

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore wind
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 41

Grudzień: część I

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 01.12.-16.12.2025 r.

Sektor portowo-logistyczny

Budżet na 2026 rok: rekordowe środki na gospodarkę morską

Sejm przyjął ustawę budżetową na 2026 rok, przewidującą dochody 647,2 mld zł, wydatki 918,9 mld zł i deficyt do 271,7 mld zł, przy założonym wzroście PKB 3,5%, inflacji 3% i realnym wzroście wynagrodzeń o 6,4%.

Na gospodarkę morską zaplanowano rekordowe 2,4 mld zł, o 400 mln zł więcej niż rok wcześniej, w tym ok. 0,2 mld zł na program budowy statków szkolno-badawczych dla uczelni morskich: następcy Nawigatora XXI dla Politechniki Morskiej w Szczecinie oraz nowego żaglowca dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Środki mają trafić na kluczowe inwestycje infrastrukturalne: budowę infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu wraz z nowym terminalem kontenerowym (planowane zakończenie do końca 2028 r.), rozbudowę dostępu do planowanego terminala FSRU w Zatoce Gdańskiej (który ma zabezpieczyć ok. 30% rocznego zapotrzebowania Polski na gaz), budowę toru wodnego do portu w Elblągu (V etap inwestycji) oraz poprawę dostępu do portu w Szczecinie dzięki budowie „mijanki” na torze wodnym.

W Porcie Gdańsk kontynuowana jest budowa terminala instalacyjnego morskich farm wiatrowych (zakończenie w połowie 2026 r.) oraz terminala zbożowego, który ma zwiększyć zdolności przeładunkowe o ok. 1 mln ton do końca 2026 r., a całość inwestycji wpisuje się w trend dynamicznego rozwoju portów, które w 2024 r. osiągnęły rekord ponad 3,27 mln TEU przeładunków kontenerów (wzrost o ponad 9% r/r).

Źródło: <https://www.gov.pl/web/finanse/sejm-przyjal-ustawe-budzetowa-na-2026-rok>

Nowe połączenie intermodalne Gdańsk–Ukraina: Laude i Loconi uruchamiają serwis przez terminal w Zamościu

Laude Smart Intermodal i Loconi Intermodal, we współpracy z PKP LHS i ukraińskim operatorem, uruchomiły nowe, regularne połączenie intermodalne między terminalem Baltic Hub w Gdańsku a Ukrainą, dedykowane m.in. obsłudze ładunków dla firmy Maersk. Serwis wykorzystuje terminal Laude w Zamościu przy Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS) jako kluczowy punkt przeładunkowy, umożliwiając transport kontenerów bez konieczności przeładunku w innych europejskich hubach. Czas przewozu na całej trasie wynosi około 5 dni, a pojedynczy pociąg może zabrać do 88 TEU.

Pierwszy skład wyruszył 25 listopada 2025 roku i dotarł do celu 30 listopada, wypełniony w całości w obu kierunkach (import/eksport). Inicjatywa ta wpisuje się w rosnącą rolę Polski jako hubu logistycznego dla Ukrainy – szacuje się, że już 8% (ok. 300 tys. TEU) z 3,9 mln TEU obsługiwanych rocznie przez polskie porty to ładunki związane z rynkiem ukraińskim.

Źródło: <https://biznes.pap.pl/wiadomosci/transport-i-logistyka/laude-smart-intermodal-i-loconi-intermodal-uruchamiaja-polaczenie>



Projekt kabla energetycznego pod Morzem Czarnym z kluczowym wsparciem UE i nowym partnerem

Komisja Europejska wpisała projekt podmorskiego połączenia energetycznego Black Sea Energy na listę Projektów Wzajemnego Zainteresowania (PMI), co otwiera drogę do uzyskania unijnego dofinansowania w wysokości do 2,3 mld euro przy szacowanym całkowitym koszcie inwestycji wynoszącym 3,5 mld euro. Przedsięwzięcie,

realizowane przez powołaną w Bukareszcie spółkę joint venture operatorów z Azerbejdżanu, Gruzji, Rumunii i Węgier (Green Energy Corridor Power Company), zakłada budowę kabla HVDC o długości 1 155 km i mocy 1,3 GW, który umożliwi eksport zielonej energii z regionu Kaukazu do Europy. Projekt zyskał również nowego partnera technicznego – brytyjską firmę Xlinks, która podpisała memorandum o współpracy, wnosząc

doświadczenie z realizacji długodystansowych połączeń OZE, a finalizacja inwestycji i uruchomienie przesyłu planowane są wstępnie na okolice 2030 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/gigantyczne-polaczenie-energetyczne-pod-morzem-czarnym-coraz-bardziej-realne-ue-wespre-projekt-89167>

Przebudowa Nabrzeża Bytomskiego zakończona

Nabrzeże Bytomskie w Porcie Gdańsk zostało oficjalnie przekazane do użytku po zakończeniu modernizacji wykonanej przez firmę PORR ze znacznym, trzymiesięcznym wyprzedzeniem. Inwestycja o wartości ok. 43 mln zł, w 85 % dofinansowana z unijnego programu CEF2, trwała od maja 2024 r. Nowe nabrzeże jest dłuższe (203 m vs. 143 m), głębsze (10,2 m vs. 6 m) i nowocześniejsze, z usprawnioną infrastrukturą techniczną i większą nośnością, co pozwala na obsługę większych jednostek i zdywersyfikowanych ładunków, wzmacniając funkcjonalność Portu Wewnętrznego oraz jego możliwości przeładunkowe i operacyjne.

Źródło: <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/drogowcy-moga-sie-uczyc-od-hydrrotechnikow-rozbudowa-nabrzeza-bytomskiego-zakonczona-przed-czasem/>

Nowe połączenie CMA CGM do DB Port Szczecin

Terminal DB Port Szczecin uruchomił nowe, regularne połączenie kontenerowe z udziałem armatora *CMA CGM* – jednostka typu *feeder*, *Containerships VI*, będzie zawijała do Szczecina raz w tygodniu w ramach serwisu *PLX Poland Express* na trasie Szczecin–Gdańsk–Kotka, co zapewnia klientom z regionu zachodniopomorskiego stały dostęp do sieci przewozowej największego polskiego terminala kontenerowego i możliwości eksportu m.in. na Daleki Wschód; przy pierwszym zawinięciu przeładowano 1 054 TEU.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/cma-cgm-zawija-do-db-port-szczecin-89294>

Sektor offshore wind

BC-Wind wchodzi w fazę realizacji – Ocean Winds zamyka finansowanie

Ocean Winds sfinalizowała zamknięcie finansowe MFW BC-Wind, pozyskując ok. 2 mld EUR w formule project finance. Finansowanie BC-Wind jest wspierane przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI), ICO (Instituto de Crédito Oficial Español) oraz 13 banków komercyjnych: PKO Bank Polski (Polska), Bank Pekao (Polska), BGK (Polska), CACIB (Francja), Société Générale (Francja), La Banque Postale (Francja), Deutsche Bank (Niemcy), Helaba (Niemcy), DZ Bank (Niemcy), BBVA (Hiszpania), Barclays (Wielka Brytania), Bank of China (Chiny) i SMBC (Japonia). Struktura ta potwierdza dojrzałość i długoterminową stabilność inwestycji. To kluczowy moment, który otwiera drogę do rozpoczęcia budowy MFW, która ma rozpocząć produkcję energii elektrycznej w 2028 roku.

Źródło: <https://www.bc-wind.pl/wp-content/uploads/2025/12/BC-Wind-w-Polsce-wchodzi-w-faze-realizacji-%E2%80%93-Ocean-Winds-zamyka-finansowanie.pdf>

W realizacji BC-Wind dużą rolę odgrywają polskie spółki, które wchodzi w skład łańcucha dostaw projektu. W 2026 roku rozpoczną się prace budowlane na lądzie, obejmujące projektowanie i budowę stacji elektroenergetycznej oraz lądowej ławy kablowej, realizowane przez polską firmę P&Q. Energia elektryczna będzie przesyłana do stacji lądowej za pomocą kabli zaprojektowanych i zainstalowanych przez Tele-Fonika Kable z Bydgoszczy. Równolegle Ocean Winds wybuduje bazę operacyjno-serwisową we Władysławowie. Projekt będzie także pierwszym w Polsce w pełni realizowanym z polskich portów – ze Świnoujścia będą transportowane fundamenty, a z Gdańska turbiny wiatrowe.

