

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 22

Luty: część II

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 15.02.-28.02.2025r.

Sektor portowo-logistyczny

Wyniki przeładunków w Polskich portach w 2024

W 2024 roku polskie porty morskie obsłużyły prawie 137 mln ton, co oznacza spadek o 6,2% w porównaniu do 2023 roku. Największy spadek odnotowano w Porcie Gdynia (-8,5% r/r), następnie w Porcie Szczecin-Świnoujście (-8,4% r/r) oraz w Porcie Gdańsk (-4,4% r/r). Największy spadek dotyczył obsługi węgla i koksu, gdzie zanotowano spadek o 45% r/r, natomiast największy wzrost zanotowano w przeładunkach drewna (+20%).

Polskie terminale kontenerowe zakończyły 2024 rok ze wzrostem o 10,28% r/r, ponownie przekraczając próg 3 mln TEU. Był to również rekordowy wynik w historii obsługi ładunków skonteneryzowanych w Polsce.

W 2024 roku polskie porty obsłużyły łącznie 698 tys. jednostek frachtowych (+2,99%). Port Gdańsk odnotował wzrost o prawie 15%, a Gdynia o 4,55%. Port Gdańsk obejmuje regularny ruch promowy na trasie do Nynäshamn (Polferries) oraz inne ładunki ro-ro. Gdynia rozszerzyła swoje połączenia ro-ro do Karlskrony i Hanko (Stena Line i Finnlines), dodając nowe połączenie Lakeway Link do Södertälje i Västerås. Port Świnoujście odnotował najmniejszy wzrost, ale dodał trasę do Malmö (Finnlines) oraz nowy prom Varsovia (Polferries) do Ystad. Dzięki modernizacji terminala promowego uruchomiono również serwis intermodalny dla wagonów kolejowych na promie Polonia (Unity Line).

Źródło: Port Monitor – Polskie Porty

Rok 2025 zapowiada się jako kolejny okres silnego wpływu czynników geopolitycznych na polską gospodarkę, w tym na rynek transportowy. Kontynuacja wojny w Ukrainie oraz związane z nią embarga na surowce, takie jak węgiel, ropa naftowa, jej produkty oraz pełne sankcje na LPG od grudnia 2024 roku, będą prawdopodobnie napędzać wzrost przeładunków ładunków masowych w portach. Wpływ niestabilności na Bliskim Wschodzie oraz zakłóceń na rynku energetycznym i transportowym nadal będzie odczuwalny, co może prowadzić do dalszych wyzwań w zarządzaniu łańcuchami dostaw. Jednakże, polski rynek transportowy może skorzystać na zwiększonym popycie na usługi logistyczne związane z alternatywnymi trasami transportowymi i dywersyfikacją źródeł surowców. Pomimo wielu wyzwań, lekka poprawa nastrojów konsumenckich pod koniec 2024 roku oraz prognozy wzrostu PKB Polski na 2025 rok dają nadzieję na delikatne ożywienie w segmencie przeładunków drobnicy zunifikowanej

Wzrosty na Nowym Jedwabnym Szlaku

W 2024 roku na kolejowym Nowym Jedwabnym Szlaku łączącym Azję Wschodnią z Europą przewieziono 380,4 tys. TEU (wzrost o 80%, w 2023 przewieziono 211,1 tys. TEU). Według statystyk ERA (Eurasian Rail Alliance) do Polski trafia około 77% ładunków przewożonych na tym szlaku, a pociągami przywieziono prawie 293 tys. TEU (wzrost 149% r/r). Z Polski do Chin przewieziono 8,6 tys. TEU, co wskazuje na wzrost o 23% względem 2023.

Źródło: Namiary na morze i handel, numer 03/2025

Wzrosty przeładunków na trasach międzynarodowych wskazują na rosnące znaczenie Polski na światowych rynkach logistycznych. Umacniane są więzi międzynarodowe, a także wspierana gospodarka kraju.

Modernizacja Nadodrzaneki w ramach budowy Terminala Kontenerowego w Świnoujściu

19 lutego br. Minister Arkadiusz Marchewka ogłosił informacje odnośnie modernizacji terenów przy Terminalu Kontenerowym w Świnoujściu. Ogłoszono przetargi na prace modernizacyjne „Nadodrzaneki”. Prace głównie skupiać mają się na poprawie linii kolejowej na trasie Świnoujście-Szczecin-Wrocław, co oznacza zlikwidowanie wąskich gardel i poprawę połączeń kontenerowych na południe Polski bez zakłóceń. Inwestycja ma być finansowana z KPO w wysokości pół miliarda złotych.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/zmpsis_portagjwinoujagcie-activity-7297869971714379776-U682?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4IOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

ONE z nowym serwisem do Polskich portów

Linia kontenerowa ONE Ocean Network Express poinformowała o uruchomieniu nowego serwisu wahadłowego obejmującego porty w Gdańsku i Gdyni. Celem wprowadzenia nowego połączenia jest zapewnienie dodatkowej przepustowości w transporcie między portami europejskimi.

Nowa usługa PLS (Polish Shuttle) wystartuje 19 lutego 2025 roku. Będzie to pętla obejmująca zawinięcia do portów Hamburg, Rotterdam, Gdynia, Gdańsk. Połączenie to będzie komplementarne wobec serwisu ONE SBX zawiązującego do Gdyni, Antwerpii i Rotterdamu. W ramach serwisu PLS statki będą zawijać do Gdyni (terminal Hutchison Ports Gdynia) w wtorki i soboty, a do Gdańska (Baltic Hub) w czwartki i poniedziałki. Transit time z Gdyni do Hamburga wyniesie cztery dni, a do Rotterdamu sześć dni. Z Gdańska do Hamburga dwa dni, a do Rotterdamu cztery dni.



Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/02/17/one-uruchomi-nowy-serwis-do-gdanska-i-gdyni/>

Możliwości współpracy Polski i Korei Południowej

Współpraca z Koreą Południową staje się ważnym elementem strategii wielu państw, w tym Polski, której gospodarka coraz bardziej otwiera się na azjatyckie rynki. Polska jest istotnym eksporterem produktów rolnych, przetworzonej żywności, części maszyn i chemikaliów od Korei, gdzie import głównie koncentruje się na wysokiej jakości produktach przemysłowych oraz zaawansowanych technologicznie (takich jak samochody, elektronika i sprzęt AGD). Możliwości na poprawę relacji handlowych między państwami można znaleźć w sektorach: energii odnawialnej, opieki zdrowotnej, gospodarki cyfrowej oraz w kulturze (zwłaszcza w branżach związanych z filmem, muzyką i gramy). Polska, zyskując na znaczeniu jako europejskie centrum logistyczne, może stać się strategicznym partnerem dla koreańskich firm planujących ekspansję na rynek europejski.

Źródło: Namiary na Morze i handel, numer 03/2025

Dzięki swojemu położeniu geograficznemu oraz dostępności infrastruktury, Polska pełni kluczową rolę jako węzeł logistyczny na trasie transportu morskiego i lotniczego z Korei do krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

Finnlines nowym członkiem Szwedzko-Polskiej Izby Gospodarczej

Finnlines jest wiodącym operatorem żeglugowym świadczącym usługi transportu towarowego i pasażerskiego na Morzu Bałtyckim, Morzu Północnym oraz w Zatoce Biskajskiej. Statki pasażersko-towarowe firmy obsługują połączenia z Finlandii do Niemiec oraz przez Wyspy Alandzkie do Szwecji, a także ze Szwecji do Niemiec i Polski. Statki ro-ro Finnlines działają na Morzu Bałtyckim, Morzu Północnym i w Zatoce Biskajskiej. Finnlines posiada spółki zależne lub biura sprzedaży w Niemczech, Belgii, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Danii i Polsce.



Źródło: https://www.linkedin.com/posts/sphk_swedish-polish-chamber-of-commerce-proudly-activity-7297525360110268416-1MPPr?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4lOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

Pierwsze zawinięcie statku w nowym terminalu T3

25 lutego br. do terminalu kontenerowego T3 Baltic Hub przewidziane jest pierwsze, testowe zawinięcie statku operatora CMS CGM – Tivoli, a w kwietniu dużego statku oceanicznego należącego do MSC.

Przybyły do Portu Gdańsk statek to kontenerowiec pływający pod banderą maltańską. CMA CGM Tivoli (IMO: 9961312) to nowy statek francuskiego operatora, prowadzący działalność od 2024 roku. Ma 205 m długości i 30 m szerokości, a jego ładunkowość to 32245 GT.

Pełne uruchomienie T3 jest zaplanowane na koniec września tego roku.

PHASE	NAME	ETA	ETD	ID	LO	BEGIN RECEIVE	QUAY
INBOUND	CMA CGM TIVOLI	25.02.2025 07:00:00	26.02.2025 07:00:00	25CCTI349	CSH		3

Źródło: <https://baltichub.com/dla-klienta/kalendarz-statkow>

Suwnice STS dotarły do Baltic Hub w październiku i listopadzie 2024 roku, przeszły pomyślnie wszystkie etapy przygotowań. Obecnie, od grudnia z chińskiego Changxin w drodze do Gdańska są kolejne trzy suwnice STS, które mają dotrzeć w marcu. Każda z suwnic waży prawie 2 tys. ton, ma ponad 96 m wysokości, udźwig do 65 ton i jest w stanie podnieść kontener na wysokość 55 m oraz wynieść go nad pokład statku na długość 74 m.

