



Gdańsk, 31 maja 2021 roku

Szanowny Pan

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

Szanowny Panie Premierze,

Położenie Polski nad Morzem Bałtyckim sprzyja rozwojowi Morskich Farm Wiatrowych (MFW) w zakresie zarówno fazy instalacji, jak też ok. 30-letniego okresu eksploatacji i serwisowania. W związku z tym, przez kolejne lata będą realizowane inwestycje offshore, którymi już dziś zainteresowane są inne państwa bałtyckie pokazujące gotowość m.in: realizacji funkcji portów instalacyjnych oraz serwisowych względem farm wiatrowych polskiego Wybrzeża. W takiej sytuacji należy zintegrować wysiłki sektora biznesu, samorządów terytorialnych oraz strony rządowej na rzecz zapewnienia gotowości polskiej strony dla aktywnego uczestnictwa w tym procesie.

Jako niżej wymienieni¹ sygnatariusze Pomorskiej Platformy Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku (Platforma) z niepokojem przyjęliśmy informację o nieuwzględnieniu wsparcia dla rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie w wersji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) przekazanej do Komisji Europejskiej. Jesteśmy przekonani, że Port Morski we Władysławowie, obok portów w Łebie oraz Ustce, także powinien uzyskać wsparcie na zasadach sformułowanych w ww. dokumencie w związku z planowaną funkcją serwisową. Stanowisko nasze potwierdzają wstępne wyniki ekspertyzy pn.: „Analiza dotycząca roli małych i średnich portów morskich województwa pomorskiego w realizacji funkcji serwisowych względem farm wiatrowych”, która jest obecnie przygotowywana przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Ekspertyza dotyczy m.in. zagadnień związanych ze wstępnym planem dostosowania małych i średnich portów województwa pomorskiego do odgrywania roli ośrodków serwisowych dla farm wiatrowych

¹ Sygnatariusze wymienieni w załączniku nr 1 do niniejszego pisma.



POMORSKA PLATFORMA ROZWOJU MORSKIEJ ENERGETYKI WIATROWEJ NA BAŁTYKU

wraz z harmonogramem i szacunkowym kosztorysem poszczególnych etapów procesu inwestycyjnego. Ponadto przygotowane zostaną rekomendacje dotyczące najważniejszych zadań inwestycyjnych i organizacyjnych.

Bezspornym jest fakt, że inwestycje we wszystkich małych portach województwa pomorskiego nie są dla siebie konkurencją, bowiem wszystkie te porty będą wykorzystane dla inwestycji morskich. Chociaż brakuje obecnie dokładnych szacunków jakimi jednostkami obsługiwany będzie serwis morskich farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim, to przewiduje się, że docelowo potrzebnych będzie kilkadziesiąt jednostek pływających. Należy podkreślić, że żaden z portów wymienionych w KPO nie pozwala na obsługiwane większych jednostek serwisowych typu *Service Operation Vessels*, a możliwości w zakresie liczby stanowisk dla jednostek szybkiego reagowania są bardzo ograniczone.

Aktualne zapisy KPO niosą także dużą odpowiedzialność dla polskiej gospodarki w przypadku, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn np.: wymogów środowiskowych czy terminów realizacyjnych, porty w Ustce lub Łebie nie zdążą zagwarantować założonych oczekiwań. Istnieje ryzyko, że wówczas obsługa serwisu offshore realizowana będzie z portów zagranicznych. Taki scenariusz oznacza, że zakresem interwencji funduszy z KPO powinna zostać objęta większa liczba polskich portów położonych w województwie pomorskim i zachodniopomorskim, szczególnie tych które wpisują się znakomicie we wszelkie strategie i oceny biznesowe sporządzane przez podmioty realizujące zadania *Offshore Wind*. Ważnym jest by decyzja o wsparciu finansowym z KPO dla poszczególnych portów była podyktowana stopniem dojrzałości tych projektów, tak by inwestycje mogły być zrealizowane zgodnie z harmonogramem wydatkowania unijnych funduszy a podział środków z ww. Programu był dokonywany metodą konkursową w oparciu o czytelne kryteria.

Jako niżej wymienieni² sygnatariusze Platformy, z ogromnym zadowoleniem przyjęliśmy informację o umieszczeniu w treści KPO portów w Łebie i w Ustce, jako portów o wysokim potencjale dla rozwoju funkcji serwisowych, a tym samym sprzyjających rozwojowi morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku, Jednakże, prosimy o wprowadzenie w KPO zapisów dotyczących rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie, również jako terminala realizującego funkcje serwisowe dla morskiej energetyki wiatrowej. Naszym zdaniem port Władysławowo, wraz z portami w Łebie i Ustce, są najbardziej predystynowane do pełnienia takiej funkcji na polskim Wybrzeżu. Wsparcie rozwoju tego portu pozwoli w przyszłości w pełni wykorzystać potencjał zawarty w łańcuchu dostaw (bliskość portu instalacyjnego, portu lotniczego, sieci bazowej TENT) oraz ułatwi inwestorom zaplanowanie całego procesu budowy MFW. Rozbudowa Portu we Władysławowie niesie za sobą również korzyści zmniejszania negatywnych skutków transformacji gospodarki rybackiej poprzez modelowe przekształcenie największego portu rybackiego w port *Offshore Wind*. W naszej opinii wskazanie tej lokalizacji ma strategiczny charakter dla rozwoju całego kraju.

² Sygnatariusze wymienieni w załączniku nr 1 do niniejszego pisma.



Nie bez znaczenia jest również duża aktywność władz lokalnych przejawiająca się m.in. w uzyskaniu akceptacji założeń projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko przez Urząd Morski w Gdyni. Ponadto, przedstawiciele Portu i Gminy Władysławowo aktywnie uczestniczą w pracach grupy roboczej nr 4 pn. "Logistyka zaplecza portowego i wpływ na regiony nadmorskie" powołanej przez Ministra Klimatu i Środowiska w ramach Porozumienia Sektorowego. W ramach prac tej grupy zajmującej się wypracowaniem niezbędnych założeń dla parametrów terminali serwisowych, Gmina Władysławowo zleciła wykonanie profesjonalnej, wielobranżowej koncepcji dla portu serwisowego, która uwzględni zebrane przez grupę roboczą wytyczne (koszt ponad 120 tys. zł). W najbliższych tygodniach gmina uzyska niezbędne założenia wraz z szacowanymi kosztami, które z kolei umożliwią ogłoszenie przetargu na wykonanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego. Koszt tej dokumentacji szacuje się na ok. 2 mln zł i będzie ponoszony przez Gminę wspólnie ze Starostwem Powiatu Puckiego w ramach porozumienia o współpracy.

Dodatkowe, równie istotne argumenty przemawiające na wpisaniem Portu Morskiego we Władysławowie do KPO:

1. Położony jest w najbliższej odległości od MFW o łącznej mocy minimum 2 GW. Dodatkowo znajduje się najbliżej MFW na ławicy Środkowej, których łączna moc szacowana jest na minimum 3 GW.
2. Obecnie jest portem wykorzystywanym przez firmy świadczące usługi dla sektora offshore w Polsce, m.in.: Lotos Petrobaltic, N-Sea, czy MEWO S.A.
3. Posiada zaplecze stoczniove w postaci Stoczni Szkuner, co może stanowić dużą zaletę nie tylko w serwisowaniu jednostek pływających, ale również sprzętu badawczo-pomiarowego i innych konstrukcji wykorzystywanych podczas budowy i funkcjonowania MFW.
4. Znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie firmy Energobaltic, którego właścicielem jest spółka Lotos. Obecnie firma Energobaltic w żaden sposób nie jest zabezpieczona od strony morza przed negatywnymi skutkami sztormów. Wybudowanie w jej sąsiedztwie portu serwisowego skutecznie zabezpieczy jej funkcjonowanie oraz obniży koszty utrzymania.
5. Jest, wraz z Łebą i Ustką, najlepiej przystosowanym portem do obsługi MFW. Doprowadzenie do pełnej gotowości pełnienia funkcji serwisowej portu Władysławowo będzie wymagało stosunkowo najmniejszych nakładów finansowych.
6. Nie znajduje się w centrum miasta i jego funkcjonowanie nie wpływa bezpośrednio na turystykę, a także dysponuje największą przestrzenią, co nie jest bez znaczenia dla środowiska rybackiego.



**POMORSKA PLATFORMA
ROZWOJU MORSKIEJ ENERGETYKI
WIATROWEJ NA BAŁTYKU**

7. Nie jest portem "rzecznym" i nie występuje w nim zjawisko nanoszenia mułu i piasku z nurtem rzeki, natomiast dzięki zewnętrznemu położeniu oraz stałemu dostępowi do słonej wody występuje mniejsze zalodzenie w miesiącach zimowych.
8. Znajduje się w bezpośrednim obszarze oddziaływania Portu Lotniczego (Rębiechowo oraz lotniska Babie Doły - Kosakowo) oraz dużego zaplecza logistycznego Trójmiasta oraz Portów w Gdyni i Gdańsku.
9. Będzie miał strategiczne znaczenie nie tylko dla MFW, ale także w związku z planami dotyczącymi wdrażania innowacyjnych technologii wodorowych i magazynowania energii.

Reasumując, warto podkreślić że Port we Władysławowie jest portem położonym najbliżej względem planowanej inwestycji mającej na celu budowę elektrowni jądrowej w województwie pomorskim i dlatego charakteryzuje się komplementarnością wobec innych, innowacyjnych i niskoemisyjnych źródeł energii.

Z poważaniem,

**Mieczysław Struk – Marszałek Województwa
Pomorskiego**

**Leszek Bonna – Wicemarszałek Województwa
Pomorskiego**

Koordynator Pomorskiej Platformy
Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej
na Bałtyku

Do wiadomości:

1. **Jacek Sasin**, Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Aktywów Państwowych
2. **Michał Kurtyka**, Minister Klimatu i Środowiska
3. **Ireneusz Zyska**, Sekretarz stanu, Pełnomocnik Rządu ds. Odnawialnych Źródeł Energii, Ministerstwo Klimatu i Środowiska
4. **Marek Gróbarczyk**, Sekretarz stanu, Ministerstwo Infrastruktury
5. **Zbigniew Gryglas**, Podsekretarz stanu, Ministerstwo Aktywów Państwowych



**POMORSKA PLATFORMA
ROZWOJU MORSKIEJ ENERGETYKI
WIATROWEJ NA BAŁTYKU**

Załącznik nr 1 do pisma z dnia 31 maja 2021 r.

Wykaz Sygnatariuszy Pomorskiej Platformy Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku popierających wystąpienie z dnia 31 maja 2021 r w sprawie wsparcia dla rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie.

Lp	Sygnatariusz	Siedziba
1	Województwo Pomorskie	Gdańsk
2	Gmina Miasta Gdyni	Gdynia
3	Gmina Miejska Rumia	Rumia
4	Gmina Kosakowo	Kosakowo
5	Rumia Invest Park	Rumia
6	Politechnika Gdańska	Gdańsk
7	Pomorski Fundusz Rozwoju Sp. z o.o.	Gdańsk
8	Wojewódzki Urząd Pracy	Gdańsk
9	Agencja Rozwoju Pomorza S.A.	Gdańsk
10	Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza	Gdańsk
11	Organizacja Pracodawcy Pomorza	Gdańsk
12	Gdańska Fundacja Przedsiębiorczości	Gdańsk
13	Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej	Gdańsk
14	Centrum Techniki Okrętowej S.A.	Gdańsk
15	Instytut Energetyki Instytut Badawczy	Gdańsk
16	Instytut Badań Edukacyjnych	Warszawa
17	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna sp. z o.o.	Sopot
18	Centrum Nowych Kompetencji Sp. z o.o.	Gdynia
19	GO ROPES GROUP	Gdańsk
20	Vulcan Training & Consultancy	Szczecin
21	Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny	Gdynia
22	CEE ENERGY GROUP	Warszawa
23	Euroregion Bałtyk	Elbląg
24	DT Gdynia Renke i Partnerzy Radcowie Prawni i Adwokaci	Gdynia
25	Lotos Petrobaltic S.A.	Gdańsk
26	Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.	Gdynia
27	Polskie Forum Technologii Morskich	Gdynia



**POMORSKA PLATFORMA
ROZWOJU MORSKIEJ ENERGETYKI
WIATROWEJ NA BAŁTYKU**

Lp	Sygnatariusz	Siedziba
28	Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o.	Gdańsk
29	Przedsiębiorstwo Usługowo Produkcyjno Handlowe "POMKOL" Sp. z o.o.	Kolbudy
30	Enerxperience Sp. z o.o.	Warszawa
31	Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o.	Gdynia
32	Przedsiębiorstwo Badawczo Wdrożeniowe OLMEX S.A.	Barczewo
33	Związek Pracodawców Forum Okrętowe	Gdańsk
34	Prąd Engineering Sp. z o.o.	Gdańsk
35	N-SEA Polska Sp. z o.o.	Gdańsk
36	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	Gdańsk
37	FairPlay Towage Polska Sp. z o.o. Sp.k.	Gdynia
38	Exito Broker Sp. z o.o.	Warszawa
39	Przedsiębiorstwo Projektowo-Usługowe NAVA Sp. z o.o.	Gdańsk
40	UXO Control Polska Sp. z o.o.	Gdańsk
41	PPHU Stan-Bet Beata Kowalczyk	Piotrków Trybunalski
42	Orsted Polska OF Services Sp. z o.o.	Warszawa
45	Uniwersytet Gdański	Gdańsk
46	Enamor Sp. z o.o.	Gdynia
47	Rojam Safety Center Sp. z o.o.	Gdynia
48	Kancelaria Radcy Prawnego Marek Kacprzak	Gdańsk
49	MGS LAW Kancelaria Radców Prawnych Mądry Sznycer Sambożuk i Partnerzy	Gdańsk
50	Projmors Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o.	Gdańsk
51	NED-Project Sp. z o.o.	Gdańsk
52	B-Act Sp. z o.o.	Bydgoszcz
53	CO-MADE Sp. z o.o.	Gdańsk
54	OW Polska Sp. z o.o.	Warszawa
55	Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk	Sopot