



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia \$DataPodpisu r.

Znak sprawy: DGM-6.054.1.2022

Szanowny Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Kazimierza Kleinę na 35. posiedzeniu Senatu RP w dniu 12 stycznia 2022 r., niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

1. Przygotowujemy się do rozwoju branży offshore na Morzu Bałtyckim. Z niepokojem obserwuję brak postępów w pracach nad portem instalacyjnym w Gdyni oraz portami serwisowymi w Ustce i Łebie, dlatego kieruję do Pana zapytania. Czy przewiduje Pan Premier rozbudowę portów w Łebie i Ustce jako portów serwisowych wspierających port instalacyjny w Gdyni?

Odpowiednio przygotowane polskie porty morskie powinny być tzw. „portami pierwszego wyboru” do obsługi instalacyjnej i serwisowej projektów morskich farm wiatrowych, jakie planowane są w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku. Za sprawą zaplecza portowego *offshore wind* zlokalizowanego w Polsce uda się bowiem w pełni wykorzystać potencjał podmiotów krajowego łańcucha dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej (tzw. *local content*), na czym skorzysta cały system społeczno-gospodarczy.

Ocenia się, że ze względu na m.in. bardzo dużą skalę projektu polskiego *offshore wind* uzasadnione jest zaangażowanie wielu portów morskich na krajowym wybrzeżu, które z powodzeniem powinny być wykorzystywane na potrzeby przeładunków elementów konstrukcyjnych morskich turbin wiatrowych, ich kompletacji, montażu, transportu na docelowe obszary na morzu, czy też późniejszego ich serwisowania.

Mając na uwadze powyższe, wsparcie przygotowania portów morskich do obsługi morskich farm wiatrowych zostało przewidziane w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO), który pozostaje w zakresie wiodącej właściwości Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej.

Zgodnie z zapisami zawartymi w KPO, zrealizowane mają zostać inwestycje m.in. w portach Łeba i Ustka, w wyniku których zostaną one dostosowane do obsługi serwisowej morskich farm wiatrowych. Na przedmiotowe działanie, którego zakres czasowy sięga do III kw. 2026 r., przyjęto wydatkowanie na poziomie 437 mln EUR (całe działanie „B.2.2.3. Budowa infrastruktury terminalowej offshore”, które kompleksowo odnosi się do rozwoju funkcji instalacyjnej i serwisowej *offshore wind* w polskich portach morskich).

2. Proszę o informację o postępie prac nad rozbudową portu instalacyjnego. Jakie są przewidywane terminy ukończenia budowy portu instalacyjnego w Gdyni oraz portów serwisowych w Łebie i Ustce? Czy potwierdza Pan terminy zawarte w Krajowym Planie Odbudowy?

W kwestii portu instalacyjnego *offshore wind* w Polsce wskazać należy, że w dniu 11 lutego 2022 r. Minister Aktywów Państwowych wystąpił do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o zmianę uchwały Rady Ministrów nr 104/2021 z dnia 30 lipca 2021 r. w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych (RM-06111-82-21), zmierzającą do uznania Portu Gdańsk jako lokalizacji terminala instalacyjnego, który ma powstać w terminie do dnia 1 czerwca 2025 r.

Jak wskazał Minister Aktywów Państwowych, uzasadnieniem wniosku o zmianę uchwały są uzgodnienia poczynione przez spółki objęte nadzorem właścicielskim Ministra Aktywów Państwowych, odpowiedzialne za realizację ponad 60% planowanych w Polsce inwestycji *offshore wind*, tj. PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. i PKN ORLEN S.A., ich spółki zależne oraz pośrednio nadzorowane przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, co do wskazania portu zewnętrznego w Gdańsku, jako portu spełniającego wszystkie kryteria inwestorów branżowych i pozwalającego na terminową realizację I fazy rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

Wobec powyższego, nastąpiła konieczność dokonania zmiany uchwały Rady Ministrów, celem wykonania postanowień porozumienia zawartego pomiędzy ww. podmiotami. Ministerstwo Infrastruktury prowadzi już działania legislacyjne w tym zakresie.