Polskie porty odpowiedzialne za 10% dochodów budżetu państwa

Polskie porty morskie odnotowały w ostatnich latach dynamiczny wzrost, podwajając przeładunki w ciągu dekady. W 2023 roku osiągnięto rekordowe 146 mln ton towarów, ale w 2024 roku nastąpił niewielki spadek z powodu mniejszych przeładunków węgla i paliw kopalnych. Kluczowe dla bezpieczeństwa energetycznego kraju są terminal LNG w Świnoujściu oraz Naftoport w Gdańsku. Obecnie głównym filarem przeładunkowym są kontenery i paliwa płynne.

Inwestycje w infrastrukturę portową oraz transportową o wartości 6 mld euro zwiększyły możliwości polskich portów. Planuje się budowę nowych terminali, m.in. Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w Świnoujściu oraz Portu Zewnętrznego w Gdyni, które mogą trzykrotnie zwiększyć zdolności przeładunkowe. Baltic Hub w Gdańsku jest największym hubem kontenerowym na Bałtyku, obsługującym 70% przeładunków kontenerowych.

W przyszłości rozwój polskich portów będzie zależał od modernizacji infrastruktury kolejowej, rozwoju transportu intermodalnego oraz inwestycji w innowacje i niskoemisyjne technologie. Polskie porty będą konkurować z czołowymi portami Morza Północnego (Hamburg, Rotterdam, Antwerpia) oraz adriatyckimi (Triest, Koper, Rijeka) o rynki Europy Środkowej i Ukrainy. Rywalizacja obejmie także zwiększanie siatki połączeń żeglugowych i przyciąganie inwestycji zagranicznych.

Źródło: <https://klubjagiellonski.pl/2025/02/17/polskie-porty-generuja-10-przychodow-do-budzetu-czy-staniemy-sie-przeladunkowa-potega/>

Porty morskie decydują o bezpieczeństwie energetycznym kraju

Polskie porty morskie odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego kraju, szczególnie w kontekście rozwoju nowych farm wiatrowych na morzu oraz elektrowni jądrowych. Kluczowe porty, takie jak Świnoujście, Gdańsk i Gdynia, przechodzą istotne modernizacje, aby wesprzeć projekty związane z energią wiatrową, dostawami LNG i innymi projektami odnawialnych źródeł energii.

Port Esbjerg w Danii jest przykładem dla polskich portów, które przekształciły się z portów rybackich w wiodące centra energetyki wiatrowej z rozbudowaną infrastrukturą i zdolnościami logistycznymi. Podobnie polskie porty ewoluują, aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na energię odnawialną, z nowymi terminalami i rozbudowanymi infrastrukturami.

Ponadto, chińska firma Dajin Heavy Industry rozszerza swoją obecność w Europie poprzez umowy w duńskich portach, co świadczy o rosnącej roli międzynarodowych partnerstw w sektorze energetyki wiatrowej. W ramach

szerszej transformacji energetycznej Polski, uniwersytety morskie i firmy współpracują, aby szkolić specjalistów oraz rozwijać rozwiązania logistyczne, co sprawia, że porty morskie są kluczowe dla przejścia kraju na odnawialne źródła energii.

Źródło: <https://www.bssc.pl/2025/02/17/sea-ports-determine-the-energy-security-of-the-country/>

Kolejne nowoczesne i funkcjonalne stanowisko dla promów w Świnoujściu

Wykonawcą projektu „Przebudowa Stanowiska Promowego Nr 4 w Terminalu Promowym w Świnoujściu” jest DORACO SA, a umowa została podpisana 5 lutego. Projekt zakłada modernizację stanowiska, umożliwiając obsługę promów ro-pax poprzez zwiększenie nośności i szerokości ruchomego pomostu samochodowego. Inwestycja w wysokości 27 mln zł, która potrwa dwa lata, obejmuje prace rozbiórkowe, budowę nowoczesnego nabrzeża i rampy ro-ro. Po zakończeniu prac, zmodernizowane stanowisko będzie obsługiwać m.in. promy Varsovia i Mazovia. Stanowisko Nr 4 znajduje się na wschodnim brzegu Świny, pomiędzy stanowiskami Nr 3 i Nr 5 w Terminalu Promowym w Świnoujściu.

Źródło: <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7293329141158875136/>

CLdN odpowiada na zapotrzebowanie rynku

P&O Ferries nie jest jedyną ofertą, która zapowiedziała wzmocnienie swojej oferty, jeśli chodzi o rynek przewozów pomiędzy Europą kontynentalną a Wielką Brytanią. Podobną ścieżką podąża grupa CLdN, która zwiększa częstotliwość oraz dostępną przestrzeń ładunkową na trasie Zeebrugge-Teesport. Już pod koniec lutego firma umieści na tej linii dwa nowoczesne i bardzo duże statki ro-ro. Dodatkowo w rozkładzie pojawi się jedna dodatkowa rotacja. *„CLdN kontynuuje mocne inwestycje zarówno we flotę, jak i infrastrukturę portową. Cieszymy się, mogąc zobaczyć rosnącą bazę klientów na naszych trasach z Zeebrugge w kierunku wschodniego wybrzeża Wielkiej Brytanii”* - powiedział Florent Maes z CLdN.

Źródło: <https://www.promyskat.pl/przegląd-promowy/2682-przegląd-promowy-3-2025-a-w-nim-m-in-o-superszybkim-katamaranie-ktory-powstanie-dla-szwecji>

Sektor offshore wind

Morskie farmy wiatrowe

Wstępne konsultacje rynkowe dla MFW Baltica 1

PGE Baltica zamierza przeprowadzić wstępne konsultacje rynkowe dotyczące opracowania dokumentacji FEED, projektu budowlanego, dokumentacji przetargowej i uzyskanie decyzji dotyczącej pozwolenia na budowę w zakresie budowy przyłącza do sieci MFW Baltica 1. Zgłoszenia o dopuszczenie do udziału w konsultacjach można było składać do dnia 13 lutego 2025 roku. Termin zakończenia wstępnych konsultacji rynkowych przewidywany jest najpóźniej do dnia 4 kwietnia 2025 roku.

Źródło: <https://swpp2.gkpge.pl/app/demand/notice/public/94403/details>

Celem wstępnych konsultacji rynkowych jest pozyskanie informacji dotyczących przedmiotu zamówienia umożliwiających weryfikację zakresu merytorycznego zgodnego z potrzebami zamawiającego oraz uruchomienie i przeprowadzenie planowanego postępowania zakupowego.

Zawieszenie postępowania ws. wydania decyzji środowiskowej dla infrastruktury przesyłowej MFW Baltic East

13 lutego br. RDOŚ w Gdańsku zawiesił postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Infrastruktura Przesyłowa Morskiej Farmy Wiatrowej Baltic East” na wniosek inwestora – spółki Orlen Neptun VIII.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/zawiadomienie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo420752024kb11-z-dnia-13022025-r>

Sześć ofert w przetargu na wykonawcę geofizycznych badań sejsmicznych 2D dla MFW Baltica 9

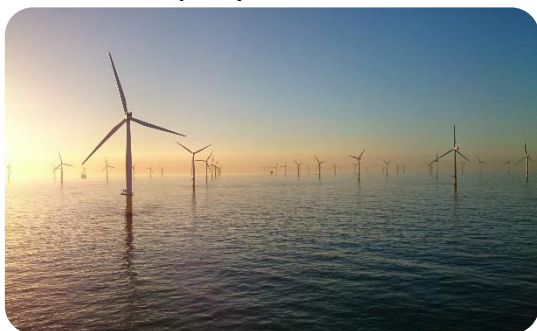
W przetargu ogłoszonym przez PGE Baltica na przeprowadzenie geofizycznych badań sejsmicznych 2D wysokiej rozdzielczości (2D UHRS) dla projektu MFW Baltica 9 wpłynęło sześć ofert, które złożyły następujące podmioty:

- Next Geosolutions Europe S.P.A. – 2 053 834,80 EUR brutto,
- Ocean Infinity AB – 1 654 176,378 EUR brutto,
- Geofizyka Toruń SA – 1 708 371,60 EUR brutto,
- GeoXYZ B.V. – 986 950,00 EUR brutto,
- Geosoft Surtech International AS – 2 334 540,00 EUR brutto,
- G-TEC SA – 1 671 510 EUR brutto.

Źródło: <https://swpp2.gkpge.pl/app/demand/notice/public/94101/details>

Zgodnie z dokumentacją przetargową, na realizację przedsięwzięcia PGE Baltica ma zamiar przeznaczyć 4 028 250,00 EUR brutto.

Van Oord zabezpieczy dno morskie dla MFW Bałtyk II i III



14 lutego br. spółki MFW Bałtyk II oraz MFW Bałtyk III podpisały łącznie dwie umowy na wykonanie narzutów kamiennych z Van Oord Offshore Wind. Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia transportu kamieni i wykonania narzutów kamiennych, które zabezpieczą fundamenty turbin wiatrowych i morskich stacji transformatorowych, a także kabli wewnętrznych i kabli eksportowych MFW. Zakres zawiera również prace inżynierskie, zapewnienie statków, wykonanie badań przed

i po wykonaniu narzutów kamiennych. Łączne wynagrodzenie wykonawcy na podstawie obu umów zostało

wstępnie określone na kwotę ok. 96 mln euro (ok. 52,5 mln euro dla MFW Bałtyk II oraz ok. 43,5 mln euro dla MFW Bałtyk III).

Źródło: https://www.polenergia.pl/raporty_biezace/zawarcie-przez-spolki-projektowe-realizujace-projekty-budowy-morskich-farm-wiatrowych-umow-na-wykonanie-narzutow-kamiennych/; https://www.linkedin.com/posts/polenergia_baagtyk-polenergia-polenergia-activity-7296225005749649408-Uwvw?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAC-44pQBQHqy6HXteZ4txP-YXTyVz161vtg

Zawarcie umowy o linię gwarancyjną przez Polenergia SA

18 lutego br. Polenergia zawarła z Bank Polska Kasa Opieki i BNP Paribas Bank Polska umowę o linię gwarancyjną z limitem do kwoty 125.000.000 EUR, która zabezpiecza zobowiązania spółki do wnoszenia środków do projektów MFW Bałtyk II i III.

Źródło: https://www.polenergia.pl/raporty_biezace/zawarcie-przez-emitenta-umowy-o-linie-gwarancyjna/

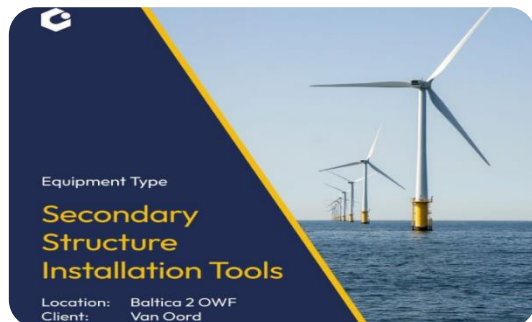
Orlen zamierza wyłonić partnera do kolejnego projektu MFW do końca 2025 roku

Orlen Neptun rozpoczyna przygotowania do realizacji kolejnego projektu MFW i zamierza wyłonić partnera strategicznego do tego przedsięwzięcia do końca 2025 roku. Aktualnie, prowadzi rozmowy z potencjalnymi partnerami.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/orlen-planuje-do-konca-2025-r-wylonic-partnera-do-kolejnego-projektu-mfw/>

Orlen Neptun nie planuje samodzielnej realizacji nowego projektu MFW, dążąc do dywersyfikacji ryzyka inwestycyjnego. Dodatkowo, na proces pozyskania odpowiedniego partnera mogą wpłynąć rosnące wyzwania na rynku MEW.

F.Ili Righini z kontraktem od Van Oord na narzędzia instalacyjne dot. MFW Baltica 2



Włoska spółka F.Ili Righini zaprojektuje i wyprodukuje dwa specjalistyczne narzędzia do instalacji konstrukcji związanych z fundamentami MFW: narzędzia do instalacji pomostu cumowniczego i platformy wewnętrznej oraz narzędzia do instalacji platformy zewnętrznej. Sprzęt zostanie wykorzystany przez Van Oord podczas prac instalacyjnych na MFW Baltica 2.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/righiniravenna_yourtrustedoffshorepartner-offshore-offshoreequipment-activity-7294635130646618112-BceB?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAC-44pQBQHqy6HXteZ4txP-YXTyVz161vtg

F.Ili Righini, z siedzibą w Rawennie, specjalizuje się w projektowaniu, produkcji i serwisowaniu zaawansowanego sprzętu dla sektora MEW oraz przemysłu naftowo-gazowego.

TUW PZUW objęło ochroną ubezpieczeniową budowę MFW Baltica 2

Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych PZUW (TUW PZUW) objęło ochroną ubezpieczeniową budowę MFW Baltica 2. Ubezpieczenie opiera się na formule all risk, obejmującej szerokie spektrum ryzyka.

Źródło: https://media.pzu.pl/informacje-prasowe/szczegoly/Morska_Farma_Wiatrowa_Baltica_polisa_TUW_PZUW

Towarzystwo ubezpieczeniowe z Grupy PZU ma szerokie doświadczenie w ocenie ryzyka związanego z odnawialnymi źródłami energii i jest dziś liderem ubezpieczeń w obszarze zielonej energii. Poza morskimi farmami wiatrowymi, TUW PZUW ubezpiecza również farmy wiatrowe na lądzie, farmy fotowoltaiczne, biogazownie i elektrownie wodne. Podmioty z sektora energetycznego stanowią obecnie około 50% portfela towarzystwa.

PGE Baltica opublikowała plan zakupów na 2025 rok

W 2025 roku, PGE Baltica zamierza uruchomić 33 postępowania zakupowe. Plan zakupów koncentruje się głównie na usługach związanych z projektami Baltica 1, Baltica 7 oraz Baltica 9 – kluczowych MFW rozwijanych przez spółkę. Wśród planowanych zamówień dominują usługi dotyczące badań środowiskowych, geologicznych, archeologicznych oraz doradztwa technicznego. Harmonogram zakupów rozłożony jest na cały rok, z największą koncentracją w II i IV kwartale.

Źródło: <https://pgebaltica.pl/zakupy/postepowania-zakupowe-offshore>

Opublikowanie tak obszernego planu zakupów jest sygnałem intensyfikacji działań PGE Baltica w zakresie przygotowania projektów MFW. Zamówienia te stwarzają również znaczące możliwości biznesowe dla spółek świadczących specjalistyczne usługi dla sektora MEW.

Inne

ŁOTWA | Projekt MFW Elwind przeniesiony o 7 km w morze na wniosek mieszkańców



Rząd Łotwy wyznaczył obszar 200 km² na Morzu Bałtyckim, gdzie Łotewska Agencja Inwestycji i Rozwoju (LIAA) przeprowadzi badania dla MFW Elwind, wspólnego projektu transgranicznego Łotwy i Estonii, mającego na celu rozwój dwóch obszarów MEW i utworzenie czwartego połączenia elektroenergetycznego między tymi państwami. W odpowiedzi na wyniki projektu badawczego LIFE REEF, prowadzonego przez Zarząd Ochrony Przyrody oraz głosy

lokalnej społeczności, pierwotnie wybrany obszar badawczy został przesunięty o ponad 7 km w morze. Nowa lokalizacja znajdzie się 22 km od Pāvilosta i 31 km od Jorkalne, co znacząco zmniejszy wpływ wizualny na lokalne społeczności.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/lotwa-estonia-projekt-elwind-przeniesiony-o-7-kilometrow-dalej-w-morze-na-wniosek-mieszkancow/>

Projekt MFW Elwind, o planowanej mocy do 2 GW, ma zostać ukończony do 2035 roku. Obecnie przeprowadzane są pierwsze badania. Wszystkie mają zakończyć się w 2028 roku, kiedy to planowany jest przetarg na przekazanie praw do rozwoju obszaru deweloperowi.

ŁOTWA | Ogłoszono przetargi na badania wstępne dla łotewskiej części projektu Elwind i badanie wpływu projektu Elwind na ssaki morskie



Opublikowano przetarg na przeprowadzenie kompleksowych badań dokumentacyjnych dla łotewskiej części projektu MFW Elwind. Celem jest zebranie i analiza dostępnych danych dotyczących warunków meteorologicznych, geologicznych, niewybuchów oraz stanowisk archeologicznych. Zebrane informacje będą stanowić podstawę dla kolejnych etapów badań. Termin składania ofert upływa w dniu 11 marca 2025 roku.

Dodatkowo, opublikowano przetarg na kompleksowe badanie wpływu estońsko-łotewskiego projektu MFW Elwind na ssaki morskie. Głównym celem jest uzyskanie pełnej oceny stanu środowiska i potencjalnego wpływu inwestycji na populacje fok szarych, fok obrączkowanych oraz ewentualnie morświnów, jeśli zostanie stwierdzona ich obecność. Badanie, obejmujące zarówno obszary łotewskie, jak i estońskie. Termin składania ofert upływa w dniu 3 marca 2025 roku.

Źródło: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/139755> ; <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/6902360/general-info> ; <https://elwindoffshore.eu/procurements/the-public-procurement-for-the-metocean-geological-uxo-and-archaeological-desk-studies-for-the-elwind-project-site-in-latvia-has-been-published/> ;

<https://elwindoffshore.eu/procurements/the-public-procurement-for-the-study-on-the-environmental-impact-of-marine-mammals-of-the-estonian-latvian-offshore-wind-park-project-elwind-has-been-published/>

Saipem i Subsea7 łączą siły

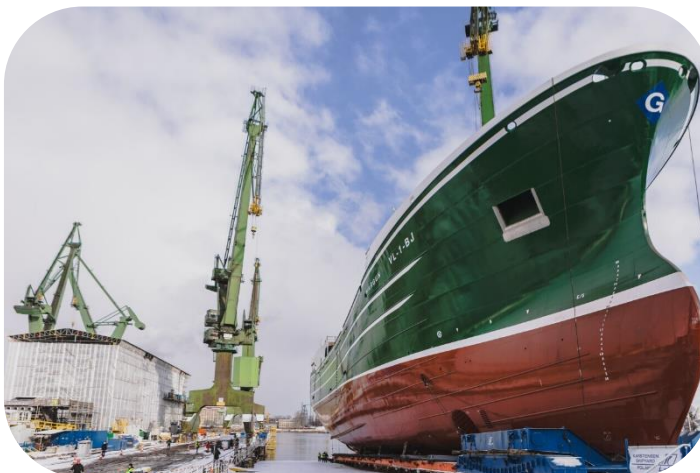
23 lutego br. Saipem oraz Subsea7 osiągnęli porozumienie co do kluczowych warunków potencjalnego połączenia. Oczekuje się, że proponowane połączenie pod nazwą „Saipem7”, które szacowane jest na drugą połowę 2026 roku, stworzy światowego lidera w dziedzinie usług energetycznych. Nowo powstała spółka będzie miała cztery główne obszary działalności: Offshore Engineering & Construction, Onshore Engineering & Construction, Zrównoważona Infrastruktura, Drilling Offshore.

Źródło: <https://www.saipem.com/en/media/press-releases/2025-02-23/proposed-combination-saipem-and-subsea7>

Sektor stoczniowy

Wodowanie statku Hargun w Karstensen Shipyard Poland

15 lutego br. w stoczni Karstensen Shipyard Poland w Gdańsku odbyło się wodowanie statku rybackiego Hargun, przeznaczonego dla norweskiego armatora. To dziesiąte wodowanie stoczni po jej przenosinach z Gdyni. Hargun, o długości 83 m, będzie służył do połowu ryb pelagicznych, takich jak makrela i śledź, oraz do produkcji mączki rybnej. Po wodowaniu statek został odholowany na nabrzeże, gdzie będzie dalej wyposażany, a w marcu 2025 roku trafi do duńskiej stoczni Karstensens Skibsværft A/S. Wydarzenie opóźniło się o dzień z powodu incydentu związanego z patrolowcem budowanym dla Straży Morskiej Finlandii.



Karstensen Shipyard Poland należy do duńskiej grupy kapitałowej Karstensen Gruppen z siedzibą w Skagen. Współpraca duńskiej stoczni Karstensen Skibsværft A/S z trójmiejskimi stoczniami w zakresie budowy kadłubów statków sięga jeszcze lat 90. ubiegłego wieku.. Zakład powstał w Gdyni w 2018 roku, na terenie zajmowanym wcześniej przez Vistal Offshore. Nie było tam jednak właściwej infrastruktury stoczniowej. Koniecznością stała się więc przeprowadzka zakładu do Gdańska. Okazją do tego stała się sprzedaż przez Polską Grupę Zbrojeniową spółki Synergia 99. Jest ona od początku lat 90 wieczystym dzierżawcą od Skarbu Państwa przemysłowego terenu pozostałego po Stoczni Gdańskiej im. Lenina. W październiku 2022 roku Karstensen Shipyard Poland nabyła ostatecznie 100 procent udziałów w Synergii 99.

Źródło: <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Wodowanie-statku-rybackiego-w-Karstensen-Shipyard-Poland,a,280445>

Wizyta wiceministra Bejdy we Włoszech – współpraca obronna i program „Orka”

Wiceminister obrony narodowej Paweł Bejda rozpoczął 17 lutego 2025 roku wizytę we Włoszech, której celem jest pogłębienie współpracy obronnej oraz zapoznanie się z włoskim przemysłem zbrojeniowym, zwłaszcza w kontekście techniki morskiej. Szczególną uwagę zwracają rozmowy dotyczące programu „Orka” i możliwej oferty na okręty podwodne. Wiceminister spotkał się z Konsul Generalną RP w Mediolanie oraz odwiedził zakłady M23 S.R.L. w Bergamo, produkujące małe okręty podwodne klasy MIDGET. Analizowana jest możliwość ich zastosowania w polskiej marynarce wojennej jako uzupełnienie większych jednostek.

Wizyta wpisuje się w szersze działania MON, mające na celu modernizację sił zbrojnych. Włochy są jednym z oferentów w programie „Orka” – firma Fincantieri proponuje jednostki 212NFS. Po Włoszech delegacja może odwiedzić Niemcy, które również znajdują się wśród kluczowych kandydatów na dostawcę nowych okrętów podwodnych.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/wiceminister-p-bejda-z-wizyta-we-wloszech>

Statek Francesco Nullo powraca do służby pod nową nazwą

Statek ro-ro należący do Polskich Linii Oceanicznych SA, dotychczas znany jako POL-Maris, powrócił do eksploatacji po remoncie w tureckiej stoczni Park Shipyard. Po modernizacji nadano mu nazwę Francesco Nullo, upamiętniając włosko-polskiego bohatera Powstania Styczniowego.

Jednostka ma 193 m długości, 26 m szerokości i 9 tys. ton nośności. Została zbudowana w 2010 roku w Danii i do floty PLO trafiła w 2020 roku. W październiku 2024 roku uczestniczyła w akcji ratunkowej na Morzu Śródziemnym, ratując 97 emigrantów.

To już druga jednostka PLO nosząca imię Francesco Nullo – pierwsza była drobnicowcem zbudowanym w 1963 roku w Gdyni, który służył do 1990 roku. Nowa nazwa podkreśla znaczenie relacji polsko-włoskich, a także historyczne dziedzictwo statku i jego poprzednika.



Źródło: <https://www.portalmorski.pl/zegluga/57589-francesco-nullo-ponownie-we-flocie-plo>

ORP Mamry rozpoczyna próby morskie po modernizacji

17 lutego br. PGZ Stocznia Wojenna rozpoczęła próby morskie zmodernizowanego trałowca TrB 643 ORP Mamry. Jednostka została poddana gruntownej modernizacji, która objęła kompleksową konserwację kadłuba i nadbudówki oraz wymianę kluczowych urządzeń i systemów ogólnookrętowych.

Zakres modernizacji obejmował montaż nowoczesnych silników głównych MTU 8V2000M72 o mocy do 608KW wraz z układem napędowym oraz mechanizmami pomocniczymi. Przeprowadzono także modernizację centrum sterowania siłownią, wymianę agregatów prądotwórczych oraz systemów nawigacyjnych i łączności.

Przeprowadzone prace znacząco zwiększają efektywność jednostki, poprawiają warunki pracy załogi oraz obniżają koszty eksploatacji. ORP Mamry, podobnie jak pozostałe trałowce projektu 207 – największej serii okrętów w historii polskiej Marynarki Wojennej – wykorzystuje zaawansowane technologie minimalizacji pola magnetycznego, co ma kluczowe znaczenie w operacjach przeciwminowych.

Źródło: <https://pgzsw.com.pl/aktualnosci/orp-mamry-rozpoczyna-proby-morskie-po-modernizacji/>

Polska rozważa niemiecką ofertę okrętów podwodnych w ramach programu "Orka"

Ministerstwo Obrony Narodowej kontynuuje rozmowy dotyczące zakupu nowych okrętów podwodnych dla Marynarki Wojennej w ramach programu "Orka". Niemiecki holding ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) przedstawił propozycję dostarczenia Polsce jednostek typu 212CD, które są rozwinięciem sprawdzonych okrętów typu 212A, używanych przez marynarki wojenne Niemiec i Włoch. Okręty te charakteryzują się nowoczesnym napędem AIP, umożliwiającym dłuższe operowanie pod wodą bez wynurzania. TKMS deklaruje również gotowość do współpracy z polskim przemysłem stoczniovym, co mogłoby zaowocować transferem technologii i wsparciem lokalnej gospodarki.

Oprócz niemieckiej oferty, Polska analizuje propozycje ze Szwecji i Włoch. Szwedzka grupa Saab oferuje okręty podwodne typu A26, natomiast włoska firma Fincantieri proponuje jednostki projektu U212 NFS. Wiceminister obrony narodowej Paweł Bejda odbył ostatnio wizyty w tych krajach, mające na celu pogłębienie współpracy w dziedzinie obronności oraz zapoznanie się z najnowszymi osiągnięciami tamtejszego przemysłu zbrojeniowego. Decyzja dotycząca wyboru dostawcy ma zostać podjęta w trzecim kwartale bieżącego roku, a podpisanie umowy planowane jest na pierwszą połowę 2026 roku.

Źródło: <https://www.trojmiasto.pl/biznes/Okrety-podwodne-Minister-Bejda-wzial-sie-ostro-do-pracy-n199449.html>,
<https://www.gospodarkamorska.pl/kontynuacja-rozmow-na-temat-okretow-podwodnych-tym-razem-na-tacy-oferta-z-niemiec-83518>

Stocznia Ulstein zwodowała statek CSOV dla BS Offshore

24 lutego br. w norweskiej stoczni Ulstein Verft zwodowano statek serwisowy farm wiatrowych (CSOV) dla Bernhard Schulte Offshore. Kadłub jednostki NB 320 powstał w polskiej stoczni CRIST i został doholowany do Norwegii w grudniu 2024 roku.

Statek, zaprojektowany jako ULSTEIN SX222 CSOV, zapewnia zakwaterowanie dla personelu i obsługę farm wiatrowych. W Ulstein Verft wyposażono go m.in. w instalacje elektryczne, siłownię i części mieszkalne. Po zakończeniu prac 20 lutego 2025 roku przetransportowano go do doku, gdzie zainstalowano wieżę Ampelmann i pomost roboczy. Jednostka z innowacyjną rufą TWIN X-STERN posiada m.in. żuraw 3D i trap W2W. Wieża Ampelmann umożliwia transport personelu i ładunków do 30 m wysokości, obsługując farmy na Morzu Północnym i Bałtyku. Podobny system zainstalowano wcześniej na statku Olympic Boreas w 2024 roku.



Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/57618-stocznia-ulstein-zwodowala-statek-csov-dla-bs-offshore>

Varsovia głównym tematem publikacji „Shippax Designs”

Głównym tematem nowego, corocznego wydania „Shippax Designs 2024” jest prom Varsovia od Polferries. Publikacja prezentuje wszystkie nowowyprowadzone i przemienione promy, wycieczkowce oraz rorowce. Wydanie prezentuje dane od 1 lipca 2023 roku do 30 czerwca 2024 roku.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/shippax-shippax-ferry-conference-9b01aab3_%F0%9D%90%92%F0%9D%90%A1%F0%9D%90%A2%F0%9D%90%A9%F0%9D%90%A9%F0%9D%90%A%F0%9D%90%B1-%F0%9D%90%83%F0%9D%90%9E%F0%9D%90%AC%F0%9D%90%A2%F0%9D%90%A0%F0%9D%90%A7%F0%9D%90%AC-24-%F0%9D%90%A8%F0%9D%90%AE%F0%9D%90%AD-activity-7294618620112834560-GdII/?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4lOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

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