

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 21

Luty: część I

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 01.02.-14.02.2025r.

Sektor portowo-logistyczny

Start Gemini Cooperation

Od 1 lutego br. Maersk i Hapag-Lloyd rozpoczęły współpracę w ramach Gemini Cooperation. Ambicją obu gigantów żeglugi jest stworzenie elastycznej i wzajemnie połączonej sieci oceanicznej, zapewniając po jej pełnym wdrożeniu niezawodność harmonogramu dostaw powyżej 90%. Plan zakłada stopniowe włączenie 340 statków o łącznej pojemności 3,7 mln TEU do nowej sieci oceanicznej, zgodnie z nowymi harmonogramami. Gemini Cooperation obejmie 57 usług, w tym 29 głównych tras oceanicznych i 28 regionalnych połączeń wahadłowych (Europa: 13, Azja: 10, Bliski Wschód: 4, obie Ameryki: 1). Okres przejściowy potrwa do końca maja, podczas którego flota będzie sukcesywnie przechodzić do nowej sieci, opuszczając wygasające umowy Maersk i Hapag-Lloyd z innymi przewoźnikami. Pełne wdrożenie nowego harmonogramu planowane jest na czerwiec 2025 roku.



Działalność w ramach Gemini Cooperation zakłada usługi związane z zawijaniem do mniejszej liczby portów, a Maersk rezygnuje z obsługi znajdujących się w Polsce portów, a nawet zachodnioeuropejskich jak brytyjski Felixtowe. Na pętlach głównych ma działać przeważnie jeden operator, zmniejszając tym samym złożoność wykonawczą. Może to wpłynąć na wielkość przeładunków w polskich portach, ale także dać możliwość na rozwój w tym sektorze dla innych przewoźników.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/maersk-i-hapag-lloyd-uruchamiaja-nowa-linie-oceaniczna-start-gemini-cooperation-83135>

Zmiany w ilości tankowanego paliwa – wzrost zapotrzebowania na niskoemisyjne

Port Rotterdam, kluczowy hub w Europie, odnotował wzrost tankowania statków paliwami niskoemisyjnymi w 2024 roku. Łączna sprzedaż paliw spadła o 0,9% do 9,8 mln ton, ale popyt na LNG wzrósł o 52% do 0,94 mln m³. Biopaliwa zanotowały wzrost w I połowie roku, po czym spadły w II połowie, głównie z powodu ceł UE na chińskie biopaliwa. Bunkrowanie metanolu wzrosło z 750 ton do 4000 ton, napędzane rosnącą liczbą statków z takim systemem zasilania.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/port-rotterdam-podaje-zmiany-w-ilosci-tankowanego-paliwa-niskoemisyjne-rosna-konwencjonalne-spadaja-83117>

Spadek stawek frachtowych na trasie z Chin do USA i do Europy

W pierwszym tygodniu lutego br. Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) odnotował spadki na wszystkich głównych szlakach handlowych, z wyjątkiem wzrostu o 10% na trasie Chiny–Meksyk. Stawki na trasie Chiny–Europa Północna spadły o 16% do 1934 USD/TEU, a na kierunku Chiny–Morze Śródziemne o 5% do 2487 USD/TEU. Frachty do USA (zarówno zachodnie, jak i wschodnie wybrzeże) zmniejszyły się o 5%.

Główny indeks Drewry (DWCI) spadł o 3% w skali tygodnia. Stawki z Szanghaju do Rotterdamu obniżyły się o 5% (149 USD) do 3125 USD/FEU, a do Genui o 4% do 4236 USD/FEU, kontynuując trend spadkowy od 19 grudnia 2024 roku.

Mimo że DWCI jest obecnie o 68% niższy niż szczyt pandemii (10 377 USD/FEU we wrześniu 2021 roku), wciąż pozostaje o 130% wyższy niż średnia z 2019 roku. (1420 USD/FEU), co budzi spekulacje o możliwych dalszych spadkach frachtu.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/02/11/dobry-czas-dla-zaladowcow-na-negocjacje-stawek-frachtu-kontenerowego/>

PKB krajów Unii Europejskiej w 2024

Niemcy, Francja i Włochy od dawna są największymi gospodarkami UE, napędzanymi przez silny przemysł, centra finansowe i potężny sektor produkcyjny. Łącznie odpowiadają za około 53% PKB UE, wynoszącego 19,4 bln dolarów, przy czym sama gospodarka Niemiec przewyższa łączny wynik 20 najmniejszych gospodarek UE. Jednak w ubiegłym roku te trzy największe gospodarki odnotowały stagnację lub spadek wzrostu.

Pierwszą piątkę uzupełniają Hiszpania i Holandia, zwiększając łączny udział do 68%. Tymczasem Malta osiągnęła najwyższy wzrost PKB na poziomie 5% w 2024 roku, choć pozostaje najmniejszą gospodarką UE, stanowiąc zaledwie 0,1% całości.

Polska znalazła się na szóstym miejscu z wynikiem 863 bln dolarów amerykańskich, co odpowiada za 4,4% PKB UE.

Źródło: <https://www.voronoiaapp.com/economy/The-19-Trillion-European-Union-Economy--3984>



Porozumienie w sprawie rozwoju obszaru Portu Morskiego Grupy Azoty w Policach

3 lutego br. w Policach podpisano porozumienie dotyczące rozwoju obszaru Portu Morskiego Grupy Azoty w Policach. Głównym założeniem jest: współdziałanie dla rozwoju obszaru Portu Morskiego w Policach, w celu zagospodarowania terenów portowych oraz stworzenia wspólnej oferty inwestycyjnej. To doskonałe miejsce do prowadzenia działalności produkcyjnej, czy przemysłowej, dzięki dostępnej infrastrukturze technicznej, które otwiera przestrzeń dla setek nowych miejsc pracy w Policach. Obecnie trwają prace związane z budową węzła kolejowego w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police, na którą w ubiegłym roku otrzymano środki unijne w wysokości ponad 33 mln euro. Dzięki połączeniu z krajową i międzynarodową siecią kolejową, zdolności przeładunkowe zwiększą się, a sam port uzyska możliwości intermodalne.

