

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 23

Marzec: część I

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 1.03.-15.03.2025r.

Sektor portowo-logistyczny

Przeładunek maszyny do drążenia najdłuższego tunelu kolejowego w Polsce

W drugiej połowie lutego br. do Portu Gdańsk przyłynął frachtowiec Tian You z Szanghaju. Dostarczył dla PKP PLK drugą maszynę TBM, której zadaniem będzie wydrążenie najdłuższego tunelu kolejowego w Polsce.

190 m frachtowiec Tian You (天佑) należący do Cosco Shipping Specialized Carriers pojawił się w Porcie Gdańsk we wtorek 18 lutego 2025 roku. Dostarczył do Polski nie lada ładunek – dużą tarczę TBM (tunnel boring machine) do drążenia tuneli. Ta konkretna maszyna będzie pracować przy budowie najdłuższego w Polsce tunelu kolejowego między Męcina i Mordarką, będącego częścią linii 104 Chabówka – Nowy Sącz. Tunel będzie mierzył 3,75 km.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/port-gdansk-przeładunek-maszyny-do-drazenia-najdluzszego-tunelu-kolejowego-w-polsce-83657>

MSC reaguje na potrzeby rynku kontenerowego

Zmiany w składach sojuszy armatorów kontenerowych, wynikające z ich strategii biznesowych, prowadzą do większej konkurencyjności na rynku, choć ich wpływ na załadowców pozostaje niepewny. Przykładem jest nowy sojusz Gemini Cooperation (Maersk i Hapag-Lloyd), który stawia na poprawę punktualności połączeń.

MSC, po rozpadzie sojuszu 2M, dynamicznie dostosowało swoją flotę, przenosząc megamaxy na trasy Azja – Morze Śródziemne i Azja – Afryka Zachodnia, gdzie stawki frachtu są obecnie korzystniejsze. Firma reaktywowała serwis Lion i planuje dalsze zmiany w rozmieszczeniu statków w zależności od sytuacji rynkowej.

Analitycy Alphaliner podkreślają, że te przesunięcia mają na celu maksymalizację zysków i mogą nie być trwałe. MSC pozostaje elastyczne, co pozwala mu szybko reagować na zmieniające się warunki podaży, popytu i stawek frachtowych.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/02/28/msc-zongluje-kontenerowcami/>

Nowe połączenia kontenerowe ze Świnoujścia

Od 5 lutego 2025 roku islandzki armator Eimskip wprowadził nowe połączenie kontenerowe między Polską, a Islandią obsługiwane przez OT Port Świnoujście. Trasa Reykjavik- Świnoujście obejmuje przystanki w Islandii, na Wyspach Owczych, w Wielkiej Brytanii, Polsce oraz Danii. Serwis realizowany dwa razy w tygodniu ma pozwolić na import i eksport owoców morza, artykułów spożywczych i materiałów budowlanych. Podróż Reykjavik-Świnoujście trwa pięć dni, a pełna trasa (Reykjavik-Reykjavik) to 14 dni. Statki obsługujące trasę to M/S Skógafoss i M/S Lagarfoss.

Źródło: Namiary na morze i handel, wydanie 04/2025

OT Logistic inwestuje w Świnoujściu

Grupa OT Logistics planuje zbudowanie terminala paliwowego przy nabrzeżu Górników w Świnoujściu. Obecnie są w trakcie analiz finansowania inwestycji i rozpoczęcia procesu pozyskiwania decyzji administracyjnych. Ten terminal w Świnoujściu ma wpisać się w zapotrzebowanie rynkowe. Inwestycja będzie realizowana przez spółkę OT Port Świnoujście, a projekt jest częścią strategii grupy do 2026 roku. Grupa planuje uzyskać status uniwersalnego operatora logistycznego i zdywersyfikowanie realizowanych usług.

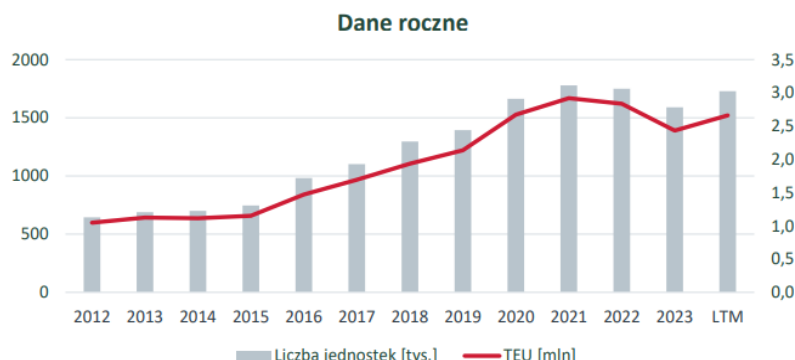
Źródło: Namiary na morze i handel, wydanie 04/2025

Raport BGK o transporcie intermodalnym

Analiza BGK wskazuje, że 57% międzynarodowego obrotu towarowego Polski pod względem masy i aż 82% pod względem wartości stanowią towary nadające się do przewozu w kontenerach. To pokazuje ogromny potencjał dalszego rozwoju tego sektora. Co więcej w Polsce w ruchu transgranicznym i tranzytowym

dominują przewozy ciężarowe. Kierunki przejazdów pociągów intermodalnych w większości pokrywają się z danymi z pojazdów ciężarowych. Oznacza to, że poprawa konkurencyjności transportu kolejowego w kluczowych korytarzach może skutkować pozyskaniem przez transport intermodalny nowych wolumenów.