GPB ukończyła pierwsze konstrukcje stalowe dla fundamentów MFW Baltica 2

Grupa Przemysłowa Baltic (GPB) wyprodukowała pierwsze klatki anodowe oraz platformę do cumowania jednostek serwisowych dla MFW Baltica 2. W ramach kontraktu GPB wyprodukuje i dostarczy 111 klatek anodowych oraz 111 platform do cumowania jednostek serwisowych – 4 dla fundamentów MST i 107 dla fundamentów MTW. Produkcja rozpoczęła się pod koniec lipca 2025 roku a jej zakończenie planuje się na połowę sierpnia 2026 roku.



Źródło: <https://pgebaltica.pl/dla-mediow/aktualnosci/grupa-przemyslowa-baltic-ukonczyla-pierwsze-konstrukcje-stalowe-dla-fundamentow-projektu-baltica-2>

Klatki anodowe, platformy do cumowania jednostek serwisowych i pozostałe elementy „secondary steel” są kluczowe, aby zapewnić dostęp, ochronę i możliwość prowadzenia operacji wokół głównych konstrukcji nośnych. Obejmują także mocowania dla wyposażenia ratunkowego, przeciwpożarowego oraz tablic i znaków bezpieczeństwa.

Ørsted rozpoczyna rekrutację do fazy O&M MFW Baltica 2

W związku z przygotowaniem do fazy operacyjno-serwisowej (O&M) MFW Baltica 2, Ørsted rozpoczął rekrutację na pierwsze stanowiska, tak aby nowi pracownicy mogli przejść pełne szkolenia i zdobyć niezbędne uprawnienia jeszcze przed uruchomieniem MFW w 2027 roku. W strukturach zatrudniono już osoby odpowiedzialne za zarządzanie funkcjonowaniem farmy, w tym m.in. kierownika obiektu (Head of Site), kierownika ds. wysokiego napięcia i infrastruktury przesyłowej (Head of HV & Transmission Operations) oraz specjalistę ds. jakości, zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska (QHSE Advisor). Aktualnie, trwa rekrutacja na kolejne stanowiska operacyjne: techników serwisu turbin, specjalistów wysokiego napięcia, inżynierów systemów sterowania. W 2026 roku proces zostanie rozszerzony o kolejne role, w tym dla planistów, specjalistów ds. magazynowania,

koordynatorów wsparcia operacyjnego oraz kierowników projektów i kontraktów. Łącznie, Ørsted planuje stworzyć ok. 60 stanowisk w strukturach operacyjnych w cyklu życia MFW Baltica 2.

Źródło: <https://orsted.pl/news/2025/11/orsted-rekrutacja-baltica-2>

PGE Baltica rozpoczyna rekrutację do bazy O&M w Ustce

Technicy turbin wiatrowych, elektroenergetycy, dyspozytorzy – to tylko niektóre ze stanowisk, na które PGE Baltica prowadzić będzie rekrutację do bazy operacyjno-serwisowej w Ustce, która obsługiwać będzie MFW Baltica 2. Partnerzy – PGE Baltica i Ørsted – podzielili się stanowiskami, na które będą rekrutować do zespołu. Łącznie, w bazie O&M w Ustce zatrudnienie ma znaleźć ok. 100 osób. PGE Baltica odpowiedzialna będzie za rekrutację 40 osób. W pierwszej kolejności wyłonieni zostaną najlepsi kandydaci na stanowiska techników turbin wiatrowych. Ze względu na konieczność przejścia wymaganych, bardziej złożonych szkoleń rekrutacje do pracy na morzu rozpoczynają się wcześniej niż dla stanowisk pracy na lądzie. Kolejne oferty pracy pojawią się w styczniu i lutym 2026 roku, a następne rekrutacje planowane są w drugiej połowie 2026 roku.

Źródło: <https://pgebaltica.pl/dla-mediow/aktualnosci/pge-baltica-rozpoczela-rekrutacje-do-bazy-w-ustce>

MFW Baltica 2 jest na zaawansowanym etapie przygotowań do budowy na morzu. Wyprodukowano pierwsze partie monopali, ukończono dwie z czterech morskich stacji elektroenergetycznych, a na jednej z nich zamontowano pierwszy transformator. Na lądzie trwa budowa stacji elektroenergetycznej w Osiekach Lęborskich, która będzie kluczowym elementem wyprowadzenia mocy z MFW. Zakończono również dwa z czterech przewiertów HDD, które umożliwią bezinwazyjne wyprowadzenie kabli eksportowych z morza na ląd.

Aktualizacja regulaminu aukcji dla MFW

Urząd Regulacji Energetyki (URE) opublikował w Biuletynie Informacji Publicznej zaktualizowaną wersję regulaminu aukcji na uzyskanie prawa do pokrycia ujemnego salda dla energii elektrycznej wytworzonej w morskich farmach wiatrowych. Dokument uwzględnia zmiany wprowadzone październikową nowelizacją ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych.

Źródło: <https://bip.ure.gov.pl/bip/odnawialne-zrodla-energ/morskie-farmy-wiatrowe/4841,Regulamin-aukcji-MFW.html>

Seaway7 ze zleceniem dotyczącym MFW BC-Wind

Spółka Seaway7 otrzymała od Ocean Winds zlecenie na transport i montaż 26 elementów przejściowych (TP – Transition Pieces) oraz morskiej stacji transformatorowej. Rozpoczęcie prac planowane jest na 2027 rok.

Źródło: <https://www.seaway7.com/seaway7-awarded-contract-for-bc-wind-project-in-poland/>

DEME z trzema zleceniami dotyczącymi MFW BC-Wind

Grupa DEME otrzymała od Ocean Winds zlecenia na instalację 27 fundamentów, kabli wewnętrznych oraz kabla eksportowego dla MFW BC-Wind. Do instalacji monopali DEME ma wykorzystać swoją flagową jednostkę Orion a do instalacji kabli – kablów Living Stone oraz Viking Neptun. Instalacja kabla eksportowego zrealizowana zostanie w konsorcjum z Hellenic Cables. Rozpoczęcie prac planowane jest na lata 2027–2028.

Źródło: <https://www.deme-group.com/news/deme-secures-foundation-and-cable-installation-contracts-bc-wind-offshore-wind-farm-poland>

Heerema Marine Contractors ze zleceniem dotyczącym MFW Bałtyk 2 i 3

Equinor i Polenergia podpisały umowy na transport i instalację 100 fundamentów, elementów przejściowych (TP) oraz dwóch morskich stacji transformatorowych (MST) dla MFW Bałtyk 2 i Bałtyk 3. Prace na morzu wykona

spółka Heerema Marine Contractors, wykorzystując m.in. jednostkę Thialf. Zgodnie z harmonogramem zakłada się, że fundamenty (typu monopal i jacket) zostaną zainstalowane w 2026 roku, a tzw. topsides MST w oddzielnych kampaniach w 2026 i 2027 roku.

Źródło: <https://www.polenergia.pl/equinor-i-polenergia-z-umowami-na-transport-i-instalacje-fundamentow-dla-projektow-baltyk/>



Trwa budowa i dostarczanie dodatkowych konstrukcji stalowych dla fundamentów MFW Baltica 2

W zakładach Smulders Projects Poland w Żarach, Łęknicy i Niemodlinie trwa produkcja dodatkowych konstrukcji stalowych dla fundamentów (tzw. secondary steel) MFW Baltica 2, której zaawansowanie ocenia się na ok. 30%. W ramach kontraktu Smulders ma dostarczyć 107 trzypoziomowych podwieszanych platform wewnętrznych, których produkcja rozpoczęła się w październiku 2025 roku i zgodnie z harmonogramem ma potrwać do maja 2026 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/trwa-budowa-i-dostarczanie-konstrukcji-stalowych-dla-fundamentow-projektu-baltica-2-89361>

Komponenty dla MFW Baltica 2 powstają w polskich zakładach Smulders w Żarach, Łęknicy i Niemodlinie. Następnie, trafiają do polskiej cynkowni a na końcu do zakładu montażowego w Świnoujściu. To kolejny przykład tego jak wspierany jest rozwój krajowego łańcucha dostaw i zwiększa udział lokalnego przemysłu w realizacji strategicznej inwestycji MEW.

Sektor stoczniowy

PGZ Stocznia Wojenna pozyskała system nawigacyjny dla "Ratownika"

PGZ Stocznia Wojenna podpisała kontrakt z firmą OSI Maritime Systems na dostawę zintegrowanego systemu nawigacyjno-mostowego IBNS (Integrated Bridge & Navigation System) dla budowanego okrętu ratowniczego "Ratownik". Umowa, zawarta w Kanadzie w dn. 5 grudnia 2025 roku, obejmuje dostarczenie systemu bazującego na rozwiązaniu INTS używanym przez NATO, który będzie wspierał zarówno misje ratownicze, jak i zadania związane z ochroną infrastruktury podmorskiej oraz współpracą z jednostkami bezzałogowymi. Jest to już czwarty wspólny projekt obu podmiotów (po programach Miecznik, Kormoran II i Arctowski), realizowany w ramach Długoterminowej Umowy Partnerskiej, zakładającej także szkolenia polskich inżynierów i rozwój zaplecza badawczo-rozwojowego w Gdyni. Budowa okrętu o wyporności ok. 6 500 ton i długości 96 metrów, który ma wejść do służby w 2029 roku, rozpoczęła się cięciem blach w listopadzie 2025 roku.

Źródło: <https://pgzsw.com.pl/aktualnosci/kontrakt-na-system-nawigacyjny-dla-ratownika/>

Gdynńska stocznia CRIST zakończyła budowę kadłuba NB323 dla Ulstein Verft

Stocznia CRIST SA zakończyła budowę i przekazała norweskiej stoczni Ulstein Verft kadłub statku serwisowego (CSOV – Construction Service Operation Vessel) o numerze budowy NB323, przeznaczonego do obsługi morskich farm wiatrowych. Jednostka o masie około 2000 ton, długości 89,6 m i szerokości 19 m, oparta jest na innowacyjnym projekcie ULSTEIN TWIN X-STERN zapewniającym lepszą zwrotność i mniejsze zużycie paliwa. Została zwodowana i odholowana z Gdyni przy pomocy holowników. Statek, którego końcowym odbiorcą będzie inwestor JP Morgan Asset Management, zostanie wyposażony w napęd hybrydowy (*diesel-electric*) z systemem akumulatorowym oraz przygotowany do zasilania metanolem, a jego zaawansowane wyposażenie obejmie m.in. dźwig z kompensacją 3D i pomost Walk-to-Work, zapewniając komfortowe warunki pracy i zakwaterowania dla 132 osób w 90 kabinach.

Źródło: <https://crist.com.pl/crist-s.a.-dostarcza-kadlub-nb323-dla-ulstein-verft>



Transport kluczowej sekcji kadłuba fregaty „Miecznik”

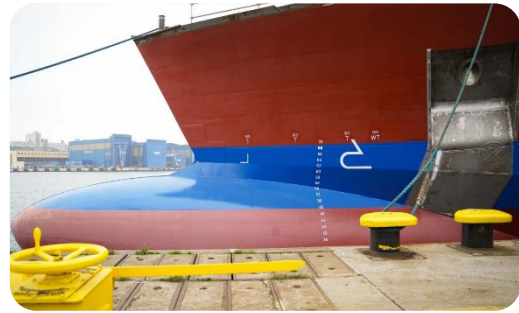
W dniu 4 grudnia 2025 roku przeprowadzono skomplikowaną operację transportu bloku dziobowego pierwszej z trzech fregat programu "Miecznik" – przyszłego ORP "Wicher". Ważąca ponad 1 400 ton, mierząca 62 m długości i 16 m wysokości sekcja została przemieszczona z terenu stoczni CRIST (podwykonawcy) do PGZ Stoczni Wojennej w Gdyni, gdzie zostanie połączona z powstającym tam śródokręciem i rufą. Operacja, trwająca cały dzień i wymagająca użycia zestawów samojezdnych SPMT oraz barki, stanowi kamień milowy projektu i otwiera kolejny etap prowadzący do scalenia całego kadłuba planowanego do realizacji do połowy stycznia 2026 roku. Wodowanie jednostki planowane jest na sierpień 2026 roku. Budowa drugiej fregaty, ORP "Burza", rozpocznie się uroczystością położenia stępki 18 grudnia 2025, a cały program o wartości ok. 15 mld zł ma dostarczyć Marynarce Wojennej RP trzy nowoczesne okręty do 2031 roku.

Źródło: <https://gazetamorska.pl/wiadomosci/kluczowy-etap-budowy-orp-wicher-w-gdyni-przetransportowano-megablok-dziobowy-fregaty-miecznik,2067>



Wodowanie drugiego patrolowca OPV2 dla fińskiej Straży Granicznej

W dniu 5 grudnia 2025 roku, na terenie PGZ Stoczni Wojennej w Gdyni, Baltic Operator (spółka z Grupy Przemysłowej Baltic) przeprowadził wodowanie drugiego kadłuba wielozadaniowego okrętu patrolowego typu OPV (oznaczenie OPV2) dla fińskiej Straży Granicznej (Rajavartiolaitos).



Budowa realizowana w ramach kontraktu z 2022 roku z fińską stoczną Meyer Turku, gdzie jednostka zostanie ostatecznie wyposażona, jest częścią programu „Vartiolaiva 2025”, mającego na celu zastąpienie wysłużonych patrolowców i wzmocnienie ochrony granic Finlandii oraz NATO. Nowoczesny okręt ma długość 98 m, szerokość 17,4 m i wyporność ponad 4 000 ton, a zaprojektowany został do działań w trudnych warunkach lodowych Bałtyku. Charakteryzuje się niskoemisyjnym napędem (LNG/biogaz z bateriami) i osiąga prędkość ponad 20 węzłów. Planowane wejście do służby to 2027 rok, rok po oddaniu bliźniaczej jednostki (prawdopodobnie o nazwie *Karhu*), a jego zadania obejmą patrolowanie, ratownictwo, zwalczanie zagrożeń hybrydowych oraz ochronę środowiska morskiego.

Źródło: <https://portalstoczniowy.pl/baltic-operator-drugi-patrolowiec-opv-finlandia/>

Niszczyciel min „Czajka” – ceremonia chrztu i wodowania

Nowy niszczyciel min „Czajka” przeszedł próbę wodną i wkroczył na kolejny etap testów. Okręt wyposażony jest w systemy przeznaczone do wykrywania, lokalizacji i neutralizacji min morskich. Jego konstrukcja uwzględnia nowoczesne standardy bezpieczeństwa i funkcjonalności operacyjnej. „Czajka” reprezentuje klasę jednostek mających za zadanie zwalczanie zagrożeń podwodnych w polskich wodach terytorialnych oraz na obszarach odpowiedzialności Marynarki Wojennej. Program budowy niszczycieli min zakłada realizację serii trzech jednostek tego typu. Projekt realizowany jest przez polski sektor stoczniowy we współpracy z Mariną Wojenną RP. Budowa „Czajki” i jej następczyni wpisuje się w szerszy program modernizacji floty wojennej, mający na celu zwiększenie zdolności bojowych i operacyjnych Sił Morskich.

Współpraca między instytucjami wojskowymi a polskim przemysłem stoczniowym stanowi element strategii budowania niezależności technologicznej i zdolności produkcyjnych w sektorze obronnym. Projekt potwierdza możliwości polskich stoczní w zakresie budowy zaawansowanych okrętów wojskowych spełniających międzynarodowe standardy.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/59559-orp-czajka-juz-na-wodzie>

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