

# Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniewego



Biuletyn informacyjny

Nr 38

Październik część II

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 16.10.-31.10.2025 r.

## Sektor portowo-logistyczny

### Port Gdynia zakupił strategiczną nieruchomość

Zarząd Morskiego Portu Gdynia zakupił ponad 3-hektarową nieruchomość przy ul. Indyjskiej 7, położoną we wschodniej części portu w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeży i infrastruktury przeładunkowej, co stanowi jeden z ostatnich tak wartościowych terenów możliwych do zagospodarowania pod działalność portową. Nowa inwestycja wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, której priorytetem jest poszerzanie bazy terenowej, i powraca do portowego ekosystemu po latach bycia halą produkcyjną spółki Vistal Offshore, która wytwarzała konstrukcje stalowe dla przemysłu morskiego i offshore. Zakup ma strategiczne znaczenie dla samego portu i Skarbu Państwa, wspierając jego zdolność do obsługi rosnących wolumenów ładunków.



Źródło: <https://transinfo.pl/infoship/port-gdynia-powieksza-swoje-zasoby-zakupil-strategiczna-nieruchomosc/>

### Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna

Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (PSSE) wydała pierwszą decyzję o wsparciu w ramach Polskiej Strefy Inwestycji (PSI) dla przedsiębiorstwa z sektora obronnego – firmy FAMOR S.A., znanego producenta systemów oświetleniowych i elektrycznych wykorzystywanych m.in. w przemyśle morskim, kolejowym, wydobywczym oraz obronnym. Dzięki nowelizacji prawa z lipca 2025 r. sektor obronny uzyskał dostęp do ulg podatkowych i terenów inwestycyjnych dostępnych dotychczas głównie dla przemysłu cywilnego, co umożliwi rozwój technologii i wzmocnienie potencjału przemysłowego i obronnego kraju.

Projekt FAMOR S.A. o wartości prawie 6 mln zł dotyczy modernizacji parku maszynowego w Bydgoszczy oraz zakupu nowoczesnych urządzeń technologicznych, co pozwoli na zwiększenie efektywności produkcji i dalszy rozwój firmy.

Źródło: <https://www.zawszepomorze.pl/artykul/22641,pomorska-specjalna-strefa-ekonomiczna-wspiera-firme-z-sektora-obronnego>

*PSSE aktywnie wspiera również inne innowacyjne przedsięwzięcia, edukację i rozwój technologiczny regionu m.in. poprzez współpracę z Gdańskim Parkiem Naukowo-Technologicznym oraz Centrami Programowania Robotów Przemysłowych. Decyzja PSSE podkreśla rosnące znaczenie branży obronnej w gospodarce oraz możliwość jej dynamicznego rozwoju dzięki wsparciu inwestycyjnemu.*

### Projekt nowej drogi do plaży w prawobrzeżnej części Świnoujścia przekazany do konsultacji

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przekazał do konsultacji dokumentację projektową budowy nowej drogi prowadzącej do plaży w prawobrzeżnej części Świnoujścia, w rejonie dzielnicy Przytór i Podziemnego Miasta.

Planowana inwestycja ma długość ok. 1 200 metrów (dla ruchu publicznego) oraz 250 metrów (dla ruchu technicznego i dojścia na plażę). Projekt obejmuje trzy parkingi o łącznej pojemności ok. 180 miejsc postojowych, w tym dla autobusów i osób z niepełnosprawnościami. Dokumentacja została przekazana do Gminy Miasto Świnoujście, Urzędu Morskiego w Szczecinie, Nadleśnictwa Międzyzdroje, RDOŚ w Szczecinie oraz Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Budowa drogi stanowi działanie kompensacyjne towarzyszące realizacji Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu i wpisuje się w koncepcję Przylądka Pomerania. Jest odpowiedzią na oczekiwania mieszkańców, którzy popierają rozwój portu przy zachowaniu dostępu do plaż i terenów rekreacyjnych. Po

zakończeniu konsultacji i uzgodnień projekt zostanie skierowany do dalszych etapów administracyjnych i realizacji.

Źródło: <https://szczecin.tvp.pl/89718883/swinoujście-konsultacje-w-sprawie-nowej-drogi-do-plazy-projekt-i-inwestycje>

### Ukończenie budowy ostatniego odcinka S3

Zakończono budowę ostatniego brakującego fragmentu drogi ekspresowej S3 między węzłami Świnoujście Łunowo a Międzyzdroje, co umożliwi przejazd trasą od Świnoujścia aż pod granicę z Czechami w Lubawce. Ta droga ma długość 33 km i jest ostatnim elementem całej S3 w Polsce, która połączyła Bałtyk



z południem Europy jako część Transeuropejskiego Korytarza Transportowego Bałtyk–Adriatyk i trasy E65. Inwestycja kosztowała 1,76 mld zł, w tym ponad 757 mln zł pochodziło z dofinansowania Unii Europejskiej (program FEnIKS). Prace wymagały m.in. reorganizacji ruchu wokół Wolińskiego Parku Narodowego. Ukończenie drogi S3 jest strategiczne dla portu w Świnoujściu, zapewniając nowoczesne, szybkie połączenie z logistycznym zapleczem kraju i Europy oraz wzmacniając konkurencyjność tego regionu dla transportu intermodalnego i rozwoju terminala kontenerowego. Cała trasa S3 ma długość 471 km i kosztowała ponad 15 mld zł. Odcinek został oficjalnie oddany do użytku w październiku 2025 roku.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia-szczecin/s3---droga-w-pelni-ekspresowa>

### Otwarcie łączącego Polskę i Litwę odcinka trasy Via Baltica

20 października 2025 roku podczas uroczystości na polsko-litewskiej granicy, w której uczestniczyli prezydent RP Karol Nawrocki i prezydent Litwy Gitanas Nausėda otwarto odcinek trasy Via Baltica. Odcinek ten jest częścią międzynarodowej autostrady łączącej kraje bałtyckie z Polską i resztą Europy. Prezydent Nawrocki podkreślił, że ta inwestycja jest nie tylko ważna gospodarczo, ale również ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa i obronności regionu, wzmacniając relacje polsko-litewskie i odporność społeczeństw. Trasa Via Baltica jest elementem Inicjatywy Trójmorza i służy także celom militarnym, m.in. do transportu wojsk na wspólne ćwiczenia, co zwiększa obronność regionu.



Odcinek po stronie polskiej to droga ekspresowa S61 od Ostrowi Mazowieckiej przez Łomżę, Ełk i Suwałki do granicy w Budzisku, a od strony litewskiej odcinek łączy granicę z Mariampolem, domykając całą trasę. Budowa i modernizacja Via Baltica zwiększyły bezpieczeństwo ruchu, skróciły czas podróży i ułatwiły przepływ towarów i osób między krajami bałtyckimi a resztą Europy. Inwestycja była również znacząco dofinansowana środkami unijnymi i wpisuje się w transeuropejską sieć dróg TEN-T.

Źródło: <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi-i-autostrady/na-litwie-otwarto-ostatni-odcinek-trasy-via-baltica-97205.html>

### Zmiany kadrowe w Porcie Gdynia

Walery Tankiewicz objął stanowisko Dyrektora Centrum Zarządzania Majątkiem w Porcie Gdynia. Jego kandydaturę zaproponował wiceprezes Zarządu ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem, Mirosław Czapiewski, a pozostali członkowie zarządu uznali, że doskonale odpowiada potrzebom portu.

Tankiewicz ma wieloletnie doświadczenie w Porcie Gdynia, gdzie w latach 2000–2008 był dyrektorem ds. Infrastruktury, a w latach 2008–2016 wiceprezesem Zarządu ds. Infrastruktury i Zarządzania Majątkiem. Kierował wtedy rozwojem i utrzymaniem kluczowej infrastruktury portowej. Zdobywał także doświadczenie jako wiceprezes i prezes spółki PEWIK Gdynia, odpowiedzialnej za zaopatrzenie w wodę i odprowadzanie ścieków na obszarze Gdyni i północnych Kaszub.

Źródło: <https://www.port.gdynia.pl/walery-tankiewicz-nowym-dyrektorem-centrum-zarzadzania-majakiem-portu-gdynia/>

## PCHET 2025

Polish Conference for Hydrogen Energy and Technologies (PCHET) 2025 to jedno z najważniejszych wydarzeń w Polsce poświęconych transformacji energetycznej i technologiom wodorowym. Odbyła się 15-16 października 2025 roku w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w Gdyni.

Podczas konferencji eksperci, przedstawiciele przemysłu, administracji i nauki dyskutowali o roli wodoru w dekarbonizacji, zwłaszcza w transporcie morskim i portach. Omówiono technologie produkcji wodoru: zielonego, niebieskiego i różowego, wyzwania związane z magazynowaniem, transportem i integracją z odnawialnymi źródłami energii.



Paniści wskazali, że wodór jest perspektywicznym i uniwersalnym nośnikiem energii, choć jego stosowanie wymaga spełnienia wysokich standardów bezpieczeństwa. Dekarbonizacja transportu morskiego z udziałem wodoru jest możliwa, choć wyzwaniem pozostaje transport lądowy obsługujący porty. Dyskutowano również o konieczności edukacji branży w obliczu rosnących wymagań regulacyjnych i o finansowaniu transformacji.

Wydarzenie jest platformą dialogu, współpracy i wymiany wiedzy między biznesem, nauką i sektorem publicznym, mając na celu wsparcie zielonej gospodarki oraz zrównoważonego rozwoju regionu i kraju.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/dekarbonizacja-zeglugi-i-portow-rola-wodoru-pchet-2025-88227>

## Prezydent RP Karol Nawrocki podpisał inicjatywę „Tak! Dla Polskich Portów” w Porcie Gdynia

Na terenie Portu Gdynia odbyła się uroczystość podpisania przez prezydenta RP Karola Nawrockiego inicjatywy ustawodawczej, która to jest realizacją zobowiązań kampanii wyborczej w ramach "Planu 21" i ma strategiczne znaczenie dla rozwoju portów do 2035 roku, ich roli w generowaniu miejsc pracy oraz zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego i militarnego kraju.

Podczas wizyty prezydent odwiedził Bałtycki Terminal Kontenerowy, gdzie zaznaczył, że polskie porty dają 230 tys. miejsc pracy i 60 mld zł wpływów do budżetu. Zwrócił uwagę na obecność i rosnącą współpracę wojskową, zwłaszcza ze stroną amerykańską i niemiecką, podkreślając wzmacnianie obecności wojsk NATO na wschodniej flance.



Inicjatywa ustawodawcza ma na celu zdyscyplinowanie rządu do dokończenia kluczowych inwestycji portowych rozpoczętych za czasów Zjednoczonej Prawicy oraz wspieranie nowych inwestycji m.in. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Wymieniono m.in. budowę głębokowodnego terminala w Świnoujściu, Portu Zewnętrznego i Drogi Czerwonej w Gdyni, terminala FSRU na Zatoce Gdańskiej, modernizację infrastruktury kolejowej i wodnej, a także rozwój terminali zbożowych. Kluczowym założeniem jest pozostawienie polskich portów w polskich rękach.

Źródło: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wizyty-krajowe/inicjatywa-ustawodawcza-tak-dla-polskich-portow,108783>

## Sektor offshore wind



### Postępy w produkcji elementów infrastruktury MFW Bałtyk 2 i 3

Osiągnięto kluczowe momenty w produkcji komponentów dla MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3. W zakładach dostawcy – spółki Smulders – ustawiono w pozycji pionowej pierwsze elementy przejściowe (TP), zakończono montaż konstrukcji wsporczej typu jacket pod platformę morskiej stacji elektroenergetycznej (MSE) oraz przygotowano jej główną część (topside) do dalszego

wyposażania. Polski oddział – Smulders Projects Poland – dostarcza stal pomocniczą, zwiększając krajowy wkład w realizację inwestycji. Instalacja komponentów na morzu ma rozpocząć się wiosną 2026 roku.

Źródło: <https://www.polenergia.pl/postepy-w-produkcji-elementow-infrastruktury-morskiej-dla-farm-wiatrowych-baltyk-2-i-3/>

*Pierwsze ustawienie TP w pozycji pionowej to kluczowy etap produkcji, umożliwiający weryfikację geometrii, precyzji oraz jakości wykonania. Łącznie powstanie 100 kompletów TP, które po wyposażeniu w stal pomocniczą (secondary steel) zostaną przetransportowane do portu instalacyjnego, gdzie będą oczekiwać na dalszy transport i montaż na morzu.*

### Vestas zawieszają budowę zakładu produkcji łopatek do MTW w Szczecinie

Vestas podjął decyzję o zawieszeniu budowy zakładu w szczecińskim Skolwinie, który miał specjalizować się w produkcji łopatek do MTW, w tym flagowego modelu V236-15MW. Otwarcie planowano na 2026 rok. Powodem jest "niższy niż przewidywano popyt na morską energetykę wiatrową w Europie" — poinformowała spółka w rozmowie z "Financial Times".

Źródło: <https://www.ft.com/content/981c399e-a4a1-4107-9601-0a4740e583e8>

*Europejski sektor MEW zmaga się obecnie z szeregiem problemów, w tym rosnącymi kosztami, wąskimi gardłami w łańcuchach dostaw oraz politycznymi przeszkodami, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych. Mimo problemów, MEW pozostaje kluczowym elementem polskiej strategii transformacji energetycznej. Decyzja o zawieszeniu budowy fabryki w Szczecinie jest kolejnym wyzwaniem dla Vestas, który już wcześniej zainwestował w Polsce, tworząc zakład montażu gondoli oraz kupując fabrykę produkującą łopaty do turbin lądowych. Zakład w Skolwinie miał stanowić ważny element strategii spółki, będąc kluczowym ośrodkiem produkcji łopatek do MTW.*

### Mostostal Pomorze z kontraktem w sektorze MEW

Mostostal Pomorze rozpoczął palenie blach na nowy projekt z sektora MEW. W ramach umowy spółka ma wyprodukować bloki stalowe dla dwóch stacji HVDC, każda o mocy 2 GW. Zakres prac obejmuje prefabrykację i montaż konstrukcji stalowych, zabezpieczenie antykorozyjne oraz załadunek wraz z opracowaniem jego metody. Realizacja projektu ma potrwać do kwietnia 2027 roku. Klientem jest jedna z największych i najnowocześniejszych stocznii na świecie, a klientem końcowym projektu jest jeden z wiodących operatorów systemów przesyłowych w Europie.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mostostal-pomorze-z-duzym-kontraktem-w-sektorze-offshore-wind/>



### MST dla MFW Baltica 2 nabierają kształtu – zamontowano pierwszy transformator

MFW Baltica 2 będzie składać się między innymi z czterech morskich stacji transformatorowych (MST), a każda z nich zostanie wyposażona w dwa transformatory o mocy 225 MVA. Na jednej z MST zamontowano pierwszy transformator. Prace nad MST postępują zgodnie z harmonogramem – konstrukcje dwóch pierwszych są już gotowe, równolegle trwa montaż pozostałych dwóch stacji.

Źródło: <https://pgebaltica.pl/dla-mediow/aktualnosc/morskie-stacje-dla-baltica-2-nabieraja-ksztaltu-pierwszy-transformator-zamontowany>

*Zadaniem MST jest gromadzenie energii elektrycznej wytwarzanej przez turbiny wiatrowe i przesyłanie jej na ląd. MST powstają w ramach kontraktu z konsorcjum SEMCO Maritime i PTSC Mechanical & Construction, obejmującego zaprojektowanie, budowę i uruchomienie czterech MST dla MFW Baltica 2. Jednym z niezbędnych elementów ich wyposażenia są także specjalistyczne żurawie, które dostarczyła polska spółka PROTEA SA.*



### Terminal T5 – skończono 80% robót refulacyjnych

Na terenie budowy terminalu T5 zakończono prace czerpalne i główną część prac kafarowych, a zaawansowanie robót refulacyjnych wynosi 80%. Codziennie na teren inwestycji dostarczane jest od 20 do 30 tys. m<sup>3</sup> materiału zasypowego pochodzącego ze źródeł morskich, lądowych i śródlądowych. W najbliższych tygodniach planowane jest pograżenie pozostałych profili ścianki szczelnej nabrzeża temporary, co

będzie skutkowało zamknięciem obwodu terminalu i uniemożliwi żeglugę w jego wnętrzu. W ostatnim etapie refulacji przewidziano zasypanie terminalu ze źródeł lądowych oraz refulację zza ścianki szczelnej, od strony zewnętrznej, co będzie oznaczało zakończenie całego procesu. Zakończono również instalację wszystkich kotew klapowych, a równolegle rozpoczęto wykonywanie kotew gruntowych przy nabrzeżu temporary. Zadaniem kotew zarówno klapowych, jak i gruntowych jest zapewnienie stateczności ścianki szczelnej. W przypadku wzmocnienia gruntu, rozpoczęły się prace związane z wykonywaniem pali CFA, czyli pali wierconych świdrem ciągłym. Roboty prowadzone są jednocześnie na dwóch frontach, a więc przy nabrzeżu outbound oraz przy nabrzeżu inbound.

Źródło: <https://www.ndi.pl/terminal-t5-80-robot-refulacyjnych-za-nami>

### MFW Baltica 1 i Baltic East z decyzją środowiskową

W dniu 17.10.2025 roku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Morska Farma Wiatrowa MFW Baltica-1” (znak RDOŚ-Gd-WOO.420.59.2023.AM.42.) oraz przedsięwzięcia pn.: „Morska Farma Wiatrowa Baltic East na obszarze 46.E.1” (znak RDOŚ-Gd-WOO.420.82.2024.AM.17.).

Źródło: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/zawiadomienie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo420592023am43-z-dnia-17102025-r>; <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/zawiadomienie-regionalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-w-gdansk-znak-rdos-gd-woo420822024am18-z-dnia-17102025-r>



### Dwa "serca MFW" pomyślnie zainstalowane na Baltic Power

Pomyślnie zakończono instalację dwóch morskich stacji transformatorowych (MST) – OSS West i OSS East, często nazywanych sercami MFW. Ich wykonawcami było konsorcjum firm CS Wind Offshore i Semco Maritime oraz szereg polskich spółek. Stalowe konstrukcje MST powstały w Polsce – w stoczniach w Gdyni i Gdańsku, a za ich budowę odpowiadała

Grupa Przemysłowa Baltic. Następnie, konstrukcje trafiły do Danii, gdzie zostały w pełni wyposażone. Jednym z niezbędnych elementów ich wyposażenia są także specjalistyczne żurawie, które dostarczyła polska spółka PROTEA.

Źródło: <https://balticpower.pl/aktualnosci/dwa-serca-morskiej-farmy-wiatrowej-pomy%C5%9Bnie-zainstalowane-na-baltic-power/>

*MFW Baltic Power wkracza w kluczową fazę budowy. Wraz ze wzrostem liczby zainstalowanych MTW montowana jest cała infrastruktura pomocnicza. Po zainstalowaniu MST ma rozpocząć się kampania instalacji kabli morskich.*

### LITWA | Druga aukcja dot. MEW unieważniona

Państwowa Rada Regulacji Energetyki (VERT) poinformowała, że druga aukcja dotycząca MEW na Litwie została unieważniona. Wziął w niej udział tylko jeden uczestnik, podczas gdy litewskie prawo o energii odnawialnej wymaga minimum dwóch uczestników. VERT podkreśla, że decyzja o ogłoszeniu ewentualnego kolejnego postępowania należy do kompetencji rządu.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/litwa-druga-aukcja-offshore-nie-doszla-do-skutku/>

*Niepowodzenie drugiej aukcji MEW wskazuje na istotne wyzwania stojące przed rozwojem tego sektora na Litwie. VERT odpowiada za organizację aukcji i wybór zwycięzcy, w tym przygotowanie warunków, organizację pracy komitetu i podjęcie decyzji o wyborze oferenta.*

## Sektor stoczniowy

### Chrzest nowego jeziorowca mv Polsteam Wełtyń

22 października 2025 roku w chińskiej stoczni Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC) odbyło się przekazanie do eksploatacji i chrzest jeziorowca MV Polsteam Wełtyń, ósmego i ostatniego statku z serii budowanej dla Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM). Matką chrzestną jednostki została Małgorzata Orłowska z Unity Line, a pierwszy rejs statek odbędzie pod dowództwem kpt. Sergiusza Zingera do Nantong, gdzie załaduje nawozy, po czym popłynie do Meksyku. Nazwa statku pochodzi od jeziora Wełtyń na Pomorzu Zachodnim, kontynuując tradycję PŻM. W ostatnich dwóch latach armator odebrał w Chinach osiem jeziorowców, a w 2026 roku planuje przyjęcie czterech kolejnych jednostek typu „methanol ready”. Obecnie PŻM zarządza flotą ponad 50 statków o łącznej nośności przekraczającej 2 mln DWT, obejmującą masowce typów Handysize i Kamsarmax, a także promy Unity Line. MV Polsteam Wełtyń będzie pływał pod banderą Portugalii (Madera), zgodnie ze strategią zwiększania udziału floty zarejestrowanej pod banderami Unii Europejskiej.



Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/59205-chrzest-nowego-jeziorowca-mv-polsteam-weltyyn>

### Nowy holownik dla WUŻ Port and Maritime Services

Damen Shipyards dostarczyło 23 października holownik ASD Tug 2111 o nazwie Argo do firmy WUŻ Port and Maritime Services, podkreślając zaangażowanie przedsiębiorstwa w rozwój Portu Gdańsk. Holownik był przekazany w Rotterdamie, a następnie trafi do Gdańska. Statek został wybudowany w stoczni Damen Shipyards Changde w Chinach na podstawie umowy z września 2024 roku.



Model ASD Tug 2111 to kompaktowy holownik o długości 21 metrów i sile uciągu do 50 ton na palu. Damen dostosowało go do wymagań WUŻ, m.in. wyposażając w pakiet zimowy i system przeciwpożarowy FiFi 1, aby mógł pracować m.in. w terminalu LNG w Porcie Gdańsk. Przed przekazaniem holownik przeszedł testy wraz z elektrycznym holownikiem Damen RSD-E 2513. Nazwa Argo nawiązuje do statku mitologicznego Jazon i Argonauci.

Firma WUŻ rozwija flotę holowników, eksploatując obecnie 18 statków, w tym różne modele holowników Damen, i jest największym przedsiębiorstwem holowniczym w Polsce, wspierającym obsługę Portu Gdańsk, największego nadbałtyckiego portu pod względem rocznych przeładunków.

<https://www.naszbałtyk.com/aktualnosc/4891-kolejny-holownik-dla-gdanskiego-wuzu-w-drodze-do-polski>

### Kadłub statku Ro Vanguard opuścił stocznnię Marine Projects w Gdańsku

20 października 2025 roku ze stoczni Marine Projects Ltd. w Gdańsku wyruszył w drogę do Norwegii częściowo wyposażony kadłub nowoczesnego statku typu Live Fish Carrier o nazwie Ro Vanguard. Jednostka została zwodowana 8 października 2025 roku w doku pływającym stoczni Marine Projects. Po zakończeniu prac stoczniowych kadłub został przeholowany do Norwegii przez holownik FARMAR ARION. Miejscem docelowym jest stocznia Larsnes Mek. Verksted AS, gdzie statek zostanie w pełni wyposażony i przekazany norweskiemu armatorowi Rostein AS. Ro Vanguard zaprojektowano z myślą o wysokich standardach środowiskowych

i technologicznych typowych dla floty Rostein AS, lidera branży akwakultury w Norwegii. Długość statku to 84,2 m, a szerokość 15,5 m. Projekt statku opracowała norweska firma Skipskompetanse AS. Budowa kadłuba to przykład owocnej współpracy polskiego przemysłu stoczniowego z norweskimi partnerami.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/kadlub-statku-ro-vanguard-opuscil-stocznie-marine-projects-w-gdansku-88292>

*Kilka miesięcy wcześniej z tej samej stoczni wyruszył w drogę do Norwegii kadłub statku rybackiego Austral Odyssey dla australijskiego armatora Austral Fisheries. Marine Projects Ltd. to prywatne przedsiębiorstwo założone w 1989 roku, wyspecjalizowane w budowie kadłubów i kompletnych statków; współpracuje z klientami m.in. z Niemiec, Holandii i Norwegii. Od 2003 roku posiada spółkę córkę Conrad S.A., produkującą luksusowe jachty żaglowe i motorowe.*

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