Źródło: <https://www.bgk.pl/aktualnosc/bgk-przewidujemy-powrot-trendu-wzrostowego-na-polskim-ryнку-intermodalnym-1/>



Terminal GCT w Gdyni z nowymi właścicielami

Amerykańska firma inwestycyjna i podmioty ze Szwajcarii (kapitał włoski), w tym operator kontenerowy, kupują większość udziałów chińskiego operatora portowego Hutchinson. Dotyczy to całej działalności portowej poza Chinami, w tym terminalu kontenerowego GCT w Gdyni

4 marca 2025 roku padła informacja, o tym, że amerykańska firma inwestycyjna BlackRock oraz szwajcarscy partnerzy (Global Infrastructure Partners i Terminal Investment Limited – właściciel MSC) uzgodnili zakup 80% udziałów większościowych w portach nad Kanalem Panamskim od firmy Hutchinson z siedzibą w Hongkongu. Umowa dotyczy firm zależnych lub stowarzyszonych z Hutchinson (Hutchison Port Holdings S.a r.l. i Hutchison Port Group Holdings Limited), które posiadają lub są operatorami 43 portów w 23 krajach.

Źródło: <https://www.trojmiasto.pl/biznes/Terminal-GCT-w-Gdyni-zmieni-wlasciela-n199910.html>

Inwestycja Cedrob Porty na terenie Portu Gdańsk

Cedrob SA zainwestuje 463 mln zł w nowoczesny kompleks produkcyjny w Puszczy Miejskiej, obejmujący zakład uboju drobiu, linie pakowania i filetowania oraz ekologiczną instalację do oczyszczania i recyklingu wody. Cedrob Porty Sp. z o.o. wybuduje w Porcie Gdańsk za 200 mln zł automatyczną mroźnię wysokiego składowania, wspierającą eksport polskich produktów spożywczych.

„Wydanie 450. decyzji to symboliczny krok, który potwierdza naszą rolę jako kluczowego partnera dla inwestorów. Projekty Cedrob SA i Cedrob Porty wzmacniają polską gospodarkę, tworzą miejsca pracy i wprowadzają innowacyjne rozwiązania” – Błażej Konkol, wiceprezes zarządu PSSE.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/pomorska-specjalna-strefa-ekonomiczna-sp-z-o-o-_450-decyzja-o-wsparciu-w-psse-nowe-ugcPost-7302979935927693313-bw5W?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4IOQyv_fzRgcSbPtfEVA_IE

Projekt „H2-Derivatives@BalticSeaPorts”

Port Hamburg Consulting (HPC) podpisał kontrakt na zarządzanie, koordynowanie i nadzorowanie finansowe projektu dla Baltic Sea Region Programme 2021-2027 - H2-Derivatives@BalticSeaPorts.

Projekt będzie realizowany w okresie od marca 2025 roku do lutego 2028 roku w celu przyspieszenia wdrażania pochodnych wodoru jako paliw ładunkowych i morskich w portach Morza Bałtyckiego. Przejście na paliwa niskoemisyjne i bez emisji, takie jak metanol i amoniak, jest niezbędne do zapewnienia zrównoważonej żeglugi i dostaw energii w regionie Morza Bałtyckiego. Jednak władze portowe, operatorzy terminali, dostawcy paliw

morskich i dostawcy energii borykają się ze znacznymi lukami w wiedzy i działalności operacyjnej.

Źródło: <https://container-news.com/hpc-to-lead-coordination-of-baltic-sea-port-project/>

Wyniki Baltic Rail za 2024

Jak widać na wykresie, liczba obsługiwanych TEU wzrosła o 40,6%. Wynik ten został osiągnięty dzięki otwarciu nowej operacji w Székesfehérvár na Węgrzech i nowym połączeniom z Morzem Bałtyckim obsługiwanych we współpracy z naszymi partnerami. Kłopoty na Morzu Czerwonym zmniejszyły wolumen działalności w ramach usługi Adriatic Service firmy Baltic Rail, ale wojna na Ukrainie powoduje, że przepływy ruchu przechodzą z pociągów transsyberyjskich na alternatywne trasy przez Adriatyk i Morze Czarne. Komentując wyniki, Stephen Archer, dyrektor generalny Baltic Rail, powiedział: „Rok 2024 był trudny, ale Baltic Rail wykazał się odpornością i wykorzystał swoją innowacyjność i elastyczność, aby skorzystać z możliwości rynkowych. Mamy nadzieję na powrót do bardziej stabilnego środowiska w 2025 roku, kiedy wspólnie z naszymi klientami będziemy mogli planować z większą pewnością”.

Źródło: <https://www.balticrail.com/container-traffic-results-for-2024/>



Spedytorzy w oczekiwaniu na normalizację rynku

Kluczowym pytaniem pozostaje, czy i kiedy swobodna żegluga na trasie Azja – Europa – Azja przez Morze Śródziemne i Kanał Sueski zostanie przywrócona. Skrócenie tej trasy zmniejszyłoby zapotrzebowanie na liczbę kontenerowców obsługujących stałe połączenia, co z kolei zwiększyłoby dostępne moce przewozowe. Taka sytuacja mogłaby pogłębić nierównowagę rynkową i doprowadzić do dalszego spadku stawek frachtu – być może nawet o połowę, zakładając powrót do warunków rynkowych z 2019 roku. Jednak taki scenariusz nie jest pewny. Dodatkowo, wyższe cła wprowadzone przez administrację Donalda Trumpa mogą wpłynąć na handel i w dłuższej perspektywie przyczynić się do reorganizacji globalnych łańcuchów dostaw.

Kompozytowy Shanghai Containerized Freight Index (dla 13 tras rozpoczynanych w Szanghaju) w notowaniach z 28 lutego 2025 roku miał wartość 1515,29 USD/TEU. Był o 39,5% mniejszy niż 3 stycznia 2025 roku i o 23% mniejszy niż przed rokiem (kiedy stawki rosły w związku z atakami Huti). Subindeks w połączeniu Szanghaj – porty Morza Północnego wynosił 28 lutego 2025 roku 1688,04 USD/TEU i był o 26% mniejszy niż na początku roku, a subindeks Szanghaj – porty Morza Śródziemnego – 2144,64 USD/TEU (spadek o 24% od początku roku).

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/03/04/spedytorzy-w-oczekiwaniu-na-normalizacje-rynku-przewoznicy-robia-dobra-mine-do-zlej-gry/>

Wzrost stawek FAK na trasie Azja-Europa

W pierwszym tygodniu marca 2025 na trasie Azja – Europa niektórzy oceaniczni przewoźnicy kontenerowi podnieśli stawki FAK (za przewóz kontenera, niezależnie od rodzaju ładunku), usiłując zatrzymać trend spadkowy stawek frachtu w notowaniach spot trwający – według niektórych indeksów – od 13 tygodni (według innych tylko 10 tygodni). Efekt był mizerny, np. w notowaniach Drewry Shipping Consultants Ltd wzrosły tylko stawki na dwu trasach, o 2 i 1 proc. tydzień do tygodnia.

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2025/03/11/przewoznicy-oceaniczni-probuja-powstrzymac-wielotygodniowy-trend-spadku-stawek-spot/>

Rozbudowa nabrzeża Węglowego w Porcie Gdańsk

10 marca br. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA podpisał z firmą Budimex SA umowę na rozbudowę nabrzeża Węglowego w Porcie Gdańsk. W ramach kontraktu o wartości ponad 127 mln zł brutto wykonawca zmodernizuje nabrzeże o łącznej długości 546 m, co poprawi przepustowość i możliwości przeładunkowe portu.

Projekt obejmuje dwa etapy: pierwszy o długości 252 m oraz drugi, wynoszący 294 m. Zakładany termin realizacji zadania wynosi 130 tygodni od momentu zawarcia umowy.



Źródło: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/57705-bedzie-rozbudowa-nabrzeza-weglowego-w-porcie-gdansk>
https://www.linkedin.com/posts/portgdansk_cef-cef2-cupt-activity-7305208786581938178-2Wtx?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4lOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

Przejęcie CK Hutchison przez amerykańską spółkę

We wtorek 4 marca br. poinformowano, że amerykański fundusz BlackRock razem z Global Infrastructure Partners (fundusz należący do BlackRock) oraz spółka zależna armatora MSC – Terminal Investment Limited ma wykupić od hongkońskiej spółki 80% udziałów w firmach zależnych lub stowarzyszonych z Hutchinsonem (Hutchison Port Holdings S.a r.l. i Hutchison Port Group Holdings Limited), które posiadają lub są operatorami 43 portów w 23 krajach. Transakcja oznacza, że w amerykańskie ręce trafi m.in. Gdynia Container Terminal, w grę wchodzi także m.in. port w niemieckim Duisburgu i brytyjski Port Felixstowe, sprzedaż nie będzie natomiast obejmowała portów w Hongkongu i w Chinach.

Źródło: <https://www.namiary.pl/2025/03/05/hutchinson-sprzedaje-terminale/>

Śląsk liderem inwestycji magazynowych w Polsce

Polska znajduje się na piątym miejscu w Europie pod względem całkowitych zasobów logistyczno-magazynowych. Na koniec 2024 roku sięgnęły one w naszym kraju 33,9 mln mkw., co oznacza wzrost o 9,2% w ujęciu rocznym. W budowie jest 1,76 mln mkw. i to najniższy wynik od 3 kw. 2020 roku.

Źródło <https://intermodalnews.pl/2025/03/10/slask-liderem-inwestycji-magazynowych-w-polsce/>

Dostosowanie Nabrzeża Zbożowego w Porcie Szczecin

Inwestycja ZMPSiŚ zwiększyła znacząco możliwości przeładunkowe Nabrzeża Zbożowego poprzez gotowość do obsługi większych niż dotychczas, statków – o zanurzeniu do 11,0 m (tj. takich samych, jakie mogą wpłynąć do Szczecina pogłębionym torem wodnym). Przed wykonaniem inwestycji głębokość przy nabrzeżu wynosiła 10 m. Oznacza to, że obsługiwane przy nim statki mogły być o maksymalnym zanurzeniu do 8,5-9 m. Budowa umocnienia dna pozwoliła na zwiększenie głębokości technicznej przy nabrzeżu do głębokości dopuszczalnej 12,5 m. Inwestycja finansowana ze środków własnych ZMPSiŚ polegała na przebudowie (wzmocnieniu) Nabrzeża Luksemburskiego i pierwszej sekcji Nabrzeża Zbożowego. Dalsze prace polegały na wykonaniu prac pogłębiarskich wzdłuż całego Nabrzeża Zbożowego oraz wykonaniu umocnienia dna.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/zmpsis_portszczecin-zmpsiagj-activity-7305469231565828096-_xz2/?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4lOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

Prace inwestycyjne w Porcie wskazują na wzrastający popyt i możliwości portu. Pogłębienie Nabrzeża może wpłynąć na zwiększenie przeładunków w porcie, a także na ogólny rozwój portu, umożliwiając na wpłynięcie większych statków, a także możliwość na nowe kontrakty.

Wzrost zainteresowania przewozami intermodalnymi

Po trzech kwartałach przewozy ładunków intermodalnych na polskich kolejach przekroczyły 1,3 mln jednostek intermodalnych (kontenerów i naczep) i było to o niemal 12% więcej niż rok wcześniej, podlicza Urząd Transportu Kolejowego. Analitycy BGK zauważają, że poprawę sytuacji na rynku intermodalnym potwierdzają także m.in. dane o rosnącej liczbie przewożonych TEU przez przejście kolejowe w Małaszewiczach i na Linii Hutniczo-Szerokotorowej (LHS) w 2024 roku (dane za 3 kwartały). PCC Intermodal przetransportowało w 2024 roku 242 tys. kontenerów, o 18% więcej niż rok wcześniej. Według dyrektora ds. Marketingu i Rozwoju PCC, ten wzrost bardziej odnosi się do „wolumenowego powrotu do normalności” niż do nagłego dużego wzrostu w ilości przewiezionych ładunków.

Źródło: <https://logistyka.rp.pl/szynowy/art41907261-wraca-zainteresowanie-przewozami-intermodalnymi>

Finansowanie projektów Bałtyk

Fundusz Planu Działań dla Morza Bałtyckiego (BSAP Fund) to mechanizm finansowania na wczesnym etapie, dedykowany przyspieszeniu realizacji Planu Działań HELCOM na rzecz Morza Bałtyckiego (BSAP). Fundusz BSAP wspiera i przyspiesza przygotowanie oraz wdrażanie projektów, które odpowiadają na kluczowe wyzwania stojące przed Morzem Bałtyckim. Więcej na stronie źródłowej.

Źródło: https://www.nefco.int/financing/other-regions/baltic-sea-action-plan-fund/?utm_source=linkedin&utm_medium=paidsocial&utm_campaign=bsap&li_fat_id=84e8779b-b953-4d78-b934-756b01c1bf98

Sektor offshore wind

Morskie farmy wiatrowe

ABL będzie nadzorował budowę morskiej części MFW Baltica 2

Spółka konsultingowa ABL, specjalizująca się w energetyce i usługach morskich, została wybrana przez spółki PGE i Ørsted do świadczenia usług nadzoru morskiego przy budowie MFW Baltica 2. Zakres prac ABL będzie obejmował nadzór nad transportem morskim i instalacją morską 107 turbin wiatrowych.

Źródło: <https://abl-group.com/abl/all-media/news/abl-drafted-to-support-baltica-2-offshore-wind-farm-in-poland/>

ABL jest częścią spółki konsultingowej ABL Group ASA, która dostarcza rozwiązania w dziedzinie energii, transportu morskiego, inżynierii i technologii cyfrowych w ponad 43 krajach na całym świecie. ABL świadczy usługi nadzoru morskiego w projektach MEW w całej Europie, zarówno na etapie budowy, eksploatacji i serwisu (O&M), jak i podczas likwidacji instalacji. Projektem będzie zarządzał oddział ABL w Hamburgu w Niemczech. Prace na miejscu i badania statków będą wspierane przez szerszą europejską sieć ABL, w tym biura w Norwegii, Holandii, Francji i Wielkiej Brytanii. Spółka może również korzystać ze specjalistycznej wiedzy doradczej i inżynierskiej OWC Poland, z biurami w Warszawie i Gdańsku.

Pozwolenie na budowę infrastruktury przesyłowej MFW BC-Wind

7 marca br. Wojewoda Pomorski wydał decyzję o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego oraz udzieleniu pozwolenia na budowę inwestycji w zakresie zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy z MFW BC-Wind. Decyzja obejmuje budowę 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-dnia-10-marca-2025r---wi-iii78404322024mkh>

Porty instalacyjne i serwisowo-operacyjne

Przebudowa falochronów w Porcie Darłowo



28 lutego br. Urząd Morski w Szczecinie podpisał umowy z wykonawcą robót budowlanych oraz inżynierem kontraktu dla projektu przebudowy falochronów w Porcie Darłowo – inwestycji finansowanej z Krajowego Planu Odbudowy. Wykonawcą robót budowlanych została Korporacja Budowlana Doraco, za ok. 118,8 mln zł. Funkcję inżyniera kontraktu pełnić będzie natomiast EKO-INWEST SA, za ok. 1 mln zł. Zakres robót obejmuje przebudowę falochronu zachodniego (ok. 356,5 m) i budowę nowej ostrogi (100 m) przy falochronie wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przekazanie wykonawcy placu budowy nastąpi w marcu 2025 roku, a realizacja zadania powinna zakończyć się w 2026 roku.

Źródło: <https://www.ums.gov.pl/723-podpisanie-umow-na-pierwsza-inwestycje-urzedu-z-kpo>

Celem inwestycji jest przywrócenie dobrego stanu technicznego wybudowanego w drugiej połowie XIX wieku falochronu, zabezpieczenie go przed erozją spowodowaną wysoką dynamiką mas wodnych, a także zminimalizowanie oddziaływania falowania wewnątrz awanportu w Porcie Darłowo i zapewnienie bezpiecznego wejścia statków do portu.

Equinor rozpoczyna budowę bazy operacyjno-serwisowej w Łebie

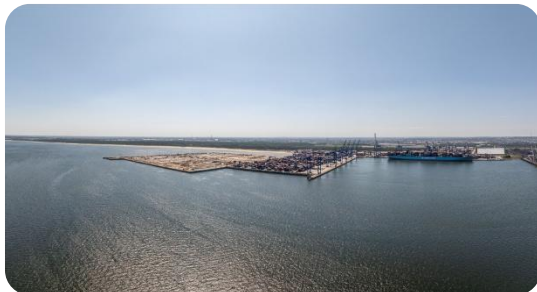


4 marca br. odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod budowę bazy operacyjno-serwisowej dla MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3. Zgodnie z tradycją, do specjalnej kapsuły czasu złożono akt erekcyjny, symboliczne monety oraz lokalną gazetę. Nowa baza będzie obejmować przestrzeń biurową, centrum zdalnego sterowania i kontroli MFW, magazyn części zamiennych oraz nabrzeże do cumowania jednostek serwisowych.

Źródło: <https://www.equinor.pl/aktualnosci/equinor-rusza-z-budowa-bazy-serwisowej-w-lebie.-uroczyste-wmurowanie-kamienia-wegielnego>

Prace przygotowawcze na terenie przyszłej inwestycji, której wykonawcą jest Erbud, rozpoczęły się już na przełomie 2024 i 2025 roku. Budowę obiektów rozpoczęto w marcu 2025, a ich oddanie do użytku zaplanowane jest na połowę 2026 roku.

RDOŚ w Gdańsku wydał DŚU dla fragmentu rozbudowywanego terminala Baltic Hub



26 lutego br. RDOŚ w Gdańsku wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Zmiana sposobu funkcjonowania fragmentu rozbudowanego terminala Baltic Hub w Porcie Północnym w Gdańsku”. Po analizie dokumentacji i uzyskaniu opinii organów współdziałających, stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla tego przedsięwzięcia. W decyzji określono jednak istotne

warunki realizacji i eksploatacji inwestycji.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/obwieszczenie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo420802024dn10-z-dnia-26022025-r>

Przedsięwzięcie zakłada zmianę sposobu użytkowania terminalu T5 z funkcji terminala kontenerowego (TK) na funkcję terminala instalacyjnego (TI), przeznaczonego do obsługi przeładunków dla potrzeb budowy morskich farm wiatrowych.

RDOŚ w Gdańsku rozpoczyna procedurę środowiskową ws. modernizacji Portu Władysławowo

RDOŚ w Gdańsku poinformował o wszczęciu postępowania administracyjnego dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa Nabrzeży w Porcie Władysławowo”. Inwestorem przedsięwzięcia jest spółka Szkuner, która złożyła wniosek o wydanie DŚU w styczniu 2025 roku.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/zawiadomienie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo42032025dn4-z-dnia-07032025-r>

Inne

LITWA | Pierwsza MFW na Litwie może powstać z opóźnieniem

Ignitis, spółka odpowiedzialna za budowę pierwszej MFW na Litwie przyznała, że w połączeniu z wyzwaniami związanymi z łańcuchem dostaw komponentów MFW, finansowanie projektu Curonian Nord może napotkać trudności w miarę zbliżania się do podjęcia ostatecznej decyzji inwestycyjnej zaplanowanej na 2027 rok. Może to spowodować opóźnienia rozpoczęcia komercyjnej eksploatacji projektu, która zaplanowana jest na 2030 rok.

