

Barometr dynamiki rozwoju ISP 1

ETAP 2

*„SIŁA CZŁOWIEKA NIE POLEGA NA TYM, ŻE NIGDY NIE UPADA,
ALE NA TYM, ŻE POTRAFI SIĘ PODNOSIĆ”*

Konfucjusz

SPIS TREŚCI

STRESZCZENIE	3
SKRÓCONY OPIS METODOLOGII PRZYGOTOWANIA OPRACOWANIA	5
ANALIZA WSKAŹNIKOWA ISP1	6
MONITORING I ANALIZA DOSTĘPNOŚCI AKTUALNYCH MOŻLIWOŚCI POZYSKIWANIA ŚRODKÓW NA PROJEKTY BADAWCZO-ROZWOJOWE Z PROGRAMÓW KRAJOWYCH I EUROPEJSKICH	8
TRENDY I ZMIANY NA RYNKU ORAZ W OBSZARACH ISP1	11
CIEKAWOSTKI, NOWINKI TECHNOLOGICZNE, DOKONANIA I OSIĄGNIĘCIA PODMIOTÓW Z OBSZARÓW ISP1	12
Polska.....	12
Europa i świat.....	17
PODSUMOWANIE.....	23

STRESZCZENIE

Przygotowany przez Gdańską Fundację Przedsiębiorczości (GFP) **BAROMETR DYNAMIKI ROZWOJU ISP1** ma na celu pokazanie obecnej sytuacji branż skupionych w ramach specjalizacji w województwie pomorskim, ich obecny stan i perspektywy rozwoju sektora w aspekcie międzynarodowym.

Analizując ostatnie miesiące i przygotowując się do opracowania tej publikacji nie można nie wspomnieć o pandemii koronawirusa, która przyniosła wiele zmian strukturalnych w światowej gospodarce oraz w polskich firmach. W tym okresie przeszliśmy od całkowitego lockdown-u przez luzowanie obostrzeń, aż do wprowadzenia ponownie już częściowego lockdown-u, który tym razem może być znacznie groźniejszy dla polskiej gospodarki. Druga fala epidemii nie sprzyja inwestycjom a planowane - także te wieloletnie - przedsięwzięcia najprawdopodobniej mogą być w znacznym stopniu ograniczane i odkładane w czasie.

Spowolnienie gospodarcze najlepiej obrazuje spadek PKB Polski w ujęciu rocznym, który to spadł w drugim kwartale 2020 roku o 8,2 proc. w porównaniu z ubiegłym rokiem. Główną przyczyną spadku PKB w drugim kwartale było zmniejszenie popytu krajowego o 9,5 proc. rok do roku. Jak zaznacza GUS, na gorszą kondycję gospodarki wpływ miały także duże spadki konsumpcji oraz inwestycji (oba wskaźniki niższe o 10,9 proc.). Spadek konsumpcji uderza również mocno w sektor morski (import towarów w portach) oraz w branżę logistyczną, która zanotowała spadek obrotów i zamówień.

Aby w tym trudnym czasie spowolnienia gospodarczego i faktycznej już recesji pobudzić gospodarkę, rząd zdecydował się ostatecznie wesprzeć rozwój strategicznych projektów infrastrukturalnych i czystej energii m.in. poprzez rozwój inwestycji w morskie farmy wiatrowe oraz rozbudowę największych portów morskich w Polsce. Rozszerzenie powyższego tematu odnaleźć można w rozdziale CIEKAWOSTKI, NOWINKI TECHNOLOGICZNE, DOKONANIA I OSIĄGNIĘCIA PODMIOTÓW Z OBSZARÓW ISP1 - Polska.

Szerokorozumiana branża portowo – logistyczna podlega zmianom technologicznym tworząc pojęcie Logistyki 4.0, w której rozwój technologii jest procesem samonapędzającym się. Najnowsze trendy w tych obszarach są przedmiotem zainteresowania 1. Inteligentnej Specjalizacji Pomorza (ISP1) oraz GFP jako podmiotu odpowiedzialnego za wsparcie merytoryczne i organizacyjne właśnie tej specjalizacji, czyli tzw. Lidera ISP1.

Już dziś istnieje potrzeba, a nawet konieczność wprowadzania kosztownych rozwiązań wspomagających digitalizację procesów i rozwiązań w portach i powiązanych z nimi przedsiębiorstwach transportowych. Chodzi tu głównie o wprowadzanie nowych systemów IT z elementami sztucznej inteligencji, nowych paliw i jednostek napędowych statków i pojazdów

ciężarowych oraz ich autonomizację. GFP - Lider 1. Inteligentnej Specjalizacji Pomorza śledzi te procesy na arenie międzynarodowej, aby poszerzać świadomość branży dotyczącą najnowszych rozwiązań technologicznych, które należy implementować w naszym regionie. Tym zagadnieniom poświęcony jest niniejszy Barometr.

W poniższym opracowaniu znajduje się między innymi:

- Monitoring i analiza wybranych publikowanych danych statystycznych związanych z procesami innowacyjnymi w województwie pomorskim oraz dynamiką i rozwojem ISP1;
- Monitoring i analiza wsparcia udzielanego w ramach programów krajowych i międzynarodowych w odniesieniu do podmiotów z województwa pomorskiego;
- Monitoring i analiza dostępności oraz aktualnych możliwości pozyskiwania środków na projekty badawczo-rozwojowe z programów krajowych i europejskich;
- Trendy i zmiany na rynku oraz w obszarach ISP1;
- Opis ciekawostek, nowinek technologicznych, dokonań i osiągnięć podmiotów z obszarów ISP1.

SKRÓCONY OPIS METODOLOGII PRZYGOTOWANIA OPRACOWANIA

Kolejne opracowanie zostało przygotowane metodą kwerendy branżowych stron internetowych – polskich i zagranicznych, czasopism i periodyków z branży morskiej, offshore oraz transportu, spedycji i logistyki – TSL. W opracowaniu w sposób syntetyczny przedstawiono najważniejsze zdaniem autorów wydarzenia, które mają wpływ na rozwój technologiczny i przyszłość branż skupionych w 1. Specjalizacji.

Przeprowadzono również analizę wskaźnikową w wybranych obszarach aktywności członków Porozumienia ISP1. Badanie zrealizowano w październiku 2020 roku. Łącznie kontaktowano się z 55 podmiotami, z czego 40 to członkowie ISP1, w tym 9 członków rady ISP1, 16 to przedstawiciele podmiotów z branży, nie będących sygnatariuszami Porozumienia na rzecz ISP1. Do wszystkich z nich został wykonany telefon, a następnie wysłany e-mail z linkiem do anonimowej ankiety. Ankieta została wypełniona przez 21 podmiotów, wszystkie zadeklarowały przynależność do ISP1. Podmioty spoza Porozumienia odmówiły wzięcia udziału w badaniu zasłaniając się tajemnicą handlową lub nie mając pomierzonych danych zbieranych do wskaźników.

Narzędzie badawcze składało się z 11 pytań monitorujących najważniejsze aspekty aktywności członków ISP1 w obszarach B+R, budowaniu relacji oraz pozyskiwaniu finansowania zewnętrznego na innowacje. Dzięki temu udało się zdobyć wiele informacji do badania oraz lepiej poznać sytuację w podmiotach.

Dane zebrane podczas monitoringu są ograniczone czasowo i obejmują okres od maja 2020 roku do października 2020 roku. Odcinkowy charakter prezentowanych danych jest obciążony wadą istotności i dopasowania czasowego niektórych danych. Samo badanie nie spełnia norm badania ekonomicznego. Procesy inwestycyjne i badawczo-rozwojowe często są złożonym procesem, przez co ujęcie ich w zamkniętym czasie jest utrudnione.

ANALIZA WSKAŹNIKOWA ISP1

GDAŃSKA FUNDACJA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI wraz z partnerem GoodJob Sp. z o.o., monitorowała kilka istotnych wskaźników aktywności podmiotów z sektora morskiego. W anonimowym badaniu wzięli udział m.in. przedstawiciele podmiotów gospodarczych, instytucji naukowo-badawczych oraz organizacji branżowych. Badanie miało na celu głównie rozpoznanie aktywności członków Porozumienia w obszarach B+R, sprawdzenia możliwości nawiązywania partnerstw oraz otwartości na pozyskiwanie środków zewnętrznych.

1) Liczba nowych sygnatariuszy Porozumienia na rzecz ISP1

W badanym okresie do Porozumienia ISP1 dołączyły 2 nowe podmioty: firma Gate Brussels oraz Business Insurance Brokers. Pierwszy podmiot zajmuje się doradztwem w ramach działalności offshore a drugi to wyspecjalizowany broker ubezpieczeniowy. Poza tymi podmiotami trwają rozmowy z potencjalnymi nowymi członkami Porozumienia, GFP chce angażować podmioty, najbardziej zainteresowane realną współpracą w ramach Porozumienia.

2) Liczba aktywnych sygnatariuszy Porozumienia na rzecz ISP

W tym etapie wszystkie wydarzenia odbywały się w formie online oraz prowadzono streaming na fanpage Inkubatora Starter na Facebook-u. We wszystkich wydarzeniach wzięło udział łącznie blisko 100 uczestników z około 50 podmiotów, z czego 17 sygnatariuszy Porozumienia ISP1 wzięło udział w tych wydarzeniach.

3) Liczba zawiązanych partnerstw projektowych, w których uczestniczą sygnatariusze Porozumienia na rzecz ISP – ogółem oraz w zakresie realizacji prac B+R

Pierwszym ze wskaźników przeprowadzonego za pomocą ankiety online monitoringu było wskazanie przez sygnatariuszy Porozumienia na rzecz ISP1 łącznej liczby zawiązanych partnerstw na rzecz realizacji prac B+R. Podmioty ISP1 w tej kategorii działań wykazały się dużą aktywnością, ponieważ wskazano w ankietach nawiązanie 46 partnerstw formalnych i nieformalnych, a 19 z nich dotyczyło prac w zakresie B+R. Tradycyjny sposób budowania relacji między stronami został zaburzony od marca koniecznością zachowania społecznego dystansu, jednak poluzowanie restrykcji na czas wakacji oraz przystosowanie społeczeństwa do nowej formy kooperacji mogły pozytywnie wpłynąć na sposób nawiązywania partnerstw.

4) Liczba nowych projektów lub inicjatyw w zakresie prowadzenia prac B+R podjętych przez uczestników grup tematycznych

W obecnym etapie w ramach grup tematycznych jedną inicjatywę odnotowano w ramach grupy edukacji branżowej, której lider podejmował działania związane z systemowym podejściem do edukacji oraz zainicjował spotkanie z pomiotami z Danii.

Pozostałe członkowie grup byli bardziej skupieni wokół pomorskiej platformy offshore.

W ramach badania wskaźnikowego monitorowano jednak projekty i inicjatywy w zakresie prowadzenia prac B+R podjętych przez członków Porozumienia ISP1 oraz podmioty branżowe. W ramach obszaru nowych technologii podjęto łącznie 12 inicjatyw. Kolejne 6 projektów wskazano w obszarach mix-u energetycznego i paliw, a zaledwie 3 inicjatywy zostały podjęte w obszarze edukacji branżowej.

5) Liczba sygnatariuszy Porozumienia na rzecz ISP1 realizujących prace B+R

Piąty wskaźnik miał na celu monitorowanie ilości sygnatariuszy Porozumienia ISP1 zaangażowanych w prace w obszarze B+R. Zebrane ankiety wskazały, że spośród przebadanych ankietowanych podmiotów 9 z nich realizuje prace w obszarze badań i rozwoju.

6) Liczba i wartość projektów w zakresie prac B+R realizowanych przez sygnatariuszy Porozumienia na rzecz ISP1

W ramach badania podjęto także analizę wartości podjętych przez sygnatariuszy Porozumienia na rzecz ISP1 projektów w zakresie prac B+R oraz ich łączną liczbę. Wskazana została łączna liczba 23 projektów na łączną kwotę 36 750 000 zł.

7) Liczba i wartość złożonych wniosków o dofinansowanie ze środków UE dla projektów w zakresie prac B+R

Kolejny wskaźnik monitorowany poprzez anonimowe badanie ankietowe miał na celu wskazanie łącznej liczby i wartości wniosków o dofinansowanie ze środków UE dla projektów B+R w okresie od maja do października 2020 r. Z zebranych ankiet wynika, że 5 podmiotów z Porozumienia ISP1 złożyło łącznie 8 wniosków na łączną kwotę 44 400 000 zł.

Badane podmioty z sektora morskiego, które nie są członkami ISP1, nie udzieliły odpowiedzi m.in. zastępując się tajemnicą przedsiębiorstwa lub też nie składały takich wniosków.

8) Liczba i wartość projektów, które otrzymały dofinansowanie UE w zakresie prac B+R

Ostatni ze wskaźników monitoringu aktywności sygnatariuszy Porozumienia na rzecz ISP1 miał na celu wskazanie liczby i wartości projektów, na które otrzymano dofinansowanie UE, a które swoim zakresem dotyczyły prac B+R. Z ankiet wynika, że w badanym okresie 5 podmiotów z Porozumienia ISP1 uzyskało dofinansowanie na 9 projektów z obszaru B+R o łącznej wartości ponad 60 544 456 mln zł.

Podobnie jak w poprzednim wskaźniku podmioty niebędące w Porozumieniu ISP1 nie udzieliły odpowiedzi na to pytanie, uznając je również za zbyt wrażliwe i nie będące bezpośrednio związane z nimi.