Źródło: <https://zchpolice.grupaazoty.com/aktualnosci/porozumienie-w-sprawie-rozwoju-obszaru-portu-morskiego-grupy-azoty-w-policach>

Ostateczna decyzja środowiskowa dla budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu

Terminal powstanie na wschód od gazoportu, a jego infrastruktura zostanie wyposażona w niskoemisyjny sprzęt przeładunkowy, zgodnie z najwyższymi normami ekologicznymi. Inwestycja jest realizowana przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i spółkę akcyjną Świnoujście. Nowoczesny terminal kontenerowy będzie przystosowany do obsługi statków o długości do 400 m. W tym celu planowane jest pogłębienie kanału żeglugowego do siedemnastu metrów, co pozwoli na przeładunek 1,5-2 mln TEU rocznie.



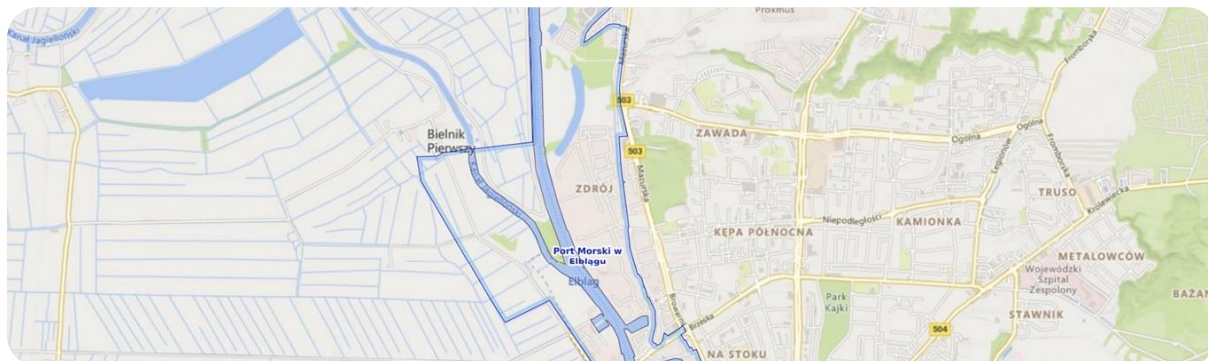
To jedna z najbardziej oczekiwanych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce. Terminal kontenerowy w Świnoujściu umocni pozycję polskich portów względem konkurencji z innych części Europy, a nawet świata. W opinii wielu ekspertów Polska ma szansę stać się liderem sektora TSL w naszej części basenu Morza Bałtyckiego.

Źródło: <https://forsal.pl/gospodarka/aktualnosci/artykuly/9732699,swinoujscie-bedzie-niedlugo-portowym-gigantem-jest-przelomowa-decyzja.html>

Przetarg na tor wodny na rzece Elbląg

4 lutego br. Urząd Morski w Gdyni poinformował, iż postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn: Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania „Budowa toru wodnego na rzece Elbląg na odcinku od punktu P1 do punktu Port” wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego zostało unieważnione z powodu wady, polegającej na zamieszczeniu ogłoszenia w niewłaściwym publikatorze oraz wątpliwości, co do właściwego oszacowania przedmiotu zamówienia.

6 lutego 2025 roku do publikatora unijnego zostało wysłane ogłoszenie o przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania „Budowa toru wodnego na rzece Elbląg na odcinku od punktu P1 do punktu Port” wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego. Spodziewany termin publikacji to 10 luty 2025 roku.



Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentacji projektowej dla prac polegających na budowie toru wodnego na rzece Elbląg o szerokości 36,0 m i gł. 5,0 m na odcinkach od punktu P1 (na wysokości oczyszczalni ścieków) do punktu P2 (przy rozwidleniu rzeki i Kanału Jagiellońskiego) oraz od punktu P2 do punktu Port (zlokalizowanego na wysokości mostu Unii Europejskiej) wraz z odcinkowym umocnieniem brzegu oraz budowie obrotnicy o średnicy 160 m na rozwidleniu rzeki Elbląg i Kanału Jagiellońskiego.

Źródło: <https://www.umgdy.gov.pl/aktualnosc/informacja-o-ponowieniu-przetargu-dot-budowy-odcinka-toru-wodnego-na-rzece-elblag/>
<https://www.umgdy.gov.pl/aktualnosc/informacja-o-przetargu-dot-budowy-toru-wodnego-na-rzece-elblag/>

Przyjęcie tymczasowych celów ochrony dla obszarów Natura 2000

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, który sprawuje nadzór nad morską częścią obszaru Natura 2000 Ostoja w Ujściu Wisły PLH220044 oraz Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 poinformował o fakcie przyjęcia tymczasowych celów ochrony dla gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w wyżej wymienionych obszarach.

Źródło: <https://www.umgdy.gov.pl/aktualnosc/przyjecie-tymczasowych-celow-ochrony-dla-obszarow-natura-2000-klify-i-rafy-kamienne-orlowa-oraz-ostoja-w-ujsciu-wisly/>

Top 10 krajów morskich według aktywów flot

Chiny utrzymują pozycję lidera pod względem liczby statków. Wyszły na prowadzenie pod względem wartości floty, wyprzedzając Japonię i osiągając wartość 255 236 mln USD. - Zdecydował o tym fakt, że Chiny posiadają floty masowców i kontenerowców o wartości odpowiednio 68,4 mld USD i 63,5 mld USD – wylicza na swoim blogu Rebecca Galanopoulos z Vessel Valu i zauważa, że „Wartość flot na obu rynkach rośnie w ciągu ostatniego roku”.

Źródło: <https://www.vesselsvalue.com/>



Przebudowa portu promowego w Porcie Szczecin-Świnoujście

5 lutego br. podpisano umowę na przebudowę stanowiska promowego nr 4 na terenie terminalu promowego w Świnoujściu. Przebudowa tego stanowiska pozwoli zachować możliwość obsługi promów pasażersko-samochodowych typu ro-pax, zwiększając nośność i szerokość ruchomego pomostu samochodowego. Inwestycja warta blisko 27 mln zł potrwa dwa lata i obejmie prace rozbiórkowe i budowlane. W tym czasie powstanie nowoczesne i funkcjonalne nabrzeże wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz rampą ro-ro. Na przebudowanym stanowisku obsługiwane będą m.in. promy: Cracovia i Mazovia.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/nowe-stanowisko-dla-promow-w-porcie-szczecin-swinoujscie-83238>

Mniej statków w szwedzkich portach w 2024

W 2024 roku szwedzkie porty odnotowały spadek liczby statków, razem z mniejszą liczbą pasażerów na pokładach. Wolumen przeładunków pozostał na podobnym poziomie, co w 2023 roku. Swedish Maritime Administration wskazało, że spadek wyniósł prawie 4% w porównaniu z wynikami z roku poprzedniego. Wyłączając wyniki z roku w czasie pandemii (2020), były to najniższe wyniki w przeciągu ostatnich 5 lat. Najbardziej popularnym szwedzkim portem jest Malmö, który posiada regularne połączenia do/z Niemiec i Polski. Największe spadki zanotowano w porcie Helsingborg. Choć liczba zawinięć statków maleje, ilość ładunków przewożonych na pokładzie statków utrzymała się na stabilnym poziomie przez ostatnie pięć lat. W porównaniu do 2023 roku, w 2024 roku wolumeny ładunków wzrosły o 2%, osiągając łącznie nieco ponad 159 mln ton.

Źródło: <https://www.sjofartsverket.se/sv/om-sjofartsverket/nyheter-och-press/nyheter/farre-fartyg-till-svenska-hamnar-forra-aret/>

Połączenie CMA CGM do Gdańska

Pod koniec stycznia br. CMA CGM uruchomiło nowy serwis kontenerowy do Portu Gdańsk, który umożliwi transport ładunków między Polską, Finlandią, a Łotwą. Usługa została nazwana BLX – Baltic Express. Zakłada ona, że terminal Baltic HUB stanie się centrum realizującym przeładunki między bałtyckimi serwisami feederowymi, a połączeniami oceanicznymi łączącymi Europę z Chinami, Singapurem, Malezją i Koreą Południową.

Uruchomienie nowego połączenia przez światowego operatora wskazuje na mocną pozycję Polski w przeładunkach kontenerowych, a także wpłynie pozytywnie na ich wielkość. Polska, a w szczególności Baltic Hub umacnia swoją pozycję wśród portów kontenerowych, rozwijając się i będąc największym portem kontenerowym na Bałtyku od wielu lat.

Źródło: Namiary na morze i handel, numer 02/2025

Nowy suchy port przeładunkowy

W Grzybowie, w województwie świętokrzyskim, ruszyła budowa suchego portu przeładunkowego. Obiekt, którego inwestorem jest Gmina Staszów, powstaje u styku dwóch ważnych linii kolejowych szerokotorowej łączącej województwo z Ukrainą oraz linii normalnotorowej. Pierwszy etap prac ma się zakończyć w 2027 roku. Docelowo port ma zająć powierzchnię około 200 ha, na którym ma się znaleźć terminal kontenerowy oraz nowa bocznica umożliwiająca połączenia ze stacją kolejową w Rzędzowie. Wartość projektu to około 200 mln zł.

Źródło: Namiary na morze i handel, numer 02/2025

OT Port Świnoujście uruchamia linię kontenerową

W pierwszej połowie lutego 2025 roku OT Port Świnoujście rozpoczął współpracę z islandzkim armatorem Eimskip. Połączenia będą się odbywać raz na dwa tygodnie, a przeładunki będą realizowane przy nabrzeżu Hutników.

„Rozpoczęcie współpracy z Eimskip oznacza dla nas rozwój w obszarze obsługi kontenerów, który wpisuje się w strategię rozwoju transportu intermodalnego w terminalach Grupy OTL. W ostatnich dwóch latach przygotowaliśmy wspólnie z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA infrastrukturę do obsługi transportu intermodalnego, m.in. poprzez przygotowanie na ten cel placów do składowania. Docelowo zakładamy, że do 2030 roku będziemy posiadać zdolności składowe do 4000 TEU” – mówi Karol Bowżyk, członek zarządu OT Logistics.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/ot-logistics-sa_ot-port-%C5%9Bwinouj%C5%9Bcie-uruchamia-lini%C4%99-kontenerow%C4%85-ugcPost-7295724713165615104-bZcU?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4lBgAfQ4lOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

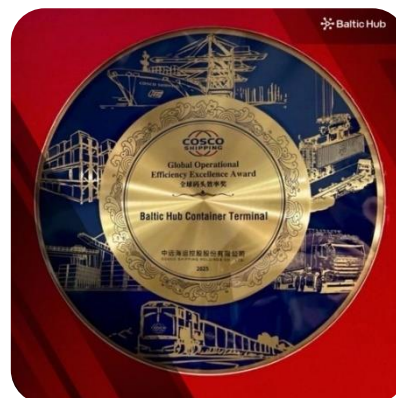
Koleje towarowe ze spadkami przewozów w 2024 roku

W 2024 roku kolej obsłużyła ponad 223,5 mln ton towarów. W porównaniu z 2023 roku jest to wolumen niższy o 8,1 mln ton (-3,5%). Na przełomie ostatnich lat niższy poziom masy (223,2 mln ton) był w 2020 roku, czyli w roku ograniczeń związanych z pandemią Covid-10. W ubiegłym roku pociągi towarowe zrealizowały pracę przewozową na poziomie niemal 58,3 mld tonokilometrów, co oznacza spadek o ponad 3,3 mld tonokilometrów (-5,4%) w porównaniu z 2023 rokiem. Niższą wartość zanotowano ostatnio w 2021 roku, kiedy wyniosła ona 56 mld tonokilometrów. Praca eksploatacyjna osiągnęła 82,3 mln pociągokilometrów, co oznacza spadek o 2,1 mln (-2,5%) rok do roku. Średnia odległość przewozu jednej tony ładunku w 2024 roku wyniosła 260,7 km, nieznacznie mniej w porównaniu z rekordowym wynikiem z 2023 roku, który wyniósł 266 km.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/01/31/koleje-towarowe-ze-spadkami-przewozow-w-2024-roku/>