Źródło: <https://ignitisgrupe.lt/en/integrated-annual-report-2024>

MKiŚ planuje pierwszą aukcję MEW pod koniec 2025 roku

Trwają prace nad nowelizacją ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w MFW (UD162). Aktualnie, projekt ten znajduje się w procesie konsultacji publicznych, opiniowania i uzgodnień

międzyresortowych. W pakiecie zmian znalazły się zapisy mające usprawnić realizację zbliżającej się pierwszej aukcji MFW, która planowana jest na koniec 2025 roku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mkis-planuje-pierwsza-aukcje-offshore-wind-pod-koniec-2025-r/>

NIEMCY | Chińskie turbiny wiatrowe mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa Niemiec

Niemiecki Instytut Obrony i Studiów Strategicznych przygotował raport, z którego wynika, że Chiny mogłyby wykorzystać swoje turbiny wiatrowe zainstalowane w Niemczech jako narzędzie nacisku politycznego poprzez celowe opóźnianie projektów energetycznych, gromadzenie wrażliwych danych, a nawet zdalne wyłączanie turbin. Podkreśla się, że ryzyko to jest szczególnie istotne, ponieważ EW stanowiła w ubiegłym roku aż 1/3 niemieckiej produkcji energii elektrycznej i 1/5 w całej Unii Europejskiej. Sugeruje się, że Niemcy zbadały możliwości prawne, takie jak krajowe prawo zamówień publicznych i ustawa o MEW, w celu wykluczenia chińskich firm z kontraktów, ze względów obronnych lub bezpieczeństwa publicznego.

Źródło: <https://www.politico.eu/article/china-could-blackmail-germany-via-wind-turbines-government-linked-report-warns/>

Niemiecki deweloper Luxcara ogłosił w 2024 roku, że wybrał chińską firmę Ming Yang Smart Energy do dostarczenia 16 turbin dla swojej MFW „Waterkant” w północno-zachodnich Niemczech. Raport ostrzega, że to pierwsze zastosowanie chińskich turbin wiatrowych musi zostać powstrzymane.

Sektor stoczniowy

Jan Dobiński nowym prezesem CTO SA

Centrum Techniki Okrętowej SA (CTO) z siedzibą w Gdańsku ogłosiło, że Jan Dobiński został powołany na stanowisko prezesa zarządu spółki IX kadencji. Decyzję tę podjęła Rada Nadzorcza w wyniku postępowania kwalifikacyjnego, a nowy prezes obejmie funkcję od 24 lutego 2025 roku.

Jan Dobiński posiada bogate doświadczenie w zarządzaniu kluczowymi procesami biznesowymi oraz organizowaniu działalności przedsiębiorstw na najwyższym szczeblu. Jest absolwentem Uniwersytetu Gdańskiego oraz ukończył studia podyplomowe m.in. na Uniwersytecie Ekonomicznym w Poznaniu.

CTO SA to państwowa spółka podlegająca Ministerstwu Infrastruktury, zajmująca się techniką okrętową i inżynierią środowiskową. Działa jako ośrodek badawczo-projektowy, specjalizujący się w badaniach modelowych konstrukcji pływających, mechanice konstrukcji, materiałoznawstwie, a także projektowaniu aparatury pomiarowej i urządzeń badawczych

Źródło: <https://www.cto.gda.pl/aktualnosci/516-powolanie-nowego-prezes-zarzadu-cto-s-a>

CRIST woduje kolejny statek dla sektora offshore wind

28 lutego br. stocznia CRIST w Gdyni zwodowała czwarty z serii sześciu statków serwisowych dla europejskiej energetyki wiatrowej. Jednostka NB321, budowana dla Bernhard Schulte Offshore GmbH, popłynęła do norweskiej stoczni ULSTEIN Verft, gdzie przejdzie końcowe etapy prac, w tym wyposażenie i testy.

NB321 wyróżnia się innowacyjną konstrukcją TWIN X-STERN®, zapewniającą lepszą manewrowość dzięki pędnikom azymutalnym na dziobie i rufie. Napęd hybrydowy i przystosowanie do metanolu zmniejszają emisję, czyniąc statek bardziej ekologicznym.

Dane techniczne:

- Długość: 89,6 m
- Szerokość: 19,2 m
- Załoga: do 132 osób

Projekt jest efektem współpracy CRIST i ULSTEIN Verft, a jego realizacja wspiera rozwój zrównoważonej energetyki wiatrowej w Europie.

Źródło: https://www.linkedin.com/posts/crist-s-a-_crist-woduje-kolejny-statek-wspieraj%C4%85cy-activity-7302638800608911362-hDXE?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAACxaY4IBgAfQ4lOQyv_fzRgcSbPtfeVA_IE

Baltic Spares Service otwiera nowy warsztat w Gdańsku

Firma Baltic Spares Service (BSS), specjalizująca się w remontach silników okrętowych i dostawie części zamiennych, otworzyła nowy warsztat w Gdańsku przy ulicy Strzelca 27. Nowa hala o powierzchni 1000 m² zapewnia firmie możliwość kompleksowej obsługi armatorów, stoczni i partnerów na całym świecie.