MONITORING I ANALIZA DOSTĘPNOŚCI AKTUALNYCH MOŻLIWOŚCI POZYSKIWANIA ŚRODKÓW NA PROJEKTY BADAWCZO-ROZWOJOWE Z PROGRAMÓW KRAJOWYCH I EUROPEJSKICH

Zmiany jakie nastąpiły w ostatnich miesiącach, również w obszarze finansowania projektów badawczo-rozwojowych, wyraźnie odbiły się na ilości konkursów grantowych. Z początkiem epidemii wiele konkursów zostało zawieszonych lub odwołanych. Obecnie kończy się również bieżąca perspektywa unijna, z której środków były finansowe pojedyncze projekty w sektorze B+R. Obecnie trwają konsultacje do następnej perspektywy budżetowej, zasady zostaną ogłoszone w okolicach grudnia, jednak z racji innych wyzwań europejskich, termin ten może ulec zmianie. Samo uruchomienie środków może potrwać nawet pół roku zatem czeka nas czasowe zawieszenie tego mechanizmu finansowania.

W ramach monitoringu dostępności pozyskania środków na projekty badawczo-rozwojowe znaleziono następujące możliwości:

1. Wsparcie wdrożeń wyników prac B+R

Bank Gospodarstwa Krajowego ogłosił siódmy konkurs w ramach poddziałania 3.2.2 „Kredyt na innowacje technologiczne PO IR”. Wsparciem mogą zostać objęte projekty polegające na wdrożeniu innowacji technologicznych – własnych lub nabytych wyników prac badawczo-rozwojowych. Konkurs podzielony jest na rundy. Obecnie trwające rundy kończą się 30.11.2020 r. (runda 6) oraz 30.12.2020 r. (runda 7).

O dofinansowanie ubiegać się mogą projekty finansowane kredytem na innowacje technologiczne. Kredyt na innowacje technologiczne przyznawany jest na zasadach komercyjnych przez banki współpracujące z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Dofinansowaniu podlegają wydatki kwalifikowalne przeznaczone na inwestycję technologiczną oraz na zrealizowane przez podmioty zewnętrzne ekspertyzy, studia, koncepcje i projekty związane z inwestycją. Do konkursu mogą przystąpić Mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa. Łączna alokacja wynosi 350 mln zł.

W ramach dofinansowania można dokonać:

- zakupu nieruchomości niezabudowanej lub zabudowanej, w tym zakupu prawa użytkowania wieczystego;
- zakupu, wytworzenie, a także kosztu transportu, montażu i uruchomienia nowych środków trwałych;
- zakupu używanych środków trwałych, a także kosztu transportu, montażu i uruchomienia używanych środków trwałych;

- zakupu robót i materiałów budowlanych w celu budowy lub rozbudowy budynków, budowli lub ich części;
- zakupu wartości niematerialnych i prawnych w formie patentów, licencji, know-how oraz nieopatentowanej wiedzy technicznej;
- pokrycia kosztów związanych z najmem lub dzierżawą gruntów, budynków i budowli lub ich części, poniesionych do dnia zakończenia realizacji inwestycji technologicznej, pod warunkiem że umowa najmu lub dzierżawy będzie zawarta na okres co najmniej 3 lat od przewidywanego terminu zakończenia realizacji inwestycji technologicznej;
- wykonania przez doradców zewnętrznych studia, ekspertyzy, koncepcje i projektu technicznego, niezbędnego do realizacji inwestycji technologicznej;
- kosztu związanego z uzyskiwaniem, walidacją i obroną patentów i innych wartości niematerialnych i prawnych, związanych z inwestycją technologiczną w zakresie opisanym w Instrukcji wypełniania wniosku.

2. Projekty B+R przedsiębiorstw

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju ogłosiło konkurs na dofinansowanie projektów w ramach Poddziałania 1.1.1 „Badania przemysłowe i prace rozwojowe realizowane przez przedsiębiorstwa”, I oś priorytetowa: „Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa” Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014 – 2020. Konkurs podzielony jest na 3 rundy, a obecnie trwająca kończy się 31 grudnia 2020 r.

W ramach tego konkursu można wnioskować o dofinansowanie na projekty, które:

- obejmują badania przemysłowe i eksperymentalne prace rozwojowe albo eksperymentalne prace rozwojowe;
- mogą obejmować również prace przedwdrozeniowe;
- dotyczą co najmniej jednego z obszarów wymienionych w zakresie tematycznym konkursu.

Ogólna pula środków przeznaczona na dofinansowanie projektów wynosi 200 000 000 zł.

Uprawnieni do uzyskania dofinansowania są przedsiębiorstwa, konsorcja przedsiębiorstw oraz konsorcja przedsiębiorstw i jednostek naukowych (składające się z max 3 podmiotów, w tym co najmniej jednego przedsiębiorstwa i jednej jednostki naukowej), gdzie liderem zawsze musi być przedsiębiorstwo.

3. Bony na innowacje dla MŚP

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości jako Instytucja Pośrednicząca dla Działania 2.3 „Proinnowacyjne usługi dla przedsiębiorstw” Poddziałania 2.3.2 „Bony na innowacje dla MŚP” – etap II inwestycyjny, w ramach II osi priorytetowej: „Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I” POIR ogłosiła konkurs na dofinansowanie projektów związanych z realizacją inwestycji początkowej związanej z wdrożeniem w przedsiębiorstwie innowacji technologicznej (produktowej lub procesowej) będącej przedmiotem opracowania w ramach I etapu poddziałania 2.3.2 POIR. Termin składania wniosków mija 30 grudnia 2020 roku.

W ramach konkursu można wnioskować o dofinansowanie na:

- zakup maszyn i urządzeń niezbędnych do wdrożenia innowacji technologicznej opracowanej przez jednostkę naukową;
- zakup patentów, licencji, know-how oraz innych praw własności intelektualnej.

Maksymalnie można uzyskać wsparcie do 70% wartości projektu.

TRENDY I ZMIANY NA RYNKU ORAZ W OBSZARACH ISP1

Nie ma już Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Po rekonstrukcji rządu obowiązuje nowy schemat działów administracji rządowej podlegających poszczególnym ministrom. Ilość resortów została zmniejszona z 20 do 14.

W miejsce „resortu morskiego” utworzony zostaje Główny Urząd Morski podległy Ministrowi Infrastruktury, który otrzymał kompetencje likwidowanego ministerstwa. Minister infrastruktury będzie odpowiadał za działy: łączność, transport, żegluga śródlądowa, gospodarka morska oraz rybołówstwo. Powstający Główny Urząd Morski będzie mieć siedzibę w Warszawie.

Megainwestycje w Polsce

Megainwestycje drogowe, kolejowe, portowo-morskie, gazowe czy energetyczne - mogą być szansą na wyjście z kryzysu gospodarczego.

Raport Spectis wskazuje, że do 2025 roku takich dużych inwestycji w Polsce ma być 25, a ich łączny budżet wyniesie 295 mld zł. To m.in. budowy nowych dróg, tras kolejowych czy wodno-transportowych. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego odpowiada za 12 proc. wartości planowanych megainwestycji (35 mld zł). Wśród nich projekty energetyczno-przemysłowe – ok. 70 mld zł przewidziano na budowę na Pomorzu bloków jądrowych, a na realizację dwóch pierwszych morskich farm wiatrowych na Bałtyku może trafić ok. 50 mld zł.