Przygotowany został projekt uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych, który jest już procedowany. Uzyskana została zgoda Rady Ministrów na odrębny tryb postępowania w odniesieniu do ww. projektu. Dokonano wpisu w wykazie prac legislacyjnych i programowych RM pod numerem ID232 (planowany termin przyjęcia projektu przez RM - w I kw. 2022 r.). Projekt w dniu 24 lutego 2022 r. został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów. W dniu 1 marca 2022 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 38/2022 zmieniającą uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych (RM-06111-27-22).

Odnosząc się do pozostałych portów morskich wymienionych w pytaniu, należy wskazać, że nie identyfikuje się opóźnień w zakresie projektów związanych z sektorem *offshore wind*, w które zaangażowana jest administracja morska, a które dotyczą rozbudowy portów Łeba i Ustka i ich dostosowania do obsługi serwisowej *offshore wind*. Nie ma także powodów do tego, aby uznać wskazane w KPO terminy wykonania inwestycji za nieaktualne. Harmonogramy realizacji budowy infrastruktury terminalowej *offshore wind* w Ustce i w Łebie przewidują zakończenie prac w III kwartale 2026 r. - i jest to termin zgodny z tym przyjętym w Krajowym Planie Odbudowy. Obecnie trwają prace nad przygotowaniem projektu funkcjonalno-użytkowego dla terminala serwisowego w Ustce. W IV kwartale 2022 r. planowane jest ogłoszenie przetargu na wybór generalnego wykonawcy w formule „zaprojektuj i wybuduj”.

Warto zaznaczyć, że działania - zgodnie z przyjętymi przez siebie harmonogramami - podejmują także podmioty branżowe, w tym m.in. deweloperzy morskich farm wiatrowych oraz operatorzy terminali, którzy stopniowo przechodzą do realizacji zaplanowanych przez siebie inwestycji w polskich portach morskich.

W tym miejscu, trzeba podkreślić kluczową rolę podmiotów branżowych, których plany i decyzje biznesowe przekładają się na przygotowanie w danym miejscu potrzebnego zaplecza portowego *offshore wind*. Z tego powodu należy mieć na względzie także możliwość pojawiania się nowych, wcześniej niewskazywanych lokalizacji do obsługi serwisowej, czy instalacyjnej projektów morskich farm wiatrowych.

Co do zasady, deweloperzy zdecydowani na obsługę swoich projektów morskich farm wiatrowych z danego portu korzystają z usług, prowadzącego na jego terenie, operatora terminala typu *offshore wind*, ponosząc w związku z tym stosowne opłaty wynikające m.in. z charakterystyki danej inwestycji na morzu, wymagań danego projektu etc. Powszechnie występują także przypadki przygotowania przez operatorów potrzebnej, zgodnej z wymaganiami deweloperów, infrastruktury terminalowej do obsługi morskich farm wiatrowych, po tym, jak zawarte zostaną z nimi stosowne porozumienia i umowy w przedmiocie korzystania z niej w ramach odpłatnej współpracy biznesowej.

Należy zdawać sobie sprawę z tego, że sektor *offshore wind* jest złożony, działa na nim wiele podmiotów branżowych determinujących jego funkcjonowanie, a jego rozwoju nie można wiązać wyłącznie z działaniami realizowanymi po stronie rządowej, czy ministerialnej.

3. Jakie jest ryzyko możliwości przejścia polskiej branży offshore pod obsługę portów zagranicznych, m.in. na Bornholmie? Czy w ogóle widzi Pan Premier takie zagrożenie?

