

Przegląd wybranych wydarzeń rynkowych z sektorów gospodarki morskiej:

- portowo-logistycznego
- offshore
- stoczniowego



Biuletyn informacyjny

Nr 8

Lipiec: część II

Przegląd wraz z komentarzami obejmuje okres 16.07-31.07.2024r.





Sektor portowo-logistyczny

Terminal FSRU z decyzją lokalizacyjną

12 lipca br. Wojewoda Pomorski wydał decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji dotyczącej Terminalu FSRU na Zatoce Gdańskiej. Decyzja lokalizacyjna obejmuje nabrzeże postojowo-cumownicze oraz gazociąg podmorski, który będzie łączył Terminal z krajowym systemem przesyłowym gazu.

Terminal FSRU będzie zlokalizowany w południowej części Zatoki Gdańskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu kontenerowego Baltic Hub i toru wodnego prowadzącego do gdańskiego portu, w odległości ok. 3 km od brzegu morza. Do nabrzeża będzie zacumowana na stałe jednostka regazyfikacyjna (FSRU – ang. Floating Storage Regasification Unit), czyli statek przystosowany do procesowego magazynowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) odbieranego z metanowców i zmiany jego stanu skupienia z ciekłego na gazowy. W tej postaci gaz będzie następnie przesyłany poprzez gazociąg podmorski do krajowej sieci przesyłowej.



Inwestycja prowadzona jest w ramach CEF „Łącząc Europę”, która przyznała na projekt dofinansowanie o wartości ok. 19,6 mln EUR. Inwestycja ma być oddana do użytku w 2027/28 roku. Gazociąg ma obejmować odcinki od Gdańska, przez Kolnik, Gardeja do Gutorzyna. Terminal ma rozpocząć działalność w 2028 roku. W kwietniu 2024 roku Gaz-System podpisał umowę czarteru FSRU z firmą White Eagle Energy Ltd., spółką grupy Mitsui O.S.K. Lines. Zdolności regazyfikacyjne mają sięgnąć 6,1 mld m³ gazu. 100 procent przepustowości na okres 15 lat zarezerwował Orlen.

Źródło: <https://www.gaz-system.pl/pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/2024/lipiec/15-07-2024-terminal-fsru-z-decyzja-lokalizacyjna.html>
<https://www.gaz-system.pl/pl/system-przesylowy/inwestycje/terminal-fsru.html>

Port Gdańsk Eksploatacja szuka nowego prezesa i członka zarządu

15 lipca br. Port Gdańsk Eksploatacja ogłosił rozpoczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska prezesa spółki oraz członka zarządu ds. handlowych. Zgłoszenia można składać do 2 sierpnia 2024 roku do 13:00. Ocena zgłoszeń planowana jest na 5 sierpnia 2024 roku, a następny etap – rozmowy kwalifikacyjne – od 8 sierpnia 2024 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/port-gdansk-eksploatacja-sa-oglasza-postepowanie-na-stanowisko-czlonka-zarzadu-ds-handlowych-79051>
<https://www.pge.pl/przetargi-i-ogloszenia/>

Kolejna suwnica RMG do operacji kolejowych Baltic Hub

15 lipca br. na terenie terminala kontenerowego Baltic Hub została uruchomiona czwarta suwnica RMG, która podniesie przepustowość bocznic kolejowej do ponad 800 tys. TEU rocznie.

Suwnica RMG 4 to zelektryfikowana suwnica, która została dostarczona przez austriackiego producenta suwnic Künz. Główna konstrukcja powstała w Polsce. Jest wyposażona w nowoczesny system OCR do automatycznej identyfikacji numerów kontenerów, system antykolizji bramy oraz 11 kamer ułatwiających pracę operatora.





Rozbudowa połączeń kolejowych jest kluczowym elementem strategii rozwoju Baltic Hub. Obecnie terminal obsługuje ponad 600 pociągów miesięcznie, zapewniając transport ładunków nie tylko na terenie Polski, ale także w Europie Środkowo-Wschodniej poprzez sieć połączeń z Czechami, Słowacją, Węgrami i Ukrainą. Wieloletnie inwestycje w infrastrukturę kolejową, w tym najnowocześniejszy sprzęt przeładunkowy – cztery zelektryfikowane suwnice RMG z systemem OCR – nie tylko zwiększyły przepustowość i bezpieczeństwo operacji kolejowych, ale także przyczyniły się do redukcji emisji CO₂, oferując klientom bardziej ekologiczną opcję transportu.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/56031-baltic-hub-dodaje-czwarta-suwnice-rmg-do-operacji-kolejowych>

PERN z umową na budowę masowego frontu kolejowego

15 lipca br. PERN i Colad Rail Polska podpisały umowę na budowę masowego frontu kolejowego w Bazie Paliw PERN w Nowej Wsi Wielkiej. Ta umowa ma pozwolić na dwukrotne zwiększenie możliwości przyjęcia produktów ropopochodnych drogą kolejową, jednocześnie zaspokajając rosnący popyt klientów PERN. Inwestycja jest odpowiedzią Spółki na zmieniające się potrzeby rynku i zwiększone zapotrzebowanie klientów na usługę dostaw produktów naftowych drogą kolejową. Wybudowana infrastruktura przyspieszy obsługę wagonów i znacząco zwiększy wydajność samego frontu rozładunkowego.

W celu sprawnej obsługi cystern kolejowych zostaną wybudowane nowe odcinki torów o łącznej długości 3,5 km. Prace obejmują budowę 21 dwustronnych stanowisk rozładunkowych umożliwiających jednoczesny rozładunek aż 30 cystern kolejowych. Każde stanowisko będzie wyposażone w trzy przyłącza do odbioru różnych produktów naftowych, tj. oleju napędowego, benzyny oraz oleju opałowego.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/56032-pern-przyspiesza-obsluge-cystern-kolejowych>

Przetarg na budowę baterijnego magazynu energii w Żarnowcu

15 lipca br. Grupa PGE ogłosiła przetarg na zaprojektowanie i budowę baterijnego magazynu energii w Żarnowcu. Prowadzony jest w trybie przetargu nieograniczonego, zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych. Wnioski można składać do 30 września 2024 roku.



Przetarg na budowę baterijnego magazynu energii w Żarnowcu to kolejny, bardzo ważny etap w projekcie budowy jednego z największych bateryjnych magazynów energii w Europie. Już niedługo, biorąc pod uwagę proces transformacji energetycznej, zagospodarowanie nadwyżek energii z OZE będzie jednym z głównych wyzwań przed jakim stanie krajowy system elektroenergetyczny. Jako największa firma energetyczna wychodzimy naprzeciw tym potrzebom i konsekwentnie realizujemy inwestycje w obszarze magazynowania energii – powiedział Dariusz Marzec, prezes zarządu PGE Polskiej Grupy Energetycznej.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/offshore/56046-pge-uruchomila-przetarg-na-budowe-baterijnego-magazynu-energii-w-zarnowcu>

Dofinansowanie polskich portów

16 lipca br. Polska otrzymała dofinansowanie ze środków CEF o wartości 2,1 mld PLN. Środki te mają być przeznaczone na modernizację i rozbudowę kluczowych połączeń kolejowych i drogowych, a także na inwestycje w portach morskich.

Dofinansowanie Unii Europejskiej zostało przyznane na realizację dwóch projektów z sektora morskiego o łącznej wartości blisko 160 mln zł. Pierwszy projekt, realizowany przez Zarząd Morskiego Portu Police, obejmuje budowę węzła kolejowego dla Portu Police wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police. Drugi projekt, realizowany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, dotyczy rozwoju infrastruktury portowej do odbioru odpadów ze statków w porcie morskim Świnoujście.





Dzięki tym inwestycjom polskie porty morskie mogą stać się jeszcze bardziej nowoczesne i efektywne, co z pewnością przyczyni się do wzmocnienia ich pozycji na mapie europejskiego transportu morskiego. Warto również podkreślić, że takie wsparcie finansowe ze środków unijnych świadczy o znaczeniu polskich portów w kontekście całego systemu transportowego Unii Europejskiej.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/blisko-160-mln-zl-na-inwestycje-w-polskich-portach-morskich/>

CMA CGM z Google i technologie ze sztuczną inteligencją

18 lipca br. ogłoszono informację o nawiązaniu przez francuskiego giganta morskiego CMA CGM strategicznego partnerstwa z Google. Celem współpracy będzie wdrożenie sztucznej inteligencji (AI) we wszystkich operacjach związanych z wysyłką, logistyką i mediami. Ma się to przyczynić do zwiększenia wydajności, poprawy obsługi klienta oraz lepszego dostosowania do rynkowych wahań. Partnerstwo obejmuje optymalizację tras statków, zarządzanie magazynami i zasobami, a także wykorzystanie AI do wsparcia dziennikarzy w CMA Media. CEVA Logistics, część CMA CGM, będzie korzystać z technologii Google do inteligentnego zarządzania magazynem. Inicjatywa jest częścią szerszej strategii cyfrowej transformacji CMA CGM, która obejmuje także szkolenia dla pracowników.

Partnerstwo CMA CGM z Google może stanowić inspirację dla polskich portów i firm logistycznych. Polskie porty odgrywają kluczową rolę w europejskim łańcuchu dostaw. Wdrożenie zaawansowanych technologii AI mogłoby znacznie zwiększyć ich konkurencyjność na rynku międzynarodowym, poprawiając efektywność operacyjną i redukując koszty. Integracja AI w polskich portach mogłaby również przyczynić się do lepszego zarządzania zasobami i szybszej reakcji na zmieniające się warunki rynkowe, co jest szczególnie ważne w obliczu globalnych wyzwań logistycznych. Ponadto, rozwijanie takich technologii w Polsce mogłoby stymulować innowacyjność w krajowej gospodarce, prowadząc do powstania nowych miejsc pracy w sektorach technologii i logistyki.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/logistyczny-przelom-cma-cgm-wraz-z-google-wdraza-technologie-zwiazane-ze-sztuczna-inteligencja-79302>

Port lotniczy Olsztyn Mazury włączony do transeuropejskiej sieci TEN-T

18 lipca br. weszło w życie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 czerwca 2024 roku o włączeniu warmińsko-mazurskiego portu do sieci TEN-T. Port Lotniczy Olsztyn-Mazury został włączony do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), stając się częścią Kompleksowej Sieci Transportowej. Decyzja ta pozwoli na rozwój infrastruktury, zwiększając atrakcyjność portu. Włączenie do sieci TEN-T ma na celu poprawę połączeń i infrastruktury w całej Unii Europejskiej. Jako część TEN-T, port lotniczy planuje rozwój nowych połączeń lotniczych, poprawiając dostępność dla mieszkańców oraz turystów, oferując lepszą infrastrukturę i usprawnienia logistyczne. Ten krok ma na celu zwiększenie inwestycji i turystyki w regionie Warmii i Mazur. Port lotniczy działa od stycznia 2016 roku, a w 2023 roku obsłużył 5371 operacji lotniczych i odprawił 142 587 pasażerów.

Włączenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury do sieci TEN-T ma znaczący wpływ na polską gospodarkę. Dzięki poprawie infrastruktury i zwiększeniu liczby połączeń lotniczych, region Warmii i Mazur stanie się bardziej atrakcyjny dla inwestorów i turystów. To z kolei może przyczynić się do wzrostu gospodarczego, tworzenia nowych miejsc pracy oraz lepszego wykorzystania potencjału turystycznego i biznesowego regionu. Integracja z europejskim systemem transportowym zwiększa konkurencyjność polskich portów lotniczych na arenie międzynarodowej, co jest korzystne dla całej gospodarki kraju.

Źródło: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/56058-port-lotniczy-olsztyn-mazury-wlaczony-do-transeuropejskiej-sieci-ten-t>



Rozwój via Baltica z dofinansowaniem UE

18 lipca br. opublikowano informację o przyznaniu dodatkowych 48 mln euro na przebudowę ostatniego, 12-kilometrowego odcinka międzynarodowej autostrady Via Baltica od Mariampola do granicy z Polską przez Komisję Europejską. Prace, które już się rozpoczęły, zostaną ukończone jesienią 2025 roku.

Minister łączności Marius Skuodis podkreślił, że realizacja projektu Via Baltica jest kluczowa dla rozwoju połączeń transportowych, mobilności wojskowej oraz bezpieczeństwa narodowego w regionie.



Na przebudowę odcinków tej trasy przeznaczono dotychczas 169,2 mln euro z funduszy unijnych. Całkowita inwestycja ma przekroczyć 500 mln euro.

40-kilometrowy odcinek między Mariampolem a granicą polsko-litewską jest najbardziej ruchliwą drogą na Litwie, z dziennym natężeniem ruchu około 10 tys. pojazdów, z czego blisko 50% to transport towarowy. Całkowite ukończenie przebudowy drogi Via Baltica na Litwie, liczącej 268 km, planowane jest na 2030 rok. Via Baltica to fragment europejskiej drogi E67, która biegnie z Pragi w Czechach do Helsinek w Finlandii przez Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię. Droga łączy Pragę, Wrocław, Warszawę, Kowno, Poniewież, Rygę, Tallin i Helsinki.

Rozbudowa autostrady Via Baltica będzie miała pozytywny wpływ na polską gospodarkę morską. Poprawa infrastruktury transportowej usprawni logistykę i przewozy towarów między Polską a krajami bałtyckimi, co zwiększy efektywność handlu międzynarodowego. To z kolei może przyczynić się do wzrostu liczby przewozów przez polskie porty morskie, które staną się bardziej dostępne i atrakcyjne dla partnerów handlowych. W dłuższej perspektywie, lepsza infrastruktura drogowa wspierająca porty morskie może stymulować inwestycje w sektorze transportu i logistyki, wzmacniając pozycję Polski jako kluczowego gracza w europejskiej sieci transportowej.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/via-baltica-rozwija-sie-komisja-europejska-przyznala-48-mln-euro-na-przebudowe-12-km-trasy-do-granicy-z-polska-79313>

BLUE CRESCENT – projekt o ochronie ekosystemu

17 lipca br. ogłoszono plan projektu BLUE CRESCENT na rzecz ochrony ekosystemów morskich Polski, Litwy i Szwecji.

Projekt BLUE CRESCENT ma na celu stworzenie transgranicznego morskiego obszaru chronionego na wodach wyłącznych stref ekonomicznych Polski, Litwy i Szwecji, aby zapewnić bezpieczny i zrównoważony ekosystem. Realizacja tego projektu, który uzyskał dofinansowanie w wysokości blisko 160 tys. euro, wymaga międzynarodowej współpracy oraz opracowania metodologii łączącej istniejące rozdrobnione obszary chronione w jednolitą sieć. Projekt zmierza do poprawy spójności ochrony morskich ekosystemów, odpowiadając na wyzwania związane z administracyjnymi granicami państw i promując zrównoważoną gospodarkę morską. Oczekiwane rezultaty to wspólne rozwiązanie dla instytucji odpowiedzialnych za ochronę środowiska oraz ustanowienie sieci czterech organizacji współpracujących ponad granicami. Projekt jest zgodny ze strategią Komisji Europejskiej na rzecz zrównoważonej niebieskiej gospodarki oraz wytycznymi HELCOM/VASAB.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/blue-crescent-projekt-na-rzecz-ochrony-ekosystemow-morskich-polski-litwy-i-szwecji-79298>

Polsko-szwedzkie rozmowy o rozwoju połączeń promowych

19 lipca br. w Warszawie odbyło się spotkanie wiceministra Arkadiusza Marchewki z Dyrektorem Zarządzającym Portu Ystad, Björnem Boströmem. Tematy dotyczyły współpracy w zakresie gospodarki morskiej. Uczestnicy spotkania omówili również kwestię rozwoju połączeń promowych między polskimi, a szwedzkimi portami. W spotkaniu uczestniczył również Sekretarz Generalny Organizacji Portów Bałtyckich, Bogdan Ołdakowski.



Wiceminister skomentował spotkanie: „Szwecja jest dla Polski bardzo ważnym partnerem, również połączenie promowe Ystad-Świnoujście uważamy za niezwykle ważne w naszych relacjach.”

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/polsko-szwedzkie-rozmowy-dotyczace-rozwoju-polaczen-promowych-79344>

Półroczne przeładunki w polskich portach

W pierwszym półroczu 2024 roku polskie porty przeładowały łącznie 67,750 mln ton (-8,7% r/r), z czego największy udział miały przeładunki drobnicowe i paliwa. Każdy port odnotował spadek wielkości przeładowanych towarów; Port Gdańsk o 7,7% mniej, Port Gdynia o 7,2% mniej i Port Szczecin-Świnoujście o 12% mniej.

Sytuacja wyglądała lepiej w kwestii przeładunków kontenerowych. Łącznie przeładowano tam 1 557 603 TEU, co wskazuje na wzrost o 8,3% względem pierwszego półrocza 2023 roku. Port Gdańsk zwiększył przeładunki o 8,1%, Port Gdynia o 10%, natomiast spadek odnotowano w Porcie Szczecin-Świnoujście (-6,9%).

Przeładunki ro-ro i promowe także doświadczyły spadków w polskich portach: pod względem tonażu o 1,7%, a w jednostkach frachtowych o 3%. Porty Gdańsk i Gdynia odnotowały niewielkie wzrosty w jednostkach frachtowych względem pierwszego kwartału 2023 roku (+0,3% i +0,2% odpowiednio). W Porcie Szczecin-Świnoujście przeładowano o 5,3% mniej jednostek frachtowych i o prawie 10% mniej samochodów osobowych niż w analogicznym okresie zeszłego roku. Port Gdańsk odnotował wzrost także w liczbie obsłużonych samochodów osobowych o 2,7%, natomiast w Gdyni spadła ona o 7%.

W polskich portach morskich zmniejszył się także regularny ruch pasażerski (o 6,7% lub 53 tys. pasażerów mniej). W Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszych sześciu miesiącach 2024 roku obsłużono o 8,83% (-42,2 tys.) mniej osób niż w analogicznym okresie 2023 roku. W Porcie Gdynia spadek wynosił 3,2%, co oznaczało o 8 tys. pasażerów mniej. Z kolei Port Gdańsk odnotował zmniejszenie ruchu o niemal 3 tys. pasażerów.

Źródło: dane od Zarządów Portów

Port Antwerpia Brugia ze wzrostem przeładunków w pierwszym półroczu 2024

Jak podają władze portu, Port Antwerpia Brugia odnotował wzrosty w pierwszym półroczu 2024 roku. Całkowita przepustowość w pierwszych sześciu miesiącach tego roku wyniosła 143 mln ton, co stanowi wzrost o 3% w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku. Przeładunki kontenerowe wyniosły 6,7 mln TEU, czyli o 4,1% więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/porty-w-antwepii-i-brugii-chwala-sie-wzrostami-przeladunkow-w-i-pol-2024-roku-79333>

Eksport wciąż w dołku

Czerwiec 2024 roku okazał się trochę lepszy niż maj w kontekście przemysłu, jednak pomimo rosnącej sprzedaży w kraju, sprzedaż na eksport dalej maleje. Roczna dynamika produkcji wyniosła +0,3% wobec -1,6% w maju, a średnia trzymiesięczna wynosi ponad 2%. Ożywienie na polskim rynku jest bardzo powolne, ale idące w dobrym kierunku.

W podziale na poszczególne sektory uwagę przykuwa spadek produkcji w motoryzacji o 4,7% r/r. Po raz pierwszy od 22 miesięcy dynamika

branży jest w Polsce niższa niż w przemyśle ogółem. To samo widać od pewnego czasu w Niemczech. Wygląda na to, że mija górka produkcyjna wywołana odblokowaniem łańcuchów dostaw.

Po lepszej stronie cyklu są natomiast producenci elektroniki, gdzie dynamika w czerwcu wyniosła 5,6%. Jest to spójne z sygnałami z europejskiej i światowej gospodarki, które wskazują, że popyt na urządzenia elektroniczne stopniowo się odbudowuje. Możliwe, że jest to efekt boomu inwestycyjnego związanego ze sztuczną inteligencją, choć trudno powiedzieć, czy sprzęt produkowany w Polsce w jakiś sposób się w to wpisuje.

Poprawę widać też w produkcji mebli, która zwiększyła się o 1,3% r/r, przy czym ta branża przez wiele miesięcy tkwiła w głębokim dołku i takie odbicie na nikim nie robi wrażenia. Jest to niemal wyłącznie efekt niskiej bazy.

Generalnie obraz przetwórstwa jest stagnacyjny. Wskazują na to dane o zatrudnieniu — w czerwcu było ono o 0,1% niższe niż w maju i o 1,1% niższe r/r. Firmy produkcyjne stopniowo ograniczają zasoby pracy, co wskazuje na to, że nie liczą na rychłe i mocne odbicie koniunktury.

Źródło: Puls Biznesu

Straty PŻM za poprzedni rok

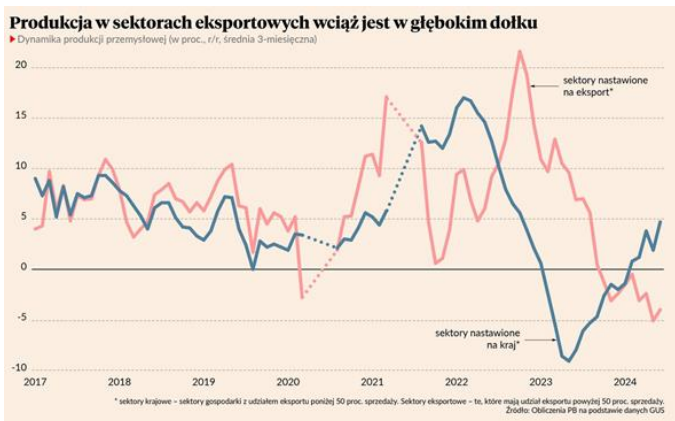
17 lipca br. opublikowano informacje o stratach Polskiej Żeglugi Morskiej w wysokości prawie miliarda złotych za rok 2023.

Ten wynik skomentował wiceminister Arkadiusz Marchewka: „*Prawie miliard złotych na minusie to dobitny przykład na katastrofalne zarządzanie majątkiem państwowym za czasów PiS. Mamy dużo do naprawienia, ale zrobimy to.*” Straty głównie dotyczyły dochodów związanych z działalnością podstawową.

Polska Żegluga Morska jest przedsiębiorstwem państwowym. Jednocześnie tworzy grupę spółek zależnych. Wśród spółek krajowych Grupy PŻM dominują podmioty związane z transportem morskim, ale znajdują się tu również podmioty świadczące usługi informatyczne, turystyczne czy medyczne. W jej skład wchodzi także spółka Pazim, zarządzająca kompleksem biurowo-handlowym w Szczecinie. PŻM sprawuje zarząd nad 56 statkami o łącznej nośności ponad 2 mln ton (DWT).

W związku ze złymi wynikami finansowymi, zarząd spółki ma się zmienić, obecnie trwa konkurs dotyczący wyboru nowego szefa firmy, który planowo ma zostać wyłoniony do końca lipca 2024 roku.

Źródło: https://radioszczecin.pl/1,474428,ogromne-straty-pzm-za-poprzedni-rok?fbclid=IwZxh0bgNhZW0CMTEAAR30uXSnzrUQ1-0jbFScZbzaVfk3kfAfK0AlZQ4gmNbkJ5j-jw-hJzf3SfQ_aem_gT9heX9hIJOQEnymEg9vVg&sfnsn=mo
<https://www.gospodarkamorska.pl/polska-zegluga-morska-z-niemal-miliardowa-strata-za-2023-rok-79331>



W Porcie Gdynia cumują coraz większe statki

Modernizacja Portu Gdynia umożliwia przyjmowanie coraz większych kontenerowców. Niedawno przy Nabrzeżu Helskim zatrzymał się MSC Adya, jeden z najnowszych statków we flocie MSC, który przybył 18 lipca 2024 roku z Antwerpii i pływa na trasie SWAN łączącej porty europejskie z azjatyckimi. MSC Adya, o długości 364 m i nośności 163 443 DWT, rozpoczął działalność w 2024 roku pod portugalską banderą.



W Porcie Gdynia trwają intensywne prace modernizacyjne, które umożliwią obsługę tak dużych jednostek. W ramach tych prac prowadzone są przebudowy nabrzeży, pogłębianie toru podejściowego oraz akwenu wewnętrznego, a także budowa nowych nawierzchni kolejowych, drogowych i manewrowo-składowych. Wśród najważniejszych planów znajduje się budowa Portu Zewnętrznego oraz utworzenie Drogi Czerwonej, które mają rozpocząć się w 2029 roku. Te inwestycje mają na celu zwiększenie zdolności portu do obsługi dużych statków kontenerowych i poprawę logistyki.

Nowe infrastruktury mają na celu nie tylko poprawę przepustowości portu, ale także zwiększenie jego efektywności operacyjnej. Dzięki tym inwestycjom port będzie w stanie szybciej i sprawniej przeładowywać towary, co przekłada się na lepszą obsługę klientów i większą konkurencyjność na rynku. Plany związane z budową Portu Zewnętrznego oraz utworzenia Drogi Czerwonej, które mają rozpocząć się w 2029 roku, z pewnością wzmocnią pozycję Gdyni jako kluczowego węzła logistycznego w regionie, umożliwiając obsługę jeszcze większych statków i zwiększając efektywność całego procesu przeładunkowego.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/coraz-wieksze-statki-pojawiaja-sie-w-porcie-gdynia-do-baltic-container-terminal-zawinal-msc-adya-79389>

Terminal LNG w Świnoujściu z dostawami LNG

W drugiej połowie lipca br. do Świnoujścia przyłynął 300. transport LNG w zbiornikach gazowca Prism Courage. ORLEN planuje rozbudowę infrastruktury portowej i floty gazowców, ponieważ blisko 50% gazu dociera do Polski w stanie lotnym. Terminal w Świnoujściu, kluczowy dla energetycznego bezpieczeństwa kraju, przyjął dotychczas 23,6 mln ton LNG, co wystarczyłoby na ponad sześć lat dla wszystkich gospodarstw domowych w Polsce. Udział LNG w imporcie gazu wzrósł z 8% w 2016 roku do prawie 46% w 2023 roku. Czas między kolejnymi dostawami maleje, co pokazuje rosnącą dynamikę importu. Najwięcej dostaw pochodzi z Kataru i USA. ORLEN planuje dalsze inwestycje, w tym rozbudowę terminala w Świnoujściu i uruchomienie drugiego gazoportu w Zatoce Gdańskiej do 2028 roku. Grupa ORLEN będzie mieć osiem gazowców, z których cztery już są w użyciu, a reszta dołączy do końca 2025 roku.



W przyszłości przeładunki w polskich portach prawdopodobnie będą jeszcze intensywniejsze, co wynika z planowanych inwestycji ORLEN-u i rosnącego udziału LNG w imporcie gazu. Rozbudowa infrastruktury i floty gazowców wskazuje na długoterminową strategię zwiększenia niezależności energetycznej Polski. Otwarcie drugiego gazoportu oraz dalsza rozbudowa terminala w Świnoujściu z pewnością przyczynią się do zwiększenia przepustowości i efektywności przeładunków, co jest kluczowe dla stabilności dostaw gazu w kraju.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/terminal-lng-w-swinoujsciu-rosnie-w-sile-300-dostawa-lng-i-24-mln-ton-przyjetego-surowca-79425>

Etap pracy w porcie Szczecin

Obecnie w Porcie Szczecin realizowany jest projekt „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego”, mający na celu rozwój portów i zwiększenie ilości obsługiwanych ładunków. Projekt, wart 245 mln zł netto i współfinansowany ze środków UE, obejmuje modernizację nabrzeży oraz pogłębienie basenu do 12,5 m. Stan zaawansowania prac wynosi 80% dla nabrzeży i 65% dla robót czerpalnych. Nabrzeże Dąbrowieckie zostało wyposażone w nowoczesne technologie do przeladunku chemii płynnej. Ostatni etap prac czerpalnych rozpoczął się 16 lipca i potrwa do końca października. Modernizacja obejmuje również przebudowę układów kolejowych, drogowych i infrastruktury technicznej. Zakończenie projektu planowane jest na połowę 2025 roku.



Inwestycje w porcie Szczecin znacząco wpłyną na przyszłe przeladunki, zwiększając jego konkurencyjność i możliwości obsługi większej ilości ładunków. Nowoczesne technologie i infrastruktura pozwolą na sprawniejszą i bardziej ekologiczną obsługę towarów, co przyczyni się do rozwoju gospodarczego regionu i zwiększenia roli portów w międzynarodowym handlu morskim.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/flesz-inwestycyjny-port-szczecin-basen-kaszubski-79410>

Modernizacja Nabrzeża Helskiego

W Porcie Gdynia trwa modernizacja Nabrzeża Helskiego, prowadzona przez Korporację Budowlaną DORACO. Według danych z połowy lipca 2024 roku, prace postępują zgodnie z harmonogramem, a wykonawca opublikował wideo z placu budowy. Zakończono podwodne roboty rozbiórkowe i przygotowano fundamenty pod szyny podsuwnicowe, co pozwoliło na rozpoczęcie prac żelbetowych. Wykorzystano nowoczesne technologie, w tym instalację ścianki szczelnej przy użyciu innowacyjnych metod. Obecnie trwają prace nad wypełnieniem przestrzeni między ścianami nabrzeża, montażem odwodnienia liniowego, oraz prace żelbetowe, geotechniczne i instalacyjne. Modernizacja obejmuje przebudowę na długości 800 m, kosztującą 300 mln zł brutto, i ma na celu zwiększenie sprawności obsługi statków oraz przyjmowanie większych jednostek, wzmacniając pozycję portu Gdynia w globalnym handlu morskim.



Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/modernizacja-nabrzeza-helskiego-w-porcie-gdynia-nabiera-tempa-79386>

Stawki frachtowe kontenerowców wzrastają

Stawki frachtowe kontenerowców wzrosły do poziomów z połowy 2022 roku, osiągając 5901 dolarów za 40-stopowy kontener. Wzrost ten, wynoszący 121% od początku roku i 297% rok do roku, spowodowany jest głównie napięciami geopolitycznymi na Morzu Czerwonym. Od maja ceny transportu morskiego zaczęły rosnąć, co przypisuje się zarówno zwiększonemu popytowi, jak i ograniczeniom podaży. Raport Allianz Trade wskazuje, że firmy europejskie są bardziej narażone na te wzrosty kosztów niż amerykańskie, co wpływa na ich rentowność w sektorach zależnych od handlu z Azją. Pomimo napięć geopolitycznych, chiński eksport nadal rośnie, a nadwyżka handlowa Chin osiągnęła rekordowy poziom w czerwcu 2024 roku.



Obecne wzrosty stawek frachtowych mogą mieć poważne konsekwencje dla globalnego handlu, szczególnie dla firm europejskich. Zwiększone koszty transportu mogą wpłynąć na ceny produktów, a tym samym na inflację. Firmy muszą być przygotowane na długoterminowe zakłócenia i rozważyć dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, aby zmniejszyć zależność od Azji i zminimalizować ryzyko związane z geopolityką.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/stawki-frachtowe-kontenerowcow-wrocily-do-szczytow-z-2022-r-79444>

Nowy szlak handlowy Arctic Express

Na początku lipca 2024 roku chińska firma NewNew Shipping Line uruchomiła nowy szlak handlowy Arctic Express nr 1 przez Północny Szlak Morski (NSR), który skraca czas dostaw między Chinami a Rosją do 20-25 dni. Trasa ta łączy porty w Szanghaju i Ningbo z Archangielskiem, a następnie przewozi ładunki kolejną do Moskwy i Petersburga. Nowy szlak ma za zadanie przyspieszenie i optymalizację transportu ładunków, z planowanym przewozem ponad 20 tys. TEU w 2024 roku. Terminal Biełyj Rast, nowoczesny węzeł logistyczny w obwodzie moskiewskim, będzie kluczowym punktem odbioru towarów z Chin.

Handel między Chinami a Rosją osiągnął rekordowy poziom w 2023 roku, mimo spadku handlu z USA. Nowy szlak logistyczny ma wspierać rosnącą wymianę handlową między obydwoma krajami, pomimo ograniczeń infrastrukturalnych. Trasa Arctic Express nr 1 jest najkrótszą trasą z Europy do Azji, co może znacząco poprawić logistykę i zmniejszyć koszty transportu.

Uruchomienie szlaku Arctic Express nr 1 między Chinami a Rosją przez Północny Szlak Morski może wpłynąć na globalne łańcuchy dostaw, przynosząc korzyści europejskim rynkom, w tym Polsce. Polska jako kluczowy punkt tranzytowy, może zyskać na skróceniu czasu dostaw i rozwinięciu tej trasy. Inwestycje w infrastrukturę kolejową i morską oraz dywersyfikacja szlaków handlowych zwiększą bezpieczeństwo ekonomiczne Polski i jej rolę w międzynarodowym handlu.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/arctic-express-nr-1-chiny-archangielsk-moskwa-morzem-i-koleja-w-25-dni-79353>

GUS: o 18,6 proc. spadła ilość ładunków transportowanych żeglugą śródlądową w 2023 r.

Ilość ładunków transportowanych żeglugą śródlądową w 2023 roku spadła o 18,6 proc. wobec 2022 roku, do 1689,2 tys. ton podano 29 lipca 2024 roku. Według raportu większość taboru żeglugi śródlądowej wymaga odtworzenia, a szlaki wodne są niedostatecznie zagospodarowane. W ujęciu pracy przewoźnej wykonano 408,4 mln tonokilometrów (o 8,3 proc. mniej niż w roku 2023). Największy spadek przewozów ładunków oraz wykonanej pracy przewoźnej w skali roku odnotowano w III kwartale (odpowiednio o 24,5 proc. i 21,5 proc.).

W strukturze przewożonych ładunków w 2023 roku, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały towary z grupy rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor (37,3 proc.).

W 2023 roku, 75,5 proc. przewozów towarów żeglugą śródlądową przez polskich armatorów odbyło się w ramach transportu międzynarodowego. W stosunku do roku poprzedniego odnotowano spadek wielkości przewozów między portami zagranicznymi (o 4,8 proc.), mimo to ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem był nadal dominujący i w 2023 r. wyniósł 86,5 proc. (wzrost o 4,3 p. proc.).

Zmniejszyły się przewozy ładunków eksportowanych (o 19,9 proc.) oraz ładunków importowanych (o 82,3 proc.). Eksport stanowił 12,8 proc. ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym jego kierunkiem były Niemcy. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 87,6 proc. całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

GUS zwrócił uwagę, że większa część taboru żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana i wymaga odtworzenia.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/gus-o-186-proc-spadla-ilosc-ladunkow-transportowanych-zegluga-srodladowa-w-2023-r-79536>,
<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport/transport-wodny-srodladowy-w-polsce-w-2023-roku,4,14.html>





Przy terminalu promowym w Świnoujściu powstaną zbiorniki na ścieki

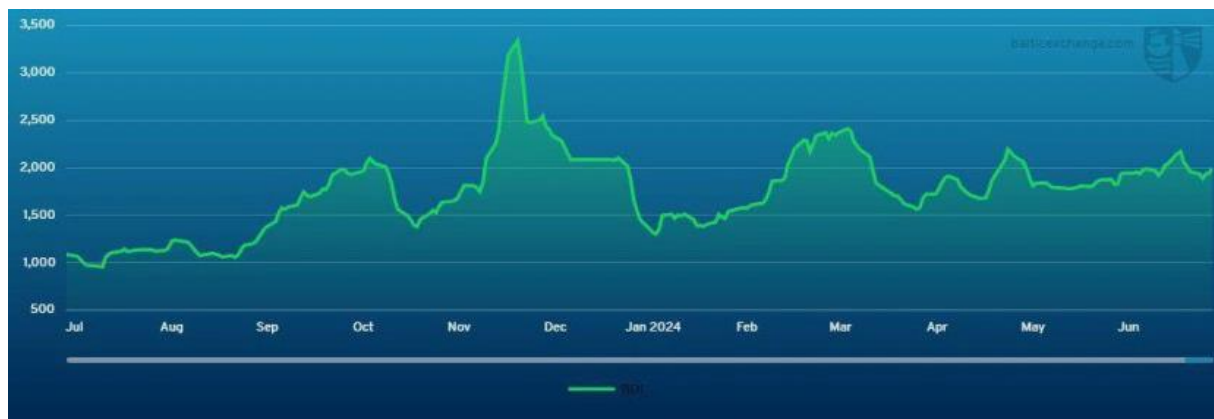
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA otrzymał dofinansowanie dla projektu pn. „Zapewnienie odbioru odpadów ze statków w porcie Świnoujście w celu spełnienia wymagań środowiskowych”. Całkowita wartość inwestycji szacowana jest na 1,83 mln euro, w tym kwota dofinansowania to 1,55 mln euro. Podpisanie umowy o dofinansowanie odbędzie się w październiku 2024 r. Zakres inwestycji obejmuje budowę obiektów odbiorczo-magazynowych oraz zbiorników magazynowo – technologicznych przeznaczonych do odbioru popłuczyn ładowni statków transportujących ładunki inne niż niebezpieczne oraz odbioru wód balastowych ze statków.

16 lipca 2024 r. Komisja Europejska ogłosiła listę projektów, które otrzymały dofinansowanie w ramach trzeciego naboru Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w ramach konkursu Transport – Core network projects – Coherence envelope CEF-T-2023-CORECOEN-MARP-WORKS: Seaports – studies, works or mixed. Wsparcie otrzymały 134 projekty przyjazne środowisku, które zapewnią inteligentną, zrównoważoną i wydajną infrastrukturę transportową.

Warto podkreślić, że to kolejny, czwarty projekt ZMPSiŚ SA dofinansowany w ramach Instrumentu CEF II, który przyczyni się do rozwoju portu Szczecin oraz sieci TEN-T i portu w Świnoujściu, który wchodzi w skład korytarzy transportowych Baltic-Adriatic i Morze Północne – Bałtyk. W ramach tego samego instrumentu środki UE dofinansują budowę multimodalnego, kolejowego węzła przeładunkowego na Ostrowie Grabowskim w porcie Szczecin oraz rozbudowę o dodatkowe stanowisko morskiej części terminala LNG i budowę terminala instalacyjnego do obsługi potrzeb MEW w porcie Świnoujście.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/przy-terminalu-promowym-w-swinoujsciu-powstana-zbiorniki-na-scieki-79540#>,
<https://polska-morska.pl/2024/07/29/dzieki-wsparciu-ue-port-szczecin-swinoujscie-coraz-bardziej-eco/>

Zwiększona praca w zakresie tonomil podbija warunki rynku. Analiza rynku frachtowego, czarterowego i kontraktowego



Indeks przewozów masowych, tj. Baltic Dry Index w ostatnich tygodniach tracił na wartości i osiągał nawet poniżej 2.000 punktów. Jego stosunkowo niewysoki poziom utrzymuje się już od dłuższego czasu i to pomimo zwiększonych potrzeb przewozowych. Pomimo tego wynik ten jest wyższy niż w podobnym okresie zeszłego roku. Kolejne tygodnie roku zapowiadają się podobnie. Baltic Dry Index powinien oscylować na podobnym poziomie, ale analitycy rynku wieszczą wzrosty wśród wszystkich sektorów masowców. Wśród armatorów oraz operatorów tego rynku buduje się zatem znaczny optymizm, czego dowodem są inwestycje tonażowe realizowane właśnie w ostatnich tygodniach. Pomimo wielu zagrożeń spodziewany jest szerszy wolumen eksportowy zbóż z Ukrainy, ale również z Brazylii i USA. Kryzys Morza Czerwonego dodatkowo ma napędzać popyt na tonaż tego segmentu.





Źródło: [https://www.gospodarkamorska.pl/zwiekszona-praca-w-zakresie-tonomil-podbija-warunki-ryńku-analiza-ryńku-frachtowego-czarterowego-i-kontraktowego-tydzien-25-272024-79514](https://www.gospodarkamorska.pl/zwiekszona-praca-w-zakresie-tonomil-podbija-warunki-ryнку-analiza-ryńku-frachtowego-czarterowego-i-kontraktowego-tydzien-25-272024-79514)

Kolejny rekord przeładunkowy BCT na pojedynczym statku

Pod koniec lipca 2024 roku w BCT, w ciągu czterech dni na statku MSC ADYA udało się przeładować ogółem 12.119 TEU z czego 73% to kontenery pełne.

Dzięki pełnemu zaangażowaniu całego zespołu wobec ciągle trwającego remontu głównego nabrzeża BCT jest w stanie prowadzić efektywne operacje na coraz większych wolumenach. Stanowi to dobre rokowania przed spodziewanymi na BCT największymi statkami kontenerowymi, które wraz z końcem obecnie realizowanych remontów będą miały swobodne podejście do Portu Gdynia.

Źródło: <https://polska-morska.pl/2024/07/29/kolejny-rekord-przeladunkowy-bct-na-pojedynczym-statku/>

301. dostawa gazu ziemnego do Terminala LNG w Świnoujściu

W dniach 26-28 lipca 2024 roku w Terminalu LNG w Świnoujściu odebrano kolejną dostawę skroplonego gazu ziemnego dla Grupy ORLEN. Gazowiec Clean Cajun dostarczył ze Stanów Zjednoczonych około 70 tys. ton LNG. Jest to 33. ładunek odebrany w świnoujskim gazoporcie w tym roku i 301. od początku jego działalności.

Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu eksploatowany jest od 2016 roku. Jego powstanie pozwoliło na odbieranie skroplonego gazu ziemnego drogą morską praktycznie z dowolnego kierunku na świecie, co przyczyniło się do zwiększenia bezpieczeństwa Polski w obszarze energetyki.

Źródło: <https://polska-morska.pl/2024/07/29/301-dostawa-gazu-ziemnego-do-terminala-lng-w-swinoujsciu/>



Sektor offshore

Morskie farmy wiatrowe

Wkrótce przetarg na wynajem CTV wraz z załogą do prac przy MFW Baltica 2

W sierpniu 2024 roku, Ørsted (udziałowiec w spółce Elektrownia Wiatrowa Baltica 2 Sp z o.o.) zamierza ogłosić przetarg na wynajem Crew Transfer Vessel (CTV) wraz z załogą. Jednostki miałyby zostać wykorzystywane do transportu pracowników z bazy serwisowej w Ustce do prac operacyjno-serwisowych MFW Baltica 2.

W kwietniu 2024 roku, PGE Baltica przeprowadziła wstępne konsultacje rynkowe (RFI) dotyczące wykonania symulacji szkoleniowych z zakresu nawigacji jednostką CTV. Celem zapytania było zdobycie informacji na temat warunków rynkowych dotyczących realizacji zamówienia.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/wkrotce-przetarg-na-wynajem-ctv-wraz-z-zaloga-do-prac-przy-mfw-baltica-2/>

We wrześniu odbędzie się Dzień Dostawcy 2024

18 września br. odbędzie się spotkanie inwestorów MFW Bałtyk 2 i MFW Bałtyk 3 z potencjalnymi dostawcami i podwykonawcami. Wydarzenie odbędzie się w siedzibie Gdańskiego Inkubatora Przedsiębiorczości STARTER. Współorganizatorami wydarzenia są Jan De Nul, Hellenic Cables i Seaway7, dostawcy morskich kabli wewnętrznych i eksportowych dla MFW Bałtyk 2 i MFW Bałtyk 3.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/we-wrzesniu-odbędzie-sie-dzien-dostawcy-2024/>

MFW Bałtyk 3 z pozwoleniem na budowę

11 lipca br. Wojewoda Pomorski wydał pozwolenie na budowę dla MFW Bałtyk 3. Dokument dotyczy 50 morskich turbin wiatrowych wraz z wewnętrzną siecią elektroenergetyczną i telekomunikacyjną, zlokalizowaną w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej Morza Bałtyckiego.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/mfw-baltyk-3-z- pozwoleniem-na-budowe/>

Linia 400 kV dla MFW Bałtyk 3 i MFW Bałtyk 2 z pozwoleniem na budowę

W dniach 11 i 12 lipca 2024 roku, Wojewoda Pomorski zatwierdził projekt zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego oraz udzielił pozwolenia na budowę linii 400 kV służącej do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk 3 i MFW Bałtyk 2. Przedsięwzięcie powstanie na terenie gmin Ustka i Redzikowo.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/linia-400-kv-dla-mfw-baltyk-2-z- pozwoleniem-na-budowe/> ; <https://offshorewindpoland.pl/linia-400-kv-dla-mfw-baltyk-3-z- pozwoleniem-na-budowe/>

Linia 220 kV dla MFW Bałtyk 2 i MFW Bałtyk 3 z pozwoleniem na budowę

17 lipca br. Wojewoda Pomorski zatwierdził projekt zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego oraz udzielił pozwolenie na budowę linii 220 kV służącej do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk 2 i MFW Bałtyk 3. Przedsięwzięcie powstanie na terenie gminy Ustka.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/linia-220-kv-dla-mfw-baltyk-2-z- pozwoleniem-na-budowe/> ; <https://offshorewindpoland.pl/linia-220-kv-dla-mfw-baltyk-3-z- pozwoleniem-na-budowe/>

Lądowa stacja elektroenergetyczna dla MFW Bałtyk 2 z pozwoleniem na budowę

17 lipca br. projekt lądowej stacji elektroenergetycznej 220/400 kV dla projektu MFW Bałtyk 2 otrzymał pozwolenie na budowę. Decyzję w tej sprawie wydał Wojewoda Pomorski. Stacja powstanie na terenie gminy Ustka w obrębie Pęplino.



Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/ladowa-stacja-elektroenergetyczna-dla-mfw-baltyk-2-z-pozwoleniem-na-budowe/>

Erbud podpisał umowę na prace lądowe przy budowie MFW Bałtyk 2

Firma Erbud podpisała z Hitachi Energy Poland umowę o wartości 91,8 mln zł netto na roboty budowlane w ramach budowy zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk 2. Zakres robót obejmuje roboty ziemne, konstrukcje stalowe i żelbetowe, sieci wod.-kan., uziemiania, roboty drogowe, ogrodzenie terenu oraz ekrany akustyczne, realizowane w ramach projektu budowy zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk 2. Prace będą prowadzone w miejscowości Pęplino koło Ustki. Zgodnie z harmonogramem, zostaną ukończone 30 lipca 2027 roku.

W lutym 2024 roku, firma Erbud zawarła umowę ze spółką Baltic Towers na zaprojektowanie i budowę hali produkcyjnej wież dla morskiej energetyki wiatrowej na Wyspie Ostrów w Gdańsku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/erbud-podpisał-umowe-na-prace-ladowe-przy-budowie-mfw-baltyk-2/>

SAL Heavy Lift pomoże w transporcie i instalacji fundamentów MFW Baltica 2

Firma SAL Heavy Lift, z siedzibą w Niemczech, zawarła umowę z Van Oord na wsparcie transportu i instalacji fundamentów przy budowie MFW Baltica 2. Do realizacji transportu i instalacji fundamentów dla projektu MFW Baltica 2 Van Oord wykorzysta dwa statki instalacyjne – Aeolus i Svanen.



W lutym 2024 roku, PGE i Ørsted zawarły umowę z Van Oord na wynajem statków do transportu i instalacji fundamentów dla projektu MFW Baltica 2. Van Oord będzie odpowiedzialny za transport 111 monopali na obszar budowy inwestycji, a następnie ich instalację. Dodatkowo, spółka ma również kontrakt na transport i zainstalowanie 76 fundamentów turbin wiatrowych MFW Baltic Power.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/sal-heavy-lift-pomoze-w-transporcie-i-instalacji-fundamentow-mfw-baltica-2/>

Wybrano wykonawcę badań ptaków migrujących na obszarze MFW Baltica 3

Wybrano wykonawcę badań środowiskowych w zakresie ptaków migrujących, lokalnych przemieszczeń ptaków oraz chiropterofauny na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla stref buforowych projektu MFW Baltica 3. Za najkorzystniejszą wybrana została oferta białostockiej firmy 3BIRD K. Gajko J. Ksepko sp. j.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-wybrala-wykonawce-badan-ptakow-migrujacych-na-obszarze-mfw-baltica-3/>



Tele-Fonika Kable dostarczy kable dla MFW Baltica 2

Konsorcjum Polimex Mostostal i GE Power wybrało Tele-Fonikę Kable na dostawcę kabli EHV lądowych wraz z akcesoriami na potrzeby budowy infrastruktury przyłączeniowej dla projektu MFW Baltica 2. Zakres prac Tele-Foniki obejmuje dostawę około 90 km kabli lądowych o napięciu 275 kV wraz z akcesoriami, które wyprodukowane zostaną w zakładzie w Bydgoszczy. Produkcja została zaplanowana na 2025 rok.



W styczniu 2024 roku, przedstawiciele PGE Polskiej Grupy Energetycznej i Ørsted podpisali umowę ze spółką GE Vernova, reprezentowaną w Polsce przez GE Power Sp. z o.o., oraz Polimex Mostostal. Zgodnie z kontraktem, konsorcjum zbuduje lądową infrastrukturę niezbędną do wyprowadzenia mocy z MFW Baltica 2. Lądowa infrastruktura przyłączeniowa powstanie na Pomorzu w okolicach miejscowości Osieki Lęborskie w gminie Choczewo, w powiecie wejherowskim. Zadanie wybudowania przyłącza lądowego obejmuje wykonanie stacji najwyższych napięć 275/400 kV oraz lądowych linii eksportowych niezbędnych do wyprowadzenia mocy do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE).

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/tele-fonika-kable-dostarczy-kable-dla-mfw-baltica-2/>

Morskie stacje transformatorowe Baltic Power powstają na Pomorzu

Na koniec 2024 roku planowane są prace instalacyjne na Morzu Bałtyckim w ramach projektu MFW Baltic Power. Obecnie trwa produkcja kluczowych komponentów inwestycji, tj. morskich stacji transformatorowych (OSS), a za ich powstanie odpowiadają spółki Baltic Operator Gdańsk-Gdynia oraz Energomontaż-Północ Gdynia.



Pozostałe istotne komponenty inwestycji powstające w Polsce, to między innymi elementy fundamentów stacji elektroenergetycznych, produkowane w Szczecinie oraz dźwigi stacji morskiej wytwarzane przez firmę z Kluczborka. Elementy fundamentów turbin powstają w zakładach w Żarach, Łęknicy, Niemodlinie oraz Czarnej Białostockiej. Produkcja kabli morskich i lądowych odbywa się w fabryce w Bydgoszczy. Krajowe firmy odpowiadają także między innymi za prace budowlane przy bazie serwisowej w Porcie Łeba i lądowej stacji odbiorczej w Choczewie.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/morskie-stacje-transformatorowe-baltic-power-powstaja-na-pomorzu/>

Linia 220 kV dla MFW Bałtyk 2 z kolejnym pozwoleniem na budowę

Wojewoda Pomorski wydał pozwolenie na budowę kolejnego odcinka linii 220 kV służącej do wyprowadzenia mocy z MFW Bałtyk 2. Decyzja została wydana w dniu 24 lipca 2024 roku. Przedsięwzięcie powstanie na terenie gminy Ustka w obrębie Lędowo, Duninowo PGR i Pęplino. W połowie lipca 2024 roku, Wojewoda Pomorski wydał pozwolenie na budowę dla odcinka linii 220 kV przebiegającego przez teren zamknięty na terenie gminy Ustka w obrębie Lędowo.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/linia-220-kv-dla-mfw-baltyk-2-z-kolejnym-pozwoleniem-na-budowe/>



PGE Baltica angażuje kolejną polską firmę. Jest kontrakt

PGE Baltica podpisała umowę ramową z PROJMORS Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o. na doradztwo techniczne w związku z realizacją inwestycji na potrzeby MEW na terenach portowych. Zakres prac obejmuje doradztwo techniczne przy realizacji projektów MFW w zakresie infrastruktury portowej, w tym m.in. wykonanie ekspertyz i analiz techniczno-ekonomicznych, a także kosztorysów potencjalnych inwestycji, przygotowywanie i opiniowanie dokumentacji projektowej w zakresie koncepcji programowo-przestrzennych, programów funkcjonalno-użytkowych, projektów budowlanych, technicznych i wykonawczych. Umowa obejmuje także pełnienie funkcji doradcy technicznego przy przeprowadzaniu postępowań zakupowych, w tym analizę i wsparcie w opracowaniu dokumentacji przetargowych. Dodatkowo, obejmuje doradztwo w zakresie zarządzania projektami w tym wskazywanie ryzyk projektowych i wykonywanie harmonogramów realizacji inwestycji, a także wsparcie w zakresie prac projektowych obejmujących BIM, czyli modelowania informacji o budynku.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-angazuje-kolejna-polska-firme-jest-kontrakt/>

Porty instalacyjne i operacyjno-serwisowe

Budimex uzyska do końca roku pozwolenie na użytkowanie terminala instalacyjnego w Świnoujściu

Budowa terminala instalacyjnego jest obecnie zaawansowana w 50%. Budimex jest wykonawcą lądowej części inwestycji, której investorem jest Orlen Neptun. W jej ramach powstają nowe powierzchnie składowe dla elementów morskich turbin wiatrowych, takich jak wieże, łopaty i gondole o łącznej powierzchni około 17 ha, infrastruktura komunikacyjna, a także nowe budynki.



Budimex zapowiedział, że w najbliższych tygodniach planuje wykonywać w dalszym ciągu warstwy konstrukcyjne nawierzchni, sieci zewnętrzne oraz wewnętrzne, roboty elewacyjne na budynku warsztatowym i roboty dekarские na budynku biurowym. Projektowane obiekty kubaturowe są wykonane w stanie surowym – zamkniętym, a obecnie trwają roboty związane z montażem stolarki aluminiowej, roboty dekarские oraz montaż instalacji wewnętrznych. Budowa nowych placów składowych jest zakończona. Wykonywane są obecnie warstwy konstrukcyjne nawierzchni z kruszywa wzmocnianego georusztem. Wykonano także wzmocnienie wgłębne istniejącej płyty nadbrzeża oraz terenów przyległych. Budimex rozpoczął realizację inwestycji w październiku 2023 roku i dokłada wszelkich starań, aby zakończyć prace do 31 grudnia 2024 roku. Prace przy budowie terminala instalacyjnego w Świnoujściu przebiegają zgodnie z planem, a do końca roku ma zostać uzyskane pozwolenie na użytkowanie.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/budimex-uzyska-w-tym-roku-uzycowanie-terminala-w-swinoujsciu/>

PGE Baltica poszukuje inżyniera kontraktu do nadzoru projektu i budowy bazy serwisowej w Uście

Spółka PGE Baltica ogłosiła przetarg na wybór Inżyniera Kontraktu, który będzie pełnił nadzór nad zaprojektowaniem i budową bazy operacyjno-serwisowej w Porcie Ustka dla projektów morskich farm wiatrowych realizowanych na wodach Morza Bałtyckiego. Oferty można składać do dnia 3 września 2024 roku.



Baza serwisowa dla farm budowanych przez spółkę-córkę PGE Baltica zostanie zlokalizowana w zachodniej części ustckiego portu na terenie dawnej przetwórci rybnej. W 2024 roku, planowane jest również ogłoszenie przetargu na generalnego wykonawcę.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/pge-baltica-szuka-inzyniera-kontraktu-do-nadzoru-projektu-i-budowy-bazy-serwisowej-w-ustce/>





Linie energetyczne

Inne

Centrum Nowych Kompetencji uzyskało dwa nowe certyfikaty

Centrum Nowych Kompetencji (CNK) uzyskało certyfikacje kursu dla operatora żurawia offshore. Kurs został oficjalnie uznany przez Polski Rejestr Statków (PRS) oraz The Nautical Institute. Dokumenty potwierdzają wysoką jakość szkoleń, które spełniają międzynarodowe standardy.

Kurs operatora żurawia offshore oferowany przez CNK to szkolenie obejmujące ogólne przepisy i regulacje globalne, środki ochrony osobistej, sprzęt i rodzaje żurawi, odpowiedzialność podczas operacji żurawiem, przeprowadzanie operacji podnoszenia zgodnie z planem ładunku, przenoszenie ładunków z CTV na PC WTG i odwrotnie, bezpieczne zasady pracy i sygnały używane, ćwiczenia praktyczne z użyciem symulatora.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/centrum-nowych-kompetencji-uzyskalo-dwa-nowe-certyfikaty/>

FNEZ opracuje wytyczne dla analiz środowiskowych i monitoringów przy budowie MEW

Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (GDOŚ) rozstrzygnęła zamówienie publiczne na wyłonienie wykonawcy opracowania pod roboczym tytułem „Wytyczne w zakresie analiz środowiskowych i monitoringów przy budowie morskich farm wiatrowych”. Za najkorzystniejszą wybrana została oferta Fundacji na Rzecz Energetyki Zrównoważonej (FNEZ).

Celem opracowania jest wskazanie zakresu i metod analiz mających za zadanie ocenę wpływu morskich farm wiatrowych na środowisko, możliwych do zastosowania działań minimalizujących i kompensujących ten wpływ, a także zakresu monitoringów koniecznego na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Jak wynika z dokumentacji, zamówienie ma zostać wykonane nie później niż do dnia 21 października 2024 roku.

FNEZ jest organizacją pozarządową, niezależnym think-tankiem, której celem jest promowanie i działanie na rzecz wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju w energetyce. Fundacja specjalizuje się w kreowaniu i promowaniu wysokich standardów w zakresie rozwoju projektów inwestycyjnych, a zwłaszcza prowadzenia dialogu społecznego i ocen oddziaływania na środowisko.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/fnez-opracuje-wytyczne-dla-analiz-srodowiskowych-i-monitoringow-przy-budowie-offshore-wind/>

Polska firma rozpoczęła badania dna morskiego w Wielkiej Brytanii

Baltic Surveyor, jednostka należąca spółki Baltic Diving Solutions, rozpoczęła pomiary w rejonie MFW Triton Knoll w Wielkiej Brytanii. Badania są realizowane na zlecenie Geosight, brytyjskiej firmy zajmującej się badaniami geofizycznymi na lądzie i morzu.



Baltic Surveyor to jednostka badawczo-pomiarowa, wykonująca m. in. pełen zakres kampanii geofizycznej w ramach oceny oddziaływania na środowisko (OOS). Statek jest wykorzystywany głównie na potrzeby badań pod morskie farmy wiatrowe.

Baltic Diving Solutions to polski dostawca usług w zakresie prac nurkowych oraz robotami podwodnymi ROV, badań, przeglądów i inspekcji infrastruktury oraz wsparcia technicznego projektów, głównie dla sektora ropy i gazu, energetyki odnawialnej oraz hydrotechniki.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/polska-firma-rozpozczela-badania-dna-morskiego-w-wielkiej-brytanii/>





Rusza projekt Offshore Best Practices Center

Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważone (FNEZ) poinformowała o uruchomieniu projektu Offshore Best Practices Center (OBPC). Celem projektu jest optymalizacja otoczenia realizacyjnego morskich farm wiatrowych w Polsce. W gronie ekspertów, praktyków, przedstawicieli wszystkich interesariuszy zaangażowanych w rozwój projektów MFW, Fundacja będzie „szukać pozaregulacyjnych rozwiązań upraszczających, skracających, optymalizujących kosztowo rozwój polskiego offshore”. W tym roku zostaną podjęte tematy związane z bezpieczeństwem, cyberbezpieczeństwem, procedurami i permittingiem. Pierwsze spotkanie odbędzie się 16 września 2024 roku w Warszawie. Będzie to forma warsztatów „Bezpieczeństwo i zdrowie w sektorze offshore – od standardów przez dobre praktyki do kultury bezpieczeństwa”. W wydarzeniu wezmą udział przedstawiciele Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego i Ministerstwa Pracy, Rodziny i Polityki Społecznej.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/rusza-projekt-offshore-best-practices-center/>

Hiszpanie dostarczą monopale dla projektu MFW Windanker (Niemcy)

Hiszpańska spółka joint-venture Navantia Seanergies-Windar Renovables wyprodukuje 21 monopali dla realizowanego przez Iberdrolę projektu MFW Windanker (315 MW), która powstanie w niemieckiej części Morza Bałtyckiego. Inwestycja będzie wyposażona w turbiny o mocy jednostkowej 15 MW, a uruchomienie zaplanowano na 2026 rok.

Navantia Seanergies-Windar Renovables dostarczą 77 monopali dla MFW Baltica 2. W lipcu 2023 roku, spółka podpisała umowę z PGE oraz Ørsted. Podobnie jak w przypadku MFW Windanker, komponenty dla polskiego projektu zostaną zbudowane w zakładzie w Fene.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/hiszpanie-dostarcza-monopale-dla-niemieckiego-projektu-mfw-na-baltyku/>



Sektor stoczniowy

Prezes PGZ Stocznia Wojenna wybrany

15 lipca br. nowym prezesem gdyńskiej stoczni został Marcin Ryngwelski. Członkami zarządu od 1 sierpnia 2024 roku będą Beata Koniarska, a od 1 września Dariusz Denis.

W przeszłości Ryngwelski był m.in. prezesem firmy Thesta oraz Remontowa Shipbuilding SA. Posiada ponad 20-letnie doświadczenie w roli menedżera w przemyśle stoczniowym i zbrojeniowym.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/znamy-nowy-sklad-zarzadu-pgz-stocznia-wojenna-sp-zoo-marcin-ryngwelski-nowym-prezesem-79244>

„Freedom & Solidarity” w stoczni CRIST

23 lipca br. w stoczni CRIST odbył się koncert „Freedom & Solidarity” podkreślający partnerstwo Polski i Ukrainy. Muzykami byli członkowie Ukrainian Freedom Orchestra. W repertuarze była „Bucza”, utwór ukraiński dedykowany Orkiestrze, czy m.in. IX Symfonia Ludwiga Beethovena oraz „Oda do radości” wykonana w języku ukraińskim. Wśród gości znaleźli się m.in. prezydent Lech Wałęsa, marszałek Mieczysław Struk oraz prezydenci Gdyni, Gdańska i Sopotu, odpowiednio: Aleksandra Kosiorek, Aleksandra Dulciewicz, Magdalena Czarzyńska-Jachim. Obecni byli także właściciele stoczni – Krzysztof Kulczycki i Ireneusz Ćwirko. Podczas wydarzenia miał okazję przemawiać Lech Wałęsa, wspominając swoją prezydenturę. Mówił m.in. o rozmowach z ówczesną sekretarzem stanu USA Madeleine Albright, która rzekomo miała hamować go w aktywnościach skierowanych przeciwko Rosji. Przyznał też, że żałuje, że nie wprowadził Ukrainy i Białorusi do NATO i UE.



Pomysłodawcą wydarzenia był Tomasz Konieczny, polski śpiewak operowy, inicjator Baltic Opera Festival. Ukrainian Freedom Orchestra (UFO) została powołana do życia w kwietniu 2022 roku z inicjatywy kanadyjskiej dyrygentki Keri-Lynn Wilson przy wsparciu dyrektora Metropolitan Opera w Nowym Jorku Petera Gelba oraz dyrektora Teatru Wielkiego – Opery Narodowej w Warszawie Waldemara Dąbrowskiego. Orkiestra otrzymała patronat Ołeny Zełenskiej, pierwszej damy Ukrainy. Jej słowa „nie oswajajcie się z naszym cierpieniem” stały się mottem zespołu. Uznanie należy się właścicielom stoczni Crist, którzy przerwali pracę w jednej ze swoich hal, wyłączając ją chwilowo z użytkowania i oddając do dyspozycji artystom.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/freedom-solidarity-w-stoczni-crist-79449>

„Varsovia” już w Świnoujściu

22 lipca br. „Varsovia”, nowy prom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej napędzany LNG, dotarł do Świnoujścia. Statek zacumował na stanowisku nr 1 terminalu promowego, a następnego dnia rano przeniósł się na drugi brzeg Świny, w rejon Portu Jachtowego.

Polska Żegluga Bałtycka SA, której promy pływają pod marką Polferries, w sierpniu 2022 roku podpisała umowę na 10-letni czarter nowej jednostki (z opcją zakupu). Została zbudowana we włoskiej stoczni Cantiere Navale Visentini.





Statek będzie najnowszym spośród wszystkich operujących na linii Świnoujście – Ystad. Ma on 216 m długości i 28 m szerokości. W rejs będzie mogło popłynąć 920 pasażerów i 60 członków załogi. Prom ma 3 km linii ładunkowej na potrzeby transportu ładunków ro-ro (140 – 150 ciężarówek z naczepami) oraz dodatkowo miejsce dla około 200 samochodów osobowych. Na statku jest 230 kabin dla pasażerów, a także restauracja, bary i sklep oraz strefy rozrywki. Jednostka będzie obsługiwać linię Świnoujście – Ystad, stanowiąc tzw. wahadło dla promu „Mazovia”. Ze Świnoujścia ma wypływać codziennie o godz. 12:30, a z Ystad o 22:45. Zastąpi prom „Cracovia”, który zostanie wyłączony z eksploatacji na tej linii.

Dołączenie „Varsovi” do PŻB na trasie Świnoujście-Ystad wymiennie przyczyni się do wzmocnienia relacji polsko-szwedzkich. Dodatkowo, w ramach projektu projektu CEF-T "Cargo capacity upgrade and LNG bunkering Świnoujście - Ystad maritime link" planowane jest zwiększenie przepustowości i poprawa efektywności środowiskowej dzięki wprowadzaniu na ww. linię jednostek z napędem LNG wraz z zapewnieniem bunkrowania LNG.

Źródło: <https://24kurier.pl/aktualnosci/gospodarka/varsovia-juz-w-swinoujsciu-od-soboty-bedzie-obslugiwac-linie-promowa-do-ystad/>,
<https://www.portalsamorządowy.pl/wydarzenia-lokalne/promem-varsovia-ze-swinoujscia-do-szwecji-jeszcze-w-lipcu,558406.html?mp=promo>

Darchem Engineering dostarczy wyposażenie do fregat „Miecznik”

16 lipca br. firma Darchem Engineering poinformowała o podpisaniu umowy z PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. w sprawie dostaw elementów wyposażenia do powstających, wielozadaniowych fregat programu "Miecznik".

Umowa dotyczy dostawy układów dolotowych i wydechowych, które znajdują się na budowanych okrętach. Zdaniem Darchem Engineering umowa ma podkreślać pozycję brytyjskiej firmy jako lidera w swojej branży. Wykorzystuje przy tym swoje doświadczenie ze współpracy z Babcock International przy fregatach typu 31, opartych na platformie Arrowhead 140, które powstają dla Royal Navy.

Współpraca angielskiej firmy Darchem Engineering z gdyńską PGZ Stocznia Wojenna z pewnością pozytywnie wpłynie na rozwój dalszych relacji biznesowych, już na tym etapie zapowiedziano chęć uczestnictwa w przyszłych wspólnych projektach.



Darchem Engineering to firma z siedzibą w Wielkiej Brytanii zajmująca się produktami inżynierskimi wykonanymi ze stali nierdzewnej oraz tytanu. Dostarcza także systemy izolacji termicznej dla przemysłu lotniczego, branży motocyklowej, marynarki wojennej, a także energetyki atomowej, naftowej i gazowej.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/darchem-engineering-dostarczy-wyposazenie-dla-fregat-programu-miecznik-79348>

Olympic odebrał pierwszą jednostkę CSOV, której kadłub powstał w Polsce

25 lipca 2024 roku, norweski armator Olympic odebrał od stoczni Ulstein Verft pierwszą z dwóch zamówionych jednostek CSOV – Olympic Boreas. Kadłub statku powstał w gdyńskiej stoczni Crist.

Jednostka posiada zaawansowane systemy energetyczne i rozwiązanie Ulstein Twin X-Stern w prototypowej kombinacji. Kształt kadłuba został zoptymalizowany pod kątem osiągnięcia wyników w zakresie zużycia paliwa, zwrotności, prędkości, stabilności, ładowności i konsumpcji energii. Wspomniana technologia obejmuje ostrzejsze linie kadłuba i eliminację płyty pawęży, poprawiając funkcjonalność poprzez lepsze utrzymanie położenia statku, redukcję wpływu fal, zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa w trudnych warunkach. Statek został zoptymalizowany pod kątem efektywności pracy techników i przemieszczania ładunku na pokładzie, minimalizując konieczność ręcznego przenoszenia ładunków,





narzędzi i części zamiennych. Jego całkowita długość wynosi 89,6 m, a szerokość 19,2 m z 91 kabinami, które mogą pomieścić łącznie 126 osób.

Jednostka jest pierwszą z dwóch tego typu, budowanych dla norweskiego armatora Olympic. Umowa pomiędzy Olympic i Ulstein została podpisana w 2022 roku i obejmuje budowę jednostek CSOV stoczni Ulstein Verft.

Jednostka będzie odgrywać istotną rolę w przyszłych operacjach związanych z energetyką morską, promując przy tym zrównoważone, wydajne i bezpieczne rozwiązania w branży. Warto dodać też, że statek został nominowany do nagrody „Statek Roku” przez jury magazynu morskiego Skipsrevyen. Zwycięzca zostanie ogłoszony we wrześniu na wystawie SMM w Hamburgu. Pozostali nominowani to „Reach Remote 1”, „Tyra”.

Źródło: <https://offshorewindpoland.pl/olympic-odebrał-pierwszą-jednostkę-csov-ktorej-kadlub-powstał-w-polsce/>,
<https://ulstein.com/news/olympic-boreas-csov-nominee-for-ship-of-the-year-2024-award>

W stoczni Safe zwodowano holownik UKD Seadragon

27 lipca 2024 roku, zwodowano częściowo wyposażony kadłub UKD Seadragon przy nabrzeżu na Martwej Wiśle. Jednostka to nowy holownik typu Shoalbuster 2711.

Zwodowany holownik został zaprojektowany przez Damen Shipyards specjalnie na potrzeby armatora. Za przygotowanie dokumentacji roboczej odpowiadało biuro projektowe stoczni Safe. Samo wodowanie przeprowadzone zostało za pomocą żurawia pływającego Maja o udźwigu 330 ton, należącego do Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Jednostka mierzy 27,05 metra długości, 11,06 metra szerokości i ma maksymalne zanurzenie wynoszące 2,55 metra. Choć jest to holownik o nominalnym uciążu na palu wynoszącym 25 ton, to ma spełniać także inną rolę: zapewniać wsparcie w zakresie pogłębiania przy użyciu technologii WID (Water Injection Dredging), poziomowania dna i obsługi boi.

Statek zostanie w przyszłym tygodniu przeholowany do stoczni Damen w Holandii, gdzie kontynuowane będą prace nad jego wyposażeniem. Otrzyma m.in. 10-metrowy pług oraz dyszę do WID, dzięki którym będzie mógł wykonywać operacje pogłębiania i poziomowania dna na akwenach o głębokości do 25 metrów. Jednostka będzie pracować u wybrzeży Wielkiej Brytanii. Ma wejść do służby w pierwszym kwartale 2025 roku.

Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/w-stoczni-safe-zwodowano-holownik-ukd-seadragon-79488>



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