Jednym z istotniejszych projektów infrastrukturalnych jest Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad do 2025 roku, którego realizacja ma pomóc domknąć istotne szlaki transportowe, w tym połączenia liniowe łączące polskie porty morskie - autostradę A1 (Gdańsk i Gdynia) oraz drogę ekspresową S3 (Szczecin/Świnoujście).

CIEKAWOSTKI, NOWINKI TECHNOLOGICZNE, DOKONANIA I OSIĄGNIĘCIA PODMIOTÓW Z OBSZARÓW ISP1

POLSKA

Polsko – bałtycki projekt energetyczny

Prawie 720 mln euro unijnego dofinansowania dostaną projekty, niezbędne do synchronizacji sieci energetycznych państw bałtyckich z systemem Europy kontynentalnej. Najwięcej - prawie 500 mln euro trafi na budowę Harmony Link - podmorskiego kabla elektroenergetycznego Polska-Litwa. W sumie unijne dofinansowanie dla projektu synchronizacji przekroczy 1 mld euro. Synchronizacja systemów państw bałtyckich z systemem CEN ma nastąpić poprzez Polskę z końcem 2025 r. Harmony Link będzie drugim po naziemnym LitPol Link połączeniem systemów polskiego i bałtyckich.

Fakt, że nie tylko pierwsza, ale i druga faza projektu synchronizacji dostała maksymalne, 75 proc. dofinansowanie, świadczy o wadze projektu nie tylko dla regionu Bałtyku, ale i dla całej Europy. To też dowód na kolejną udaną współpracę trzech państw bałtyckich i Polski. Synchronizacja zmniejszy nadmierną zależność regionu państw bałtyckich od jednego źródła importu energii, i w pełnej harmonii połączy go z resztą Unii Europejskiej. Włączą się również w działania Europejskiego Zielonego Ładu.

W przyszłości nowe podmorskie połączenia energetyczne będą dostarczać energię elektryczną ze źródeł odnawialnych do wszystkich krajów nadbałtyckich. Mówi też o tym podpisana pod koniec września w Szczecinie przez osiem państw i KE „Deklaracja Bałtycka na rzecz Morskiej Energetyki Wiatrowej”. Podpisanie umowy pomaga przezwyciężyć dekady izolacji energetycznej państw bałtyckich.

Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku

25 września 2020 roku uroczyście podpisano deklarację Porozumienia na rzecz stworzenia Pomorskiej Platformy Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej, wydarzenie odbyło się w Sali Niebo Polskie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. Jest to odpowiedź na nadchodzące wyzwania związane ze zmianami energetycznymi w Europie narzuconymi przez Europejski Zielony Ład, który zakłada min. rezygnację z węgla w perspektywie najbliższych 30 lat. Rozwój morskich farm wiatrowych to strategiczny kierunek rozwoju polskiej energetyki, której punkt ciężkości ze śląska może zostać przeniesiony właśnie na pomorze. Dzięki współpracy Samorządu Województwa Pomorskiego, pracodawców i przedsiębiorców oraz sektora naukowego nasz region może stać się polskim liderem w tej dziedzinie. Platformę zainicjowała spółka Invest Park w Rumii i właśnie tam powstanie Centrum Kompetencji MEW.

W deklaracji zaakcentowano również aspekt społeczny. Chodzi o edukowanie społeczności lokalnych w zakresie transformacji energetycznej oraz gospodarki zeroemisyjnej.

Obecnie wśród sygnatariuszy znajdują się m.in. samorząd województwa pomorskiego, Gdynia i Rumia oraz gmina Kosakowo. Stronę naukową reprezentują m.in. Politechnika Gdańska i Uniwersytet Morski w Gdyni oraz Instytut Energetyki Instytut Badawczy. Partnerami będą także Euroregion Bałtyk i Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny. Wśród sygnatariuszy są także Pomorski Fundusz Rozwoju, Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza i Pracodawcy Pomorza.

Gdańsk – budowa Portu Zewnętrznego



Port w Gdańsku przygotowuje tereny pod budowę portu zewnętrznego. W ramach kolejnego etapu planowane są wydzierżawienia terenów. Przedmiotem dzierżawy będą kilkuhektarowe nieruchomości gruntowe, które powstaną przez załadowanie przez dzierżawcę lub dzierżawców obszaru morskiego stanowiącego morskie wody wewnętrzne leżące w granicach Portu zarządzanego przez wydzierżawiającego. Podmiotem zapraszającym jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Termin składania ofert trwa do 18 grudnia 2020 r.

Gdynia – budowa zewnętrznego terminala kontenerowego

17 września 2020 roku Sejm zdecydował o dokapitalizowaniu portów morskich kwotą obligacji w wysokości 1 mld zł, w celu zwiększenia kapitału zakładowego portów oraz budowę strategicznych elementów infrastruktury zapewniającej (m.in. falochronów zewnętrznych).

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. ma otrzymać papiery wartościowe w wysokości 150 mln euro. Środki przeznaczone zostaną na budowę falochronu zewnętrznego, który jest elementem niezbędnym dla poprawy warunków nawigacyjnych w Porcie Gdynia. Budowa nowego falochronu daje perspektywę na dalszy, dynamiczny rozwój portu, gdyż jedną ze strategicznych inwestycji Portu Gdynia jest Port Zewnętrzny.

Port Zewnętrzny to dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. priorytet i konsekwentnie realizowane są kolejne kamienie milowe tego projektu. Dzięki tej ogromnej inwestycji

powstanie ponad 700 nowych miejsc pracy na samym terminalu oraz ponad 4200 w otoczeniu branżowym, a szacowane wpływy do budżetu państwa będą każdego roku wynosić od 3 do 4 mld zł, nie licząc tego, co już dziś generuje działalność wszystkich terminali w Porcie Gdynia.

Elbląg – port w Elblągu dla towarów

Zdaniem Marka Gróbarczyka, byłego już ministra gospodarki morskiej Elbląg stanie się portem, przez który przepływać będą towary, dla których duże porty były za drogie. Kanał żeglugowy przez Mierzęję Wiślaną ma mieć około 1 km długości i 5 metrów głębokości. Umożliwi wpływanie do portu w Elblągu jednostek o zanurzeniu do 4 m, długości do 100 m i szerokości do 20 m. Budowa kanału ma potrwać do 2022 roku.

Regulacje branży wiatrowej

Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej (PSEW) współpracuje z Ministerstwem Rozwoju nad zmianami w tzw. ustawie odległościowej, które docelowo mają dać Polsce więcej energii z OZE, i to jeszcze przed uruchomieniem morskich farm wiatrowych.

Zdaniem PSEW od wejścia w życie tych regulacji potrzeba jeszcze minimum 2-3 lat na ukończenie projektów, które są już na pewnych etapach zaawansowania. Wydaje się jednak, że mimo to trudny do osiągnięcia będzie cel na 2020 r., czyli 15 proc. udziału OZE w finalnym zużyciu energii. Polska osiągnie prawdopodobnie na koniec roku ok. 13 proc. Nieosiągnięcie celu grozi karami lub koniecznością dokonania tzw. transferu statystycznego, czyli zakupu zielonej energii z państw, które mają jej nadmiar.

Kolejny etap rozwoju inwestycji w morskie farmy wiatrowe

PGE Baltica podpisała umowy z wiodącymi na światowym rynku offshore DHI i DNV GL w ramach projektu budowy morskich farm wiatrowych na Bałtyku. DHI będzie wykonawcą studium dla dwóch z trzech planowanych morskich farm wiatrowych, a zadaniem DNV GL będzie m.in. weryfikacja wybranych założeń projektowych. PGE Baltica jest spółką odpowiedzialną za wdrożenie Programu Offshore Grupy Kapitałowej PGE, który m.in. zakłada budowę trzech morskich farm wiatrowych: Baltica-1, Baltica-2 i Baltica-3.

PGE poinformowała, że po zakończeniu dwuletniej kampanii badania wiatru, kolejnym etapem wymaganych analiz będzie wykonanie studium meteorologiczno-oceanograficznego (tzw. met-ocean), czyli zbudowanie kompleksowego modelu m.in. warunków zafalowania, prądów, prędkości wiatru, temperatury czy zasolenia wody w Bałtyku.

Technologia w rozwiązaniach logistycznych

Platforma Clicktrans do wysyłki rzeczy o większych gabarytach zgromadziła już ponad 500 tys. użytkowników, którzy wysłali ponad 1 mln przesyłek. Co trzecia paczka wysyłana jest już za pośrednictwem zagranicznych platform należących do tego polskiego scaleup-u Clicktrans z Gdańska, który właśnie obchodzi 10-lecie działalności.

Clicktrans to serwis, który łączy osoby indywidualne i firmy poszukujące transportu większych rzeczy – których nie zabierze kurier - z przewoźnikami. Użytkownicy Clicktrans zlecają przede wszystkim transport samochodów, motocykli, mebli, palet a także przeprowadzki. Transport możliwy jest zarówno na terenie Polski, jak i całej Europy. Osoba potrzebująca transportu publikuje bezpłatne ogłoszenie w serwisie, a zweryfikowani przewoźnicy w bazie Clicktrans proponują wyceny. Następnie osoba zlecająca transport wybiera najlepszą dla siebie opcję.

Krajowa branża transportowa odpowiada za ok. 7% polskiego PKB i jest polskim towarem eksportowym. Polscy przewoźnicy są jednymi z głównych wykonujących pracę transportową w Unii Europejskiej.

Platforma online dla rynku kolejowego

Kolejowy biznes cargo łączy unikatowa i bezpieczna platforma RAILVIS.com, która skupia w jednym miejscu oferty wolnych zasobów wagonowych i lokomotyw w całej Europie. RAILVIS.com, innowacyjna platforma online dla sektora kolejowych transportów towarowych, która skutecznie łączy wszystkich europejskich uczestników rynku, właśnie rozpoczęła swoją działalność. Ta niezależna platforma oferuje swoim użytkownikom możliwość łatwego i szybkiego znalezienia wolnych mocy przewozowych lokomotyw lub wagonów, a dzięki kompletnej cyfryzacji przynosi znaczącą, nawet trzydziestokrotną oszczędność czasu w porównaniu do tradycyjnych procesów zamawiania.

Podmioty, które korzystają z transportu kolejowego, musiały dotychczas w bardzo skomplikowany sposób szukać dostawcy, jego ceny i możliwości oraz wszystko to porównywać manualnie. Następnie konieczne było komunikowanie się z każdym dostawcą za pośrednictwem poczty elektronicznej, telefonu lub spotkań osobistych, tak więc proces zamawiania był bardzo czasochłonny, skomplikowany i nieefektywny.

Użytkownicy mogą lepiej zorientować się w ofercie i popycie wolnych zasobów oraz wybrać te, które są najkorzystniejsze pod względem ceny i czasu. Użytkownicy platformy RAILVIS.com mogą zatem w razie oferowania lub wyszukiwania wagonów, lokomotyw i usług w transporcie kolejowym optymalizować koszty, zwiększyć wydajność i rentowność. Oprócz wyszukiwania wolnych zasobów w ramach transportu kolejowego, firmy mogą też oferować wynajęcie własnych wagonów kolejowych, których aktualnie nie używają.

Współpraca międzynarodowa na rzecz kreowania nowoczesnych rozwiązań dla portów morskich

Porty morskie to gałąź gospodarki, w której technologia optymalizuje i rozwija działalność nad Bałtykiem. Śmiałe decyzje i konsekwencja w innowacyjnym działaniu zmieniają rzeczywistość. Gdański Inkubator Przedsiębiorczości STARTER oraz Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot we współpracy z Portem Morskim w Kłajpedzie przygotowali innowacyjne technologiczne wyzwanie – Port Hackathon Baltic 2020, który odbył się w dniach 25-27 września. Podczas wydarzenia młodzi inżynierowie, pasjonaci nowych technologii i ochrony środowiska mogli pracować nad rozwiązaniami dla nadbałtyckich portów morskich.

Uczestnicy wydarzenia skupili się na pięciu wyzwaniach tematycznych wyznaczonych przez nadbałtyckie porty morskie:

- Cyfryzacja w logistyce,
- Zautomatyzowany sprzęt portowy,
- Cyfrowe terminale portowe,
- Inteligentny transport,
- Cyberbezpieczeństwo morskie.

Do dyspozycji uczestników pozostawali eksperci i mentorzy, którzy przeprowadzali młodych uczestników przez proces tworzenia i wdrożenia pomysłu. Wydarzenie to po raz drugi zgromadziło zespoły z różnych firm, innowatorów i start-upów z Polski, Litwy i zagranicy.

Prace nad FSRU na Zatoce Gdańskiej – pływająca baza paliw LNG

Przedstawiciele GAZ-SYSTEM, Zarządu Morskiego Portu Gdańsk i Urzędu Morskiego w Gdyni podpisali list intencyjny dotyczący współpracy przy postawieniu terminalu regazyfikacyjnego FSRU w Porcie Gdańsk. Dokument określa rolę każdej ze stron przy realizacji programu budowy pływającego terminalu ciekłego gazu ziemnego LNG typu FSRU (Floating Storage Regasification Unit). List intencyjny stanowi podstawę do zawarcia odrębnego porozumienia, które określi zasady współpracy pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi podmiotami.