Baltic Hub wyróżniony nagrodą Global Operational Efficiency Excellence Award

Terminal kontenerowy Baltic Hub został uhonorowany prestiżową nagrodą Global Operational Efficiency Excellence Award przyznawaną przez COSCO SHIPPING Lines. To wyróżnienie jest dowodem na najwyższe standardy operacyjne terminalu oraz owocną współpracę w ramach Ocean Alliance. Nagroda została wręczona Alessandro Cassinelli, regionalnemu CCO PSA, podczas Konwencji Przewoźników i Portów Ocean Alliance 2025, która odbyła się w Boao w Chinach. To jedno z najważniejszych wydarzeń branżowych, gromadzące kluczowych przedstawicieli globalnych portów, firm żeglugowych, ekspertów i partnerów łańcucha dostaw.



Źródło: <https://baltichub.com/aktualnosci-2/nagroda-global-operational-efficiency-excellence>

Nowe połączenie promowe do Królewca

W styczniu br. uruchomiono nowe połączenie promowe między Sankt Petersburgiem a obwodem Królewieckim, obsługiwane przez prom Antey. Podczas inauguracyjnego rejsu przewieziono 150 pasażerów i 17 jednostek ro-ro. Promy będą kursować raz w tygodniu. Międzynarodowy terminal morski Pionierskij, otwarty w sierpniu 2024 roku, obsługuje statki towarowe, pasażerskie i wycieczkowe, z roczną przepustowością 225 tys. pasażerów i 80 tys. jednostek ro-ro. Port ten nazywany jest Morskim Portem Królewiec.

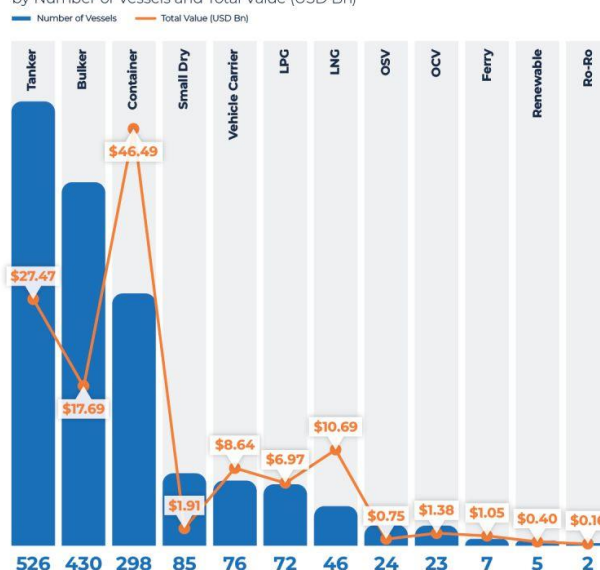
Źródło: <https://www.portalmorski.pl/zegluga/57555-ruszylo-nowe-polaczenie-promowe-do-krolewca>

Zamówienia na kontenerowce, tankowce i masowce

Chiński portfel zamówień na nowe statki osiągnął wartość ponad 123 mld USD – najwyższy poziom od 2009 roku. Wysokie ceny stali, ograniczona dostępność stoczni oraz popyt wynikający z kryzysu na Morzu Czerwonym podniosły nastroje i oczekiwania dotyczące wysokich zysków, co skłoniło armatorów do składania zamówień w sektorach kontenerowym, tankowców oraz LNG.

Vessels Ordered at Chinese Shipyards
by Number of Vessels and Total Value (USD Bn)

 VesselsValue



Źródło: https://www.linkedin.com/posts/vesselsvalue-com-seasure-shipping-ltd-_lunarnewyear-chineseorderbook-newbuildings-activity-7292361351782359041-W4dr?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4lOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

Sektor offshore wind

Morskie farmy wiatrowe

DeepOcean z kontraktem na badania dot. projektów MFW Bałtyk 2 i 3



DeepOcean podpisał kontrakt na przeprowadzenie badań podmorskich w ramach projektów MFW Bałtyk 2 i 3. Zakres prac obejmuje geofizyczne badania dna morskiego w korytarzach kabli eksportowych i wewnętrznych z wykorzystaniem specjalistycznego pojazdu podwodnego. Dodatkowo, przeprowadzone zostaną również badania mające na celu identyfikację potencjalnych niewybuchów (UXO) na dnie morskim, które wykona podwykonawca –

MEWO. Kampanie badawcze zaplanowano na początek 2025 roku.

Źródło: <https://www.deepocean.com/articles/deepocean-awarded-offshore-wind-survey-contract>

DeepOcean to spółka będąca własnością europejskiego funduszu inwestycyjnego Triton. Świadczy usługi w zakresie badań, inżynierii, zarządzania projektami, instalacji, konserwacji i recyklingu dla sektorów naftowo-gazowego, morskiej energetyki odnawialnej oraz wydobywania minerałów głębinowych.

Konstrukcje morskich stacji elektroenergetycznych Baltic Power opuściły Port Gdynia i wypłynęły na wyposażenie



Wyprodukowane w stocznich w Gdyni i Gdańsku konstrukcje stalowe dwóch morskich stacji elektroenergetycznych MFW Baltic Power, za których produkcję odpowiadała Grupa Przemysłowa Baltic, wypłynęły do Portu Aalborg (Dania) w celu ich wyposażenia. Spółka SEMCO, odpowiedzialna za ten etap prac, na poszczególnych poziomach stacji zainstaluje niezbędny sprzęt, taki jak: główne transformatory, rozdzielnice wysokich napięć, rozdzielnice potrzeb własnych,

systemy sterowania i nadzoru oraz szereg urządzeń pomocniczych umożliwiających bezpieczną obsługę i funkcjonowanie stacji na morzu. Zgodnie z harmonogramem, jesienią 2025 roku zostaną zainstalowane na Bałtyku.

Źródło: <https://balticpower.pl/aktualnosci/konstrukcje-morskich-stacji-elektroenergetycznych-baltic-power-opu%C5%9Bci%C5%82y-port-w-gdyni-wyp%C5%82yn%C4%99%C5%82y-na-wyposa%C5%BCenie/>

Zainstalowano pierwsze fundamenty MFW Baltic Power



Zgodnie z harmonogramem, w styczniu br. rozpoczęto budowę pierwszej polskiej MFW Baltic Power na Morzu Bałtyckim. Z sukcesem zainstalowano pierwsze z 78 monopali, czyli głównych elementów fundamentów. Monopale są osadzane na dnie przez specjalistyczny dźwig instalacyjny Svanen z floty Van Oord, który wbija je w dno morza na głębokości ok. 40 m. Oprócz dźwigu instalacyjnego na morskim placu budowy pracuje równocześnie kilkanaście

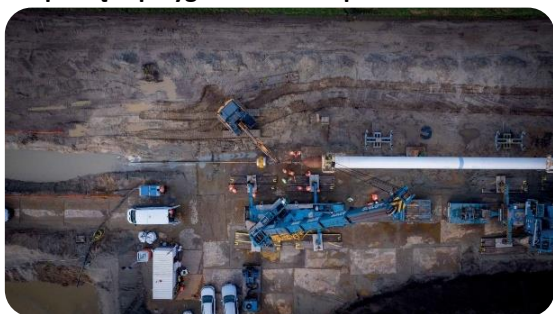
innych statków: jednostki wspierające, holowniki, statki do transportu personelu i sprzętu, jednostki do monitoringu środowiskowego oraz jednostki dozorowe. Całość prac oraz ruchu morskiego wokół budowanej farmy w trybie 24/7 nadzoruje Morskie Centrum Koordynacyjne Baltic Power. Czynnikiem, który ma decydujący wpływ na pracę i tempo jej realizacji są warunki pogodowe.

Równolegle trwa budowa infrastruktury lądowej. W Osiekach Lęborskich w Gminie Choczewo trwa budowa lądowej stacji elektroenergetycznej, której zadaniem będzie przekazywanie wyprodukowanej energii do operatora krajowego systemu. Prace osiągnęły już ok. 65% zaawansowania, zakończenie budowy przewiduje się na przełom 2025 i 2026 roku. W Lubiatowie zrealizowano także dwa z czterech przewiertów sterowanych dla przyłączy kablowych. Z kolei w Łebie kończą się prace na budowie bazy serwisowej Baltic Power, która będzie obsługiwać farmę przez ok. 30 lat eksploatacji.

Źródło: <https://balticpower.pl/aktualnosci/pierwsze-fundamenty-na-morskiej-farmie-baltic-power-zainstalowane/>

Instalacja pierwszych fundamentów MFW Baltic Power to ważny moment w rozwoju MEW w Polsce. W dalszej kolejności na morskim placu budowy zainstalowane zostaną elementy przejściowe łączące fundamenty z turbinami, morskie turbiny wiatrowe, morskie stacje elektroenergetyczne i kable łączące je z turbinami oraz kable eksportujące wyprodukowaną energię na ląd. Zgodnie z harmonogramem, prace instalacyjne mają potrwać do 2026 roku.

Rozpoczęto przygotowania do przewiertu HDD dla MFW Bałtyk 2 i 3



W Łędowie, niedaleko Ustki, inwestorzy MFW Bałtyk 2 i 3 rozpoczęli przygotowania do kluczowego elementu inwestycji – wykonania horyzontalnego przewiertu kierunkowego (HDD), który umożliwi bezpieczne wyprowadzenie kabli eksportowych z morza na ląd. Technologia HDD, która zostanie zastosowana przez głównego wykonawcę – spółkę Hanab, obejmuje wiercenie pilotażowe, poszerzanie otworów, instalację rur osłonowych i finalnie przeciągnięcie kabli. Przewiertu,

których realizacja ma rozpocząć się w marcu i potrwać ma do września 2025 roku, będą prowadzone na głębokości do 40 m i długości ok. 1,5 km. Przygotowane zostaną cztery linie kablowe, każda z przewiertem o średnicy ok. 900 mm.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rusza-jaz-przygotowania-do-przewiertu-hdd-dla-mfw-baltyk-2-i-3/>

Cadeler z umową rezerwacyjną na instalację turbin wiatrowych MFW BC-Wind



Cadeler podpisał umowę rezerwacyjną z Ocean Winds na instalację ok. 30 turbin wiatrowych MFW BC-Wind. Wartość kontraktu, która zostanie wynegocjowana w czasie obowiązywania umowy rezerwacyjnej, wynosi od 48 do 56 mln EUR.

Źródło: <https://www.cadeler.com/news/cadeler-further-strengthens-its-position-in-the-polish-offshore-wind-market-with-the-signing-of-a-new-vessel-reservation-agreement>

To nie będzie pierwszy kontrakt Cadeler na polskim rynku MEW. W lutym 2024 roku spółka zobowiązała się zainstalować turbiny wiatrowe dla MFW Baltica 2, z terminem realizacji do końca 2027 roku. W lipcu 2023 roku zakontraktowała instalację turbin wiatrowych dla MFW Baltic Power, z planowanym rozpoczęciem prac w 2025 roku i zakończeniem w 2026 roku. Natomiast w październiku 2024 roku podpisała umowy na instalację MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3, z rozpoczęciem prac w 2027 roku. Cadeler, posiadający obecnie flotę sześciu statków typu jack-up i pięć nowych jednostek w budowie, systematycznie umacnia swoją pozycję jako kluczowy wykonawca w sektorze MEW na Morzu Bałtyckim.

Wznowienie postępowania środowiskowego dot. infrastruktury przyłączeniowej MFW Bałtyk 1

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał postanowienie o wznowieniu zawieszonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Infrastruktura przyłączeniowa morskiej farmy wiatrowej MFW Bałtyk I”. Przedsięwzięcie obejmuje budowę infrastruktury przyłączeniowej zlokalizowanej zarówno na obszarze morskim, jak i lądowym – na terenie gmin Ustka, Redzikowo oraz Kobylnica w powiecie słupskim.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/zawiadomienie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo42082024kb15-z-dnia-11022025-r>

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe**Rozpoczęto postępowanie środowiskowe dot. modernizacji wejścia do Portu Ustka**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku poinformował o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa istniejącego wejścia do Portu Morskiego w Ustce”.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/zawiadomienie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo42012025mr3-z-dnia-06022025-r>

T5 – prace pogłębiarskie zakończone

W styczniu br. zakończono prace pogłębiarskie, podczas których usunięto niemal 1 mln m³ urobku, przygotowując obszar pod załadownię. Do dnia 11 lutego 2025 roku pogrążono już niemal 50 pali rurowych, stanowiących fundament przyszłej konstrukcji nabrzeża. Zakończenie budowy T5 przewiduje się na trzeci kwartał 2026 roku.

Źródło: <https://pfr.pl/artykul/pfr-i-baltic-hub-napedzaja-transformacje-energetyczna-polski-na-baltyku>

Zakłady produkcyjne**Baltic Towers z decyzją środowiskową dla malarni wież wiatrowych**

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku wydała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa malarni do wież wiatrowych na Wyspie Ostrów w Gdańsku”. Stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a także określono warunki i wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym oraz na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/obwieszczenie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo420652024ib8-z-dnia-28012025-r>

Budowa Baltic Towers realizowana zgodnie z harmonogramem

Na terenie Wyspy Ostrów w Gdańsku intensywnie postępują prace przy budowie Baltic Towers. Inwestycja realizowana jest zgodnie z harmonogramem. Obecnie trwa wznoszenie konstrukcji wewnętrznych i zewnętrznych budynku głównego. Inwestor przygotowuje się również do rozpoczęcia produkcji pierwszych wież wiatrowych. Oddanie obiektu do użytku planowane jest na maj 2025 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/budowa-fabryki-wiez-wiatrowych-w-gdansk-zobacz-najnowsze-zdjecia-foto/>

Inne

Rząd konsultuje kolejną nowelizację ustawy offshore wind

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji (RCL) pojawił się projekt nowelizacji ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w MFW (UD 162), który ma usprawnić rozwój sektora. Zmiany dotyczą przede wszystkim przyspieszenia procesów inwestycyjnych i dostosowania przepisów m.in. przed pierwszą aukcją offshore wind zaplanowaną na 2025 rok. W nowelizacji przewidziano również aukcję interwencyjną w 2026 roku.

Źródło: <https://legislacja.gov.pl/projekt/12394351/katalog/13110260#13110260>

Plan gospodarczy Polski na 2025 rok – transformacja energetyczna jednym z filarów

W ramach kompleksowego planu gospodarczego przedstawionego na Giełdzie Papierów Wartościowych, Premier RP Donald Tusk i Minister Finansów Andrzej Domański zaprezentowali szczegółową strategię inwestycyjną. Transformacja energetyczna stanowi jeden z sześciu kluczowych filarów rozwoju państwa. Plan rządu obejmuje m.in. rozwój sieci przesyłowych, a także inwestycje w nowe moce w polskim systemie, zwiększenie wsparcia dla energetyki rozproszonej, biogazu, ciepłownictwa i magazynów energii oraz rozpoczęcie już projekty związane z budową elektrowni jądrowej czy morskich farm wiatrowych.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/premier/polska-rok-przelomu-premier-przedstawil-plan-gospodarczy-na-2025-rok>

Polska spółka realizuje prace dla projektu niemieckiej MFW BorWin

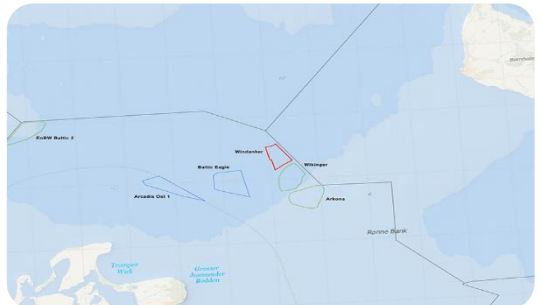


Pomimo sezonu zimowego, polska spółka Baltic Diving Solutions pomyślnie zrealizowała projekt na Morzu Północnym dla niemieckiej MFW BorWin i zmobilizowała swoją jednostkę Baltic Surveyor do przeprowadzenia specjalistycznych badań, których wykonawcą był VBW Weigt GmbH.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/baltic-diving-solutions_offshorewind-polishoffshore-balticsurveyor-activity-7290254848631988225-NpH6?utm_source=share&utm_medium=member_desktop

Przedsięwzięcie potwierdza rosnące znaczenie polskich podmiotów w sektorze MEW na rynku międzynarodowym. Baltic Diving Solutions potwierdziło zdolność do realizacji zaawansowanych projektów MFW w wymagających warunkach zimowych, co jest szczególnie istotne w kontekście rozwoju tego sektora w regionie Morza Bałtyckiego i Północnego.

NIEMCY | Jest zgoda na budowę MFW Windanker na Bałtyku



Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii (BSH) zatwierdził plan budowy i eksploatacji MFW Windanker na Morzu Bałtyckim. Projekt o mocy 300 MW, realizowany przez Iberdrolę, ma być zlokalizowany 38 km na północny wschód od wyspy Rugia.

Źródło: https://www.bsh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Text_html/html_2025/Pressemitteilung-2025-31-01.html

Windanker będzie trzecią MFW Iberdroli w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim, obok istniejących projektów Wikinger i Baltic Eagle.

NIEMCY | BSH prezentuje plan rozwoju obszarów na Morzu Bałtyckim i Północnym

Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii (BSH) opublikował zaktualizowany Plan Rozwoju Obszarów (FEP) w 2025 roku, który określa ramy dla uporządkowanej rozbudowy MEW w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim i Północnym.

Źródło:

https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresfachplanung/Flaechenentwicklungsplan_2025/flaechenentwicklungsplan_2025_node.html

Dokument ten stanowi podstawę prawną i organizacyjną dla dalszego rozwoju MEW w Niemczech, co ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów transformacji energetycznej państwa. Niemcy dążą do osiągnięcia mocy zainstalowanej na poziomie co najmniej 40 GW do 2035 roku oraz minimum 70 GW do 2045 roku.

LITWA | Wstrzymanie przetargu dot. drugiej MFW

Litewski rząd zatwierdził propozycję Ministerstwa Energetyki dotyczącą tymczasowego wstrzymania przetargu dot. drugiej MFW, który został ogłoszony 18 listopada 2024 roku. Decyzja ma na celu przegląd i modyfikację warunków prowadzonej procedury.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/litwa-wstrzymuje-aukcje-dot-drugiej-morskiej-farmy-wiatrowej/>

Decyzja ta pokazuje, że władze Litwy dążą do optymalizacji procesu rozwoju MEW, stawiając na pierwszym miejscu ochronę interesów konsumentów końcowych.

RelyOn buduje kompleks szkoleniowy dla sektora MEW w Gdańsku



Duńska firma RelyOn, specjalizująca się w certyfikowanych szkoleniach dla branży OZE, rozpoczęła budowę nowego centrum szkoleniowego w Gdańsku, którego kluczowym elementem ma być specjalistyczny basen do prowadzenia komercyjnych szkoleń MEW. Ośrodek ma oferować 38 programów szkoleniowych, zarówno dla firm jak i klientów indywidualnych. W obiekcie ma znaleźć się również wypożyczalnia Środków Ochrony Indywidualnej (PPE).

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/relyon-buduje-kompleks-szkoleniowy-dla-sektora-offshore-w-gdansk/>

W 2023 roku, RelyOn Nutec przejął GoRopes, trójmiejskie centrum szkoleniowe specjalizujące się w kursach dla sektora EW zgodnych ze standardami GWO, szkoleniach dostępu linowego oraz sprzedaży, wynajmie i inspekcjach PPE. Inwestycja w Polsce to pierwszy projekt RelyOn w regionie Morza Bałtyckiego. Aktualnie, operująca na całym świecie firma w Europie dysponuje 13 ośrodkami szkoleniowymi – w Wielkiej Brytanii, Norwegii, Danii, Holandii, Niemczech i Belgii.

Sektor stoczniowy

Maersk i Hapag-Lloyd uruchamiają Gemini Cooperation

Od 1 lutego br. Maersk i Hapag-Lloyd rozpoczęły współpracę w ramach Gemini Cooperation, której celem jest stworzenie elastycznej i niezawodnej sieci oceanicznej z docelową punktualnością dostaw na poziomie 90%. Nowa struktura obejmuje 340 statków o łącznej pojemności 3,7 mln TEU, które stopniowo wchodzi do nowego harmonogramu rejsów. Do czerwca 2025 roku flota ma w pełni funkcjonować w nowym układzie.

Nowa sieć obejmie 57 usług, w tym 29 głównych szlaków oceanicznych i 28 połączeń międzyregionalnych. Kluczowym elementem strategii jest model "hub & spoke", który pozwoli na lepsze wykorzystanie dużych statków, optymalizację prędkości rejsów i redukcję emisji CO₂.

Obie firmy podkreślają, że choć sytuacja bezpieczeństwa na Morzu Czerwonym ulega poprawie, nowa sieć będzie koncentrować się na trasach omijających Kanał Sueski i prowadzących wokół Przylądka Dobrej Nadziei.

Gemini Cooperation to istotna zmiana na rynku żeglugi, wzmacniająca pozycję Maerska i Hapag-Lloyd jako liderów niezawodnych dostaw oceanicznych. Rezygnacja z obsługi wybranych portów (m.in. w Polsce i Wielkiej Brytanii) może wpłynąć na konkurencję w regionie i dostępność usług dla klientów. Warto również śledzić, czy model operacyjny faktycznie przełoży się na deklarowaną punktualność i korzyści środowiskowe.

KEY FACTS AND FIGURES – CAPE OF GOOD HOPE NETWORK

7 East-West
trade lanes

- Asia / US West Coast
- Asia / US East Coast
- Asia / Middle East
- Asia / Mediterranean
- Asia / North Europe
- Middle East – India / Europe
- Transatlantic



340+

vessels in
the combined
fleet

3.7
million

TEU combined
capacity
(Twenty-foot
Equivalent Unit)

57
services



Mainline
services

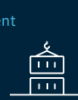
29

Shuttle
services

28

11 in Europe, 12 in Asia,
4 in the Middle East, and
1 in Gulf of Mexico

transshipment
hubs
located like
"pearls on a
string"



Access to

tons of

Port pairs



Latest
technology
reducing cargo
dwell time up to
20%

USD

3 billion+



investments in
APMT Hubs for a
30% increase
in capacity

Źródło: <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/gemini-cooperation.html>, <https://www.maersk.com/network-of-the-future>

Sytuacja tankowca Khatanga w Porcie Gdynia

Tankowiec *Khatanga* przyłynął do Gdyni w 2017 roku i został zatrzymany w wyniku negatywnej inspekcji Port State Control (PSC). Jednostka wymaga ponownej inspekcji, jednak jej właściciel – rosyjska firma Murmansk Shipping Company – ogłosił upadłość w 2020 roku. W konsekwencji statek pozostał w porcie bez aktywnego zarządcy i załogi.

W grudniu 2023 roku oraz styczniu 2024 roku doszło do dwóch incydentów związanych z zerwaniem się jednostki z cum. Powodem były trudne warunki atmosferyczne oraz stan lin cumowniczych. Port Gdynia podjął działania zapobiegawcze, w tym wzmocnienie mocowań oraz zwiększenie częstotliwości inspekcji. Nie odnotowano zagrożenia dla ruchu portowego.

Analizowane jest również potencjalne zagrożenie wynikające z długiego postoju jednostki. Choć według administracji portu statek został opróżniony z substancji niebezpiecznych, mogą w nim gromadzić się wybuchowe gazy. Służby specjalne (ABW i SKW) badają także możliwość obecności na pokładzie sprzętu wywiadowczego, co może mieć związek z wcześniejszymi przypadkami wykorzystywania rosyjskich jednostek do celów szpiegowskich.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia prowadzi działania prawne mające na celu uregulowanie statusu statku. Wśród rozważanych rozwiązań znajdują się konfiskata jednostki w ramach spłaty zadłużenia wobec portu oraz wpisanie armatora na listę sankcyjną, co mogłoby ułatwić procedurę przejścia statku.

Obecnie *Khatanga* pozostaje w Porcie Gdynia pod regularnym nadzorem, a dalsze działania zależą od decyzji administracyjnych i prawnych.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/media-porzucony-w-gdyni-tankowiec-zrywal-sie-z-cum-83016>

Statek PŻM "Legiony Polskie" zatrzymany w USA z powodu uchybień w dokumentacji

Statek Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM) *Legiony Polskie* został zatrzymany w Port Canaveral na Florydzie z powodu nieścisłości w dokumentacji dotyczącej obsługi paliw i pozostałości po paliwach. Inspekcja amerykańskich służb wykazała uchybienia, ale załoga statku nie została zatrzymana i oczekuje na wyniki kontroli.



Jednostka przyплыnęła do USA 22 stycznia 2025 roku z niemieckiego portu Brake z ładunkiem sklejki. Władze portowe zwróciły uwagę na niezgodności w tzw. książce olejowej, która powinna zawierać precyzyjne zapisy dotyczące utylizacji wód zęzowych. Rzecznik PŻM Krzysztof Gogol podkreślił, że jest to rutynowa procedura i na razie nie wiadomo, kiedy statek zostanie zwolniony.

Wcześniej, pod koniec 2024 roku, dwa inne statki PŻM zostały zatrzymane w Brazylii, gdy wykryto na nich przemysł kokainy i broni.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/statek-pzm-legiony-polskie-zatrzymany-w-usa-trwa-inspekcja-amerykanskich-sluzb-83179>

Chrzest masowca Polsteam Łebsko w Policach

5 lutego br. w porcie w Policach odbył się chrzest masowca Polsteam Łebsko, trzeciego z serii 12 tzw. jeziorowców zamówionych przez Polską Żeglugę Morską (PŻM). Statek, zbudowany w chińskiej stoczni Shanhaiguan, ma 200 m długości i 24 m szerokości, co umożliwia mu żeglugę po Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej.

„Łebsko” wyruszył w pierwszy rejs w lipcu 2024 roku, transportując stal z Azji do Ameryki Północnej, a następnie udał się do Brazylii, gdzie podczas inspekcji odkryto próbę przemytu 134 kg kokainy. Po rozwiązaniu sprawy statek kontynuował rejs do Polski, przywożąc fosfaty z Maroka.



Matką chrzestną jednostki została Ewa Walerczyk, emerytowana pracownica PŻM. Wszystkie jeziorowce tej serii otrzymują nazwy polskich jezior. Kolejne trzy mają zostać odebrane jeszcze w 2025 roku, a cztery kolejne w 2026 roku. Od statku Polsteam Pile nowo budowane jeziorowce otrzymują banderę portugalską, co jest częścią strategii armatora związanej z rejestrowaniem floty pod banderami Unii Europejskiej.

Źródło: <https://www.facebook.com/watch/?v=543054398053728>, <https://radioszczecin.pl/1%2C483462%2Cchrzest-masowca-polsteam-lebsko-w-policach>

Postęp prac nad budową drugiego promu Ro-Pax w Stoczni Remontowej

Zespół stoczniovców z Stal-Rem z Gdańska uczestniczy w montażu nadbudówek drugiego promu Ro-Pax budowanego w Stoczni Remontowej Shiprepair Yard. Elementy te ważą łącznie 460 ton, mają 10 m wysokości i 30 m szerokości. Proces ich instalacji wymaga precyzyjnego spasowania i spawania.

Prom o numerze NB101, zwodowany w grudniu 2023 roku, ma 195,6 m długości i 32,2 m szerokości, a jego linia ładunkowa mierzy 4100 m. Na pokładzie znajdzie się miejsce dla 400 pasażerów i 50 członków załogi.

Pierwsza jednostka z serii została zwodowana w 2023 roku i ma zostać przekazana armatorowi w 2026 roku. W tym samym roku planowane jest wodowanie trzeciego promu. Opcjonalnie może powstać także czwarta jednostka. Wszystkie promy będą czarterowane przez polskich armatorów – Unity Line oraz Polferries.

Nadbudówki do drugiego promu zostały dostarczone 13 stycznia 2025 roku z gdyńskiej stoczni STAL Complex Sp. z o.o., a ich budowa odbywała się w siedmiu częściach przy udziale zakładów Holm i Montex.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/na-nowym-promie-powstajacym-dla-polskiej-zeglugi-baltyckiej-pojawily-sie-elementy-nadbudowki-83254>



Remontowa Marine Design & Consulting nawiązuje współpracę z Politechniką Gdańską

7 stycznia br. biuro projektowe Remontowa Marine Design & Consulting podpisało porozumienie z Wydziałem Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej w ramach programu „studium i pracy” na kierunku Naval Architecture and Offshore Structures. Współpraca ta ma na celu wsparcie studentów w zdobywaniu praktycznego doświadczenia poprzez staże, praktyki oraz szkolenia z obsługi specjalistycznego oprogramowania.

Remontowa Marine Design & Consulting od dawna angażuje się w rozwój przyszłych inżynierów, organizując m.in. wizyty studyjne i udział w targach pracy. Porozumienie jeszcze bardziej zacieśni te relacje, umożliwiając studentom lepszy start w branży okrętowej. Dokument podpisali przedstawiciele firmy oraz Politechniki Gdańskiej, w tym dziekan WIMiO prof. Mariusz Deja i prezes Remontowa Marine Design & Consulting Mariusz Maciejak.

Biuro projektowe, należące do Grupy Remontowa Holding, specjalizuje się w projektowaniu zarówno jednostek cywilnych, jak i wojskowych, w tym niszczycieli min typu Kormoran II i holowników proj. B860 dla Marynarki Wojennej RP.

Źródło: <https://rmdc.rh.pl/pl/news/porozumienie-z-wydzialem-inzynierii-mechanicznej-i-okretownictwa-politechniki-gdanskiej1>

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