



MINISTER  
GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.14.2019.DB



03980200208847  
RPW/22147/2019 P  
2019-08-01

Warszawa, dnia 30 lipca 2019 r.

Pan

Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu RP

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 81. posiedzenia Senatu RP w dniu 26 czerwca 2019 r. niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

**Ad 1.** Na wstępie należy wskazać, że Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej sprawuje nadzór właścicielski nad kilkoma podmiotami z branży morskiej, które mogą uczestniczyć w łańcuchu dostaw komponentów do budowy morskich farm wiatrowych. Ponadto, resort nie odpowiada za realizację przedsięwzięć w zakresie budowy morskich farm wiatrowych (wydaje jedynie pozwolenia lokalizacyjne dla tych inwestycji w obszarach morskich) i z tego powodu opracowanie listy potencjalnych dostawców leży poza obszarem odpowiedzialności i działalności resortu.

W związku z powyższym poniższe informacje mają na celu jedynie zarysowanie sytuacji na szerokim rynku firm angażujących się w budowę morskich farm wiatrowych.

Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiZŚ) można wskazać na trzy główne podmioty przemysłu morskiego posiadające doświadczenie w produkcji komponentów morskich farm wiatrowych, tj: ST<sup>3</sup> Offshore Sp. z o. o., Energomontaż Północ Gdynia S.A. oraz GSG Towers Sp. z o.o.

Ponadto można wymienić przynajmniej cztery przedsiębiorstwa z województwa zachodniopomorskiego skupiające się na produkcji konstrukcji i elementów stalowych: JVP Steel Poland Sp. z o.o., Gotech Sp. z o.o. , JW Steel Construction Sp. z o.o., a także gdańską firmę Mostostal Pomorze S.A., które w mniejszym bądź większym zakresie realizowały zamówienia na produkcję poszczególnych komponentów morskich farm wiatrowych.

Poniżej przedstawiony został przegląd informacji powszechnie dostępnych o głównych kontraktach, zrealizowanych przez:

**ST<sup>3</sup> Offshore Sp. z o. o.**

Kontrakty m.in. na:

- produkcję 91 platform pośrednich (ang. *transition piece*) na brytyjską morską farmę wiatrową Race Bank z 2015 roku,
- produkcję 20 fundamentów kratownicowych (ang. *jacket*) przeznaczonych na niemiecką morską farmę wiatrową Borkum Riffgrund 2 na Morzu Północnym z 2016 roku.

Oba kontrakty realizowano dla duńskiej firmy Ørsted (ex DONG Energy).

### **Energomontaż Północ Gdynia S.A.**

Kontrakty m.in. na:

- 30 sztuk platform na niemiecką morską farmę wiatrową Arkona z 2017 roku,
- wykonanie klatek ochrony anodowej wraz z elementami tzw. J-Tube na morską farmę wiatrową London Array z 2012 roku,
- dwie stacje transformatorowe na brytyjską morską farmę wiatrową Wallney z 2010 roku.

Wszystkie kontrakty realizowano dla duńskiej firmy BLADT Industries A/S.

### **GSG Towers Sp. z o.o.**

Kontrakty m.in. na:

- budowę trzech połówek trafostacji na brytyjską morską farmę wiatrową Hornsea z 2016 roku,
- wykonanie 67 klatek anodowych na niemiecką farmę wiatrową Veja Mate z 2015 roku.

Oba kontrakty realizowano dla duńskiej firmy BLADT Industries A/S.

Spółka realizuje także znaczące zlecenia w zakresie budowy lądowych farm wiatrowych z firmami działającymi także na rynku offshore, co zdaniem przedstawicieli GSG pozwala oceniać pozytywnie perspektywy wejścia także na rynek produkcji wież dla morskich farm wiatrowych.

### **Inne spółki zaangażowane w realizację kontraktów na elementy morskich farm wiatrowych**

Firma JVP Steel Poland Sp. z o.o. działająca na terenie Stoczni Szczecińskiej S.A. dostarczyła do kontrahentów w 2019 roku dwie konstrukcje Blade Rack (wielkogabarytowa rama przeznaczona do transportu śmigieł do wiatraków morskich), które używano na farmie wiatrowej Race Bank. Dodatkowo firma Gotech Sp. z o.o. zrealizowała w 2017 roku kontrakt na dostawę elementów konstrukcji duńskiej morskiej farmy wiatrowej Gwynt y Môr.

Duże doświadczenie w realizacji kontraktów na produkcję elementów morskich farm wiatrowych posiada także spółka JW Steel Construction Sp. z o.o., która realizowała m.in. zlecenia na: miejsca cumowania jednostek pływających (ang. boatlanding) na farmie West of Duddon Sands Offshore (ponad 100 sztuk), platformy zewnętrzne na Anholt Offshore (ponad 50 sztuk), zestawy wyposażenia zewnętrznego (drabiny, platformy czy miejsca cumowania) na farmę Butendiek (kilkadziesiąt zestawów), miejsca cumowania jednostek pływających na EnBW Windpark Baltic 2 Lot 1 i 3 (80 sztuk) i stoppers systems na tej drugiej oraz po 39 stoppers systems i miejsc cumowania jednostek pływających na farmie wiatrowej Borkum Riffgrund 1.

Spółka Mostostal Pomorze S.A. w latach 2017-2018 realizowała kontrakt na prefabrykację konstrukcji platformy stalowej o wadze około 300 ton na belgijską morską farmę wiatrową Northwester 2 na zlecenie duńskiej firmy BLADT Industries A/S.

**Ad 2.** Zgodnie z informacjami przekazanymi przez spółkę GSG Towers Sp. z o.o. realizuje ona obecnie zlecenie na produkując wielkogabarytowych konstrukcji stalowych, montowanych do fundamentów pod morskie

wieże wiatrowe. W przypadku innych podmiotów MGMIŻŚ nie ma wiedzy nt. aktualnie realizowanych kontraktów, ponieważ nie sprawuje nadzoru właścicielskiego nad żadną ze spółek koncentrujących swoją działalność w obszarze konstrukcji offshore.

**Ad 3.** Z analiz prowadzonych przez MGMIŻŚ wynika, że nie wszystkie spółki decydują się na upublicznianie swoich dokładnych zdolności wytwórczych, co wynika z prowadzonej przez nie polityki informacyjnej oraz biznesowej. Niektóre ze spółek publikują jednak częściowe informacje na swoich portalach internetowych, czego przykładem jest ST<sup>3</sup> Offshore Sp. z o. o., która deklaruje zdolność do produkcji:

- fundamentów kratownicowych (ang. jacket): 50 sztuk rocznie,
- platform pośrednich (ang. transition pieces): 150 sztuk rocznie.

GSG Towers Sp. z o.o. w obszarze wież dla morskiej energetyki wiatrowej deklaruje w dostarczonej przez siebie informacji potencjał produkcyjny na poziomie około 80 standardowych wież rocznie, a zdolności przerobu stali na potrzeby produkcji konstrukcji stalowych dla morskiej energetyki wiatrowej to aktualnie około 2750 ton stali rocznie, docelowo w wyniku prowadzonych inwestycji możliwości te wzrosną do 6600 ton rocznie.

**Ad 4.** Z analiz prowadzonych przez MGMIŻŚ oraz z informacji dostarczonych przez przedsiębiorców wynika, że trzy główne zakłady przemysłu morskiego koncentrujące się na działalności w sektorze konstrukcji offshore (tj. ST<sup>3</sup> Offshore Sp. z o. o., Energomontaż Północ Gdynia S.A. oraz GSG Towers Sp. z o.o.) posiadają odpowiednie zaplecze infrastrukturalne, na które składają się hale produkcyjne, powierzchnie do składowania oraz odpowiednio uzbrojone nabrzeża (w tym suwnice bramowe i dźwigi). Dwie inne firmy aktywnie działające na tym rynku, czyli JW Steel Construction Sp. z o.o. oraz JVP Steel Poland Sp. z o.o. korzystają z kolei w dużej mierze z rozbudowanej infrastruktury Stoczni Szczecińskiej S.A., również posiadającej udźwigowione nabrzeża wraz z suwnicami bramowymi. Dodatkowo spółka Mostostal Pomorze S.A. dysponuje w Gdańsku własnym nabrzeżem umożliwiającym załadunek produkowanych konstrukcji stalowych na jednostki pływające. Podsumowując, posiadana obecnie infrastruktura logistyczna polskich zakładów produkcyjnych przemysłu morskiego wskazuje na gotowość tychże do podjęcia się realizacji kontraktów na budowę morskich farm wiatrowych (łącznie z magazynowaniem i załadunkiem na jednostki pływające), chociaż przy realizacji większych zamówień w części z nich wskazuje się na potrzebę inwestycji infrastrukturalnych.

**Ad 5.** Na polskim wybrzeżu funkcjonują 32 porty morskie, w tym 4 o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a także 50 przystani morskich. Pełnią one wiele różnych funkcji, m.in. związanych z przeładunkami towarów, obsługą rybołówstwa, a także żeglugi pasażerskiej. Część z nich dostosowana jest również do obsługi budowlanej i serwisowej morskich farm wiatrowych. Warto podkreślić, że infrastruktura portowa i dostępową do portów i przystani morskich, a także ich wyposażenie w urządzenia przeładunkowe, suprastruktura itp. pozwalają na obsługę szerokiej gamy ładunków, także tych tzw. typu project cargo. Nie ma enumeratywnej listy portów i przystani, w których należy dokonywać przedmiotowych operacji za-/wyładunkowych. Niemniej jednak wskazuje się, że porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście są zdecydowanie najlepiej rozwinięte. Mają one relatywnie najlepsze parametry infrastruktury portowej i dostępowej, a także odpowiednie zdolności przeładunkowe – co ma znaczenie w przypadku obsługi elementów konstrukcyjnych morskich farm wiatrowych.

**Ad 6.** Podkreślić należy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o portach i przystaniach morskich za prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu odpowiadają podmioty zarządzające, a w sytuacji niepowołania ich właściwe miejscowo gminy. W przypadku zarządów portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, których dominującym udziałowcem jest Skarb Państwa – Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej potwierdza, że przy planowanych inwestycjach uwzględniane są różne czynniki, także pod kątem rozwoju portów w zakresie obsługi morskich farm wiatrowych. Powyższe bierze pod uwagę także administracja morska podczas realizacji inwestycji dostępowych do portów morskich. W projektach uwzględniana jest także obsługa morskich farm wiatrowych, z czym wiąże się konieczność zapewnienia odpowiednich warunków w dostępie od strony morza.

**Ad 7 i 8.** Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podejmuje działania ukierunkowane na stworzenie warunków odpowiedniego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, który wpisze się w zrównoważony rozwój obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej, przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa energetycznego kraju oraz będzie przystawał do rozwiązań mających na celu ochronę środowiska i polepszenie jakości życia ludzi. Działania te są spójne z m.in. założeniami projektu Polityki Energetycznej Polski do 2040 r., tj. 10,3 GW zainstalowanej mocy z morskich farm wiatrowych.

Owocem aktywnego wsłuchiwanie się administracji morskiej w potrzeby rozwoju branży offshore jest między innymi rezerwacja z pierwszeństwem dla pozyskiwania energii odnawialnej, akwenów o łącznej powierzchni blisko 2000 km<sup>2</sup> w pierwszej wersji projektu „*Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000*”, a następnie zwiększenie ich o ponad 350 km<sup>2</sup>, co daje łącznie około 7 % powierzchni polskich obszarów morskich objętych planem do wykorzystania dla realizacji morskich farm wiatrowych. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z przepisami ustawowymi, rewizja planu będzie następowała, co najmniej raz na 10 lat.

Odbudowa potencjału polskiego przemysłu morskiego, w tym zakładów stoczniowych oraz produkujących konstrukcje stalowe dla rynku offshore, stanowi jeden z priorytetów obecnego rządu, co przejawia się podjęciem istotnych inicjatyw ustawodawczych i koncepcyjnych mających na celu wsparcie rozwoju tego sektora. Wśród najważniejszych działań należy wskazać na przyjętą w lutym 2017 roku Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), w której w ramach pierwszego z celów szczegółowych „*Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną*”, w obszarze Reindustrializacja znalazły się: projekt strategiczny pt. „*Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego*” i projekt flagowy „*Batory*”. Jego celem jest zapewnienie ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla aktywizacji przemysłu stoczniowego, rozwoju naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków. W ramach programu Batory zakładane jest stymulowanie rozwoju technologii, projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięcie sektora stoczniowego w kierunku produkcji innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej.

Poniżej przedstawione zostały działania sektora publicznego wpisujące się w realizację tych projektów:

- Opracowana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (Dz. U. 2016 poz. 1206) z dnia 6 lipca 2016 roku. Ustawa wprowadza m.in. pomniejszoną stawkę podatku VAT (do poziomu 0 procent). Chociaż

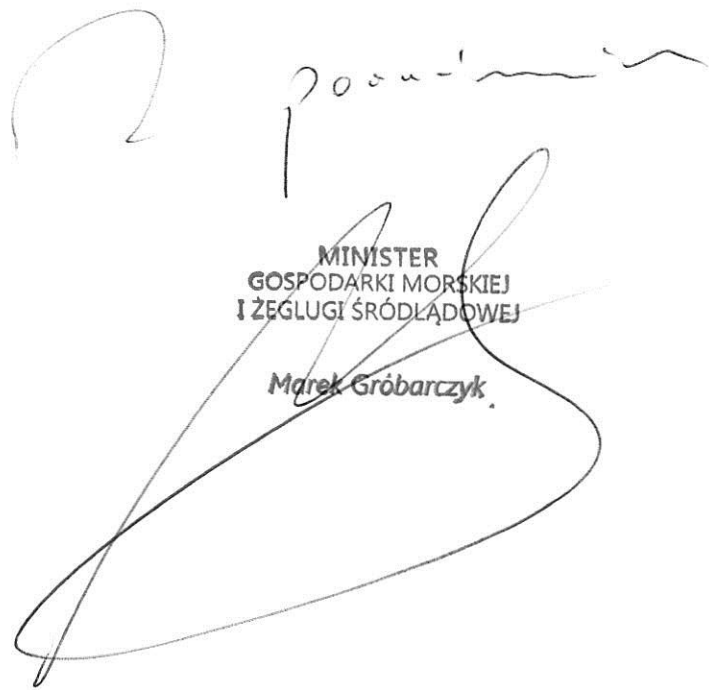
ustawa dotyczy przede wszystkim przedsiębiorców okrętowych, to jednak charakterystyka rynku powoduje, że ich działalność w wielu przypadkach jest związana także z aktywnością na rynku konstrukcji offshore,

- W ramach projektu Batory ustanowiony został program dla sektora stoczniewego pn. INNOship. Związek Pracodawców „Forum Okrętowe” w 2017 r. opracował i złożył studium wykonalności dla przedmiotowego programu. Studium uzyskało pozytywną rekomendację Rady Narodowego Centrum Badań i Rozwoju do podjęcia prac nad jego ustanowieniem. Do końca 2017 r. po stronie wnioskodawcy trwały prace nad zaleceniami Rady NCBiR. Konkurs INNOship skierowany jest do przedsiębiorstw składających wnioski o dofinansowanie samodzielnie lub w konsorcjum. Dofinansowane mogą być tylko projekty realizowane poza woj. mazowieckim (kategoria regionów słabiej rozwiniętych). Termin nadsyłania zgłoszeń minął 31 lipca 2018 r. Do dnia 30 listopada trwała ocena wniosków. Zgodnie z harmonogramem, II konkurs w ramach programu INNOship ogłoszony został 15 kwietnia 2019 r. Nabór wniosków trwa od 17 czerwca 2019 r. do 16 września 2019 r. Tytułem przykładu zakres tematyczny konkursu 3/1.2/2019 w obszarze badawczym obejmuje m.in. „*Prototypowe konstrukcje i obiekty pływające oraz inne obiekty techniczne wraz z wyposażeniem wdrażające najnowocześniejsze rozwiązania konstrukcyjne, przeznaczone dla różnych zastosowań i typów żeglugi oraz dla gospodarczego wykorzystania zasobów morza*”.
- Obecnie w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej trwają prace nad kolejną inicjatywą wspierającą rozwój sektora stoczniewego i konstrukcji stalowych, tj. ustawą o *Morskim Funduszu Rozwoju*. Utworzenie takiej instytucji pozwoli wypełnić lukę w zakresie braku wystarczających rozwiązań systemowych i możliwości pozyskania finansowania przez podmioty branży morskiej na realizację projektów inwestycyjnych o różnym horyzoncie czasowym i poziomie ryzyka przy jednoczesnym zapewnieniu profesjonalnego wsparcia doradczego,
- Dodatkowo w okresie ostatnich czterech lat podjęto działania naprawcze w dwóch spółkach działających na rynku produkcji offshore, tj. w St3 Offshore Sp. z o.o. oraz w GSG Towers Sp. z o.o. (należy zaznaczyć jednak, że spółki te nie znajdują się pod nadzorem właścicielskim MG MiŻŚ). W październiku 2017 dotychczasowy mniejszościowy właściciel, czyli Fundusz Inwestycyjny Zamknięty MARS objął 80% udziałów w ST3 i tym samym przejął nad nim pełną kontrolę operacyjną. W następstwie tych decyzji doszło do podpisania porozumienia z klientami spółki i od początków 2018 roku rozpoczęto wdrażanie planu restrukturyzacji, co pozwoliło na uratowanie tej posiadającej bogatą infrastrukturę produkcyjną firmy przed upadłością. Dodatkowo w lipcu 2018 roku Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. odkupiła od Gdańsk Shipyard Group Sp. z o.o., kontrolowanej przez ukraińskiego inwestora Serhija Tarutę, 81,05% akcji Stoczni Gdańsk S.A. oraz 50% udziałów GSG Towers Sp. z o.o., co ma w założeniu prowadzić do ustabilizowania sytuacji w obu spółkach i umożliwić im pozyskiwanie finansowania oraz nowych kontraktów. Działania te docelowo pozwolą St3 oraz GSG Towers stać się potencjalnie aktywnymi uczestnikami rynku produkcji elementów morskich farm wiatrowych.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że działalność na rynku budowy statków oraz produkcji konstrukcji stalowych (w tym elementów morskich farm wiatrowych) jest w myśl przepisów unijnych obszarem rynku wewnętrznego i tym samym podlega restrykcjom związanym z zakazem udzielania pomocy publicznej. Dlatego

prorowadzone działania muszą koncentrować się na takich formach wsparcia (tworzenia zachęt rynkowych), które są zgodne z art. 107 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (Dz.U.2004.90.864/2) lub podlegają wyłączeniom zawartym w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. oraz zmieniającym je Rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1084 z dnia 14 czerwca 2017 r. i nie oznaczają bezpośredniej ingerencji publicznej w zasady wolnej konkurencji.

2020-06-17



MINISTER  
GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Marek Gróbarczyk