Jak już zostało wskazane wyżej, podejmowane są działania służące temu, aby polskie porty morskie były tzw. „portami pierwszego wyboru” do obsługi instalacyjnej i serwisowej projektów morskich farm wiatrowych, jakie planowane są w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku. Identyfikuje się wiele walorów po stronie polskich struktur portowych, które po odpowiednim przygotowaniu mogą być bardzo konkurencyjne na rynku. Z posiadanych informacji wynika, że polskie porty mają być wykorzystywane przez podmioty sektora *offshore wind* na potrzeby właściwych im inwestycji na morzu – co potwierdza, że dostrzegają one ich atrybuty.

4. Ze względu na to, iż zabrakło konkretnej i precyzyjnej odpowiedzi na oświadczenie złożone przeze mnie na 22. posiedzeniu Senatu, pytam, jaki jest szczegółowy harmonogram prac w wymienionych portach (tj. Gdyni, Łebie i Ustce).

Jak zostało wskazane wyżej, inwestycje w infrastrukturę *offshore wind* portach Łeba i Ustka planowane są przez administrację morską do zakończenia w 2026 r. Kolejne działania w ramach przedmiotowych projektów podejmowane są zgodnie z przyjętymi harmonogramami.

Harmonogram dla Portu Łeba:

- w IV kw. 2022 r. ogłoszenie postępowania na opracowanie koncepcji z analizami dla wybranego wariantu Programu Funkcjonalno-Użytkowego (z częścią kosztową, projektem robót geologicznych, wnioskiem na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp i konstrukcji w polskich obszarach morskich; w I kw. 2023 r. opracowanie PFU, w III kw. 2023 r. uzyskanie decyzji na wznoszenie),
- w IV kw. 2023 r. opracowanie raportu oddziaływania na środowisko i złożenie wniosku o wydanie decyzji środowiskowej,
- w IV kw. 2023 r. ogłoszenie przetargu na wybór generalnego wykonawcy w formule „zaprojektuj i wybuduj”,
- w IV kw. 2023 r. ogłoszenie przetargu na wybór Inżyniera Kontraktu,
- w II kw. 2024 r. wybór wykonawców,
- w III kw. 2026 r. zakończenie realizacji.

Harmonogram dla Portu Ustka:

- w III kw. 2020 r. opracowana została koncepcja,
- w I kw. 2021 r. wykonana została analiza falowania i analiza nawigacyjna z symulacją ruchu statków,
- w IV kw. 2021 r. wykonane zostały roczne monitoringi przedinwestycyjne (ornitologiczny oraz ichtiologiczny),
- w II kw. 2022 r. opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego (z częścią kosztową, projektem robót geologicznych, wnioskiem na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp i konstrukcji w polskich obszarach morskich - w IV kw. 2022 r. uzyskanie decyzji),
- w III / IV kw. 2022 r. opracowanie raportu oddziaływania na środowisko i złożenie wniosku o wydanie decyzji środowiskowej,
- w IV kw. 2022 r. ogłoszenie przetargu na wybór generalnego wykonawcy w formule „zaprojektuj i wybuduj”,
- w IV kw. 2022 r. ogłoszenie przetargu na wybór Inżyniera Kontraktu,
- w II kw. 2023 r. wybór wykonawców,
- w III kw. 2026 r. zakończenie realizacji inwestycji.

W kwestii portu instalacyjnego *offshore wind* w Polsce ponownie należy wskazać, że w dniu 1 marca 2022 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 38/2022 zmieniającą uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych (RM-06111-27-22). Uznaje się w niej Port Gdańsk jako lokalizację terminala instalacyjnego, który ma zostać przygotowany przez podmioty branżowe objęte nadzorem właścicielskim Ministra Aktywów Państwowych, odpowiedzialne za realizację ponad 60% planowanych w Polsce inwestycji

offshore wind, tj. PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. i PKN ORLEN S.A., ich spółki zależne oraz pośrednio nadzorowane przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów - w terminie do dnia 1 czerwca 2025 r. Zakłada się, że przedmiotowa zmiana legislacyjna pozwoli na sprawne wybudowanie i wyposażenie terminala instalacyjnego *offshore wind* przez podmioty, które zawarły stosowne porozumienie w tym zakresie.

5. Jakie działania są podejmowane w celu wsparcia polskich rybaków, którzy ze względu na regulacje dotyczące połowu pozostają obecnie w porcie? Przypomnę tutaj o oświadczeniu złożonym podczas 23. posiedzenia Senatu, na które nie było odpowiedzi.

Zgodnie z art. 15ma ust. 1 ustawy o COVID-19, w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii oraz w okresie 12 miesięcy po ich odwołaniu, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może przeznaczać środki budżetu państwa z części, której jest dysponentem na wsparcie właścicieli albo armatorów jachtów komercyjnych, o których mowa w art. 5 pkt 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 680), dalej jako „ustawa o bezpieczeństwie morskim”, w przypadku gdy wykonywana przez nich działalność, o której mowa w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim, nie może być kontynuowana w następstwie wystąpienia COVID-19. W myśl ust. 2 wsparcie finansowe, o którym mowa w ust. 1, może zostać przyznane na wycofanie jachtu komercyjnego z wykonywania aktualnie prowadzonej działalności poprzez jego przekazanie, zezłomowanie albo przystosowanie do wykonywania działalności innej niż wskazana w art. 5 pkt 9 lit. c ustawy o bezpieczeństwie morskim. Szczegółowe warunki udzielania pomocy finansowej zostały określone w rozporządzeniu, wydanym na podstawie art. 15ma ust. 5 ustawy o COVID-19.

W 2020 r. udzielono wsparcie finansowe na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 czerwca 2020 r. w sprawie szczegółowych warunków wsparcia finansowego właścicieli albo armatorów jachtów komercyjnych, z których są prowadzone połowy rekreacyjne (Dz. U. poz. 1167).

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określił, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki uzyskiwania wsparcia finansowego, o którym mowa w ust. 1, w tym maksymalną wysokość tego wsparcia, rodzaj wydatków objętych wsparciem, dane, które wniosek o przyznanie wsparcia powinien zawierać, tryb składania wniosków oraz przekazywania środków, biorąc pod uwagę okres, przez który obowiązuje stan zagrożenia epidemicznego albo stan epidemii, priorytety społeczne oraz konieczność zapewnienia ciągłości realizacji zadań, na które przeznaczane są środki budżetu państwa z części, której jest dysponentem. Rozporządzenie przewidywało możliwość udzielenia wsparcia finansowego w celu łagodzenia skutków epidemii COVID-19 i obejmowało mikro, małych lub średnich przedsiębiorców.

Do uzyskania wsparcia finansowego przez właścicieli albo armatorów jachtów komercyjnych konieczne było udokumentowanie:

- 1) wydania pozwolenia na wykonywanie połowów rekreacyjnych, w którym wśród gatunków organizmów morskich, które będą celem połowów, został wskazany dorsz, oraz
- 2) sporządzania raportów z połowów rekreacyjnych tego jachtu w każdym roku, począwszy od 2015 r. zgodnie z art. 91 ust. 3 ustawy o rybołówstwie morskim, a także
- 3) odbycia co najmniej 18 rejsów potwierdzonych zaświadczeniem Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o złożonych raportach połowowych w ciągu każdego roku, począwszy od daty rozpoczęcia działalności.

Środki na wypłatę wsparcia finansowego zaplanowano w części budżetowej 21 - Gospodarka morska, której dysponentem był Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Limit środków finansowych przeznaczonych na przyznanie wsparcia finansowego wynosił 20 mln PLN, a łączna kwota udzielonego wsparcia w 2020 r. wyniosła 14 mln PLN. Wsparcie finansowe zostało wypłacone wszystkim wnioskodawcom, którzy spełnili warunki jego przyznania, od lipca 2020 r. Zespół rozpatrzył 107 spraw, z czego 58 wniosków spełniło warunki przyznania wsparcia.

6. Proszę o określenie możliwości budowy w polskich stoczniach statków typu CTV (*crew transfer vessels*), takich jak katamarany, oraz wsparcia tymi statkami rybaków, którzy mogliby odnaleźć się w branży *offshore*, zapewniając wsparcie logistyczne w zakresie transportu brygad technicznych oraz sprzętu na morskie farmy wiatrowe.

Z posiadanych przez Ministerstwo Infrastruktury informacji wynika, że jedno z polskich biur projektowych przygotowało projekt jednostki typu CTV, dedykowanej specjalnie do obsługi polskich farm wiatrowych na Bałtyku. Projekt, zdaniem projektantów, uwzględnia specyfikę zarówno wybrzeża, jak i lokalizacji portów, a także bierze pod uwagę uwarunkowania prawne dotyczące lokalizacji morskich farm wiatrowych. Z uwagi na powyższe, podstawową cechą, na którą zwrócili uwagę projektanci, jest w tym przypadku skrócenie czasu transferu serwisantów i personelu dowożonego na stosunkowo dość znaczne odległości.

W złożonym przez Pana Senatora oświadczeniu pojawia się stwierdzenie, że stocznie w Polsce mają doświadczenie w budowie jednostek typu SOV, a także CTV i innych dla branży *offshore wind*. Trudno nie zgodzić się z nim. Co więcej, należy wskazać, że zarówno potencjał techniczny, jak i umiejętności zarówno techniczne, jak i organizacyjne są w zupełności wystarczające do zaprojektowania i zbudowania specjalistycznych jednostek pływających gotowych do żeglugi, również na potrzeby branży *offshore*, w tym *offshore wind*. Taki wniosek wypływa wprost z przeglądu i różnorodności obiektów pływających i jednostek specjalistycznych zbudowanych i dostarczonych przez stocznie w Polsce, w ramach realizowanych kontraktów, zarówno na obiekty i jednostki w pełni wyposażone i gotowe do samodzielnej żeglugi, jak i takie, które są wyposażone w bardzo wysokim stopniu, jednak opuszczając polskie stocznie nie są obiektami pływającymi gotowymi do samodzielnej żeglugi.

7. W naszym kraju istnieją stocznie mające doświadczenie w budowaniu statków typu SOV oraz CTV i wielu innych służących branży *offshore*. Bez programów wsparcia wymienione statki będą budowane w stoczniach zagranicznych.

Odnosnie programów wsparcia należy wyjaśnić, że nie istnieją możliwości prawne wymuszające na deweloperach morskich farm wiatrowych zamawianie projektów jednostek CTV w biurach projektowych w Polsce, ani na zleceniu zbudowania tych jednostek w stoczniach w Polsce. Jest to typowe zagadnienie związane z tzw. *local content*, które nie mogło być w sztywnej formule prawnej zapisane w przyjętej tzw. ustawie *offshorowej*.

Wymóg prawny w zakresie wymuszenia na deweloperach zamawiania wyrobów i usług w Polsce, w oczywisty sposób naruszałby zasady jednakowych warunków konkurencji, obowiązujących na europejskim rynku.

Można oczywiście wyobrazić sobie sytuację, w której deweloper morskich farm wiatrowych lub firma serwisująca morskie farmy wiatrowe będzie czarterować jednostki typu CTV (z załogą lub bez) od polskich armatorów, którzy zainwestowali w zakup nowych jednostek CTV.

Jednak ponownie dotykana jest kwestia tzw. *local content* w zakresie usług - i ponownie należy podkreślić, że nie istnieją regulacje prawne na jednolitym rynku europejskim pozwalające na wymuszenie zakontraktowania usługi u konkretnego armatora, który zainwestowałby w zakup jednostek CTV. Deweloperzy oraz firmy serwisujące organizują proces zakupu wyrobów i usług, a także ustalają procedury w tym zakresie, narzucając określone wymagania.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM.