

Monitoring strategiczny – polityki oraz regulacje związane z sektorem gospodarki morskiej



Roczny monitoring strategiczny

Maj 2024





Pakiet „Fit for 55”

Europejski Zielony Ład to pakiet inicjatyw politycznych, którego celem jest skierowanie Unii Europejskiej (UE) na drogę transformacji ekologicznej, a ostatecznie – osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Podkreśla potrzebę całościowego i międzysektorowego podejścia, w ramach którego wszystkie odpowiednie obszary polityki przyczyniają się do osiągnięcia nadrzędnego celu klimatycznego. Pakiet obejmuje inicjatywy w szeregu ściśle powiązanych ze sobą obszarów, np. w dziedzinie klimatu, środowiska, energii, transportu, przemysłu, rolnictwa oraz zrównoważonego finansowania. Europejski Zielony Ład został zainicjowany przez Komisję Europejską (KE) w grudniu 2019 roku.

Rada Europejska (RE) wyznaczyła UE cel: do 2030 roku zmniejszyć emisje gazów cieplarnianych (GHG) o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z 1990 roku, a do 2050 roku osiągnąć neutralność klimatyczną. Zgodnie z europejskim prawem klimatycznym cele te są wiążące dla UE i jej państw członkowskich. Aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie UE muszą podjąć konkretne działania zmierzające do ograniczenia emisji i dekarbonizacji gospodarki. By dokonać zielonej transformacji, potrzebne są nowe przepisy i nowelizacje unijnego prawodawstwa. **Pakiet „Fit for 55”** to zestaw nowych aktów legislacyjnych i nowelizacji mających dostosować prawo UE do celów klimatycznych, który przedstawiony został w lipcu 2021 roku.

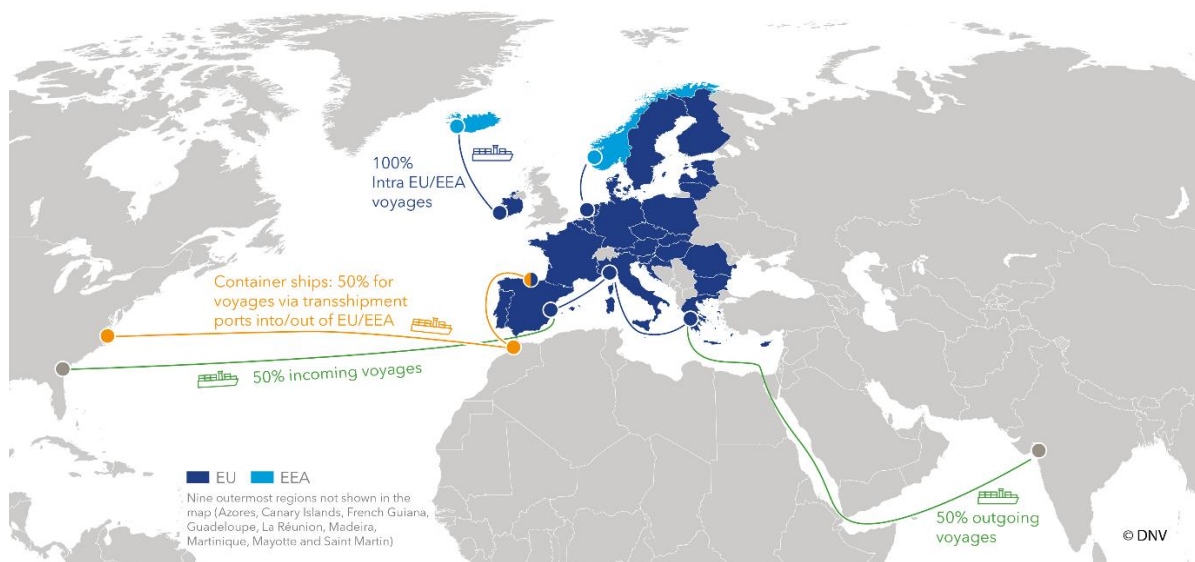
Na transport morski, a także na europejskie porty morskie znaczący wpływ mają:

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (**EU ETS**);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę 2014/94/UE (**AFIR**);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE (**FuelEU Maritime**).

