



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGM-5.054.11.2023

Warszawa, 09 listopada 2023

Pan

Tomasz Grodzki

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo znak BPS/043-65-2266/23 przekazujące oświadczenie złożone przez Pana Senatora Kazimierza Kleinę na 65. posiedzeniu Senatu w dniu 28 lipca 2023 r. przedstawiam poniższe informacje.

Rozwój Portu w Ustce ze względu na swoje położenie w basenie Morza Bałtyckiego oraz potencjał rozwojowy zarówno regionu jak i gospodarki Państwa jest sprawą, do której jako Minister Infrastruktury przewijuję ogromną wagę.

Nie ulega wątpliwości, iż zakres tego zadania został zmodyfikowany względem założeń z początku roku 2023 r. Zmiany dotyczą zarówno skali rozbudowy jak i planowanej funkcji ustckiego portu. Wprowadzone zmiany są jednocześnie zbieżne z kwestiami podnoszonymi w ostatnim czasie przez Burmistrza Miasta Ustka Pana Jacka Maniszewskiego.

Należy zaznaczyć, iż w pierwszej połowie bieżącego roku koncepcja przedstawiona przez Ministerstwo Infrastruktury związana z budową portu zewnętrznego w Ustce o funkcjach instalacyjno-serwisowych offshore wind, została oprotestowana przez Miasto Ustka. Pan Burmistrz poprzez korespondencje kierowaną do Ministra Infrastruktury przedstawiał swoje stanowisko w przedmiocie konieczności wprowadzenia takiej zmiany, argumentując to tym, iż w przypadku realizacji funkcji instalacyjnej w Porcie Ustka transport elementów ponadgabarytowych przez centrum Ustki będzie niemożliwy. Ponadto przedstawił obiekcje co do zakresu i funkcji instalacyjnej portu, przychylając się przy tym do poparcia zmiany polegającej na dostosowaniu portu do funkcji serwisowej portu określanej w korespondencji jako pierwszy filar rozwoju Ustki.

Należy podkreślić, iż budowa infrastruktury portowej odpowiadającej na potrzeby morskiej energetyki wiatrowej (MEW) jest ogromnym wyzwaniem dla Polski pod względem logistycznym jak i szansą na uzyskanie finansowania do jego realizacji. Tego typu inwestycje, co do zasady mogą być finansowane ze środków prywatnych, bądź z udziałem pomocy publicznej ze środków budżetu UE lub państwa członkowskiego. Port w Ustce, z uwagi na swoje położenie, został włączony w projekt polskiego *offshore wind*, którego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego państwa przy pełnym poszanowaniu wymogów środowiskowych, a także - co równie istotne - zapewnieniu sprawnego i skutecznego rozwój nowego sektora gospodarki z możliwie największym

udziałem podmiotów krajowego łańcucha dostaw. W zakresie środków publicznych o dofinansowywanie infrastruktury dostępowej od strony morza oraz infrastruktury portowej dedykowanej morskiej energetyce wiatrowej (MEW) zainteresowane podmioty mogą się ubiegać z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), dla którego Port Ustka został wskazany jako jedna z lokalizacji dla infrastruktury stanowiącej zaplecze do rozwoju morskich elektrowni wiatrowych.

Krajowy Plan Odbudowy, którego założeniem jest odbudowa i tworzenie odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 stanowi podstawę ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (*Recovery and Resilience Facility* – RRF). Zgodnie z założeniami instrumentu RRF celem strategicznym KPO jest odbudowa potencjału rozwojowego gospodarki utraconego w wyniku pandemii oraz wsparcie budowy trwałej konkurencyjności gospodarki i wzrost poziomu życia społeczeństwa w dłuższym horyzoncie czasowym, co będzie odbywać się w szczególności poprzez przyspieszenie rozwoju niskoemisyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym przy odpowiedzialnym wykorzystywaniu zasobów środowiska. Powstanie odpowiedniej infrastruktury portowej na potrzeby morskiej energetyki pozwoli także na zaangażowanie, a tym samym rozwój krajowych dostawców i poddostawców (*local content*). Udział w tym programie niesie ze sobą ogromną szansę dla rozwoju Ustki.

Realizacji tego typu zamierzeń inwestycyjnych nie należy wiązać wyłącznie z działaniami po stronie rządowej, czy ministerialnej. Kluczową rolę w tym procesie odgrywają podmioty branżowe, w tym deweloperzy morskich farm wiatrowych oraz operatorzy terminali. To właśnie oni budują morskie farmy wiatrowe, operują na komponentach turbin, i w tym celu wykorzystują dedykowaną infrastrukturę w portach – swoją działalnością biznesową bezpośrednio kształtując warunki niezbędne do przygotowania odpowiedniego zaplecza pod *offshore wind* w konkretnej lokalizacji, w konkretnym porcie. Wskazane podmioty podejmują stosowne działania inwestycyjne i angażują odpowiednie środki finansowe w przygotowanie m.in. zaplecza portowego potrzebnego do obsługi projektów morskich farm wiatrowych, jakie planowane są w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku. Poszczególne porty morskie dostosowywane są do potrzeb obsługi instalacyjnej i serwisowej morskich farm wiatrowych, przy aktywnym zaangażowaniu - w tym finansowym - korzystających z nich deweloperów oraz operatorów, co potwierdzają przykłady zarówno z zagranicy, jak i z kraju. W takim też kierunku, zgodnie z powyższym modelem – rozwijane są polskie porty morskie.

Inwestycja realizowana w usteckim porcie jest możliwa z wykorzystaniem środków finansowych KPO dla alokacji w ramach realizacji celu *Zielonej transformacji* przy założeniu wypełnienia zarówno kryteriów programu jak i realizacji celów jakim jest ograniczenie negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko, przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego oraz ekologicznego kraju. Inwestycja spełnia wskazane cele *Zielonej Transformacji*. Zgodnie z Horyzontalnymi zasadami wdrożeniowymi KPO: „*Wszystkie inwestycje należy zakończyć nie później niż 31 sierpnia 2026 r. (data ostatnich płatności w ramach realizowanych inwestycji – płatności np. zakwalifikowane faktury oraz ostateczna data osiągnięcia zakładanych wskaźników –dla inwestycji i kamieni milowych– dla reform*”). Mając na

uwadze wskazany termin, w którym należy zakończyć inwestycje finansowane z KPO oraz obecne zaawansowanie prac inwestycyjnych (faza przygotowawcza /przedprojektowa), podjęto konsultacje z Urzędem Morskim w Gdyni, będącym beneficjentem wsparcia oraz z deweloperem morskich farm wiatrowych (MFW), który ogłosił już decyzję co do wyboru bazy serwisowej dla MFW, co do zakresu inwestycji niezbędnego dla zapewnienia sprawnej obsługi offshore wind. Zakres inwestycji w przypadku Ustki został skoncentrowany na funkcjach terminala serwisowego offshore wind, dla którego przewidziano modernizację infrastruktury w aktualnie funkcjonującym porcie i rezygnację z budowy nowego falochronu. Powyższa decyzja została poparta analizami falowania i analizą nawigacyjną z symulacją ruchu statków, ze wskazaniem najkorzystniejszego wariantu. Zgodnie z procedurami programu, po złożeniu wniosku przez beneficjenta w następstwie pozytywnej oceny złożonych dokumentów zawierana jest umowa z wnioskodawcą na objęcie wsparciem finansowym.

Z przekazanych przez Urząd Morski w Gdyni informacji wynika, że zarówno Ustka jak i Łeba jest na etapie prac przygotowawczych (etap przedprojektowy) w tym pozyskania niezbędnych decyzji i opracowania analiz. Tym samym inwestycje zostały już rozpoczęte. Planowany termin zakończenia inwestycji offshore w Ustce i Łebie to II kwartał 2026 r.

Należy zaznaczyć, iż priorytetowym celem inwestycji w Porcie Ustka jest zapewnienie infrastruktury służącej do obsługi morskich elektrowni wiatrowych w zakresie zgodnym zarówno z założeniami stawianymi przez Komisję Europejską co umożliwi uzyskanie finansowania jak i realizacja inwestycji zgodnie z potrzebami deweloperów, zapewniając w ten sposób trwałość efektu realizowanego zadania przyczyniając się do wzrostu bezpieczeństwa energetycznego kraju.

W odniesieniu do długoterminowych planów rozbudowy portu w Ustce Ministerstwo Infrastruktury podtrzymuje stanowisko wyrażone w przyjętym przez Radę Ministrów Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku . Port w Ustce ma znaczny potencjał rozwojowy. Nie rezygnujemy z budowy portu zewnętrznego w Ustce, aktualnie trwa etap projektowy. Korekta koncepcji wynika z tego, że środki z KPO obejmują okres rozliczeniowy do 2026 r., a zakończenie inwestycji - a co za tym idzie jej finansowanie – planowane jest na rok 2028.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.