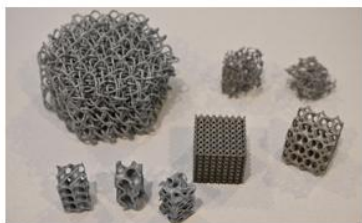
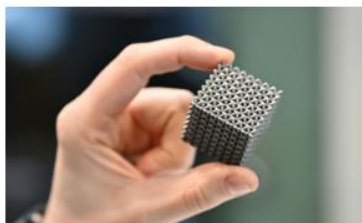
Nowy obiekt jest wyposażony w nowoczesne urządzenia, m.in. lasery do ablacji, frezarki CNC, tokarki i spawarki, co pozwala na regenerację części i przedłużenie ich żywotności. Oprócz napraw, BSS zajmuje się również produkcją części zamiennych na zamówienie.

Dyrektor zarządzający BSS, Mateusz Wilkicki, podkreślił, że inwestycja pozwala firmie oferować klientom pełną obsługę w zakresie serwisu i regeneracji silników, wpisując się w proekologiczne podejście do napraw. Firma planuje dalszy rozwój, a posiadanie sąsiadującej działki umożliwia przyszłą rozbudowę obiektu.

Założona w 1990 roku, Baltic Spares Service obchodzi w 2025 roku 35-lecie działalności i jest jednym z liderów branży na rynku krajowym i międzynarodowym.

Źródło: <https://www.marinepoland.com/baltic-spares-service-marine-engines-specialists-1916>

Polscy naukowcy opracują nowy materiał stealth dla okrętów wojennych



Zespół naukowców z Politechniki Wrocławskiej dołączył do międzynarodowego konsorcjum pracującego nad nowymi materiałami w technologii stealth dla okrętów wojennych. Projekt ADMIRABLE, finansowany z Europejskiego Funduszu Obronnego i wart 10 mln euro, ma na celu stworzenie kompozytowego metamateriału, który zmniejszy wykrywalność jednostek na radarach, a jednocześnie zapewni wysoką odporność balistyczną.

Badacze z Wrocławia opracują warstwę materiału w technologii druku 3D, łącząc polimery, stopy metaliczne i ceramikę w strukturze „sandwichowej”. Dzięki nowym rozwiązaniom masa materiału stealth zostanie zmniejszona o 10%, co poprawi prędkość i efektywność energetyczną okrętów. Prace nad projektem potrwać trzy lata, a w skład konsorcjum wchodzić firmy i instytucje z Hiszpanii, Włoch, Niemiec, Luksemburga, Cypru i Polski.

Źródło: <https://pwr.edu.pl/uczelnia/aktualnosci/jeszcze-lepsze-materialy-technologiei-stealth-pracujemy-nad-tym-na-pwr-13628.html>

Jan Dobiński nowym prezesem CTO SA

Centrum Techniki Okrętowej SA (CTO) z siedzibą w Gdańsku poinformowało, że od 24 lutego 2025 roku nowym prezesem zarządu IX kadencji został Jan Dobiński. Decyzję podjęła Rada Nadzorcza spółki po przeprowadzonym postępowaniu kwalifikacyjnym.

Dobiński jest absolwentem Uniwersytetu Gdańskiego oraz posiada tytuł Executive MBA. Ma bogate doświadczenie w zarządzaniu przedsiębiorstwami i kluczowymi procesami biznesowymi.

CTO SA to państwowy ośrodek badawczo-projektowy podlegający Ministerstwu Infrastruktury. Specjalizuje się w technice okrętowej i inżynierii środowiskowej, prowadząc badania nad modelowymi konstrukcjami pływającymi, mechaniką konstrukcji, korozją i materiałoznawstwem.

Źródło: <https://www.cto.gda.pl/aktualnosci/516-powolanie-nowego-prezes-zarzadu-cto-s-a>

Mostostal Pomorze dostarcza moduły platformy wiertniczej do Norwegii

Mostostal Pomorze ukończył budowę dwóch modułów platformy wiertniczej dla norweskiej stoczni. Konstrukcje te, o masie około 500 i 100 ton, zostały załadowane na statek Meri w Gdańsku i wysłane do Norwegii. Jest to część większego projektu budowy największej platformy wiertniczej w Norwegii, ważącej ponad 30 tys. ton. Mostostal Pomorze specjalizuje się w produkcji konstrukcji offshore, w tym dla morskiej energetyki wiatrowej.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/mostostal-elementy-platformy-poplynely-do-norwegii-83777>

Gdynska stocznia buduje nowoczesny statek offshore "Sea Dragon"

Polska Grupa Zbrojeniowa (PGZ) ogłosiła, że wkrótce rozpocznie się budowa drugiej fregaty programu „Miecznik” – ORP Burza. Proces ten wpisuje się w szerszy plan modernizacji Marynarki Wojennej, w ramach którego powstaną trzy nowoczesne jednostki.

Pierwsza fregata, ORP Wicher, jest budowana od sierpnia 2023 roku, a jej wodowanie zaplanowano na rok 2026. Kolejne okręty – ORP Burza i ORP Huragan –



mają wejść do służby odpowiednio w 2030 i 2031 roku. Fregaty powstają w PGZ Stoczni Wojennej w Gdyni, która przechodzi intensywną modernizację, w tym rozbudowę infrastruktury produkcyjnej.