EU ETS

EU ETS to system handlu emisjami, który ma na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (GHG) poprzez ustalenie limitu emisji GHG dla niektórych sektorów gospodarki. W maju 2023 roku, przyjęto reformę unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, która objęła żeglugę począwszy od 2024 roku. Wiąże się to z trzyletnim okresem stopniowego wprowadzania. Przedsiębiorstwo żeglugowe jest zobowiązane do przekazania do umorzenia uprawnień według następującego harmonogramu: 40% zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2024 rok, 70% zweryfikowanych emisji za 2025 rok i 100% zweryfikowanych emisji zgłoszonych za 2026 rok i lata następne. Dotyczy to statków towarowych i pasażerskich powyżej 5000 GT od 2024 roku oraz statków morskich powyżej 5000 GT od 2027 roku. EU ETS początkowo obejmie emisje dwutlenku węgla (CO₂), a od 2026 roku zostanie rozszerzony o metan (CH₄) i podtlenek azotu (N₂O). Statki do obsługi morskich farm wiatrowych (MFW) i drobniowce o tonażu od 400 do 5000 GT będą również zobowiązane do zgłaszania emisji i mogą zostać włączone do EU ETS na późniejszym etapie.

Całe 100% emisji podczas rejsów i zawieńć do portów w UE/EEA („100% intra EU/EEA voyages”) oraz 50% emisji podczas rejsów do lub z UE/EEA („50% incoming/outgoing voyages”) podlega EU ETS. Aby zapobiec zachowaniom unikającym, kontenerowce zatrzymujące się w portach przeładunkowych poza UE/EEA, ale w odległości mniejszej niż 300 mil morskich od portu UE/EEA, muszą uwzględnić również 50% emisji związanych z rejssem do tego portu, a nie tylko krótki odcinek z portu przeładunkowego („container ships: 50% for voyages via transshipment port into/out of EU/EEA”).



Rysunek 1. EU ETS na podstawie wartości procentowej emisji podczas rejsów

Źródło: DNV

Dla sektora morskiego istnieją dwa główne potencjalne skutki rozszerzenia EU ETS na transport morski. Pierwszy, związany jest z przejściem na alternatywne paliwa niskoemisyjne. Drugi, związany jest ze zmianą modeli handlowych statków w celu zmniejszenia ich ekspozycji na EU ETS. Skala obu potencjalnych skutków będzie zależeć od ceny emisji CO₂, która musiałaby być stosunkowo wysoka, aby mieć znaczący wpływ.

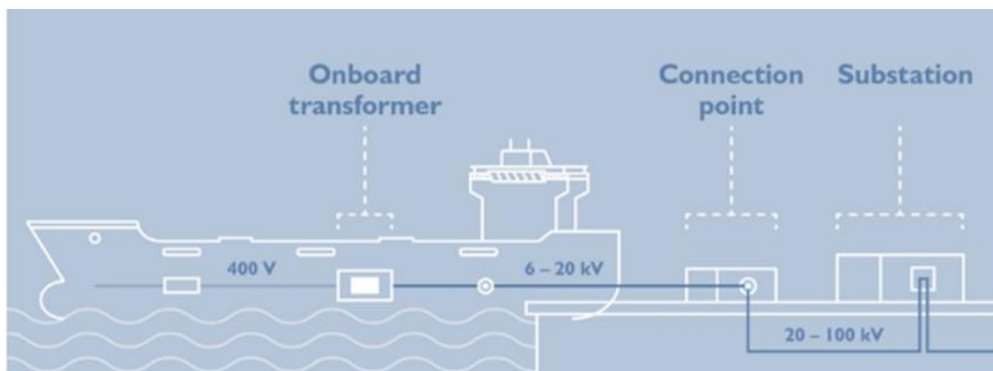
- Koszt zakupu uprawnień w ramach EU ETS może być znaczącym wydatkiem dla przedsiębiorstw żeglugowych, co może mieć wpływ na ceny i inne warunki umów między stronami w całym łańcuchu wartości, w tym czarterujących i właścicieli ładunków.
- Będzie to wymagało wspólnej i wiarygodnej podstawy danych dotyczących emisji na potrzeby weryfikacji podróży – dla wszystkich stron, w celu zarządzania znacznymi podatkowymi przepływami pieniężnymi w całym łańcuchu wartości.
- Ogólnie rzecz biorąc, EU ETS będzie miał wpływ na działalność, koszty i umowy. Ma on na celu zachęcenie przedsiębiorstw żeglugowych do ograniczenia emisji poprzez środki takie jak: efektywność operacyjna, inwestycje w technologie niskoemisyjne i stosowanie paliw alternatywnych.

AFIR

AFIR to rozporządzenie ustanawiające obowiązkowe cele krajowe dla państw członkowskich UE w zakresie wdrożenia publicznie dostępnej infrastruktury paliw alternatywnych (w szczególności energii elektrycznej i wodoru) dla pojazdów drogowych, statków zacumowanych przy nabrzeżu i stacjonarnych statków powietrznych, ze szczególnym uwzględnieniem sieci transeuropejskich. Przyjęte zostało we wrześniu 2023 roku i ma swoje zastosowanie od kwietnia 2024 roku.

Zgodnie z rozporządzeniem, począwszy od 2030 roku, w portach morskich należących do sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T należy zapewnić wystarczającą ilość energii elektrycznej dla statków zacumowanych przy nabrzeżu, aby obsłużyć co najmniej 90% wszystkich statków kontenerowych i pasażerskich powyżej 5000 GT. Współpracuje z inicjatywą FuelEU Maritime, aby zapewnić odpowiednią infrastrukturę dla stosowania nowych rodzajów paliw w sektorze morskim. W związku z tym, porty morskie będą musiały ponieść znaczne nakłady inwestycyjne w infrastrukturę lądową, która umożliwi statkom wyłączenie silników podczas postoju przy nabrzeżu i podłączenie się do lądowego źródła zasilania. Orientacyjny koszt wybudowania jednego podłączenia dla promów wynosi ok. 1-3 mln EUR, a dla wycieczkowców ok. 8-15 mln EUR, w zależności od dostarczanej mocy.





Rysunek 2. Zasilanie lądowe - Ogólny schemat instalacji wysokiego napięcia
Źródło: Motus Foundation

FuelEU Maritime

FuelEU Maritime ma przyczynić się do zwiększenia popytu na paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz ich spójne wykorzystanie oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (GHG) z sektora żeglugi morskiej, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawnego funkcjonowania ruchu morskiego i uniknięciu zakłóceń na rynku wewnętrznym. Przyjęte zostało we wrześniu 2023 roku i będzie obowiązywać począwszy od 2025 roku, z wyjątkiem art. 8 i 9, dotyczące planów monitorowania, które będą obowiązywać od września 2024 roku.

Rozporządzenie ustala maksymalne limity średniej rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych (GHG) zużywanej przez statki powyżej 5000 GT zawijające do portów europejskich, niezależnie od ich bandery. Cele te zapewnią, że intensywność emisji GHG z paliw wykorzystywanych w tym sektorze będzie stopniowo zmniejszać się w czasie, począwszy od spadku o 2% do 2025 roku, a skończywszy na 80% redukcji do 2050 roku. Cele te będą z czasem stawały się coraz bardziej ambitne, aby stymulować i odzwierciedlać niezbędny rozwój technologii oraz upowszechnianie produkcji paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Cele te obejmują nie tylko emisje dwutlenku węgla (CO₂) ale także emisje metanu (CH₄) i podtlenku azotu (N₂O).

Rozporządzenie wprowadza również dodatkowe wymogi dla statków cumujących. Od 2030 roku wymagane będzie stosowanie zasilania energią elektryczną z lądu lub alternatywnych technologii bezemisyjnych w portach, przez statki pasażerskie i kontenerowce w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza w portach, które często znajdują się w pobliżu gęsto zaludnionych obszarów.

FuelEU Maritime pozwala na innowacyjność i rozwój nowych zrównoważonych paliw i technologii konwersji energii, oferując operatorom swobodę decydowania o tym, które paliwa stosować w oparciu o profile specyficzne dla danego statku lub operacji. Rozporządzenie przewiduje również różne mechanizmy elastyczności, wspierając istniejące floty w znalezieniu odpowiednich strategii zgodności i nagradzając pierwsze podmioty za wczesne inwestycje w transformację energetyczną.

Akt Unii Europejskiej ws. przemysłu neutralnego emisyjnie (Net-Zero Industry Act)

Aktualnie, procedowana jest propozycja rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie ustanowienia ram środków na rzecz wzmocnienia europejskiego ekosystemu produkcji produktów technologii neutralnych emisyjnie (akt ws. przemysłu neutralnego emisyjnie). Postępowanie jest na etapie oczekiwania na stanowisko Rady UE w pierwszym czytaniu. To inicjatywa wywodząca się z planu przemysłowego Zielonego Ładu, której celem jest zwiększenie skali produkcji czystych technologii w UE. Oznacza to podniesienie zdolności produkcyjnych UE w zakresie technologii, które wspierają przejście na czystą energię i które podczas stosowania emitują bardzo niskie, zerowe lub ujemne ilości gazów cieplarnianych.

Akt ten ma pobudzić inwestycje, stworzyć lepsze warunki dla czystych technologii oraz poprawić ich dostęp do rynku w UE. Celem jest, aby do 2030 roku UE była w stanie zaspokoić co najmniej 40% swojego rocznego zapotrzebowania na technologie neutralne emisyjne. Przyspieszy to postępy w realizacji celów UE w zakresie klimatu





i energii na 2030 rok oraz przejścia na neutralność klimatyczną do 2050 roku. Jednocześnie przemysł UE stanie się bardziej konkurencyjny, powstaną wysokiej jakości miejsca pracy, a UE stanie się bardziej niezależna energetycznie. Akt upraszcza również ramy regulacyjne dotyczące produkcji tych technologii. Zwiększy to konkurencyjności przemysłu technologii neutralnych emisyjnie w Europie oraz przyspieszy rozwój możliwości składowania CO₂.

Akt dotyczy technologii, które w znacznym stopniu przyczynią się do obniżenia emisyjności. Wspiera on zwłaszcza strategiczne technologie neutralne emisyjnie, które są dostępne na rynku i mają znaczny potencjał rozwojowy. Takie technologie wzmacniają konkurencyjność przemysłu UE i odporność jej systemu energetycznego, a jednocześnie umożliwiają przejście na czystą energię.

Podsumowując, przedstawiona propozycja regulacji będzie miała znaczący wpływ na handel międzynarodowy, a więc na sektor morski.

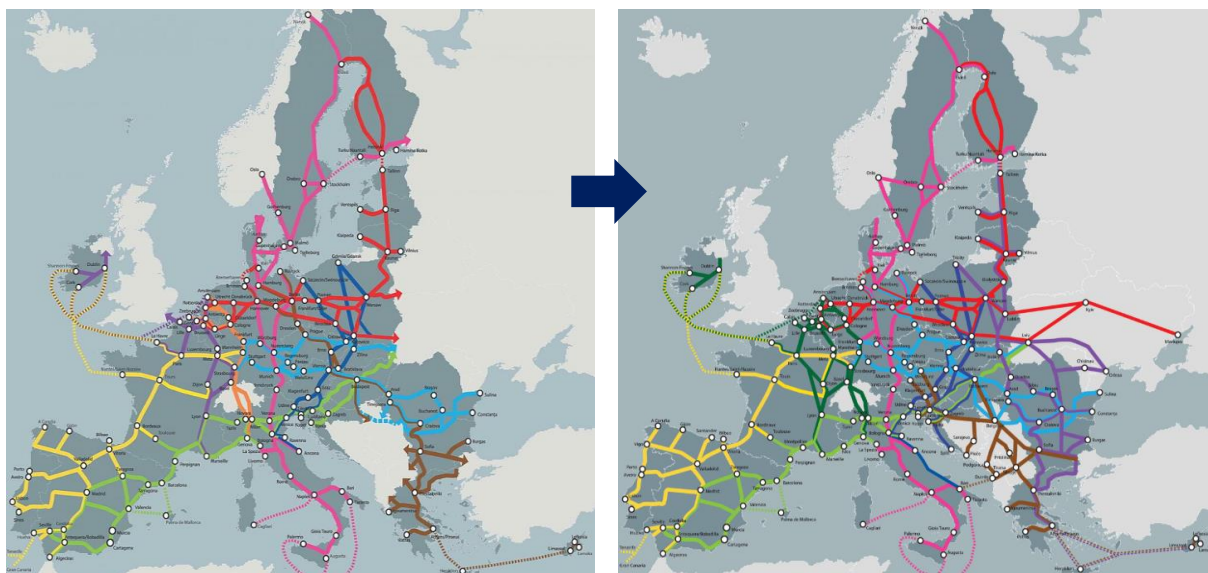
Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

TEN-T jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. To ogólnounijna sieć transportowa obejmująca transport kolejowy, śródlądowe drogi wodne, żeglugę morską bliskiego zasięgu i transport drogowy. Kwestie TEN-T reguluje obowiązujące rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Natomiast, w grudniu 2021 roku, KE rozpoczęła przegląd wytycznych dla sieci TEN-T. Aktualnie, procedowana jest propozycja rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013. Postępowanie jest na etapie oczekiwania na stanowisko Rady UE w pierwszym czytaniu (stan na maj 2024 br.). W pierwszym czytaniu Rada może zdecydować o zatwierdzeniu stanowiska Parlamentu – wtedy akt ustawodawczy zostaje przyjęty – lub zmienić stanowisko Parlamentu i odeśłać wniosek Parlamentowi do drugiego czytania. Zdecydowana większość wniosków jest przyjmowana na tym etapie.

Sieć TEN-T ma pomóc osiągnąć cele UE w zakresie zrównoważonej mobilności, odpowiedniego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej UE. Nowe rozporządzenie wyznacza konkretne terminy zakończenia prac nad trzypoziomową siecią TEN-T, dzięki czemu będzie ona rozwijana lub modernizowana stopniowo: sieć bazowa powinna zostać ukończona do 2030 roku, nowo dodana rozszerzona sieć bazowa – do 2040 roku, a sieć kompleksowa – do 2050 roku. Dodatkowo, z uwagi na skutki rosyjskiej agresji na Ukrainę i aby zapewnić lepsze połączenia z kluczowymi sąsiednimi państwami, nowe rozporządzenie rozszerza cztery europejskie korytarze transportowe sieci TEN-T, tak by objęły one też Ukrainę i Mołdawię, a jednocześnie obniża rangę połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią.

Propozycja zmian będzie miała również wpływ na porty bałtyckie. W szczególności, proponowane są zmiany statusów (porty sieci bazowej/kompleksowej) niektórych z nich (zmiany w portach duńskich, niemieckich, szwedzkich i fińskich), stworzony został nowy korytarz sieci bazowej Baltic Sea – Black Sea – Aegan Sea, do którego włączonych zostało siedem portów bałtyckich (Helsinki, Tallinn, Ryga, Windawa, Kłajpeda, Gdańsk, Gdynia), a także integracja Ukrainy z europejskim systemem transportowym.





Rysunek 3. Mapy sieci TEN-T przed rewizją (po lewej) i po rewizji (po prawej)

Źródło: European Commission

Korytarze sieci bazowej TEN-T ustanowiono dla bardziej efektywnego wdrażania tej sieci i przyspieszenia prac nad projektami infrastrukturalnymi o największej europejskiej wartości dodanej. Korytarze mają służyć koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym. Powinny przyczynić się do rozwoju infrastruktury sieci bazowej tak, aby rozwiązać problem wąskich gardeł, zintensyfikować połączenia transgraniczne oraz poprawić wydajność i zrównoważony charakter systemu transportowego. Powinny się one także przyczyniać do poprawy spójności regionów UE poprzez lepszą współpracę terytorialną.

Dyrektywa ws. sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju

Zgodnie z dyrektywą ws. sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (tzw. CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive), opublikowaną w grudniu 2022 roku, spółki mają obowiązek ujawniania obszernych, szczegółowych informacji na temat wyników w zakresie zrównoważonego rozwoju i powiązanych z nimi konsekwencji dla strategii biznesowej. Zasady ujawniania informacji są określone w europejskich standardach sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (tzw. ESRS). Dyrektywie podlega około 50 000 spółek na całym świecie, m.in.:

- spółki notowane na rynku regulowanym w UE (z pewnymi wyjątkami, takimi jak „mikroprzedsiębiorstwa”),
- nienotowane spółki z UE o określonej wielkości (w tym unijne spółki zależne spółek z siedzibą poza UE, które mogą być objęte skonsolidowaną sprawozdawczością spółek dominujących),
- nienotowane na giełdzie spółki dominujące z UE z łącznymi udziałami kapitałowymi o określonej wielkości.

W Polsce dyrektywa obejmie początkowo około 3 500 spółek. Warto jednak pamiętać, że niebezpośrednio będzie ona dotyczyła dużo większej grupy: kontrahentów, klientów i innych interesariuszy firm zobligowanych do raportowania niefinansowego.

Spółki muszą ocenić istotność zagadnień związanych ze zrównoważonym rozwojem w swoich łańcuchach wartości, a następnie rozważyć, które z ponad 1 000 rodzajów danych ujawnić. Inne ujawnienia będą obejmować informacje jakościowe, np. sposób, w jaki strategia korporacyjna uwzględnia szanse i ryzyka związane ze zrównoważonym rozwojem. Wszystkie informacje wymagają niezależnej weryfikacji (początkowo w ograniczonym zakresie).

Spółki, które obecnie podlegają unijnej dyrektywie ws. sprawozdawczości niefinansowej (NFRD), będą musiały zacząć spełniać wymogi przewidziane w CSRD w odniesieniu do lat obrotowych rozpoczynających się 1 stycznia





2024 roku lub po tym dniu (składanie sprawozdań w roku obrotowym 2025). Inne spółki giełdowe, podobnie jak nienotowane spółki osiągające określone progi wielkościowe, będą miały więcej czasu. Raportowanie w 2026 roku za rok 2025 będzie dotyczyło tzw. dużych przedsiębiorców, w rozumieniu nowej definicji, czyli zarówno przedsiębiorców notowanych, jak i nienotowanych spełniających 2 z 3 kategorii: zatrudnienie powyżej 250 pracowników, 20 mln EUR sumy aktywów, 40 mln EUR przychodów netto, do których należą Zarządy Portów Morskich. Raportowanie w 2027 roku będzie dotyczyć 2026 roku i najszerszego zakresu podmiotów, m.in. notowanych małych i średnich przedsiębiorstw. Przedstawione obowiązki stanowiąc będą więc wyzwanie zarówno dla podmiotów raportujących do tej pory, instytucji finansowych, jak i podmiotów dopiero zobowiązanych do raportowania.

Sankcje Unii Europejskiej wobec Rosji za inwazję na Ukrainę

Unia Europejska przyjęła szereg sankcji w odpowiedzi na bezprecedensową i niczym niesprokowaną inwazję Rosji na Ukrainę oraz bezprawną aneksję ukraińskich obwodów: donieckiego, ługańskiego, zaporoskiego i chersońskiego. Celem wprowadzenia sankcji jest osłabienie Rosji – pozbawienie jej dostępu do krytycznych technologii, rynków oraz znaczne ograniczenie zdolności do prowadzenia wojny.

W przedostatnim, 12. pakiecie sankcji wobec Rosji, przyjętym w grudniu 2023 roku, wprowadzono m.in. zakaz importu skroplonego propanu (LPG) z zachowaniem zasady praw nabytych w odniesieniu do istniejących umów na okres maksymalnie 12 miesięcy. Wcześniej, wprowadzono embargo na rosyjski węgiel (od sierpnia 2022 roku), ropę naftową (od grudnia 2022 roku) oraz produktów ropopochodnych (od lutego 2023 roku) sprowadzanych z Rosji drogą morską. Ponadto, na liście produktów objętych sankcjami znajdują się: stal, wyroby z żelaza i stali; złoto i diamenty, w tym biżuteria; cement, asfalt, drewno, papier, kauczuk syntetyczny i plastik; owoce morza i alkohol (np. kawior, wódka); papierosy i kosmetyki. Dodatkowo, UE zamknęła swoje porty dla całej rosyjskiej floty handlowej, liczącej ponad 2 800 statków, z wyjątkami.

Sankcje UE wobec Rosji mają znaczący wpływ na transport towarowy, a więc na porty morskie. Aktualnie, przygotowywany jest 14. pakiet sankcji, który w szczególności ma dotyczyć transportu morskiego. UE zamierza ograniczyć przychody Rosji ze sprzedaży skroplonego gazu ziemnego (LNG) poprzez wprowadzenie zakazu wykorzystywania portów UE do realizowania przeładunków do krajów trzecich. Ponadto, rozważa się wprowadzenie zakazu korzystania z portów i śluz UE dla statków „wnoszących wkład w wysiłki wojenne Rosji”, który miałby obejmować transport towarów generujący znaczne dochody dla Rosji, towarów lub technologii wykorzystywanych w sektorze obronności i bezpieczeństwa lub wysyłkę paliw poza systemem pułapów cenowych. Dodatkowo, UE zamierza zmierzyć się z unikaniem sankcji przez operatorów, którzy zakładają w krajach trzecich spółki-córki i za ich pomocą realizują przeładunki objętych sankcjami rosyjskich towarów.

W Polsce, jesteśmy uzależnieni od importu skroplonego propanu (LPG). W 2022 roku, dostawy z zagranicy wyniosły 2 560 tys. ton (+13,6% r/r), a w pierwszej połowie 2023 r. było to 1 354 tys. ton. (+9,7% w porównaniu do I półrocza 2022 roku). W latach 2024-2025, Polska będzie pod wpływem europejskiego embarga na rosyjski LPG, wprowadzonego w 12. pakiecie sankcji UE. Przez lata Rosja była najważniejszym dostawcą dla Polski. W 2022 roku, udział tego państwa w całkowitym polskim imporcie wyniósł ok. 50%. Do tej pory większość rosyjskich dostaw trafiała do Polski koleją. Według Polskiej Organizacji Gazu Płynnego w 2022 roku prawie 90% rosyjskiego LPG było dostarczane koleją. Potrzeba dalszej dywersyfikacji kierunków dostaw gazu prawdopodobnie spowoduje zwiększenie dostaw drogą morską. W latach 2018-2022 wolumen importu LPG do polskich portów już się podwoił. Do tej pory porty morskie przyjmowały głównie LPG ze Szwecji, Wielkiej Brytanii, a w ostatnich latach także z Norwegii. Tylko ok. 3% całkowitego rosyjskiego importu LPG do Polski przechodzi przez polskie porty morskie.





Raport roczny *Monitoring strategiczny – polityki oraz regulacje związane z sektorem 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 niniejszy strategiczny monitoring roczny, który jest podsumowaniem polityk i regulacji na poziomie polskim i europejskim, dotyczących sektora portowego, handlu, energetyki, w tym także uwzględniający kluczowe roczne raporty bądź analizy, czy też opinie przedstawicieli politycznych, gospodarczych, społecznych, dodatkowo – kwartalny monitoring wyników operacyjnych branży, półroczny monitoring statystyczny danych makroekonomicznych oraz dwutygodniowy monitoring wydarzeń oraz działań rozwojowych sektora gospodarki morskiej.

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.



Autorzy:

- Agata Chmielecka, Project Manager

Actia Forum sp. z o.o.

ul. Pułaskiego 8, 81-368 Gdynia

+48 58 627 24 67

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl

