

# Raport

## Wpływ sytuacji geopolitycznej na największe bałtyckie porty w 2022 roku

Luty 2023

**port**   
monitor

## Łączne przeładunki w 10 największych portach bałtyckich

Rok 2022 przebiegał pod znakiem wojny. Po inwazji Federacji Rosyjskiej na niepodległą Ukrainę w lutym 2022 roku, sytuacja geopolityczna diametralnie się zmieniła. Surowce energetyczne, dotychczas importowane głównie z Rosji zostały zastąpione surowcami z innych, zamorskich kierunków. Kraje europejskie, z uwagi na wprowadzone embargo oraz sankcje zaprzestały sprowadzania ropy naftowej oraz węgla z Rosji, natomiast embargo na produkty ropopochodne wchodzi w życie w lutym 2023 roku. Z kolei import rosyjskich produktów energetycznych zwiększył się do takich krajów jak Turcja, Chiny oraz Indie.

W 2022 roku przeładunki dziesięciu największych portów bałtyckich zwiększyły się o **1,1%** (+5,4 mln ton) w porównaniu z 2021 rokiem i osiągnęły poziom **476,5 mln ton** – Tabela 1. Największym portem bałtyckim pozostaje rosyjska **Ust-Ługa**, która pomimo nałożonych na Rosję sankcji zwiększyła obroty ropą i produktami ropopochodnymi, które trafiały na rynek azjatycki. Produkty energetyczne były obsługiwane również w **Porcie Primorsk**, który zwiększył przeładunki o 7,7% w porównaniu z 2021 rokiem. Pośród największych bałtyckich portów znalazł się również **Port St. Petersburg**. Jest to jedyny analizowany rosyjski port, który odnotował zmniejszenie przeładunków, za sprawą ograniczonych obrotów drobnicy skonteneryzowanej. Na spadek przeładunków wpłynęło zawieszenie możliwości bookowania u największych armatorów kontenerowych (m.in. MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd) połączeń do/z rosyjskich portów. W efekcie, Port w St. Petersburgu odnotował bardzo niewielką liczbę zawinięć kontenerowców w 2022 roku. Pomimo wprowadzonego embargo oraz sankcjonowania przewozów, w 2022 roku udział rosyjskich portów<sup>1</sup> w przeładunkach dziesięciu największych portów na Bałtyku wyniósł 46%, co stanowi zmniejszenie udziału wyłącznie o 1 punkt procentowy w porównaniu z 2021 rokiem.

Drugim największym portem na Bałtyku jest **Port Gdańsk** (+28,2%, +15 mln ton). Na imponujący wynik portu miał wpływ import surowców energetycznych z zamorskich kierunków, co wpłynęło na zwiększenie przeładunków portowych. Od maja 2022 roku polskie porty nie importowały już rosyjskiego węgla. Wzmożone przeładunki węgla nastąpiły z takich krajów jak Kolumbia, RPA oraz Mozambik. W efekcie, w Porcie Gdańsk przeładowano ponad 13 mln ton węgla i koksu (+176% w porównaniu z 2021 rokiem). Rekordowy wynik - 25,5 mln ton - port uzyskał w przeładunkach paliw (+35,1%). Spadek odnotowano w przeładunkach drobnicy, z uwagi na ograniczenie wielkości transshipmentów do/z rynku rosyjskiego.

Pośród największych portów na Bałtyku znajduje się także **Port Szczecin-Świnoujście** oraz **Port Gdynia**. W obu portach odnotowano zwiększenie przeładunków odpowiednio o 10,8% oraz 5,6% w porównaniu z danymi z 2021 roku. We wszystkich analizowanych polskich portach na obraz przeładunków miała wpływ obsługa ukraińskiego eksportu – zarówno w Porcie Gdańsk, jak również w Gdyni oraz Szczecinie-Świnoujściu przeładowywane były rudy oraz zboża z Ukrainy.

Na wzrost w **Porcie Szczecin-Świnoujście** miał wpływ wzmożony przeładunek węgla (4,3 mln ton, +50,8% r/r), a także paliw (7,5 mln ton, +42,5% r/r), w szczególności wzrost importu LNG, który

<sup>1</sup> Wśród portów rosyjskich w topowej 10-tce znajdują się Ust-Ługa, St. Petersburg i Primorsk

odpowiada za ponad 60% przeładunków paliw w Porcie Szczecin-Świnoujście. W 2022 roku odebrano 58 statków z LNG. To o 23 więcej niż w 2021 roku.

Zwiększenie przeładunków odnotował także **Port Gdynia**, w którym największy wzrost nastąpił w obsłudze węgla i koksu – przeładunki wyniosły 3,4 mln ton (+174% r/r). Z kolei zmniejszenie przeładunków nastąpiło w obsłudze drobnicy skonteneryzowanej oraz promowej.

Panująca sytuacja geopolityczna wpłynęła na duże przetasowania w rynku bałtyckim. Czwartym największym portem na Bałtyku jest obecnie **Port Göteborg**, który charakteryzował się wzrostem przeładunków o 3,6 mln ton (+9,7% r/r). Największy wpływ na wynik obrotów portowych miały produkty energetyczne. Przeładunki w grupie masowe ciekłe zwiększyły się o 16% r/r, do poziomu 22,2 mln ton. Wzrosty odnotowano także w obsłudze kontenerów oraz samochodów.

W **Porcie Rostock** pokonany został dotychczasowy, rekordowy wynik z 2021 roku. Przeładunki w minionym roku wyniosły 28,9 mln ton (+1% r/r). Na wyniki portu wpłynęły przeładunki ropy oraz produktów ropopochodnych (+10% r/r), szczególnie z uwagi na wzmożony import ropy naftowej. Spadek odnotowano w przeładunkach ro-ro oraz drobnicy promowej – przeładunki osiągnęły wynik 17,7 mln ton (-2% r/r). Zmniejszenie obrotów w tej grupie ładunkowej to wynik strajków w przemyśle papierniczym w Finlandii na początku 2022 roku.

Wśród największych portów na Bałtyku znalazły się dwa porty, które odnotowały zmniejszenie przeładunków – Port Kłajpeda oraz Port Tallinn. W przypadku **Portu Kłajpeda** przeładunki osiągnęły poziom 36,1 mln ton (-20,9% r/r). Spadek jest wynikiem sytuacji geopolitycznej – w 2022 r. port w Kłajpedzie stracił dostawy białoruskich produktów naftowych i nawozów, a także zaprzestano tranzytu ładunków z terytorium Rosji oraz Białorusi.

W **Porcie Tallin** największy udział w przeładunkach mają ładunki masowe, które stanowiły około 45% łącznych przeładunków portu. Zarówno w przypadku ładunków masowych ciekłych, jak również suchych nastąpił odpowiednio 42-procentowy oraz 37-procentowy spadek przeładunków.

**Tabela 1. Wielkość przeładunków w 10 największych bałtyckich portach w latach 2020-2022 [tys. ton]**

Lp.		2020	2021	2022	Zmiana 2022/2021
1.	<b>Ust-Ługa</b>	102 602	109 377	124 100	13,5%
2.	<b>Gdańsk</b>	48 038	53 213	68 220	28,2%
3.	<b>Primorsk</b>	49 302	52 998	57 100	7,7%
4.	<b>Göteborg</b>	37 900	36 924	40 492	9,7%
5.	<b>St. Petersburg</b>	59 884	62 031	38 800	-37,5%
6.	<b>Szczecin-Świnoujście</b>	31 178	33 220	36 810	10,8%
7.	<b>Kłajpeda</b>	47 790	45 619	36 100	-20,9%
8.	<b>Rostock</b>	25 100	28 680	28 975	1,0%
9.	<b>Gdynia</b>	24 662	26 693	28 190	5,6%
10.	<b>Tallinn</b>	21 327	22 397	17 761	-20,7%
	<b>łącznie</b>	447 783	471 151	476 548	1,1%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych portów morskich

## Rynek kontenerowy

Łączne wyniki przeładunków kontenerowych w 2022 roku dla 10 największych portów wyniosły **8,4 mln TEU**, co stanowi spadek o 7,2% w stosunku do 2021 roku – Tabela 2. Wynik ten jest jednocześnie niższy niż uzyskany podczas lockdownu wywołanego pandemią Covid-19 w 2020 roku.

Agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w lutym 2022 roku zmieniła rozkład sił na Bałtyku pod względem wielkości obrotów kontenerowych. W pierwszych dniach wojny najwięksi operatorzy kontenerowi, m.in. MSC, Maersk, CMA CGM oraz Hapag-Lloyd podjęli decyzję o wstrzymaniu serwisów kontenerowych do/z rosyjskich portów. Zablokowana została jednocześnie możliwość bookowania kontenerów do czasu zakończenia działań wojennych. W portach rosyjskich pozostawały jednak puste kontenery, które zostały pilnie odebrane żeby nie dopuścić do niedoboru kontenerów eksportowych w pozostałych portach bałtyckich. Jedyną linią kontenerową, która zawijała do **Portu St. Petersburg** bezpośrednio po rozpoczęciu działań wojennych było Fesco. Następnie, do St. Petersburga wróciło połączenie z siatki MSC.

Największym portem na Bałtyku jest **Port Gdańsk**, który przeładował 2 072 122 TEU, o 2,2% mniej niż w 2021 roku. Na wyniki portu wpływ miały zmiany związane z kwestiami obsługi transshipmentów z/do Rosji, które dotychczas stanowiły istotną część przeładunków portu. Negatywne zmiany były szczególnie widoczne w drugim półroczu. W pierwszej połowie 2022 roku Port Gdańsk charakteryzował się wzrostem przeładunków.

Poza portami St. Petersburg oraz Gdańsk, spadek przeładunków został odnotowany także w **Porcie Gdynia**, w którym ubyło 71 502 TEU (-7,3% w porównaniu z wynikiem z 2021 roku). Zarówno w terminalu BCT (Baltic Container Terminal), jak również w GCT (Gdynia Container Terminal) zauważalne było zmniejszenie obrotów kontenerowych.

Imponujący wzrost odnotował **Port Kłajpeda**, w którym przeładunki zwiększyły się o 57% w odniesieniu do wyników z 2021 roku, co sprawiło, że uplasował się na drugiej lokacie, zaraz za Portem Gdańsk. Wysoki wynik w obsłudze kontenerów to zasługa uruchomionych nowych połączeń, między innymi połączenia MSC (ScanBaltic – US East Coast), łączącego Kłajpedę, Gdynię oraz Göteborg z Nowym Jorkiem.

Przeładunki kontenerowe w **Porcie Göteborg** stale rosną. Warto zauważyć, że w czwartym kwartale 2022 roku przeładunki zwiększyły się o 8% w porównaniu z analogicznym okresem 2021 roku, co wskazuje – bazując na danych portu - na wzrost przeładunków dziewiąty kwartał z rzędu. Łączne przeładunki kontenerowe w Porcie Göteborg wyniosły 884 900 TEU, co wpłynęło na zwiększenie udziału Portu Porcie Göteborg w obsłudze ładunków skonteneryzowanych w Szwecji z 50 do 53%.

Dla **Portu Aarhus** to również kolejny rok zwiększonych przeładunków kontenerowych. W 2022 roku port przeładował rekordowy wolumen kontenerów na przestrzeni ostatnich 14 lat (759 000 TEU). Konkurencyjność połączeń kontenerowych z Portu Aarhus, w szczególności w stosunku do transportu drogowego i przewozu ładunków przez Port w Hamburgu, wpłynęły na zwiększenie udziału portu w rynku i zaowocowały wzrostem przeładunków portowych.

Wzrost przeładunków kontenerowych odnotowały także fińskie porty: **HaminaKotka**, **Helsinki** oraz **Rauma**, których przeładunki zwiększyły się odpowiednio o 6%, 5,4% oraz 1% w stosunku do 2021 roku.

Warto zaznaczyć, że obroty kontenerowe analizowanych fińskich portów charakteryzowały się wzrostem także w styczniu 2023 roku, co może wskazywać, że wielkość przeładunków kontenerowych będzie ulegała wzrostowi także w 2023 roku. Co więcej, pomimo strajków w przemyśle papierniczym na początku 2022 roku portom fińskim udało się utrzymać pozytywne wyniki przeładunków.

Również przeładunki w łotewskim **Porcie Ryga** uległy zwiększeniu o 10,8%, uzyskując wynik 460 689 TEU. W największym spośród 3 terminali operujących w porcie, terminalu BCT (Baltic Container Terminal) odnotowano rekordowy wynik, wynoszący 326 000 TEU w 2022 roku.

**Tabela 2. Wielkość przeładunków w 10 największych bałtyckich portach kontenerowych [TEU]**

Lp.		2020	2021	2022	Zmiana 2022/2021
1.	<b>Gdańsk</b>	1 923 785	2 117 829	2 072 122	-2,2%
2.	<b>Kłajpeda</b>	640 148	666 775	1 047 941	57,2%
3.	<b>St. Petersburg</b>	2 099 649	2 042 358	919 061*	-55,0%
4.	<b>Gdynia</b>	905 121	985 950	914 448	-7,3%
5.	<b>Göteborg</b>	776 000	827 991	884 900	6,9%
6.	<b>Aarhus</b>	657 786	718 000	759 000	5,7%
7.	<b>HaminaKotka</b>	621 402	593 550	629 332	6,0%
8.	<b>Helsinki</b>	509 099	466 658	491 793	5,4%
9.	<b>Ryga</b>	453 577	415 644	460 689	10,8%
10.	<b>Rauma</b>	217 932	206 763	208 856	1,0%
	<b>łącznie</b>	8 804 499	9 041 518	8 388 142	-7,2%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych portów morskich

\*dane szacunkowe, brak oficjalnych danych opublikowanych przez zarząd portu

## Rynek promowy i ro-ro

Koniunkturę na rynku promowym/ro-ro na Bałtyku w 2022 można ocenić jako zróżnicowaną. W niektórych portach bałtyckich obsługujących ładunki ro-ro można było zauważyć ożywienie w przeładunkach ładunków tocznych. W szczególności pozytywne zmiany wystąpiły na trasach, które rozpoczęły obsługiwać nowe jednostki ro-ro oraz ro-pax. W innych portach z kolei nastąpił spadek przeładunków w tym segmencie rynku.

Istotne zmiany zauważalne były w **Porcie Gdynia**, który obsługuje połączenie promowe do Karlskrony oraz połączenie ro-ro do Hanko. Całkowity wzrost przeładunków ładunków tocznych w Porcie Gdynia w 2022 był spowodowany zwiększeniem wolumenu przewożonego na tej drugiej trasie. Operator połączenia frachtowego Gdynia-Hanko, którego statki zawijają do terminalu OT Port Gdynia zwiększył częstotliwość zawinięć. Od stycznia 2022 roku Finnlines zawija do Gdyni 6 razy w tygodniu. Na trasie tej zatrudnione są obecnie dwie jednostki: Finnkraft i Finnhawk – każda z nich charakteryzuje się 1 853 m linii ładunkowej. I właśnie za sprawą zwiększonej częstotliwości zawinięć na tej linii Port Gdynia odnotował ponad 7-procentowy wzrost przeładunków jednostek frachtowych.

W przypadku połączenia do Karlskrony należy wskazać, że we wrześniu 2022 roku na tej linii pojawiła się nowa jednostka - Stena Estelle, statek klasy E-Flexer, który charakteryzuje się 3 600 m linii ładunkowej oraz możliwością przewozu 1 200 pasażerów. Prom jest dostosowany do zasilania LNG oraz metanolem, a także jego konstrukcja pozwala na zasilanie z łądu, co znacząco przyczynia się do ograniczania emisji w portach. Siostrzana jednostka, Stena Ebba, jest na linii Gdynia-Karlskrona od stycznia 2023 roku.

W szwedzkich portach odnotowano zmniejszenie przeładunków jednostek tocznych. W największym porcie ro-ro, w **Porcie Trelleborg**, w 2022 roku spadek przeładunków był na poziomie -1,9% (-16 463 sztuk) w porównaniu z 2021 rokiem. Na minusie jest również **Port Göteborg**, gdzie przeładunki ro-ro w 2022 roku spadły o 0,7%. Duży spadek odnotował także **Port Ystad** (-9,2% w porównaniu z 2021 rokiem).

Od kwietnia 2022 roku na trasach z Portu Trelleborg kursuje nowy prom Nils Holgersson, którego linia ładunkowa wynosi 4 600 m, co pozwala na jednoczesne przewiezienie ponad 200 ciągników siodłowych wraz z naczepą. Z kolei w lutym bieżącego roku do floty TT Line dołączył nowy statek Peter Pan, którego długość linii ładunkowej wynosi 4 000 m. Jednostka jest zatrudniona na liniach z Trelleborga. Z kolei na trasach ze Świnoujścia do Trelleborga i Ystad, w przeciągu najbliższych kilku lat mają się pojawić 3 nowe jednostki o długości linii ładunkowej 4 100 m każda. Jednostki powstają na zamówienie spółki Polskie Promy, dwie z nich mają zasilić flotę operatora Unity Line a jedna operatora Polferries. Nowe jednostki na liniach, charakteryzujące się większą zdolnością przewozową, wpłyną w przyszłości na wielkość przeładunków Portu Szczecin-Świnoujście.

Nowe jednostki pojawiły się także na trasach z **Helsinki**, **Tallinna** oraz **Rostocku**. Na linii Rostock-Trelleborg został zatrudniony wspomniany wcześniej Nils Holgersson, natomiast na trasie Helsinki-Tallinn kursuje nowy prom My Star operatora Tallink, który posiada pojemność pasażerską wynoszącą 2 800 podróżnych, a także linie ładunkową o długości 3 190 m. To nie jedyna jednostka, która wpłynęła na wyniki portu Helsinki oraz Tallinn. Na trasach Paldiski-Helsinki, Paldiski-Bilbao, Paldiski-Antwerpia, a także Kotka-Antwerpia i Kotka-Paldiski zatrudnione są 3 jednostki o identycznych parametrach. Jednostki Finneco I, Finneco II, Finneco III zasiliły flotę Finnlines dodatkowymi 17 400 m linii ładunkowej.

Również na liniach z **Portu Hanko**, poza zwiększoną częstotliwością zawinięć armatora Finnlines na trasie Gdynia-Hanko, pojawiły się inne jednostki, dotychczas zatrudnione na innych trasach. Na trasie Rostock-Hanko pływa Finnsea, natomiast Hanko-Nynäshamn dwie jednostki Stena Line: Stena Gothica i Urd.

W minionym roku nowe jednostki pojawiły się również na trasach z **Portu Kłajpeda**. Z Kłajpedy do Karlshamn przeprawy promowe realizowane są z wykorzystaniem dwóch jednostek, wybudowanych w 2022 roku: Luna Seaways oraz Aura Seaways, operatora DFDS. Każdy ze statków może zabrać 600 pasażerów oraz charakteryzuje się linią ładunkową o długości 4 500 m.

W **Porcie Gdańsk** odnotowano drobny spadek przeładunków (-0,53% w porównaniu z 2021 rokiem). Na trasie z Gdańska do Nynäshamn zatrudnione są dwa promy: Wawel oraz Nova Star (od 2018 roku). W styczniu 2023 roku prom Wawel uszkodził kadłub podczas manewrów w Terminalu Westerplatte. Prom został wyłączony z obsługi trasy na tydzień.

**Tabela 3. Wielkość przeładunków w wybranych bałtyckich portach ro-ro w latach 2020-2022 [jednostki frachtowe].**

Lp.		2020	2021	2022	Zmiana 2022/2021
1.	Trelleborg	802 376	872 412	855 949	-1,89%
2.	Helsinki	597 959	664 253	702 228	5,7%
3.	Tallinn*	474 800	553 649	588 039	6,2%
4.	Rostock	493 000	568 000	579 000	1,9%
5.	Göteborg	515 000	565 000	561 000	-0,7%
6.	Szczecin-Świnoujście	486 516	534 251	515 815	-3,45%
7.	Kłajpeda	307 000	343 356	321 189	-6,5%
8.	Gdynia	263 590	297 146	318 050	7,03%
9.	Ystad	226 813	263 918	239 642	-9,2%
10.	Hanko	173 634	180 455	192 535	6,7%
11.	Gdańsk	28 923	33 213	33 036	-0,53%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych portów morskich

\*dane oszacowane na podstawie przeładunków ro-ro w mln ton

łącznie, w 2022 roku na Bałtyku wprowadzono do eksploatacji 12 nowych jednostek, które sumarycznie mają linię ładunkową wynoszącą 54 490 m oraz możliwość zabrania na pokład 10 000 pasażerów. Siedem spośród wymienionych 12 jednostek wyposażonych jest w napęd LNG, natomiast 3 statki Finnlines mają napęd hybrydowy. Do 2026 roku, według aktualnego portfela zamówień, ma pojawić się kolejne pięć promów: jednostki zamówione przez spółkę Polskie Promy (2 jednostki dla Unity Line, 1 statek dla Polferries), a także planowane do dostarczenia w 2023 roku promy Finnsirius oraz Finncanopus, które będą operować między Szwecją i Finlandią, na trasie Naantali – Långnäs – Kapellskär.

**Tabela 4. Liczba nowo dostarczonych jednostek w 2022 roku oraz planowanych na lata 2023-2026.**

	2022	2023	2024-2026	łącznie
Nowe jednostki [łącznie]	12	2	3	17
Łączna długość linii ładunkowej [m]	54 490	10 200	12 300	76 990
Łączna pojemność pasażerska [pasażerowie]	10 000	2 200	1 200	13 400

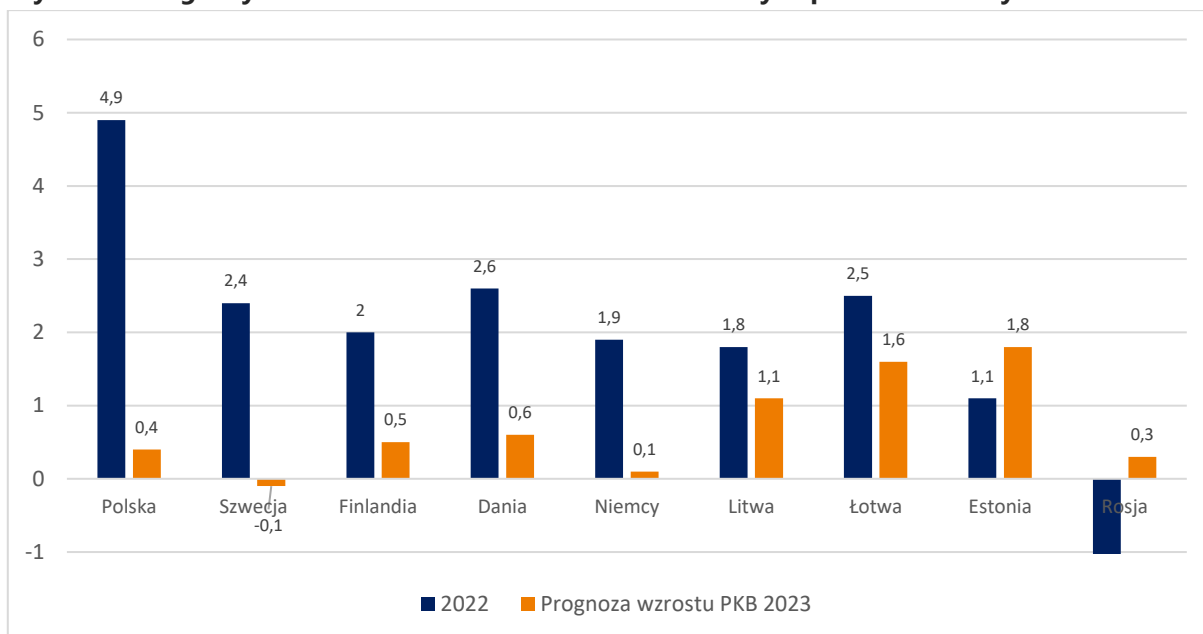
Źródło: Actia Forum na podstawie danych operatorów

## Perspektywy na 2023 rok

W większości analizowanych państw bałtyckich w 2023 roku prognozowane jest spowolnienie gospodarcze. Pomimo, że aktualna prognoza na 2023 rok jest o 0,2 punktu procentowego (2,9%) wyższa niż przewidywano w prognozach z października 2022 roku, jest ona nadal poniżej historycznej średniej (2000–2019) wynoszącej 3,8 proc.

Większość krajów bałtyckich boryka się również z wysoką inflacją, która w Polsce w styczniu 2023 roku wyniosła 17,2 proc., natomiast w Litwie, Łotwie i Estonii odpowiednio 20; 21,5 oraz 18,6 proc. Niemcy odnotowały 8,7% inflację, natomiast Dania 7,7%. Osłabienie nastrojów gospodarczych, przejawiające się głównie w spadku zamówień oraz produkcji prowadzi do stagnacji gospodarczej. Wysokie koszty życia wpływają na osłabienie popytu na dobra konsumpcyjne, co może przełożyć się na zmniejszenie przeładunków, szczególnie w sektorze ładunków kontenerowych oraz tocznych na Bałtyku.

**Wykres 1. Prognozy wzrostu PKB w 2023 roku w analizowanych państwach bałtyckich**



Źródło: Actia Forum na podstawie World Economic Outlook, styczeń 2023

Poza tym sytuacja geopolityczna związana z trwającą wojną w Ukrainie tak jak w roku ubiegłym, również w 2023 roku będzie oddziaływać na różne segmenty przeładunków w portach bałtyckich. W tym roku ponownie można się spodziewać wysokich przeładunków w zakresie surowców energetycznych (węgiła, ropy, LNG). Tym samym w portach, w których w strukturze przeładunkowej istotną rolę odgrywają tego typu ładunki, w tym roku może być utrzymany wysoki poziom przeładunków. W zeszłym roku z powodu ataku Rosji na Ukrainę, w portach obsługujących transshipmenty z/do Rosji zauważalny był spadek wolumenu obsługiwanych kontenerów. Wprowadzone pakiety sankcji, a także wstrzymanie możliwości bookingów przez największych operatorów wpłynęło na zmiany rozkładu sił na Bałtyku w przeładunkach kontenerowych. Kontynuacja działań wojennych z pewnością nadal będzie się odbijać negatywnie na przeładunki kontenerów w portach rosyjskich na Bałtyku. Poza tym w portach, w których dotychczas odbywały się przeładunki w tranzycie do/z Rosji oraz Białorusi, w tym roku (podobnie jak w zeszłym) tranzyt ten będzie ograniczony.



**Autorzy:**

**Ewelina Ziajka**

Specjalista ds. analiz rynkowych

ewelina@actiaforum.pl

tel. 505 925 436

**Monika Rozmarynowska-Mrozek**

Lider projektów konsultingowych

monika@actiaforum.pl

tel. 798 645 201

**Port Monitor** to cykliczne raporty poświęcone rynkowi portowemu w Regionie Morza Bałtyckiego, w Europie i na świecie. Raporty przygotowane są przez zespół ekspertów działu konsultingowego firmy

Actia Forum, specjalizującego się w badaniach rynkowych z zakresu transportu, turystyki, środowiska, a także przygotowaniu projektów europejskich i prowadzenia doradztwa biznesowego.

**Actia Forum sp. z o.o.**

ul. Pułaskiego 8, 80-368 Gdynia, +48 58 627 24 67, [www.actiaforum.pl](http://www.actiaforum.pl)

**port**   
monitor

**actia**  
**FORUM**