Jednostki programu „Miecznik” bazują na projekcie duńskich fregat Iver Huitfeldt i zostaną wyposażone w nowoczesne systemy walki, w tym pionowe wyrzutnie rakiet VLS Mk41, rakiety przeciwlotnicze CAMM, pociski RBS15, systemy artyleryjskie oraz sonary do zwalczania okrętów podwodnych. Mają one zapewnić Marynarce Wojennej zdolności operacyjne na poziomie porównywalnym z flotami NATO i umożliwić prowadzenie działań zarówno na Bałtyku, jak i na wodach międzynarodowych

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznia-crist-zamawia-silniki-wysokoprezne-man-12v175d-w-zwiazku-z-budowa-statku-sea-dragon-83819>

Polska Marynarka Wojenna ćwiczy na Bałtyku – intensywne manewry w Zatoce Gdańskiej

Jednostki 3. Flotyli Okrętów przeprowadziły intensywne ćwiczenia na wodach Zatoki Gdańskiej. Scenariusz obejmował m.in. strzelania artyleryjskie, działania związane z ochroną morskiej infrastruktury krytycznej oraz procedury przeciwwawaryjne, takie jak walka z pożarami i uszkodzeniami kadłuba. Ćwiczenia miały na celu poprawę gotowości operacyjnej i doskonalenie współpracy sił morskich, powietrznych oraz lądowych, zgodnie ze standardami NATO.

Dodatkowo, w ramach współpracy międzynarodowej, polska Marynarka Wojenna uczestniczyła w misji „Baltic Sentry”, której celem jest ochrona infrastruktury przybrzeżnej i podwodnej przed potencjalnymi zagrożeniami, w tym aktami sabotażu. W ćwiczeniach brały udział także jednostki NATO, co podkreśla rosnące znaczenie koordynacji obrony morskiej w regionie Morza Bałtyckiego.

Źródło: <https://portalstoczniowy.pl/cwiczenia-marynarki-wojennej-na-wodach-zatoki-gdanskiej/>

M/F Wolin sprzedany. Unity Line wprowadza nowe promy

Polska Żegluga Morska (PŻM) sprzedała prom M/F Wolin greckiemu armatorowi, który będzie obsługiwał połączenia między Grecją, Włochami i Albanią. Statek przez ponad 17 lat kursował na trasie Świnoujście – Trelleborg, przewożąc setki tysięcy pojazdów i pasażerów.

Decyzja o sprzedaży wynika z planowanej modernizacji floty Unity Line. Jeszcze w 2024 roku operator wprowadzi nowoczesny prom „Jantar”, a w 2026 roku dołączy do niego bliźniacza jednostka – „Bursztyn”. Nowe promy, zbudowane w Gdańskiej Stoczni Remontowa, będą spełniać najwyższe standardy ekologiczne, korzystając z napędu LNG i systemów hybrydowych.

„Wolin” został zbudowany w 1986 roku w Norwegii, a do Unity Line trafił w roku 2007. Ze względu na wiek i względy ekonomiczne, PŻM zdecydowała się na jego sprzedaż. Statek odpłynie na Morze Śródziemne 17 lub 18 marca 2024 roku – szczegóły transakcji pozostają poufne.

Unity Line dysponuje obecnie sześcioma promami: Polonia, Skania, Epsilon, Gryf, Galileusz i Copernicus. Sprzedaż „Wolina” i wprowadzenie nowych jednostek to kolejny etap modernizacji floty, która już wcześniej zastąpiła M/F Kopernik (2019) i M/F Jan Śniadecki (2024) nowocześniejszymi statkami.

Źródło: <https://polska-morska.pl/2025/03/07/prom-wolin-sprzedany-do-grecji-unity-line-czeka-na-dwie-nowe-jednostki/>,
<https://www.bankier.pl/wiadomosc/Prom-Wolin-sprzedany-do-Grecji-Unity-Line-czeka-na-dwie-nowe-jednostki-8903138.html>

Polskie Linie Oceaniczne wystawiły na sprzedaż nieruchomość w Gdyni

Polskie Linie Oceaniczne (PLO) ogłosiły przetarg na sprzedaż nieruchomości położonej przy ul. Śląskiej 49A w Gdyni, na terenie dzielnicy Działki Leśne. Na sprzedaż wystawiono prawo użytkowania wieczystego siedmiu działek o łącznej powierzchni 3080 m² wraz z budynkiem administracyjno-biurowym o powierzchni zabudowy 489,2 m² i kubaturze 3379 m³. Cena wywoławcza wynosi ponad 10,3 mln zł. Aby przystąpić do przetargu, należy wpłacić wadium (10% ceny) do 9 kwietnia 2025 roku, a oferty składać do 14 kwietnia 2025 roku w siedzibie PLO.



Nieruchomość nie jest główną siedzibą PLO, które mieści się przy Al. Marszałka Piłsudskiego 1 w Gdyni.

Źródło: <https://www.plo.com.pl/index.php?language=pl§ion=81&subsection=0&item=0>

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