Jednostka FSRU to pływający tankowiec, wyposażony w urządzenia do regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego w postaci LNG (Liquid Natural Gas). Statek będzie umiejscowiony w Zatoce Gdańskiej. Aktualnie trwa proces badania rynku i analizy parametrów biznesowych dla funkcjonowania planowanej inwestycji. Na obecnym etapie GAZ-SYSTEM założył postawienie w porcie jednostki o przepustowości 4,5 mld m³ rocznie.

Umiejscowienie jednostki FSRU w Zatoce Gdańskiej zwiększy znaczenie tej części wybrzeża na gospodarczej mapie Bałtyku m.in. poprzez możliwość bezpośredniego bunkrowania czyli tankowania statków LNG.

EUROPA I ŚWIAT

Sytuacja na rynku światowym po wybuchu pandemii

Porty i linie żeglugowe mocno odczuły atak koronawirusa początkowo na chińską a później też na całą globalną gospodarkę. Wstrzymanie produkcji spowodowało zmniejszoną podaż towarów w portach. Światowej gospodarce groziło też zerwanie globalnych łańcuchów logistycznych.

Firmy spedycyjne, które organizują przewóz towarów z Chin na rynki europejskie i amerykańskie twierdzą, że zmniejszają liczbę połączeń morskich o 5 do 10%, ponieważ środki mające na celu wstrzymanie rozprzestrzeniania się pandemii – jak lockdowny – grożą zakłóceniem globalnych łańcuchów dostaw.

Według United Nations Conference on Trade and Development ok. 80% światowego handlu towarami odbywa się drogą morską, a w Chinach działa 7 z 10 największych portów kontenerowych na świecie, w tym numer 1 - Szanghaj. Do nich dołączyć należy Singapur i zespół portów Pusan z Korei Południowej. Na miejscu 10 znajduje się Dubaj a na pozycji 11 Rotterdam, główny port kontenerowy w Europie. Terminale kontenerowe odczuły pierwsze globalny atak pandemii. Człowoci armatorzy liniowi, jak Maersk, MSC Mediterranean Shipping, Hapag-Lloyd oraz CMA-CGM poinformowali, że zmniejszyli liczbę statków na trasach łączących Chiny i Hongkong z Indiami, Kanadą, Stanami Zjednoczonymi i Afryką Zachodnią.

Członkowie BIMCO, do którego należy 1900 armatorów, operatorów, menedżerów, brokerów i agentów, potwierdzają ograniczony popyt lub brak popytu również po stronie chińskich nabywców towarów importowanych drogą morską. Chodziło głównie o zmniejszony popyt na węgiel, ropę naftową i rudę żelaza.

Pandemia „zaatakowała” także transakcje na rynku tankowców - Chiny są największym importerem ropy naftowej na świecie. W 2019 r. gospodarka Państwa Środka potrzebowała 506 mln t ropy naftowej. 70% importu morskiego surowca do Chin jest przewożone na pokładzie VLCC (megazbiornikowców Very Large Crude Carriers).

W związku z obecną sytuacją na rynku logistycznym i spedycyjnym wzrasta zapotrzebowanie na specjalistów od kryzysowego zarządzania łańcuchem dostaw – supply chain crisis managers, profesji wywodzącej się z logistyki wojskowej i katastrof. Rolą takich specjalistów jest szybkie i skuteczne przeciwdziałanie rozerwaniu łańcuchów dostaw oraz uruchamianie nowych kanałów zaopatrzenia innych od wyłączonych czasowo producentów.

Projekty, które otrzymały dofinansowanie w najnowszym konkursie Blueinvest pokazują kierunek wsparcia Unii Europejskiej dla branży

Celem nowych grantów European Maritime and Fisheries Fund (EMFF) – BlueInvest jest wsparcie innowacyjności w niebieskiej gospodarce oraz inwestycje w technologie zrównoważonego rozwoju. W ramach konkursu wsparcie przyznawane jest dla nowatorskich biznesów na wstępnym etapie rozwoju, MŚP oraz scaleupów.

Małe i średnie przedsiębiorstwa odgrywają znaczącą rolę w rozwoju społeczności mieszkających w pasach wybrzeży oraz w postulowanej dekarbonizacji. Pod koniec 2019 roku ogłoszony został konkurs – the Blue Economy Window, którego celem jest przyspieszenie zrównoważonego rozwoju poprzez projekty realizowane przez MŚP. Całkowity budżet programu wynosi 22,5 mln euro. Granty te i projekty wchodzi w skład większego zadania – BlueInvest Platform ogłoszonego przez Komisję Europejską (DG Spraw Morskich i Rybołówstwa) oraz EASME (Agencja Wykonawcza UE ds. MŚP). Wsparcie obejmuje dostęp do finansowania na wczesne etapy działalności w trzech polach:

- Przyspieszenie innowacji w dziedzinie niebieskiej gospodarki;
- Wzmocnienie rozwoju MŚP oraz ich pozycji finansowej;
- Tworzenie i utrzymanie wysokiej jakości zatrudnienia w niebieskiej gospodarce.

9 z 10 wybranych projektów, które oficjalnie rozpoczęły działalność. Te wzorcowe projekty to:

- **ATOMS** (Auxiliary towable operation and maintenance system for offshore wind towers) – dotyczy systemu utrzymania i napraw wież w farmach wiatrowych tzw. Large Corrective Maintenance, który pochłania około połowy kosztów operacyjnych (OPEX).
- **FLEETUSV** (Future of the ocean data collection market) – komercjalizacja dronów morskich nowej generacji o przystępnej cenie tzw. Unmanned Surface Vessels – USV.
- **CLEANERSHIP** (Retrofit fuel and emissions reduction for large ship engines) – zwiększenie wydajności dużych silników okrętowych prowadzące do zmniejszenia zużycia paliwa.
- **POWERFLEX** (Low-cost and flexible power supply for containerships consumers' and onboard batteries charging) – tzw. Onshore power supply (OPS) – instalacje na lądzie do zaopatrzenia w energię kontenerowców.
- **SEASAM AI** (Autonomous inspection of ship hulls, aquaculture nets and offshore wind farms) – użycie sztucznej inteligencji w podwodnym środowisku morskim i analiza pozyskanych danych przy pomocy Autonomous Underwater Vehicle (AUV).
- **AREONES** (Offshore Robotic Wind Turbine Blade Care System) – rozwój koncepcji automatycznego systemu utrzymania turbin wiatrowych.
- **INNOVAFEED** (Support InnovaFeed in its next level innovation and industrial deployment across Europe) – proteiny wytwarzane przez owady i insekty w środowisku morskim i ich zastosowanie przemysłowe.

- **ZBOXBluelogistics** (Foldable shipping containers for sustainable blue growth) – wypracowanie nowego modelu użytkowania składanych kontenerów i zmniejszenie nierównowagi w ich geograficznym rozmieszczeniu.
- **WaveFarm** (WaveRoller Wave Farm Scale-Up) – przygotowanie do umieszczenia komercyjnego na wybrzeżu holenderskim pierwszej na świecie nisko zanurzonej podwodnej farmy wytwarzającej energię z ruchu fal morskich. W szerszym ujęciu projekt ma wskazać, że do roku 2050 do 10% energii elektrycznej w UE może być pozyskiwane z wykorzystania ruchu fal morskich.

[Największe projekty w Europie, wychwytywanie CO2](#)

Konsorcjum Antwerp@C otrzymało środki unijne na studia nad rozwojem infrastruktury oddzielającej dwutlenek węgla z atmosfery i jego magazynowanie na krótki okres i przy relatywnie niskim koszcie tego procesu. W końcu 2019, Port w Antwerpii stworzył konsorcjum 7 firm chemicznych i energetycznych do stworzenia instalacji redukującej CO2 na terenach portowych. W skład konsorcjum weszły Air Liquide, BASF, Borealis, ExxonMobil, INEOS, Fluxys, Port of Antwerp oraz Total. Celem partnerów jest wsparcie dla rozwiązań polityki klimatycznej poprzez możliwe jak największe oczyszczenie atmosfery z CO2 poprzez wyłapywanie tego gazu, jego ekologicznie zużytkowanie oraz magazynowanie. Rozwiązanie ma do 2030 roku zmniejszyć emisję o około połowę. Budżet projektu to 9 mln euro.

[Magazynowanie CO2 w Porcie Rotterdam](#)

Komisja Europejska przyznała 102 mln euro na sfinansowanie projektu Porthos, którego celem jest wyłapywanie i przechowywanie dwutlenku węgla z powierzchni Morza Północnego w okolicach Rotterdamu. Całkowity koszt tego innowacyjnego projektu to ok. 450 mln euro. Rocznie w ramach projektu Porthos będzie mogło być zmagazynowane pod ciśnieniem około 2,5 mln ton CO₂. Gaz ten będzie przekazywany przez zlokalizowane w Rotterdamie instalacje Air Liquide, Air Products, ExxonMobil oraz Shell. Ta wielkość to odpowiednik 10% całkowitej emisji tego gazu wytwarzanej przez sektor przemysłowy Rotterdamu. Tym samym project Porthos przyczyniać się też będzie do osiągnięcia niderlandzkich celów klimatycznych.

Po uruchomieniu Porthos będzie największym tego typu projektem na terenie Unii Europejskiej. W związku z tym, że partnerami w projekcie będą także inne miasta i porty w Holandii i Belgii (Antwerpia, Vlissingen, Terneuzen i Ghent) projekt będzie współfinansowany przez Instrument Łącząc Europę (CEF). Projekt ma być w pełni operacyjny w 2024 roku.

Stocznie w Europie

Stocznie w graniczącym z Polską landzie Meklemburgi – Pomorzu Przednim otrzymują od rządu federalnego zaliczkę wsparcia w wysokości 193 mln euro. Udzielone przez rząd wsparcie pozwoli trzem stoczniom - w Wismarze, Rostocku i Stralsundzie pokryć koszty funkcjonowania do marca przyszłego roku. Środki finansowe są pilnie potrzebne z jednej strony na koszty operacyjne i wynagrodzenia, z drugiej strony na dalszą budowę statku wycieczkowego Endeavour w Stralsundzie.

Firma i wspierający ją land dążą do uzyskania docelowo pomocy państwa w wysokości 570 mln euro. Nadal nie ma jednak opinii ekspertów na temat przyszłych perspektyw funkcjonowania konsorcjum Genting z siedzibą w Hongkongu będącej właścicielem tych stocznii. W 2016 roku przejęła ona stocznie w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, aby budować statki wycieczkowe dla własnych firm żeglugowych. Po nadejściu pandemii Covid-19, Genting zamierzał utrzymać swoje projekty w zakresie przemysłu stoczniowego.

Kryzys powoduje demontaż wycieczkowców

Mimo a także dzięki pandemii rozwija się biznes recyklingu i logistyki odwróconej w morskich dokach w mieście Aliaga 45 km od Izmiru w zachodniej Turcji. Jest tam demontowanych pięć potężnych statków wycieczkowych w celu sprzedaży na złom. Jest to skutek pandemii COVID-19, która prawie całkowicie zniszczyła tę branżę. Statki wycieczkowe były miejscem jednych z pierwszych ognisk infekcji COVID-19. W marcu władze USA wydały zakaz żeglowania dla wszystkich statków wycieczkowych, które pozostawały na wodach terytorialnych tego kraju.

Przed pandemią tureckie stocznie złomujące statki zazwyczaj obsługiwały jednostki towarowe i kontenerowce. Obecnie przechodzą na bardziej skomplikowany recykling ze względu na większą ilość materiałów i surowców wtórnych po demontażu ścian, okien, podłóg, balustrad i mebli stanowiących wyposażenie wycieczkowców w większości przeznaczone do odzysku. Około 2500 fachowców pracuje nad demontażem pojedynczego dużego statku pasażerskiego. Dzięki wdrożeniu procesów rozbiórkowych tych statków tureckie stocznie starają się przekuć kryzys w szansę.

Cyfryzacja w branży morskiej

Ostatnie miesiące pokazały jak dużym wyzwaniem dla przemysłu morskiego jest wprowadzenie narzędzi oraz rozwiązań cyfrowych, co zostało wymuszone pandemią Covid-19. Cyfryzacja obejmuje wszystkie nowe technologie, które mają na celu zwiększenie wydajności oraz bezpieczeństwa procesów transportowych, w tym blockchain.

Mówiąc o branżowych rozwiązaniach cyfrowych mamy na myśli różnego rodzaju czujniki,

sterowniki czy technologie komputerową i sztuczną inteligencję. Część z nich jest powszechna w wielu terminalach pasażerskich i kontenerowych, poprzez stosowanie systemów operacyjnych terminali (TOS) i powiązane systemy, które zwiększają wydajność i niezawodność obsługi. Wykorzystanie technologii pomagającej w ograniczaniu błędów ludzkich i usprawnianiu kontroli w całym łańcuchu dostaw, zdecydowanie wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa – w obu znaczeniach – safety i security.

W branży morskiej stosuje się również różnego rodzaju oprogramowania zdolne do wykrywania niezadeklarowanych lub niebezpiecznych towarów (Dangerous goods - DGR). Stanowi to sztandarowy przykład wykorzystania sztucznej inteligencji do wykrywania oszustw i nieprawidłowo zadeklarowanych ładunków. Nowe możliwości techniczne wynikające z cyfryzacji, umożliwiają znacznie łatwiejsze i szybsze gromadzenie danych, w tym big data. Pozwala to zmniejszyć obciążenie członków załogi, a także stosunkowo wcześniej odkryć krytyczne warunki i reagować na nie, jednocześnie zwiększając bezpieczeństwo statku i pracy.

Liderzy przemysłu morskiego wskazują na jedną z możliwych poprawek technicznych, która nie została jeszcze opracowana i wdrożona do poziomu standardu branżowego, jaką jest technologia blockchain. Technologia ta może znacznie ulepszyć systemy monitorowania w portach i terminalach oraz zwiększyć wydajność procesów wykrywania. Połączenie danych z wielu źródeł stanowić będzie wsparcie przemysłu morskiego, m.in. w szybszym podejmowaniu prawidłowych decyzji. Nowe technologie oparte na chmurze, takie jak platformy big data i cyfrowe technologie, zaczynają wywierać ogromny wpływ na sposób, w jaki branża zarządza informacjami oraz jak statki i ich komponenty są projektowane, budowane i testowane.

Blockchain umożliwia wspólne i niezmiennie przechowywanie danych oraz umożliwia budowanie zaufania między stronami bez pośrednictwa strony trzeciej. Ma również zastosowanie w różnych przypadkach użycia w branży żeglugi kontenerowej, takich jak dokumentacja załogi, zarządzanie łańcuchem dostaw paliw żeglugowych, oraz deklarację towarów niebezpiecznych. Użycie blockchain mogłoby umożliwić natychmiastowe fizyczne inspekcje i poprawić wyniki w terenie, rejestrowanie transakcji i dostarczanie cyfrowych i fizycznych dowodów zgodności. Według systemu powiadamiania o zdarzeniach ładunków (CINS), prawie 25% wszystkich poważnych incydentów na pokładzie kontenerowców było spowodowanych błędnie zadeklarowanym ładunkiem, z których większość to pożary.

Kryzys związany z pandemią Covid-19 dobitnie pokazał, jak ważne jest, aby firmy były obeznane z technologią i posiadały umiejętność korzystania z narzędzi cyfrowych, aby stawić czoła nieoczekiwanym i bezprecedensowym sytuacjom. Firmy, które dostosowały się do wymagań już uzyskały istotną przewagę nad swoimi konkurentami. Chociaż kilka elementów branży opiera się tej fazie transformacji, wydaje się, że rewolucja technologiczna nieuchronnie doprowadzi do radykalnej zmiany w całym sektorze morskim.

Nowe konsorcjum do redukcji emisji gazów cieplarnianych w żegludze

Rozpoczyna prace nowe partnerstwo strategiczne powołane w celu zacieśnienia współpracy między statkami i portami w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. International Association of Ports and Harbors (IAPH), globalny sojusz 170 portów i 140 organizacji związanych z portami w 90 krajach, został partnerem strategicznym GreenVoyage2050, projektu partnerskiego między rządem Norwegii a Międzynarodową Organizacją Morską dla transformacji przemysłu żeglugowego w kierunku niższej emisji dwutlenku węgla.

Projekt GreenVoyage2050 ma na celu wspieranie krajów rozwijających się w realizacji ich zobowiązań w zakresie zmian klimatycznych i efektywności energetycznej, określonych w strategii IMO na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych (GHG) ze statków. Partnerstwo będzie realizować współpracę techniczną i działania w zakresie budowania potencjału, by wspierać wdrażanie rezolucji IMO, która zachęca do dobrowolnej współpracy między statkami i portami w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. IAPH i GreenVoyage2050 wspólnie opracują pakiety warsztatów dotyczących zrównoważonych portów, badając potencjalne środki i sposoby zachęty portów do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Warsztaty te zostaną następnie przeprowadzone w wybranych portach z 12 krajów z Azji, Afryki, Morza Czarnego/Morza Kaspijskiego, Karaibów, Ameryki Łacińskiej i Pacyfiku w ramach planu GreenVoyage2050, mającego na celu zwiększenie zdolności zarządzania portami w tych sześciu priorytetowych regionach.

Raport Globalne badanie liderów technologicznych 2020

W obliczu niespotykanego dotąd poczucia niepewności, firmy, w większym stopniu niż kiedykolwiek wcześniej, od swoich liderów odpowiedzialnych za technologie oczekują odporności, zwinności i perspektywicznego myślenia. Jednocześnie, dzisiejsza sytuacja rynkowa, gospodarcza i społeczna wskazuje, że czas odejść od stopniowego wprowadzania zmian na rzecz zmiany transformacyjnej a najlepiej mogą wesprzeć proces jej wprowadzania osoby odpowiedzialne za obszar technologii.

Globalne badanie liderów technologicznych 2020, znane wcześniej pod nazwą Global CIO Survey, to kompleksowy projekt badawczy Deloitte, który od 5 lat przygląda się ewolucji organizacji, ich działom technologicznym oraz stanowiskom o krytycznym znaczeniu, piastowanym przez liderów odpowiedzialnych za technologie.

W tegorocznym Globalnym badaniu liderów technologicznych 2020 wzięło udział 1 300 osób z 69 krajów, reprezentujących 22 branże, w tym 78 z Polski. Zmiana nazwy badania z Badania CIO na Globalne badanie liderów technologicznych 2020 była podyktowana zwiększeniem zakresu działań na stanowiskach technologicznych, ale też uwzględnia większe zaangażowanie technologiczne ze strony prezesów, dyrektorów finansowych, dyrektorów operacyjnych oraz

liderów odpowiedzialnych za obszar strategii, innowacji oraz badań i rozwoju. Wzrost liczby respondentów niepełniących ról technologicznych - z 22% w 2018 roku do 40% w 2020 roku, jest bezpośrednio związany ze wzrostem znaczenia technologii w organizacjach.

PODSUMOWANIE

Najbliższy czas będzie niezwykle wymagający z perspektywy gospodarki, w tym również światowej gospodarki morskiej. Poważne skutki kryzysu będą dopiero się ujawniać i wpływać, czasami nieodwracalnie, na konkretne branże i podmioty gospodarcze. Dla Pomorza jest to spore zagrożenie jak również szansa, aby przy obecnym przetasowaniu społeczno-gospodarczym wywołanym pandemią realnie zwiększyć swoją produktywność i zwiększyć potencjał gospodarki morskiej w regionie jak i w całej Europie. Światowe trendy technologiczne oraz zmiany w skali makroekonomicznej będą znacznie wpływały na podmioty działające na terenie województwa pomorskiego. Musimy stale monitorować sytuację oraz wspierać rozwój sektora na rzecz lepszej przyszłości.

Niniejsze opracowanie powstało w ramach świadczenia usługi wsparcia organizacyjnego i merytorycznego 1. Inteligentnej Specjalizacji Pomorza w obszarze technologii offshore i portowo – logistycznych. Usługa ta jest świadczona w ramach realizacji projektu „Smart Progress – Animacja rozwoju obszarów Inteligentnych Specjalizacji Pomorza jako element Procesu Przedsiębiorczego Odkrywania”, finansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Barometr dynamiki rozwoju ISP1 jest podsumowaniem 1. etapu koordynacji ISP1 trwającego od 1 maja 2020 roku do 31 października 2020 roku.

Autorem publikacji jest Gdańska Fundacja Przedsiębiorczości, Lider Porozumienia ISP1 wraz ze wsparciem merytorycznym GoodJob Sp. z o.o.