



Warszawa, dnia 26-05-2021 r.

**Minister Klimatu i Środowiska**

*Michał Kurtyka*

BM-ZP.050.40.2021.PH

1587135

1587135.5315367.4271559

**Pan**

**Tomasz Grodzki**

**Marszałek Senatu RP**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na oświadczenie senatorskie, złożone przez Panów Senatorów: Kazimierza Kleinę i Stanisława Gawłowskiego podczas 23 posiedzenia Senatu RP, w dniu 15 kwietnia 2021 r., w sprawie włączenia polskich rybaków w serwisową obsługę budowy farm wiatrowych w Polsce, znak: BPS/043-23-984/21, przekazane pismem z dnia 4.05.2021, znak: DSP.INT.4513.68.2021, zgodnie z właściwością przez Pana Jarosława Wenderlicha, podsekretarza stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów do udzielenia odpowiedzi przez Ministra Klimatu i Środowiska w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury, poniżej przekazuję stosowne informacje.

Odnosząc się do propozycji Panów Senatorów, aby w serwisową obsługę budowy farm, a później ich eksploatacji, włączyć małe porty, głównie Środkowego Wybrzeża, właścicieli floty rybackiej i właścicieli jednostek pływających przewożących turystów w celach rekreacyjnych należy wskazać, że kwestia zarządzania portami, w tym małymi portami serwisowymi i stoczniami nie należy do kompetencji Ministra Klimatu i Środowiska.

Minister Klimatu i Środowiska realizuje Politykę Energetyczną Polski do 2040 r., zgodnie z którą do roku 2030 moc zainstalowana w morskich farmach wiatrowych w Polsce wyniesie 5,9 GW, natomiast w 2040 roku – do 11 GW. W celu zrealizowania tego zadania konieczne

było stworzenie optymalnych ram prawnych dla rozwoju nowego sektora energetycznego jakim jest morska energetyka wiatrowa. System wsparcia dla morskich farm wiatrowych został określony w ustawie z dnia 17 grudnia 2020 r. *o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych* (Dz. U. z 2021 r. poz. 234), dalej: ustawa.

Odnosnie do stymulacji rozwoju lokalnego łańcucha dostaw i rozwoju krajowego przemysłu w sektorze morskich farm wiatrowych, ustawa zobowiązuje inwestorów ubiegających się o wsparcie do przedstawienia planu łańcucha dostaw w procesie budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej **ze szczególnym uwzględnieniem udziału podmiotów lokalnych oraz obowiązku przeprowadzenia dialogu technicznego z zainteresowanymi uczestnikami rynku**. W dalszej kolejności inwestorzy będą mieli obowiązek składać sprawozdania z realizacji planu.

Ponadto, Ministerstwo Klimatu i Środowiska w dniu 1 lipca 2020 roku Listem intencyjnym<sup>1</sup> zainicjowało współpracę w zakresie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Celem tej inicjatywy było podjęcie wspólnych działań służących rozwojowi rynku morskiej energetyki wiatrowej w naszym kraju. Rezultatem współpracy będzie wypracowanie, podpisanie i realizacja porozumienia sektorowego na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce przez przedstawicieli administracji, inwestorów, instytutów badawczych i wyższych uczelni oraz podmioty uczestniczące w łańcuchu dostaw sektora morskiej energetyki wiatrowej. **W pracach grup roboczych porozumienia sektorowego uczestniczą także środowiska i stowarzyszenia rybackie**. W związku z pracami grupy roboczej nr 6 „Współpraca interesariuszy” zagadnienie włączenia polskich rybaków w serwisową obsługę budowy farm wiatrowych w Polsce było omawiane w czasie spotkań podgrupy roboczej „Żegluga i Rybołówstwo”.

Odnosząc się do kwestii poruszonej przez Panów Senatorów, aby rybakom kasującym swoje kutry rybackie, zamiast wypłacać odszkodowania, budowano małe kutry serwisowe obsługujące inwestycje farm wiatrowych chciałbym zauważyć, że inicjatywa ta wykracza poza kompetencje Ministra Klimatu i Środowiska, jak również wymaga szczegółowych analiz w szczególności ekonomicznych i technicznych. Pomysł ten jednak nigdy nie był podnoszony przez środowiska rybackie w ramach prac podgrupy roboczej „Żegluga i Rybołówstwo”. Pojawiło się natomiast żądanie, by inwestorzy już dziś zobowiązali się do zaangażowania istniejących kutrów rybacki do budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych. Należy wskazać, że zaangażowanie jednostek do obsługi morskich farm wiatrowych jest indywidualną

---

<sup>1</sup> <https://www.gov.pl/web/klimat/podpisano-list-intencyjny-dot-rozwoju-morskiej-energetyki-wiatrowej>

decyzją inwestora. Inwestorzy wstępnie wyrażają wolę, by skorzystać z takiej możliwości, jednak decyzja o zaangażowaniu jednostek rybackich będzie podejmowana w stosunku do każdej jednostki odrębnie, w zależności od jej stanu technicznego, dzielności morskiej i warunków eksploatacji, w tym warunków ekonomicznych.

W piśmie Panów Senatorów wskazano, że koszt budowy kutrów serwisowych mógłby być wyższy od otrzymanego odszkodowania, dlatego zaproponowano by armatorzy jednostek serwisowych spłacali różnicę z otrzymanych wynagrodzeń z obsługi farm. Wygląda na to, że pomysł ten nie był jeszcze konsultowany z samymi zainteresowanymi tj. rybakami. Poza tym należy zwrócić uwagę, że system wsparcia dla morskiej energetyki wiatrowej nie uwzględnia wsparcia dla rybaków w postaci finansowania budowy jednostek rybackich. Głównym celem tego systemu jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego państwa i rozwój odnawialnych źródeł energii, z czego będą korzystali wszyscy obywatele i przedsiębiorcy w kraju.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Minister Klimatu i Środowiska zabezpieczył środki na budowę portów serwisowych w Łebie i Uście oraz portu instalacyjnego w Gdyni w wysokości 437 mln euro w ramach europejskiego Instrumentu na Rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, poprzez wpisanie inwestycji do przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia br. Krajowego Planu Odbudowy w części B2. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Inwestycje te mają przede wszystkim na celu umożliwienie budowy polskiego łańcucha dostaw dla budowy morskich farm wiatrowych oraz wykorzystania krajowych usługodawców. Zatem na Środkowym Wybrzeżu zostaną stworzone warunki, by lokalne społeczności, w tym rybacy, mogli aktywnie uczestniczyć w budowie i eksploatacji morskich farm wiatrowych.

### **Stanowisko Ministra Infrastruktury.**

Inwestycje w morskie farmy wiatrowe na Bałtyku w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (z systemem dopłat polskiego podatnika) stwarzają ogromną szansę rozwoju polskiego przemysłu stocznioowego w horyzoncie czasowym przynajmniej 20-25 lat i kreują warty miliardy euro impuls popytowy skumulowany w ciągu najbliższych lat, gwarantujący w tym czasie stałe, wysokie zatrudnienie w bezpośredniej produkcji. Stwarza też impuls rozwojowy dla budowy portu instalacyjnego i portów serwisowych w Polsce.

Jednocześnie mając na uwadze propozycję Panów Senatorów polegającą na włączeniu w serwisowaną obsługę farm wiatrowych właścicieli floty rybackiej i właścicieli jednostek

plywających przewożących turystów w celach rekreacyjnych tj. przebudowę tych jednostek na jednostki będące zdolne do obsługi Morskiej Energetyki Wiatrowej należy wskazać, że istnieją znaczne różnice techniczne pomiędzy typowym kutrem rybackim, a specjalistyczną jednostką typu CTV. Różnice zostały przedstawione w tabeli poniżej:

<b>Typowy kuter rybacki</b>	<b>Jednostka CTV (Crew Transfer Vessel)</b>
Statek jednokadłubowy	Statek dwukadłubowy (katamaran), co zapewnia potrzebną większą dzielność morską (stabilność), oraz zapewnia bezpieczny transfer ludzi ze statku na obiekt farmy wiatrowej oraz na inne obiekty typu offshore
Kadłub wąski o średnim zanurzeniu	Kadłub szeroki o niskim zanurzeniu
Nieprzystosowany do przewozu dodatkowych 12 osób (brak dodatkowej komfortowej przestrzeni dla pasażerów i dodatkowych środków ratunkowych)	Przystosowany do przewozu dodatkowych 12 osób (zapewniona dodatkowa komfortowa przestrzeń dla pasażerów i dodatkowe środki ratunkowe)
Jednostka wolna ok. 10-12 węzłów. Charakterystyka i konstrukcja napędu ukierunkowana jest na uciąg a nie na prędkość. Silniki kutrów rybackich na ogół posiadają trwale ograniczone moce silników.	Jednostka szybka ok 22 węzłów. Charakterystyka i konstrukcja napędu ukierunkowana na prędkość. Dwa kadłuby umożliwiają zastosowanie dwóch układów napędowych co zapewnia wysoką niezawodność (zapewniony jest napęd w przypadku awarii jednego układu)
Jednostka o słabej manewrowości nie wyposażona w dziobowe stery strumieniowe	Jednostka o bardzo wysokiej manewrowości wyposażona w dziobowe stery strumieniowe
Kadłub stalowy (statek ciężki)	Kadłub (najczęściej) aluminiowy (statek lekki)
Brak znacznej powierzchni na pokładzie na ładunek, na ogół posiadającą krytą ładownię	Posiadająca znaczną powierzchnię na pokładzie na ładunek, na ogół nie posiadająca krytej ładowni
Nie posiadający żurawika ładunkowego	Posiadająca żurawik ładunkowy
Nieprzystosowany do dobijania dziobem do konstrukcji wież wiatrowych	Przystosowana do dobijania wzmocnionym dziobem do obiektów farmy wiatrowej oraz do innych obiektów typu offshore

Odnosząc relacji wartości cenowej obu jednostek informacje zostały pozyskane w wyniku konsultacji z kilkoma stoczniami zlokalizowanymi w Polsce. Do porównania relacji cenowej przyjęta została wartość kutra rybackiego wyposażonego w zaawansowaną technicznie ładownię z systemem RSW (do przewozu żywych ryb, co obecnie jest wymagane przez rynek i konsumenta) oraz wartość jednostki typu CTV o aluminiowej konstrukcji z podwójnym napędem i sterem strumieniowym. Według pozyskanych informacji ceny obu porównywanych jednostek są do siebie zbliżone i mogą kształtować się na poziomie nawet ok. 4,7 miliona Euro. Ponadto biorąc pod uwagę kwestię uprawnień w zakresie kwalifikacji załóg do obsługi kutra rybackiego oraz jednostki typu CTV należy wskazać, że według rozsznania Ministerstwa dowóz personelu z lądu na instalacje MFW jest częścią umowy serwisowej (O&M) jaką operator danej farmy wiatrowej zawiera z firmą świadcząca usługi serwisu i utrzymania.

*Z poważaniem*

Michał Kurtyka  
Minister Klimatu i Środowiska  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska  
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych KPRM  
Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury