznie przeładowano około 77,4 mln ton. Ubiegły rok przyniósł również wyższą o 4,5% liczbę obsługiwanych pasażerów (wycieczkowce, promy), obsługując 3559 statków handlowych.

Według wstępnych danych Port Gdańsk 2024 rok zamknie z wynikiem finansowym na poziomie ok. 264 mln zł, wyższym w porównaniu z rokiem 2023 o 51,7 mln zł (o 24%). Główne czynniki determinujące ten wzrost to wyższe rok do roku o blisko 6% przychody ze sprzedaży oraz niższe koszty, w tym niższe o 3% koszty sprzedaży.

Źródło: <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/port-gdansk-zamknal-rok-2024-rekordowym-wynikiem-finansowym/>

Wodorowy pionier wśród portów bałtyckich

Port morski w Kłajpedzie realizuje projekt stacji produkcji i tankowania zielonego wodoru, który właśnie wchodzi w fazę realizacji. Zakontraktowano dostawę elektrolizera, stacji tankowania wodoru wraz z usługą montażu. Projekt spełnia wymogi oceny oddziaływania na środowisko, a także spina się finansowo. Ponadto port w Kłajpedzie buduje statek napędzany energią elektryczną i wodorem, przeznaczony do zbierania i przechowywania ścieków, a także innych odpadów, w tym śmieci.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/agnieszka-g%C3%B3rka-600b1a246_seaport-greenport-hydrogen-activity-7286813846369951744-c7Tu/?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

ADY Express i Hellmann uruchomili nowe połączenie z Chin do Europy przez Azerbejdżan



ADY Express, spółka należąca do Kolei Azerskich i specjalizująca się w transporcie intermodalnym, we współpracy z niemieckim operatorem logistycznym Hellmann, uruchomiła nowe połączenie między Azją a Europą na trasie przez Transkaspijski Korytarz Środkowy.

Pierwszy pociąg w ramach tego projektu wyruszył z chińskiego Chongqing, kierując się do Europy przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan i Gruzję. Skład przewozi 55

czterdziestostopowych kontenerów zawierających różnorodne towary. Część ładunków zostanie dostarczona do Gruzji, a pozostałe drogą morską dotrą do portu Konstanca w Rumunii. Kolejne kontenery zostaną przetransportowane kolejną linią Baku-Tbilisi-Kars do Turcji, skąd trafią do różnych lokalizacji w Europie, w tym do Niemiec.

Wybór Korytarza Środkowego jest częścią strategii Hellmann mającej na celu dywersyfikację tras na kolejowym Nowym Jedwabnym Szlaku. Dotychczas firma korzystała z tras przebiegających przez Rosję, jednak nowe połączenie pozwala na całkowite ominięcie tego kraju.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/01/21/ady-express-i-hellmann-uruchomili-nowe-polaczenie-z-chin-do-europy-przez-azerbejdzan/>

Dobry rok dla Unity Line na trasie Świnoujście – Ystad

W 2024 roku Port Ystad odnotował znaczące sukcesy, w tym wznowienie połączenia kolejowego z portem w Świnoujściu, co usprawniło transport intermodalny między Polską a Skandynawią. Dzięki modernizacji infrastruktury prom Polonia codziennie obsługuje wagony kolejowe, zmniejszając emisję CO₂ i obciążenia drogowe. Port rozwija również połączenia promowe, odnotowując wzrost po okresie pandemicznego spowolnienia. Plany na 2025 rok obejmują dalszy rozwój ruchu promowego, offshore i ładunków masowych oraz inwestycje w nowy sprzęt. Port Ystad pozostaje jednym z kluczowych węzłów transportowych w regionie, szczególnie w zakresie połączeń z Polską i Bornholmem.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/rok-2024-udany-dla-polaczenia-morskiego-swinoujscie-ystad-fala-wzrostowa-polaczenia-promowego-82790>

Podatek od żeglugi na Morzu Bałtyckim?

Państwa bałtyckie rozważają wprowadzenie środków ochrony podmorskich kabli po serii uszkodzeń tego typu infrastruktury w ostatnim czasie. Minister obrony Estonii, Hanno Pevkur, pośród branych pod uwagę możliwości wymienia m.in. wprowadzenie podatku na statki przepływające przez Morze Bałtyckie, co nazywa „zasadniczo opłatą ubezpieczeniową za uszkodzenie kabli”.

Źródło: <https://www.reuters.com/world/europe/baltic-sea-shipping-tax-could-pay-undersea-cable-protection-says-estonian-2025-01-29/>

Takie rozwiązanie niewątpliwie byłoby ciosem dla żeglugi na Morzu Bałtyckim – wielu armatorów aktualnie zmaga się z opłatami klimatycznymi, a dodatkowy koszt operacji na Morzu Bałtyckim mógłby wyłączyć ich z rynku, zmniejszyć obroty portów i ilość połączeń żeglugowych.

Start działalności Gemini Cooperation w lutym 2025 roku



W lutym br. rozpocznie się działalność Gemini Cooperation – zaplanowanej, długoterminowej współpracy operacyjnej Maersk i Hapag-Lloyd. Współpraca w ramach Gemini Cooperation obejmie siedem szlaków handlowych: Azja – Zachodnie Wybrzeże USA, Azja – Wschodnie Wybrzeże USA, Azja – Bliski Wschód, Azja – Morze Śródziemne, Azja – Europa Północna, Bliski Wschód – Indie – Europa oraz Atlantyk. Współpraca będzie oparta na 26 usługach oceanicznych, skupiających się wokół 12

kluczowych portów (10 terminali własnych i/lub kontrolowanych, a także portów w Singapurze i Kartagenie). Dodatkowo, Hapag-Lloyd i Maersk uruchomią 32 dedykowane usługi wahadłowe (14 w Europie, 4 na Bliskim Wschodzie, 13 w Azji i jedną w Zatoce Meksykańskiej), aby zapewnić płynne połączenia z wieloma portami. Dodatkowo, w odpowiedzi na potrzeby związane z bezpieczeństwem i szybkością transportu morskiego, obie spółki planują powrót na Morze Czerwone i Zatokę Adeńską.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/start-gemini-juz-w-lutym-maersk-i-hapag-lloyd-odliczaja-dni-do-roz poczenia-wspolnej-dzialalnosci-83097>

Działalność w ramach Gemini Cooperation zakłada świadczenie usług związanych z zawijaniem do mniejszej liczby portów, co dotyczy również zrezygnowania z obsługi portów polskich. Ambicją Gemini Cooperation jest zapewnienie wiodącej w branży niezawodności harmonogramu na poziomie powyżej 90% po pełnym wdrożeniu, zapewniając wydajne i elastyczne usługi na szlakach Wschód-Zachód. Celem tej inicjatywy ma być zwiększenie efektywności operacyjnej na wspólnej linii oceanicznej oraz przyspieszenie dekarbonizacji flot obu spółek.

ZMPSiŚ odpowiada na zarzuty Niemieckich Operatorów Portowych

22 stycznia br. w dzienniku "Ostsee Zeitung" opublikowano artykuł, w którym Centralny Związek Niemieckich Operatorów Portowych zarzuca stronie polskiej nieprzestrzeganie norm dotyczących ochrony środowiska. W opublikowanym artykule, padła sugestia, że inwestycje portowe w Szczecinie i Świnoujściu miały być realizowane ze względu na niższe standardy w tym zakresie.

Pełna treść komentarza ZMPSiŚ:

Normy obowiązujące w Unii Europejskiej dotyczą nas tak samo, jak i innych – te regulacje są identyczne wobec wszystkich krajów UE. Jedną z insynuacji dotyczy tematu budowy Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w Świnoujściu. Informujemy, że w tej sprawie odbyła się procedura konsultacji transgranicznych. W tym procesie strona niemiecka otrzymała, przeanalizowała i przyjęła nasze rozwiązania ostatecznie nie wnosząc do nich zastrzeżeń. Podczas spotkania społecznego w listopadzie 2024 roku z mieszkańcami sąsiadującej ze Świnoujściem gminy Heringsdorf do tego procesu odniósł się Heiko Mirass, reprezentujący władze Landu Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Publicznie pytany przez niemieckie organizacje ekologiczne, potwierdził, że konsultacje odbyły się prawidłowo, na odpowiednim poziomie merytorycznym, strona niemiecka została do nich właściwie włączona i bez uwag przyjęła dokumenty środowiskowe.

Pozostaje poruszona w dzienniku "Ostsee Zeitung" kwestia opinii przedstawicieli przedsiębiorców działających w Rostocku: „Nie mamy nic przeciwko uczciwej konkurencji, ale jeśli w Polsce obowiązują inne standardy niż tutaj, na przykład w zakresie ochrony środowiska, to jest to problem”. Zaznaczamy po raz kolejny, że przepisy unijne obowiązują nas tak samo, a regulacje wewnętrzne nie mogą łamać unijnego prawa. Można w tej sytuacji odnieść wrażenie, że rozwój Portów w Szczecinie i Świnoujściu, rozbudowa o niezbędny w tym celu terminal kontenerowy, a także wspomniana w Ostsee Zeitung inwestycja w przystosowanie terminalu promowego do obsługi transportu intermodalnego – razem tworzą realną konkurencję dla naszych sąsiadów. Potwierdza to rosnące znaczenie naszych portów, wzrost ich pozycji konkurencyjnej na Bałtyku oraz właściwy kierunek rozwoju.

Źródło: <https://www.ostsee-zeitung.de/lokales/rostock/rostock-gegen-swinemuende-polens-hafen-ausbauplaene-in-der-kritik-QWLGE5AGYVH47AWETTV276JFZA.html#:~:text=Rostock%20gegen%20Swinem%C3%BCnde%3A%20Wie%20sehr%20schaden%20Polens%20Pl%C3%A4ne,einer%20immer%20h%C3%A4rteren%20Konkurrenz%20f%C3%BCr%20den%20Seehafen%20Rostock.> ;
<https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/57403-zmpsis-odpowiada-na-zarzuty-niemieckich-operatorow-portowych>

Sektor offshore wind

Morskie farmy wiatrowe

Trwają przygotowania do prac instalacyjnych MFW Baltic Power

Trwają przygotowania do prac instalacyjnych w ramach projektu MFW Baltic Power, w które zaangażowanych jest kilkanaście jednostek morskich, w tym Svanen, specjalistyczny pływający dźwig z floty Van Oord. Biuro prasowe Baltic Power podkreśla, że czynności te poprzedzają rozpoczęcie właściwych prac instalacyjnych. O pierwszych zainstalowanych fundamentach inwestor ma informować za pośrednictwem komunikatu prasowego. Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/trwaja-przygotowania-do-prac-instalacyjnych-mfw-baltic-power-svanen-na-wodach-baltyku/>

Budowa pierwszej MFW w historii polskiej części Morza Bałtyckiego ma rozpocząć się na początku 2025 roku.

Przystąpiono do przeprowadzenia OOŚ dot. obszaru 44.E.1

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie (RDOŚ) rozpoczął procedurę oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) morskiej farmy wiatrowej 44.E.1. Wniosek złożyła spółka Carmagnola, która ubiega się o wydanie decyzji środowiskowej (DŚU) dla tego projektu.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-szczecin/obwieszczenie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-szczecinie-z-dnia-17012025-r-znak-wons420132023kk22-w-sprawie-przeprowadzenia-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-dla-przedsiwzięcia-polegajacego-na-budowie-morskiej-farmy-wiatrowej-44e1>

Obecnie prawa do rozwoju MFW na obszarze 44.E.1, której potencjalna moc instalacyjna ma wynieść 975 MW, ma Elektrownia Wiatrowa Baltica 9 Sp. z o.o. (100% udziałów PGE). Carmagnola to spółka należąca do RWE, która złożyła w marcu 2024 roku w RDOŚ w Szczecinie raport OOŚ dla przedsięwzięcia polegającego na budowie MFW na obszarze 44.E.1. Pozyskanie DŚU stanowi podsumowanie wielomiesięcznych badań przeprowadzonych w tej części Morza Bałtyckiego oraz wykonanych analiz na potrzeby OOŚ, które RWE chce doprowadzić do końca ze względu na zaawansowanie tego procesu. W związku z tym, zaangażowanie spółki Carmagnola wynika z działań podjętych przez inwestora przed złożeniem wniosków do Ministerstwa Infrastruktury o pozwolenie lokalizacyjne (PSZW) dla MFW.

Zakończono budowę morskich stacji elektroenergetycznych dla MFW Baltic Power



Grupa Przemysłowa Baltic (GPB) zakończyła budowę dwóch stacji elektroenergetycznych (OSS) dla MFW Baltic Power, a ich uroczysty odbiór odbył się w dniu 23 stycznia 2025 roku. Projekt realizowano przez niemal dwa lata, angażując ponad 400 pracowników z zakładów Baltic Operator i Energomontaż-Północ Gdynia.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/grupa-przemyslowa-baltic_offshore-windenergy-offshorewind-activity-7288230849106317312-n9h6?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Rozpoczęto postępowanie dot. infrastruktury przyłączeniowej MFW BC-Wind

24 stycznia br. Wojewoda Pomorski poinformował w obwieszczeniu o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie pozwolenia na budowę inwestycji w zakresie zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy pn.: „Budowa Morskiej Farmy Wiatrowej BC-Wind oraz infrastruktury przesyłowej energii elektrycznej z Morskiej Farmy Wiatrowej BC-Wind do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. Część II: Budowa infrastruktury przesyłowej energii elektrycznej z Morskiej Farmy wiatrowej BC-Wind do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. Zadanie 5 – Budowa lądowej stacji elektroenergetycznej wraz z przyłączem do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego w postaci linii kablowej NN wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą”.

Dzień wcześniej, w dniu 23 stycznia 2025 roku, opublikowano obwieszczenie dot. zadania nr 4, czyli budowy kablowych linii eksportowych NN i sieci teletechnicznej od studni kablowych do lądowej stacji elektroenergetycznej wraz z drogą serwisową oraz niezbędną infrastrukturą towarzyszącą

Źródło: <https://www.gov.pl/web/uw-pomorski/obwieszczenie-z-23-stycznia-2025-rwi-iii78404322024mkh> ; <https://www.gov.pl/web/uw-pomorski/obwieszczenie-z-24-stycznia-2025-rwi-iii78404332024mch>

Tele-Fonika Kable rozpoczęła dostawę kabli dla lądowej części MFW Bałtyk 2 i 3



Tele-Fonika Kable dostarczyła pierwsze partie kabli wysokiego (HV 220kV) i najwyższego napięcia (EHV 400kV) dla projektów MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3. Dostawa objęła 24 bębny kabli z docelowych 198 bębnow, które wyprodukowane zostały w całości w zakładzie w Bydgoszczy.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/tele-fonika-kable-rozpoczyna-dostawy-kabli-dla-ladowej-czesci-mfw-baltyk-2-i-3/>

PGE z finansowaniem na budowę MFW Baltica 2

29 stycznia br. Polska Grupa Energetyczna poinformowała o zawarciu umowy pożyczki z Bankiem Gospodarstwa Krajowego na kwotę 3,9 mld zł w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Środki zostaną przeznaczone na finansowanie budowy MFW Baltica 2 w ramach dedykowanego programu „Budowa Morskich Farm Wiatrowych”.

Ponadto, Polska Grupa Energetyczna jako współinwestor MFW Baltica 2 pozyskała znaczący pakiet finansowania. Konsorcjum 25 instytucji finansowych, w tym Bank Gospodarstwa Krajowego, Europejski Bank Inwestycyjny oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, zapewni finansowanie projektowe w łącznej wysokości 11,1 mld zł oraz opcję rezerwowych linii kredytowych o wartości 1,5 mld zł. Formalnie, umowy zostały zawarte przez spółkę Baltica 6 Sp. z o.o.

Źródło: <https://www.gkpge.pl/dla-inwestorow/raporty-biezace/zawarcie-umowy-pozyczki-z-bankiem-gospodarstwa-krajowego-w-ramach-krajowego-planu-odbudowy-i-zwiekszania-odpornosci-finansowanie-wkladu-wlasnego>; <https://www.gkpge.pl/dla-inwestorow/raporty-biezace/zawarcie-umow-zwiazanych-z-realizacja-oraz-finansowaniem-projektu-baltica-2-ujawnienie-informacji-opoznionej>

Umowy stanowią kluczowy element struktury finansowania MFW Baltica 2, którego łączna wartość szacowana jest na około 30 mld zł. Pierwsza energia z MFW ma popłynąć w 1H 2027 roku, a pełne oddanie do użytku planowane jest na 2H tego samego roku.

Podjęcie FID dla MFW Baltica 2

29 stycznia br. Polska Grupa Energetyczna wraz z Ørsted, podjęli ostateczną decyzję inwestycyjną (FID) dotyczącą budowy MFW Baltica 2 o mocy 1498 MW.

Źródło: <https://www.gkpge.pl/dla-inwestorow/raporty-biezace/podjecie-ostatecznej-decyzji-inwestycyjnej-dotyczacej-projektu-baltica-2>

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

Terminal instalacyjny w Świnoujściu z ostatecznym pozwoleniem na użytkowanie

Pierwszy polski terminal instalacyjny dla MFW uzyskał ostateczną decyzję o pozwoleniu na użytkowanie. Rozpoczęto proces rekrutowania załogi i wyposażania terminala. Obiekt ma osiągnąć gotowość operacyjną w połowie 2025 roku i pełnić funkcję zarówno terminala instalacyjnego, jak i klasycznego portu przeładunkowego.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/orlenneptun-orlenneptun-offshorewindterminal-windenergy-activity-7287130203863027713-HhpL?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Sweco nadzoruje budowę bazy operacyjno-serwisowej w Ustce dla PGE Baltica



Sweco podpisało umowę z PGE Baltica na pełnienie funkcji inżyniera kontraktu dla inwestycji pn. „Zaprojektowanie i budowa bazy operacyjno-serwisowej w porcie Ustka”. Spółka będzie odpowiadać za weryfikację dokumentacji projektowej, zarządzanie, kontrolę i nadzór nad realizacją zadań związanych z wykonaniem inwestycji, monitoring, raportowanie i archiwizację dokumentów oraz danych, oraz pełną kontrolę realizacji inwestycji, w tym jej rzeczowe i finansowe rozliczenie. Wartość

kontraktu wynosi 3,69 mln zł brutto, a jego realizacja ma potrwać do 2026 roku.

Źródło: <https://www.sweco.pl/aktualnosci/projekty/sweco-nadzoruje-budowe-bazy-w-ustce-dla-pge-baltica/>

Darłowo będzie portem operacyjno-serwisowym dla MFW



Miasto Darłowo ogłosiło przetarg pn.: „Modernizacja i rozbudowa obiektów hydrotechnicznych w Porcie Morskim w Darłowie na potrzeby obsługi i konserwacji instalacji wiatrowych na morzu”. Postępowanie o udzielenie zamówienia prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego, a oferty można składać do dnia 4 marca 2025 roku.

Głównymi elementami przedsięwzięcia będą prace budowlane polegające na: przebudowie/remontie istniejących nabrzeży portowych Południowego, Gdyńskiego i Szczecińskiego, budowie nowego nabrzeża przeładunkowego i budowie umocnienia brzegu łączącego nowe nabrzeże przeładunkowe z nabrzeżem Szczecińskim.

Źródło: <https://platformazakupowa.pl/transakcja/1051607>

Zainteresowanie Darłowem rośnie od momentu pojawiania się możliwości dofinansowania rozwoju infrastruktury ze środków KPO. Finalnie, w ostatecznej uchwale w sprawie KPO pojawił się zapis o powstaniu dodatkowego „terminala technicznego w Darłowie, który będzie umożliwiał budowę farm wiatrowych”. Miasto Darłowo ma być jedną z lokalizacji nad polskim Morzem Bałtyckim, gdzie będzie rozwijana infrastruktura niezbędna do obsługi MFW. Współpracą z miastem interesują się już pierwsze podmioty, wśród których znalazła się Morska Agencja Gdynia oraz Orlen Neptun.

PORR zwycięzcą przetargu na remont wejścia do Portu Ustka

Urząd Morski w Gdyni rozstrzygnął przetarg na wybór wykonawcy odpowiedzialnego za remont wejścia do Portu Ustka, inwestycji realizowanej w ramach projektu budowy terminala serwisowego dla MFW. Najkorzystniejszą ofertę złożyła spółka PORR SA:

- Część nr 1 – remont Falochronu Wschodniego i nabrzeża Pilotowego w Ustce: 42.869.895,54 zł brutto;
- Część nr 2 – remont Falochronu Zachodniego z nabrzeżem Niskim, nabrzeża Skarpowego wraz ze slipem, modernizacja ostrogi Helskiej oraz modernizacji ostrogi Falochronu Zachodniego: 59.623.867,24 zł brutto.

Źródło: <https://umgdy.ezamawiajacy.pl/pn/umgdy/demand/notice/public/141826/details>

Zakłady produkcyjne

Prestiżowa akredytacja PCA dla laboratorium Tele-Foniki Kable



Laboratorium Wydziału Kontroli Jakości Zakładu Bydgoszcz Tele-Foniki Kable uzyskało prestiżową akredytację Polskiego Centrum Akredytacji (PCA) w odniesieniu do normy PN-EN ISO/IEC 17025:2018-02. To istotne osiągnięcie potwierdza wysoką jakość prowadzonych badań i podkreśla międzynarodowy zasięg działalności laboratoriów, wzmacniając ich pozycję w globalnym łańcuchu dostaw rozwiązań kablowych.

Aktualnie trwa pierwszy etap rozbudowy zakładu w Bydgoszczy.

Projekt obejmuje budowę nowej hali produkcyjnej oraz wieży CCV o wysokości 53 m, przeznaczonej do produkcji długich odcinków kabli wysokiego i ekstrawysokiego napięcia. Zakończenie tego etapu planowane jest na koniec 2025 roku. Ponadto, Grupa TFKable przygotowuje drugi etap rozbudowy na lata 2026–2028, który obejmie dalsze inwestycje w park maszynowy.

Źródło: <https://www.tfkable.com/aktualnosci/informacje,1754.html>

Inwestycje w Bydgoszczy zakładają nie tylko rozbudowę zakładu, ale także wdrożenie nowoczesnych technologii i innowacyjnych rozwiązań produkcyjnych. Rozszerzenie Centrum Badawczo-Technologicznego o nową wieżę z estakadą, przystosowaną do produkcji długich odcinków kabli o wysokim i ekstrawysokim napięciu, przyspieszy kolejną fazę prac B+R nad opracowaniem bezawaryjnych kabli podmorskich typu inter-array i eksportowych o wydłużonym czasie eksploatacji. Kluczową cechą tych kabli będzie zwiększona odporność izolacji na wpływ środowiska morskiego, co odegra istotną rolę w rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej łączącej MFW z lądem.

Inne

UE: Sektor wiatrowy zapewni 900 tys. miejsc pracy do 2030 roku

Komisja Europejska prognozuje znaczący wzrost zatrudnienia w sektorze energetyki wiatrowej w najbliższych latach. Zgodnie z najnowszymi danymi, liczba miejsc pracy w tej branży wzrośnie z obecnych 300 tys. (stan na 2022 rok) do ponad 900 tys. w 2030 roku. Komisja Europejska w 2025 roku chce postawić na inicjatywy mające na celu edukowanie i angażowanie młodzieży w dialog na temat transformacji energetycznej.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ue-sektor-wiatrowy-zapewni-900-tysiecy-miejsc-pracy-do-2030-roku/>

Wyzwaniem dla tak dynamicznego rozwoju branży może być niedobór wykwalifikowanych pracowników. Komisja wskazuje na kilka barier, w tym niewystarczające uwzględnienie potrzeb młodych ludzi w debacie politycznej oraz brak szczegółowych programów nauczania w szkołach średnich i wyższych, które pozwoliłyby na rozwój umiejętności zawodowych w sektorach przewidzianych do ekspansji. Dan Jørgensen, unijny komisarz ds. energii i mieszkalnictwa, ma zorganizować swój pierwszy dialog z młodzieżą w Brukseli w lutym 2025 roku.

LITWA | Komisje litewskiego parlamentu chcą zawieszenia aukcji MEW

Komisja ds. Energii i Zrównoważonego Rozwoju oraz Komisja ds. Audytu litewskiego parlamentu zarekomendowała ministerstwu energii zawieszenie drugiej aukcji MEW na budowę instalacji o mocy 700 MW.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/litwa-komisje-litewskiego-parlamentu-chca-zawieszenia-aukcji-offshore-wind/>

LITWA | Rząd proponuje zawieszenie drugiej aukcji MEW

Litewskie Ministerstwo Energetyki zaproponowało tymczasowe wstrzymanie trwającej obecnie aukcji MEW w celu przeglądu warunków jej realizacji. Ministerstwo przygotowało i przedłożyło do uzgodnień międzyinstytucjonalnych projekt uchwały rządowej w tej sprawie. Ze względu na pilny charakter sprawy, instytucje mają tylko 3 dni robocze na przedstawienie swoich opinii do projektu. Jeśli rząd zdecyduje się na wznowienie procedury aukcyjnej, zostanie ona przeprowadzona od nowa zgodnie z terminami i procedurami

określonymi w ustawie o odnawialnych źródłach energii. Głównym powodem tej decyzji jest dążenie do minimalizacji wpływu projektu na końcowe ceny energii elektrycznej dla konsumentów.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/litwa-rzad-proponuje-zawieszenie-drugiej-aukcji-offshore-wind/>

18 stycznia 2025 roku Państwowy Urząd Regulacji Energetyki (VERT) ponownie ogłosił aukcję, w ramach której inwestorzy otrzymają wsparcie dla projektu MFW o mocy 700 MW na Morzu Bałtyckim. Obecny termin składania wniosków i dokumentów przez uczestników aukcji upływa w dniu 18 marca 2025 roku.

Sektor stoczniowy

FRS Windcat Polska wprowadza wodorowy katamaran na Bałtyk

FRS Windcat Polska wprowadziła *Hydrocat 48*, katamaran napędzany wodorem i olejem napędowym, redukujący emisję CO₂ o 80%. Jednostka o długości 26 metrów i prędkości 26 węzłów służy do transportu załóg na farmy wiatrowe offshore. Wykorzystuje technologię opracowaną przez CMB.TECH, umożliwiającą spalanie wodoru w wysokociśnieniowych systemach wtryskowych. Statek wspiera rozwój niskoemisyjnej żeglugi i działa na Bałtyku.

Źródło: <https://balticwind.eu/pl/rwe-i-frs-windcat-polska-prezentuja-napedzana-wodorem-jednostke-ctv-do-transportu-zalogi-morskich-farm-wiatrowych/>



Dwa nowe statki serwisowe dla morskich farm wiatrowych zwodowane dla FRS Windcat

Dwa nowe statki serwisowe dla morskich farm wiatrowych, Windcat 61 i Windcat 62, zostały zwodowane przez firmę FRS Windcat. To jednostki z serii MK5, zaprojektowane w odpowiedzi na rosnące wymagania sektora energetyki wiatrowej, które obsługują morskie farmy wiatrowe, szczególnie na Bałtyku. Te statki mają nowoczesne rozwiązania, poprawiające efektywność operacji serwisowych, dzięki czemu wspierają rozwój morskich farm wiatrowych w Polsce. Pojazdy



te wyposażone są w technologie, które zwiększają bezpieczeństwo i komfort załogi oraz umożliwiają bezpieczne dotarcie do turbin w trudnych warunkach morskich.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/dwa-nowe-statki-serwisowe-dla-morskich-farm-wiatrowych-zwodowane-dla-frs-windcat/>

Założony w 2018 roku, FRS Windcat Polska należy do aliansu firm FRS i Windcat: FRS Windcat. Ogółem firma posiada ponad 21 lat doświadczenia w branży offshore wind i posiada w eksploatacji blisko 60 statków do transfery załóg (CTV) na terenie Europy. W przeciagu ostatnich lat utworzono lokalny zespół odpowiedzialny za rozwój i działalność firmy w Polsce. Dodatkowo, firma rozpoczęła już szkolenia wysoko wykwalifikowanych marynarzy na statkach w swojej europejskiej flocie.

PRS i UDT podpisują porozumienie na rzecz innowacji i bezpieczeństwa

22 stycznia br. w Gdańsku Polski Rejestr Statków (PRS) i Urząd Dozoru Technicznego (UDT) podpisały list intencji o współpracy.

Celem współpracy jest rozwój innowacji, podnoszenie kwalifikacji pracowników i zapewnienie najwyższych standardów bezpieczeństwa technicznego. Obszary wspólnych działań obejmują:

- Badania nad bezpieczeństwem urządzeń technicznych
- Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań produktowych i procesowych
- Szkolenia i wymianę doświadczeń
- Wykonywanie ekspertyz technicznych

Jednym z kluczowych aspektów porozumienia jest rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej, który dynamicznie rośnie w Polsce. Obie instytucje zamierzają wykorzystać swoje doświadczenie, aby wspierać ten sektor poprzez dostosowywanie norm technicznych oraz szkolenie specjalistów.

Źródło: <https://prs.pl/2025/01/23/nowy-rozdzial-wspolpracy-miedzy-udt-i-prs/>,
<https://offshorewindpoland.pl/udt-i-prs-lacza-sily-w-obszarze-nadzoru-technicznego-i-morskiej-energetyki-wiatrowej/>.

Stocznia CRIST z pożyczką od NFOŚiGW

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) udzielił gdyńskiej stoczni CRIST 52,6 mln zł pożyczki na budowę nowoczesnej linii produkcyjnej dla morskiej energetyki wiatrowej. Całkowity koszt inwestycji przekroczy 70 mln zł, a projekt będzie realizowany do końca 2027 roku. Produkcja obejmie m.in. morskie stacje transformatorowe, fundamenty dla farm wiatrowych oraz jednostki inżynieryjne do transportu i instalacji elementów farm. Pożyczka pochodzi z programu "Innowacje dla Środowiska", który wspiera rozwój zielonych technologii i krajowego łańcucha dostaw.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/crist-526-mln-zl-pozyczki-na-budowe-innowacyjnej-linii-produkcyjnej-82920>

PGZ Stocznia Wojenna i Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna rozwijają współpracę w ramach "Strefy Akceleracji"

PGZ Stocznia Wojenna rozpoczęła współpracę z Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną (PSSE) w ramach projektu "Strefa Akceleracji". Celem jest wdrożenie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w trzech kluczowych obszarach: automatyzacji procesów magazynowych, optymalizacji zużycia energii oraz zdalnego monitorowania jakości wód. Stocznia pełni rolę Odbiorcy Technologii, a startupy, które zdecydują się na współpracę, otrzymają wsparcie w testowaniu swoich rozwiązań oraz dostęp do stoczniowej infrastruktury. Projekt ma na celu automatyzację procesów, optymalizację kosztów oraz poprawę bezpieczeństwa operacyjnego. Wdrożenie nowych technologii przyczyni się do obniżenia kosztów operacyjnych i poprawy efektywności działalności stoczni.



Inicjatywa ta stanowi kolejny krok w transformacji PGZ Stoczni Wojennej w nowoczesny zakład produkcyjny. Współpraca z PSSE pomoże stoczni zrealizować długofalowe cele związane z innowacjami, co nie tylko podnosi efektywność operacyjną, ale także wspiera rozwój krajowego przemysłu obronnego. Projekt pokazuje, jak ważna jest rola nowych technologii w procesach produkcyjnych i ich wpływ na oszczędności oraz optymalizację kosztów w przemyśle stoczniovym.

Źródło: <https://pgzsw.com.pl/aktualnosci/nowe-technologie-strefa-akceleracji/>

Nowy żaglowiec szkolny „Dar Młodzieży” – decyzja Ministerstwa Infrastruktury

Minister infrastruktury Dariusz Klimczak ogłosił decyzję o budowie nowego żaglowca szkolnego „Dar Młodzieży”, który ma zastąpić starzejącą się jednostkę z lat 80. Koszt inwestycji szacowany jest na około 300 mln zł, a budowa potrwa kilka lat. Równocześnie powstanie także nowa jednostka naukowo-badawcza.

Projekt jest istotny dla edukacji morskiej, ponieważ studenci i uczniowie szkół morskich potrzebują nowoczesnej jednostki do praktyk. Obecny statek, mimo że nadal jest eksploatowany, wymaga coraz większych nakładów na naprawy i nie ma pewności, czy za kilka lat przejdzie niezbędne badania techniczne.

„Dar Młodzieży” to trzymasztowa fregata zbudowana w 1982 roku w Stoczni Gdańskiej. Od lat służy studentom Uniwersytetu Morskiego w Gdyni oraz innym adeptom żeglarstwa. Nowy żaglowiec ma zapewnić dalszą możliwość kształcenia przyszłych marynarzy i podtrzymać bogate tradycje polskiej żeglugi.

Decyzja o budowie nowego żaglowca jest rozsądna, biorąc pod uwagę konieczność szkolenia przyszłych kadr morskich na nowoczesnym sprzęcie. Jednak koszt inwestycji wydaje się dość wysoki – warto zadbać o transparentność przetargów i nadzór nad wydatkami, by uniknąć ewentualnych nieprawidłowości. Ponadto budowa potrwa „kilka lat”, co oznacza, że przez długi czas szkolenie będzie nadal odbywać się na obecnej jednostce, której stan techniczny budzi wątpliwości.

Biuletyn informacyjny *Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej* jest częścią przedmiotu Umowy na wykonanie badania naukowego oraz sporządzenie analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego wraz z cyklicznym monitoringiem rynku portowego i Morskiej Energetyki Wiatrowej, zawartej pomiędzy Pomorskim Urzędem Marszałkowskim, a firmą Actia Forum.

Zakres Umowy obok analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego obejmuje cykliczny monitoring w ujęciu dwutygodniowym w podziale na trzy sektory: portowo-logistyczny, offshore oraz stoczniowy, poza tym obejmuje także: kwartalny monitoring wyników operacyjnych branży, półroczny monitoring statystyczny danych makroekonomicznych oraz roczny monitoring strategiczny.

Celem całego projektu jest stworzenie modelu zależności funkcjonalnych wraz ze strukturami powiązań opartymi na obserwacji funkcjonowania rynku portowego, MEW oraz stoczniowego. Projekt zakłada 2 letni (26 miesięcy) okres aktualizacji danych w ramach cyklicznego monitoringu rynku i będzie realizowany w ramach naboru o objęcie wsparciem z Planu Rozwojowego dotyczącego realizacji projektu w ramach naboru Inwestycji A.3.1.1 pt. „Zbudowanie systemu koordynacji i monitorowania regionalnych działań na rzecz kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie, w tym uczenia się dorosłych”, nr wniosku o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/W/0013.

**Actia Forum Sp. z o.o.**

Al. Zwycięstwa 96/98
81-451 Gdynia, Polska
Pomorski Park Naukowo-Technologiczny
Budynek IV, Piętro 0, Lokal F0.22
office@actiaforum.pl
www.actiaforum.pl