



**KANCELARIA
SENATU**

BIURO ANALIZ,
DOKUMENTACJI
I KORESPONDENCJI

INFORMACJA

Informacja na temat
portu instalacyjnego
morskich farm
wiatrowych w Gdańsku
i portów serwisowych
w Łebie oraz Ustce

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
2. Port instalacyjny w Gdańsku	5
3. Porty serwisowe w Łebie i Ustce	9

1. Wprowadzenie

Zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (tzw. dyrektywa RED II)¹, Rzeczpospolita Polska zobowiązana jest do utrzymania po 2020 r. obowiązkowego udziału odnawialnych źródeł energii (zwanymi dalej „OZE”) w końcowym zużyciu energii brutto na poziomie nie niższym niż 15%. Dyrektywa RED II przekształca i uchyla poprzednie przepisy (dyrektywę 2009/28/WE, dyrektywę (UE) 2015/1513 oraz dyrektywę Rady 2013/18/UE), ustanawiając dla wszystkich krajów Unii Europejskiej wspólny system mający na celu promowanie energii ze źródeł odnawialnych w różnych sektorach gospodarki. Oznacza to zwiększenie do 2030 r. udziału energii ze źródeł odnawialnych w miksie energetycznym w takich sektorach jak: energia elektryczna, ogrzewanie i chłodzenie oraz transport. Zgodnie z art. 3 Dyrektywy RED II Państwa członkowskie wspólnie zapewniają, aby udział energii ze źródeł odnawialnych w Unii w końcowym zużyciu energii brutto w 2030 r. wynosił co najmniej 32 %. Co więcej, zgodnie z przyjętym przez Komitet do Spraw Europejskich na posiedzeniu w dniu 18 grudnia 2019 r. Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030² (dalej „KPEiK”) Polska zadeklarowała osiągnięcie do 2030 r. 21% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto. Zgodnie z KPEiK, do 2030 r. przewiduje się wzrost udziału OZE do ok. 27% w produkcji energii elektrycznej netto. Morska energetyka wiatrowa została wskazana w KPEiK jako jedna z technologii kluczowych dla osiągnięcia unijnego celu w zakresie odnawialnych źródeł energii na 2030 rok. Dodatkowo należy zaznaczyć, że stanowi ona jeden z projektów strategicznych Polityki Energetycznej Polski do 2040 r. (dalej „PEP2040”), przyjętej przez polski Rząd w dniu 2 lutego 2021 r.³. Z zerowej obecnie mocy w morskiej energetyce wiatrowej, zgodnie z PEP2040, Polska zobowiązuje się do zainstalowania 5,9 GW do 2030 r., do 11 GW do 2040 r., a analizy wskazują na potencjał do 28 GW na polskich wodach do 2050 r. Głównymi inwestorami ze strony polskiej w rozwój morskiej energetyki wiatrowej w naszym kraju mają stać się PGE S.A., PKN Orlen oraz inwestorzy prywatni.

W związku z obecną sytuacją międzynarodową w dniu 29 marca 2022 r. Rada Ministrów przyjęła założenia do aktualizacji PEP2040, która ma na celu wzmocnienie bezpieczeństwa i niezależności energetycznej Państwa⁴. Założenia przewidują zwiększenie dywersyfikacji technologicznej i rozbudowę mocy opartych o źródła krajowe, w tym dalszy rozwój OZE.

Morskie farmy wiatrowe (zwane dalej również „MFW”) od lat z powodzeniem eksploatowane są w wielu państwach europejskich, stanowiąc wielkoskalowe źródło czystej energii. Z energii wytwarzanej na morskich farmach wiatrowych korzystają m. in. takie państwa

¹ (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82).

² Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/krajowy-plan-na-rzecz-energii-i-klimatu-na-lata-2021-2030-przekazany-do-ke> (dostęp: 10.05.2022 r.).

³ Załącznik do obwieszczenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2040 r. (M.P. z 2021 r. poz. 264) - <https://www.dziennikustaw.gov.pl/MP/2021/264>

⁴ Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/klimat/zalozenia-do-aktualizacji-polityki-energetycznej-polski-do-2040-r> (dostęp 10.05.2022 r.)

jak Wielka Brytania, Niemcy, Holandia, Dania. Łączna moc zainstalowana farm wiatrowych wyniosła w Europie w 2021 r. 236 GW (207 GW na lądzie i 28 GW na morzu - w UE jest to 189 GW mocy zainstalowanej, w tym 173 GW na lądzie i 16 GW na morzu)⁵.

Polska, dostrzegając potrzebę szybkiego zwiększenia udziału OZE w krajowym miksie energetycznym, podjęła działania mające stworzyć system wsparcia do uwarunkowań faktycznych i prawnych tego typu instalacji i prowadzenia procesu inwestycyjnego w zakresie morskich farm wiatrowych. Temu celowi w głównej mierze służyło uchwalenie ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 234 z późn. zm., dalej „ustawa offshore”), która określa:

- 1) zasady i warunki udzielania wsparcia dla energii elektrycznej wytwarzanej w morskich farmach wiatrowych;
- 2) zasady i warunki przygotowania oraz realizacji inwestycji w zakresie budowy morskich farm wiatrowych;
- 3) zasady rozporządzania zespołem urządzeń służących do wyprowadzenia mocy oraz morską farmą wiatrową;
- 4) wymagania w zakresie budowy, eksploatacji i likwidacji morskich farm wiatrowych.

Przed wejściem w życie ustawy offshore, system wsparcia dla wszystkich odnawialnych źródeł energii, w tym morskich farm wiatrowych, uregulowany był w ustawie z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii.

Dodatkowo, w celu zintensyfikowania działań służących szybkiemu rozwojowi MFW w Polsce, w dniu 1 lipca 2020 r. podpisany został list intencyjny zawarty pomiędzy stroną rządową (Ministrem Klimatu, Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministrem Obrony Narodowej, Pełnomocnikiem Rządu do spraw Odnawialnych Źródeł Energii, Pełnomocnikiem do spraw koordynacji działań podmiotów objętych nadzorem właścicielskim Ministra Aktywów Państwowych w procesie realizacji inwestycji w zakresie morskich farm wiatrowych) a Polskim Stowarzyszeniem Energetyki Wiatrowej i Polskim Towarzystwem Morskiej Energetyki Wiatrowej, który określa współpracę jego sygnatariuszy na rzecz wspólnych działań służących rozwojowi sektora morskiej energetyki wiatrowej⁶. Natomiast w styczniu 2021 r. podpisany został list intencyjny w sprawie współpracy przy przyszłych projektach morskich farm wiatrowych pomiędzy trzema największymi polskimi spółkami energetycznymi PGE, Enea i TAURON, w którym wyraziły one wolę nawiązania strategicznej współpracy związanej z przyszłymi projektami

⁵ Źródło: raport “Energia wiatrowa w Europie: statystyki z 2021 r. i prognozy na lata 2022-2026” opublikowany przez WindEurope <https://windeurope.org/intelligence-platform/product/wind-energy-in-europe-2021-statistics-and-the-outlook-for-2022-2026/#findings> (dostęp: 10.05.2022 r.).

⁶ <https://www.gov.pl/web/klimat/podpisano-list-intencyjny-dot-rozwoju-morskiej-energetyki-wiatrowej> (dostęp 11.05.2022 r.)

inwestycyjnymi w zakresie morskiej energetyki wiatrowej na obszarze Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Morza Bałtyckiego⁷.

2. Port instalacyjny w Gdańsku

Jednym z kluczowych wyzwań jakie stoi przed rozwojem morskiej energetyki wiatrowej w Polsce jest brak zaplecza w postaci portów instalacyjnych i serwisowych, które prócz inwestycji w infrastrukturę hydrotechniczną i wewnątrzportową wymagają także zapewnienia infrastruktury dostępowej. Należy bowiem mieć na względzie, iż proces inwestycyjny związany z powstawaniem morskich farm wiatrowych to przede wszystkim ogromne wyzwanie logistyczne, a bez zapewnienia portowej infrastruktury instalacyjnej o odpowiednich możliwościach oraz floty statków przystosowanych do budowy farm cały proces może ulec znacznemu opóźnieniu. Przyjmuje się, iż jednym z kluczowych parametrów wpływającym na decyzję dotyczącą możliwości uznania portu jako atrakcyjną lokalizację bazy instalacyjnej jest możliwość rozwoju, definiowana jako dostępny obszar, który może zostać przeznaczony na adaptację pod powierzchnie magazynowe i przeładunkowe w operacjach fazy instalacji. Ponadto pod uwagę powinny być brane takie czynniki jak:

a) parametry fizyczne portu:

- głębokość w porcie – parametr definiujący możliwość obsługi jednostek ze względu na ich zanurzenie;
- długość nabrzeży – parametr definiujący możliwość obsługi jednostek ze względu na ich wymiary;
- nośność nabrzeży – parametr definiujący zdolność do obsługi komponentów wielkogabarytowych;
- nośność dna – parametr definiujący zdolność do obsługi jednostek typu jack-up;
- urządzenia przeładunkowe – parametr definiujący zdolność wykonywania operacji na komponentach, tzn. wyładunek ze statku, załadunek na statek, montaż, transport wewnątrzportowy itp.;

b) dostępność komunikacyjna:

- odległość od farmy wiatrowej – parametr definiujący czas realizacji zadań, który wpływa na koszt wykorzystania jednostek pływających, np. ich czarter;
- odległość od dostawców kluczowych komponentów – parametr definiujący możliwość optymalizacji łańcucha dostaw pod względem czasowym i finansowym;
- połączenia z sieciami transportowymi (drogowe, kolejowe) – parametr definiujący możliwość zaangażowania łańcucha dostaw zlokalizowanego w innych częściach kraju;

⁷ <https://www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/pge-enea-i-tauron-planuja-wspolnie-rozwijac-kolejne-morskie-farmy-wiatrowe> (dostęp 11.05.2022 r.)

- dostępność infrastruktury lotniczej – w przypadku lotniska parametr definiujący możliwość zaangażowania kadry przebywającej w odległych miejscach kraju, w przypadku lądowiska dla helikopterów parametr definiujący możliwość wykorzystania helikopterów;
- dostępna przestrzeń magazynowa – parametr definiujący możliwość jednoczesnej obsługi wielu komponentów w jednym momencie, czyli liczby i wielkości projektów MFW obsługiwanych jednocześnie;
- dostępność zdolności produkcyjnych – parametr definiujący możliwość redukcji kosztów transportu kluczowych komponentów;
- dostępny obszar składowania – parametr definiujący możliwość realizacji operacji montażowych dla komponentów;
- dostępność mocy produkcyjno-warsztatowych – parametr definiujący możliwość realizacji drobnych napraw / produkcji drobnych komponentów;
- dostępność przestrzeni biurowej – parametr definiujący możliwość lokowania stałej obsługi projektu;
- potencjał rozwoju portu – parametr definiujący możliwość realizacji inwestycji długoterminowych.

Wedle założeń w latach 2023-2024 ma ruszać montaż pierwszych turbin, jednak na chwilę obecną w Polsce nie ma terminalu instalacyjnego, który pod względem technicznym mógłby obsługiwać projekty I fazy rozwoju sektora offshore w Polsce: Baltic 2 i Baltic 3 (PGE/Orsted), Bałtyk II i Bałtyk III (Polenergia/Equinor), Baltic Power (PKN Orlen/Northland Power), farma BC-Wind Polska planowana przez Ocean Winds (EDPR/Engie) oraz projekt MFW Baltic II (RWE).

Największe spółki branży offshore mające realizować inwestycje farm wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej od dłuższego czasu postulowały do strony rządowej o podjęcie zdecydowanych kroków prowadzących do podjęcia decyzji co do lokalizacji i budowy portu instalacyjnego służącego realizacji inwestycji offshore I fazy rozwoju tego sektora w Polsce. Jednym z przedstawianych przez nich argumentów jest fakt, iż wiedza co do lokalizacji i terminu budowy portu jest niezbędna do przeprowadzenia wyceny logistyki portowej przez dostawcę turbin, będącego najczęściej partnerem zagranicznym. Bez niego polscy inwestorzy nie będą mieli know-how ani tych urządzeń.

Zwieńczeniem oczekiwań branży offshore w tym zakresie była uchwała Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2021 r. w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych (dalej uchwała RM z 30 lipca 2021 r.)⁸. W uchwale jako lokalizację terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych wskazano port w Gdyni. W opisie istoty rozwiązań ujętych w projekcie uchwały zawartym w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów wskazano, iż

⁸ Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/premier/uchwala-rady-ministrow-w-sprawie-terminala-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych> (dostęp 11.05.2022 r.). W komunikacie o przyjęciu uchwały zamieszczonym na stronie KPRM nie zamieszczono tekstu samej uchwały. Uchwała nie została również opublikowana w Monitorze Polskim.

„przedmiotowy projekt uchwały RM zakłada przygotowanie w Porcie Gdynia odpowiedniego zaplecza portowego do obsługi MFW (terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych), warunkującego skuteczny rozwój morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, w tym osiągnięcie celów „Polityki energetycznej Polski do 2040 r.”, przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa energetycznego państwa oraz aktywizacji procesów rozwojowych gospodarki narodowej. W wyniku realizacji postanowień uchwały RM stworzona zostanie w Porcie Gdynia wymagana dla obsługi morskich farm wiatrowych infrastruktura, a związany z jej aktualnym brakiem problem - zostanie rozwiązany. Przy wyborze lokalizacji terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych wzięte zostały pod uwagę m.in. warunki techniczne polskich portów morskich oraz ich położenie, które ma znaczenie z punktu widzenia ekonomicznej efektywności procesów inwestycyjnych w instalacje MFW na Bałtyku. Ocenia się, że w aktualnych uwarunkowaniach, zważywszy m.in. na wymienione wyżej czynniki, wybór Portu Gdynia jest optymalny. Spośród portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, które realnie brane były pod uwagę do pełnienia funkcji portu instalacyjnego offshore, Port Gdynia zlokalizowany jest najbliżej względem przyszłych morskich farm wiatrowych, które planowane są w ramach pierwszego etapu rozwoju tzw. projektu polskiego offshore, a jego walory dodatkowo podkreśla to, że już obecnie jest on wykorzystywany do przeładunków wielu elementów konstrukcyjnych farm wiatrowych. Według przyjętych założeń, ma być to obiekt o charakterze stricte instalacyjnym dla MFW”⁹.

W komunikacie dotyczącym przyjęcia przez rząd uchwały zawarto odniesienie do programu „Polskiego Ładu”, którego ważnym aspektem są inwestycje w OZE, w tym m.in. w MFW, które „jako wydajne, odnawialne i bezemisyjne źródło energii elektrycznej stanie się filarem transformacji oraz silnym impulsem do rozwoju polskiej gospodarki”.

Wspomnieć w tym miejscu należy, że inwestycje związane z budową infrastruktury terminalowej służącej budowie MFW zostały ujęte w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej KPO), przyjętym przez Rząd dnia 30 kwietnia 2021 r. i przekazanym Komisji Europejskiej¹⁰. W części opisowej KPO dotyczącej realizacji celu szczegółowego „Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii” znajdujemy zapis: „Dla rozwoju tej branży w Polsce wymagana jest budowa głównego terminalu instalacyjnego w morskim Porcie Gdynia przeznaczonego do obsługi łańcucha dostaw komponentów niezbędnych do tej technologii w Polsce oraz stanowiącego zaplecze logistyczne dla morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku, a także rozwój terminali serwisowych na Wybrzeżu Środkowym. Powstanie odpowiedniej infrastruktury w portach morskich na potrzeby morskiej energetyki pozwoli także na zaangażowanie, a tym samym rozwój krajowych dostawców i poddostawców (local content)”¹¹. Co

⁹ Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-uchwaly-rady-ministrow-w-sprawie-terminala-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych2> (dostęp 11.05.2022 r.).

¹⁰ Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/kpo-wyslany-do-komisji-europejskiej> (dostęp 11.05.2022 r.).

¹¹ Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności str. 179.

więcej KPO przewiduje finansowanie budowy infrastruktury terminalowej offshore w szacowanej wysokości 437 mln euro, jednakże wobec zablokowania dla Polski środków pochodzących z KPO możliwość finansowania tej inwestycji z tego źródła pozostaje niepewna. Warto zwrócić w tym miejscu uwagę na fakt, iż w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów znajduje się również wcześniejszy projekt uchwały w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych przygotowany przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska¹², w uzasadnieniu którego znajduje się zapis, iż koszt budowy terminalu instalacyjnego miałby zostać pokryty przy udziale środków europejskiego Instrumentu na Rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility – RRF) w kwocie 437 mln euro oraz środków własnych podmiotu realizującego budowę, jednakże w uzasadnieniu uchwały RM z 30 lipca 2021 r. takiego zapisu już nie ma.

Natomiast w dniu 1 marca 2022 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę zmieniającą uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych (dalej „uchwała RM z 1 marca 2022 r.”), zgodnie z którą na lokalizację terminalu instalacyjnego wskazano Port Gdańsk¹³. Jako najważniejsze rozwiązania przyjęte w uchwale wskazano, iż:

- warunkiem zapewnienia skutecznego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku jest stworzenie odpowiedniego zaplecza portowego. Powstanie ono w Porcie Gdańsk. Port ten spełnia wszystkie kryteria inwestorów branżowych i pozwala na terminową realizację pierwszej fazy rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce;
- terminal ten powstanie w porcie zewnętrznym, tj. części portu powstałej w wyniku załadownienia przez przekształcenie akwenu w ląd;
- inwestycja ma się zakończyć 1 czerwca 2025 r.;
- za monitorowanie postępu prac dotyczących wybudowania i wyposażenia terminala instalacyjnego odpowiedzialny będzie Minister Infrastruktury.

Jako uzasadnienie rozwiązań przyjętych w projekcie uchwały wskazano wniosek Ministra Aktywów Państwowych (dalej „MAP”) z dnia 11 lutego 2022 r. wystosowany do Ministra Infrastruktury, w którym MAP wskazuje na konieczność zmiany uchwały Rady Ministrów nr 104/2021 z dnia 30 lipca 2021 r. w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych, zmierzającą do uznania Portu Gdańsk jako lokalizacji terminala instalacyjnego, który ma powstać w nowym terminie - tj. do dnia 1 czerwca 2025 r. We wniosku MAP wskazał, że „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.

¹² Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-uchwaly-rada-ministrow-w-sprawie-terminalu-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych2> (dostęp 12.05.2022 r.).

¹³ Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/premier/uchwala-zmieniajaca-uchwale-w-sprawie-terminala-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych>. W komunikacie o przyjęciu uchwały zamieszczonym na stronie KPRM nie zamieszczono tekstu samej uchwały. Uchwała nie została również opublikowana w Monitorze Polskim. (dostęp 12.05.2022 r.).

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. W związku z powyższym, nastąpiła konieczność dokonania zmiany uchwały Rady Ministrów, celem wykonania postanowień ww. porozumienia”¹⁴.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk Spółka Akcyjna powstał w 1998 r. jako spółka prawa handlowego i działa na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2021 poz. 491 z późn. zm.) oraz Kodeksu spółek handlowych.

W dniu 8 marca 2022 r. Port w Gdańsku ogłosił postępowanie konkursowe, mające na celu wyłonienie dzierżawcy zainteresowanego załadowaniem obszaru morskiego znajdującego się w granicach administracyjnych Portu¹⁵, w tym na potrzeby wybudowania na nim terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Wstępne oferty konkursowe będą przyjmowane do 8 czerwca 2022 r. Natomiast termin składania ofert wiążących nastąpi po 3 miesiącach od dnia rozstrzygnięcia¹⁶.

3. Porty serwisowe w Łebie i Ustce

W celu sprawnego zarządzania MFW niezbędne są porty serwisowe, które pozwolą na szybkie i bezpieczne dostanie się na farmę i dokonanie niezbędnych napraw i serwisów. W związku z tym przy wyborze lokalizacji portów obsługujących poszczególne inwestycje dużą rolę odgrywa bliska odległość od planowanych morskich farm i stanowi istotny czynnik optymalizacji kosztów obsługi i gwarancję sprawnego zarządzania farmami. Ważne przy wyborze lokalizacji baz serwisowych są również wielkość portu, dobre warunki nawigacyjne i dostępność terenów inwestycyjnych.

Jako najlepsze lokalizacje dla MFW, które mają powstać w I fazie rozwoju offshore w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku, wskazane zostały porty w Łebie i Ustce. Warte podkreślenia jest, iż oba porty zostały wskazane jako lokalizacje portów serwisowych w KPO. "Sektor morskiej energetyki wiatrowej stanowi szansę dla rozwoju gospodarczego Polski, w tym zbudowanie i rozwój tzw. local content, którego kluczowym elementem jest budowa infrastruktury portowej, służącej budowie, a następnie eksploatacji morskich farm wiatrowych”¹⁷. Zgodnie z KPO w celu właściwej obsługi i zapewnienia bezpieczeństwa morskich farm wiatrowych realizacja inwestycji obejmuje przebudowę obydwu portów oraz dostępu do nich od strony morza (w tym falochronów), tak by umożliwić korzystanie z terminali serwisowych przeznaczonych do obsługi jednostek serwisowych offshore wind.

¹⁴ Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-uchwaly-rady-ministrow-zmieniajacej-uchwale-w-sprawie-terminala-instalacyjnego-dla-morskich-farm-wiatrowych> (dostęp 12.05.2022 r.).

¹⁵ Źródło danych: <https://przetargi.portgdansk.pl/przetargi.php?id=2720> (dostęp 12.05.2022 r.).

¹⁶ Źródło danych: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/terminal-instalacyjny-offshore-cumuje-w-porcie-gdansk>, <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/terminal-instalacyjny-offshore-cumuje-w-porcie-gdansk/> (dostęp 12.05.2022 r.).

¹⁷ Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności str. 202.

3.1. Port serwisowy w Łebie

Port morski w Łebie leży na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, we wschodniej części Wybrzeża Słowińskiego. Znajduje się w północnej części woj. pomorskiego, w północnej części powiatu lęborskiego, w zachodniej części miasta Łeba. Port jest usytuowany na odcinku ujściowym rzeki Łeby, a uchodzącej do niej rzeki Chelst. Na wschód od portu znajduje się jezioro Sarbsko, a na zachód jezioro Łebsko. Port morski w Łebie pełni funkcję rybacką i turystyczną. Znajdują się w nim przystań jachtowa i nabrzeża rybackie. Podmiotem wykonującym prawa i obowiązki podmiotu zarządzającego portem jest Urząd Morski w Gdyni¹⁸. Obszarem mariny jachtowej zarządza spółka miasta Łeby – Port Jachtowy w Łebie sp. z o.o.¹⁹. Granice obszaru Portu w Łebie reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Łebie (Dz.U. 2015 poz. 516). Wielkość statków wchodzących do portu nie może przekroczyć 50 metrów długości. Maksymalne parametry dla statków wchodzących do Portu w Łebie nie mogą przekraczać: długość całkowita 65 m, szerokość 15 m, zanurzenie 3,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody²⁰.

Port w Łebie ma stać się bardzo ważnym miejscem dla rozwoju polskiego offshore, gdyż w tym mieście swoje centrum serwisowe zamierza stworzyć aż dwóch inwestorów realizujących projekty farm wiatrowych w tej części Bałtyku: Baltic Power (spółka należąca do PKN Orlen i Northland) oraz Equinor (norweska spółka realizująca budowę MFW w formie joint venture z Polenergią).

Equinor realizujący wspólnie z Polenergią projekty MFW Bałtyk II i Bałtyk III już w maju 2021 r. ogłosił, iż to w Łebie zlokalizowana będzie baza obsługowo-serwisowa morskich farm wiatrowych stawianych przez spółkę²¹. Equinor i Polenergia wspólnie rozwijają trzy projekty morskich farm wiatrowych - MFW Bałtyk III, MFW Bałtyk II oraz MFW Bałtyk I. MFW Bałtyk III i MFW Bałtyk II, o łącznym potencjale mocy zainstalowanej 1440 MW, otrzymały 4 maja 2021 r. decyzje Urzędu Regulacji Energetyki o przyznaniu prawa do pokrycia ujemnego salda dla energii elektrycznej wytworzonej i wprowadzonej do sieci²². Odległość od brzegu w linii prostej przyszłych farm wyniesie od 22 do 37 km, a głębokość Morza Bałtyckiego na obszarze obu farm wynosi od 23 do 41 metrów. Trzeci projekt, MFW Bałtyk I, ma ważne pozwolenie lokalizacyjne oraz uzyskaną umowę o przyłączenie od operatora systemów przesyłowych (styczeń 2021 r.). Obecnie realizowany jest kompleksowy, przedinwestycyjny program badań środowiska morskiego na

¹⁸ Źródło danych: Wykaz portów i przystani morskich w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz informacja o podmiotach zarządzających, https://www.umgdy.gov.pl/?page_id=32520 (dostęp 12.05.2022 r.).

¹⁹ Źródło danych: <http://port.leba.eu/pl/> oraz odpis aktualny spółki z KRS pobrany w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (dostęp 12.05.2022 r.).

²⁰ Źródło danych: § 154i ust. 2 i 4 zarządzenia nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2018 r. poz. 2832 z późn. zm.), <http://edziennik.gdansk.uw.gov.pl/legalact/2018/2832/> (dostęp 13.05.2022 r.).

²¹ Źródło danych: <https://biznesalert.pl/equinor-wybuduje-port-serwisowy-offshore-w-lebie-morskie-farmy-wiatrowe-polenergia-pkn-ornlen-oze-energetyka/> (dostęp 12.05.2022 r.).

²² Źródło danych: https://www.ure.gov.pl/pl/urzad/informacje-ogolne/aktualnosci/9436,Offshore-Prezes-Urzadu-Regulacji-Energetyki-rozpatrzyl-kolejne-dwa-wnioski-w-ram.html#_ftn1 (dostęp 13.05.2022 r.).

potrzeby oceny oddziaływania na środowisko MFW Bałtyk I, który stanowi kamień milowy na drodze do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – jednego z kluczowych dokumentów niezbędnych do realizacji projektu.

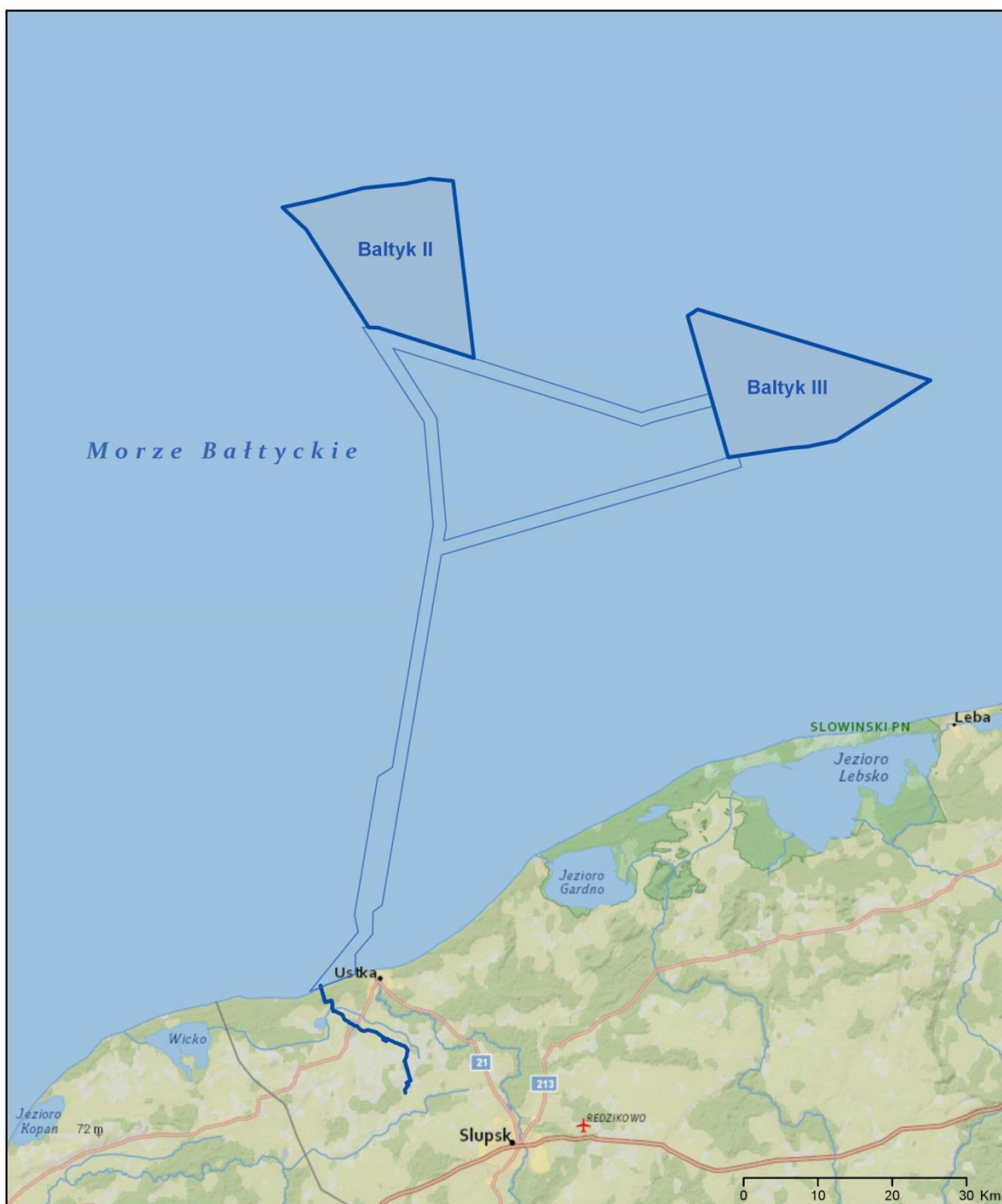
Ostateczna decyzja inwestycyjna dla projektów MFW Bałtyk II oraz MFW Bałtyk III jest planowana na rok 2023, co umożliwi dostarczenie pierwszej energii elektrycznej do sieci w 2026 r. Moc wytwórcza z obu farm ma wynosić 1440 MW, co pozwoli na zasilenie w energię elektryczną ponad 2 milionów gospodarstw domowych.

W maju 2021 r. Equinor sfinalizował zakup działki w Łebie, gdzie powstanie port serwisowy na potrzeby budowanych przez spółkę morskich farm wiatrowych na Bałtyku.

Planowana baza serwisowa O&M (operations and maintenance) będzie służyć jako centrum logistyczne dla morskich farm wiatrowych na Bałtyku, a złożą się na nią biuro, budynki magazynowe i urządzenia transportowe. Bliska odległość z Łeby do lokalizacji farm Bałtyk II i Bałtyk III przyczyni się do bezpieczeństwa operacji morskich i optymalizacji kosztów obsługi.

Rozpoczęcie budowy infrastruktury portu serwisowego przez Equinor ma zacząć się na początku 2024 r.²³ .

²³ Źródło danych: <https://www.wnp.pl/energetyka/leba-stanie-sie-centrum-offshore-kolejny-port-serwisowy-powstanie-w-miescie,579234.html> (dostęp 13.05.2022 r.).



Źródło: <https://www.baltyk2.pl/>

Port w Łebie został również wybrany jako lokalizacja dla portu serwisowego i bazy serwisowej dla MFW Baltic Power. Baltic Power to wspólne przedsięwzięcie realizowane przez Grupę Orlen i Northland Power, a obszar inwestycji, o łącznej powierzchni ok. 131 km kw., zlokalizowany jest ok. 23 km na północ od linii brzegowej Morza Bałtyckiego, na wysokości Łeby i Choczewa.

Spółka Baltic Power (wchodząca w skład Grupy ORLEN) wygrała przetarg na dzierżawę terenu w porcie w Łebie, przeznaczonego do obsługi morskiej farmy wiatrowej. Na dzierżawionym

terenie zlokalizowany zostanie port serwisowy do obsługi inwestycji, której budowa planowana jest na lata 2024-2026. W tym czasie na morzu stanie ok. 70 turbin o łącznej mocy do 1,2 GW, które będą serwisowane przez flotę statków operującą z portu w Łebie.

W ramach wygranego przetargu spółka zabezpieczyła teren o powierzchni ok. 1,1 hektara, na którym zrealizowana zostanie baza do obsługi morskiej farmy wiatrowej. Kluczowy element inwestycji to wchodzące w skład kompleksu nabrzeże, które wymagać będzie przebudowy w celu dostosowania do parametrów pozwalających na realizację operacji logistycznych. Zgodnie z założeniami, baza serwisowa farmy Baltic Power będzie obsługiwała 3-4 jednostki CTV²⁴ przeznaczone do transportu personelu serwisowego. Każda z nich może zabrać na pokład jednorazowo do 24 techników wraz z niezbędnym sprzętem. Baza będzie operowała 24h na dobę, 365 dni w roku, ale rytm jej pracy w dużym stopniu będzie uzależniony od pór roku oraz panujących na morzu warunków atmosferycznych. Zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacja bazy serwisowej planowana jest na lata 2024-2026, a jej szacunkowy koszt wyniesie ok. 20-30 mln złotych²⁵. Port serwisowy ma stanowić centrum zarządzania operacjami eksploatacji i utrzymania morskich farm wiatrowych realizowanych przez spółkę. Na jego terenie zlokalizowane będą m.in. obiekt biurowy, magazyn części zamiennych oraz warsztat. Łącznie na miejscu pracować będzie mogło nawet 50 osób odpowiedzialnych za utrzymanie i eksploatację morskiej farmy wiatrowej. Do najważniejszych zadań operujących z bazy techników będzie należało utrzymanie prawidłowej pracy farmy m.in. poprzez cykliczne przeglądy turbin wiatrowych. W ich trakcie serwisanci będą weryfikowali wydajność, zużycie i parametry działania poszczególnych elementów turbin, zgodnie ze ściśle określonymi procedurami, a w razie konieczności dokonywać bieżących napraw. Nad całością prac będzie czuwał system informatyczny do zarządzania produkcją, który monitorując na bieżąco efektywność pracy farmy, będzie również wskazywał turbiny lub ich elementy wymagające np. rutynowej wymiany.

W dniu 8 marca 2022 r. Baltic Power ogłosił przetarg na wybór wykonawcy, który będzie odpowiedzialny m.in. za przygotowanie dokumentacji i przeprowadzenie procesu inwestycyjnego, który po uzyskaniu stosownych decyzji administracyjnych umożliwi realizację prac budowlanych Bazy O&M, dedykowanej do obsługi Morskiej Farmy Wiatrowej Baltic Power²⁶. Zgodnie z ogłoszeniem o przetargu Baza Szybkiego Reagowania (O&M) stanowić będzie kompleks składający się z budynku socjalno-biurowego, magazynu, nabrzeża przeładunkowego przystosowanego do obsługi 3-4 jednostek CTV, dróg oraz placów manewrowych. Teren zostanie wyposażony w niezbędną infrastrukturę techniczną umożliwiającą realizację zadań podstawowych Bazy O&M. Teren bazy i nabrzeża zostanie odpowiednio utwardzony, oświetlony oraz odwodniony. Istniejące nabrzeże o długości ok. 120m zostanie przebudowane poprzez wykonanie nowej płyty nabrzeża podpartej na niezależnym ustroju nośnym, tak aby odciążać istniejącą

²⁴ Crew Transfer Vessels - statek obsługi farm wiatrowych.

²⁵ Źródło danych: <https://www.orlen.pl/pl/o-firmie/media/komunikaty-prasowe/2022/styczen/W-Lebie-powstanie-port-serwisowy-morskiej-farmy-wiatrowej-Baltic-Power> (dostęp 13.05.2022 r.).

²⁶ Źródło danych: <https://www.balticpower.pl/aktualnosci/przetarg-na-projekt-i-budow%C4%99-bazy-szybkiego-reagowania-dla-morskiej-farmy-wiatrowej-baltic-power/> (dostęp 13.05.2022 r.).

konstrukcję. Dno przed nabrzeżem wymagać będzie przeprowadzenia prac czerpalnych oraz wykonania umocnienia dna. Teren bazy zostanie skomunikowany z drogą publiczną, wyposażony we wszelkie niezbędne media oraz łączność bezprzewodową. Wody opadowe przed odprowadzeniem do właściwego zbiornika zostaną podczyszczane stosownie do rodzaju prowadzonej działalności i miejsca ich odprowadzenia. Orientacyjna powierzchnia terenu przeznaczonego do zagospodarowania wynosi ok. 1,10 ha. Orientacyjna powierzchnia budynku socjalno-użytkowego to ok. 1600m². Orientacyjna powierzchnia budynku magazynowego to ok. 800m². Orientacyjna długość nabrzeża wymagającego wzmocnienia to ok. 160m.

3.2. Port serwisowy w Ustce

Port morski w Ustce leży na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, w ujściu rzeki Słupi, w mieście Ustka, w woj. pomorskim. Port obsługuje głównie statki rybackie, turystyczne i jednostki sportowe w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni²⁷. Podmiotem zarządzającym portem jest Zarząd Portu Morskiego w Ustce sp. z o.o. Granice obszaru Portu w Ustce reguluje rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 listopada 2005 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Ustce od strony lądu (Dz.U. z 2005 Nr 233, poz. 1990). Wielkość statków wchodzących do Portu Ustka nie może przekraczać 60 m długości całkowitej, 12,0 m szerokości i 4,0 m zanurzenia dla wody słodkiej. Podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody. Maksymalne parametry statku dla Portu Ustka: długość całkowita 80 m, szerokość 21 m, zanurzenie statku przy średnim stanie dla wody słodkiej 4,0 m²⁸.

W dniu 21 października 2021 r. spółki: PGE, PGE Baltica i władze Ustki podpisały list intencyjny dotyczący możliwości utworzenia w usteckim porcie zaplecza serwisowego dla planowanych przez PGE morskich farm wiatrowych²⁹. W informacji o podpisaniu listu wskazano, iż na korzyść tej lokalizacji przemawia położenie portu w stosunku do planowanych farm wiatrowych, jego wielkość, dobre warunki nawigacyjne, dostępność terenów inwestycyjnych.

PGE oraz duńska firma Orsted, będąca jednym z liderów sektora offshore na świecie, wspólnie wybudują i będą eksploatować Morską Farmę Wiatrową Baltica (MFW Baltica) o łącznej mocy zainstalowanej do 2,5 GW. Inwestycja została podzielona na dwa etapy: Baltica 2 i Baltica 3.

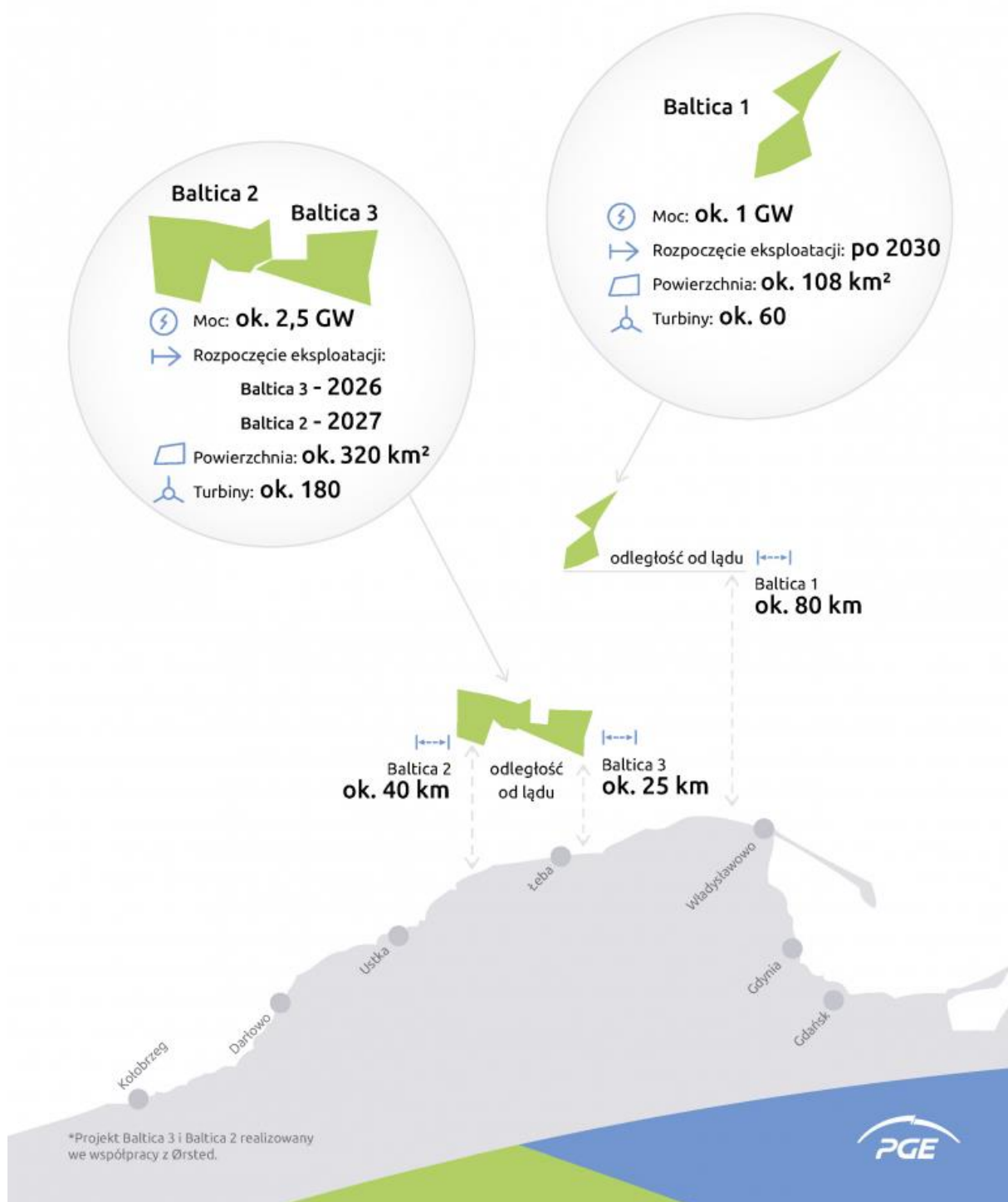
Uruchomienie pierwszego etapu projektu, czyli Baltica 3 o mocy do 1045,5 MW, jest planowane na 2026 r. Etap kolejny, czyli Baltica 2 o mocy do 1497 MW, ma być oddany do 2027 r.

²⁷ Źródło danych: Wykaz portów i przystani morskich w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz informacja o podmiotach zarządzających, https://www.umgdy.gov.pl/?page_id=32520 (dostęp 12.05.2022 r.).

²⁸ Źródło danych: § 154b ust. 1 i 3 zarządzenia nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2018 r. poz. 2832 z późn. zm.), <http://edziennik.gdansk.uw.gov.pl/legalact/2018/2832/> (dostęp 13.05.2022 r.).

²⁹ Źródło danych: <https://www.portalsamorzadowy.pl/prawo-i-finance/list-intencyjny-pge-i-miasta-ustka-podpisany-chodzi-o-port-serwisowy-dla-morskich-farm-wiatrowych.322049.html> (dostęp 13.05.2022 r.).

Projekty offshore Grupy PGE



Źródło: <https://pgebaltica.pl/program-offshore>

Ustkę, jako lokalizację portu i bazy serwisowej dla swojego projektu offshore pierwszej fazy rozwoju na Bałtyku, wybrała również firma RWE, która realizuje obecnie budowę morskiej farmy wiatrowej Baltic II. RWE Renewables przygotowuje się do budowy trzech farm wiatrowych na Bałtyku: Baltic I, Baltic II i Baltic III. Jako pierwsza z nich realizowana będzie farma Baltic II. Znajdzie się ona na obszarze około 41 kilometrów kwadratowych na wodach o głębokości 30-50 metrów, w odległości 55 km od Ustki. Generowana przez farmę moc 350 MW jest równoważna z energią elektryczną zużywaną przez około 350 tys. gospodarstw domowych. Przedstawiciele RWE Renewables o swoich planach informowali przedstawiciele władz lokalnych w Ustce na posiedzeniu komisji budżetowej usteckiej rady miasta we wrześniu 2021 r.³⁰. Firma planuje budowę portu z bazą serwisową dla obecnie realizowanej inwestycji Baltic II oraz kolejnych etapów Baltic I i III.



Źródło: <https://fewbalticii.rwe.com/pl-PL>

8 grudnia 2021 r. w Ustce, pomiędzy RWE Renewables / Baltic Trade and Invest sp. z o.o. a Zarządem Portu Morskiego Ustka, podpisana została wstępna umowa dzierżawy gruntów położonych na terenie usteckiego portu, na których powstanie centrum operacyjno-serwisowe dla morskich farm wiatrowych. Baza eksploatowana będzie początkowo przez okres minimum 25-30

³⁰ Źródło danych: <https://www.gospodarkamorska.pl/rwe-pracuje-nad-baza-do-obslugi-farm-wiatrowych-w-ustce-60986> (dostęp 16.05.2022 r.).

lat, począwszy od 2025 r. W pierwszej fazie do obsługi procesu budowy farmy oraz inicjalnego okresu jej eksploatacji, na bieżąco wykorzystywane będą dwie jednostki pływające klasy CTV. Docelowo inwestycja wygeneruje ok. 50 pełnoetatowych miejsc pracy³¹.

Podkreślenia w tym miejscu wymaga fakt, że właścicielem portu w Ustce jest samorząd. Z dniem 29 maja 2013 r. został zawiązany przez Burmistrza Miasta Ustka podmiot – Zarząd Portu Morskiego w Ustce sp. z o.o. Spółka została wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 26 sierpnia 2013 r., pod numerem 0000472472³². Dnia 15 października 2021 r. Burmistrz Ustki wydał zarządzenie³³, zgodnie z którym, miasto wniosło do Zarządu Portu Morskiego w Ustce aport w postaci prawa własności nieruchomości o wartości 9,5 mln zł i powierzchni blisko 3 ha położonych w granicach Portu Morskiego w Ustce. Zgodnie z planami władarzy miasta wniesienie nieruchomości położonych na terenie portu pozwoli na uzyskanie przez Zarząd Portu w Ustce zdolności kredytowej i umożliwi zawieranie długoterminowych umów związanych z utworzeniem w porcie centrum serwisowego farm morskich³⁴.

Co więcej, pomimo tego, iż właścicielem portu w Ustce jest samorząd, to również Rząd ma plany dotyczące portu. Urząd Morski w Gdyni przygotował plany rozbudowy portu zakładające budowę nowego zewnętrznego portu³⁵, który jednak nie stanowiłby własności miasta. Plany rozbudowy przygotowane przez Urząd Morski w Gdyni zakładają powiększenie portu po zachodniej stronie i na wodzie, i na lądzie o obszar kilkudziesięciu hektarów z głównym przeznaczeniem na terminal statków ro-ro³⁶, które przewożą m.in. naczepy, oraz dla farm wiatrowych jako port instalacyjny, co dawałoby możliwość, nie tylko serwisowania, lecz także budowania farm z takiego portu.

³¹ Źródło danych: <https://pl.rwe.com/prasa-i-aktualnosci/2021-12-09-rwe-otrzymalo-decyzje-srodowiskowa-dla-projektu-morskiej-farmy-wiatrowej-f-e-w-baltic-ij> (dostęp 16.05.2022 r.).

³² Źródło danych: <https://ustkaport.pl/zarząd-portu/> (dostęp 16.05.2022 r.).

³³ Źródło danych: <https://bip.um.ustka.pl/a.30414.zarządzenie-nr-0050gn2322021-z-dnia-15-pazdziernika-2021-r-w-sprawie-zmiany-zarządzenia-nr-0050gn180.html> (dostęp 16.05.2022 r.).

³⁴ Źródło danych: <https://gp24.pl/ustka-przekazala-grunty-warte-95-mln-zl-zarządowi-portu-ustka/ar/c1-15870563> (dostęp 16.05.2022 r.).

³⁵ Źródło danych: <https://gp24.pl/ogromny-nowy-port-w-ustce-nie-bedzie-wlasnoscia-miasta-burmistrz-jest-zaskoczony-zobacz-dwa-warianty-rozbudowy/ar/c1-15827877> (dostęp 16.05.2022 r.).

³⁶ statek wloczny - ogólna nazwa wodnych statków transportowych, na których przemieszczanie ładunku (toczenie, ang. roll on roll off) między statkiem a brzegiem odbywa się przez furty ładunkowe metodą toczenia.