

Gdańsk, 18 czerwca 2025

**Szanowny Pan
Donald Tusk**

Prezes Rady Ministrów
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3, 00-583 Warszawa

Dot. rządowej polityki wsparcia dla utworzenia polskiej floty statków instalacyjno-serwisowych (WTIV) dla morskich farm wiatrowych (MFW) z funkcjami dual-use.

Szanowny Panie Premierze,

zwracam się z zapytaniem dotyczącym strategicznej kwestii rozwoju polskiej floty statków instalacyjno-serwisowych typu WTIV (Wind Turbine Installation Vessel), której budowa mogłaby odegrać kluczową rolę zarówno w krajowym programie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, bezpieczeństwa energetycznego jak i w umacnianiu polskiego przemysłu stoczniowego oraz zdolności obronnych państwa.

W ramach krajowego programu MFW, Polska planuje uruchomienie do 2040 roku mocy rzędu 18 GW, z dalszymi 10–12 GW przewidzianymi po 2040 roku (tzw. III faza). Tylko dla potrzeb budowy I i II fazy potrzebne będą co najmniej 2 pełnowymiarowe jednostki WTIV, a biorąc pod uwagę serwisowanie i eksport usług – nawet 4–5 jednostek.

W całym basenie Morza Bałtyckiego, kraje UE i EFTA planują realizację projektów MFW o łącznej mocy ponad 90 GW do 2040 roku, co rodzi zapotrzebowanie na co najmniej 4-6 dodatkowych statków WTIV. Tymczasem obecnie w Europie operuje niespełna 30 takich jednostek, z których znaczna część nie jest przystosowana do nowych turbin 15–20 MW.

Dodatkowo analizy rynku wskazują, że od 2028 roku na rynku nastąpi niedobór tego typu jednostek, co może spowolnić realizację polskich projektów o ok 2-3 lat oraz wpłynąć na wzrost kosztów ich budowy.

Jednocześnie, wiele stoczni azjatyckich oraz konsorcjów spoza regionu oferuje tanie, ale często niskiej jakości jednostki, które wypychają z rynku lokalnych operatorów. Jednostki tego typu operujące na terenie UE są wyposażone w chińskie systemy łączności oraz przetwarzania danych co rodzi realne zagrożenie przekazywania tych danych bez kontroli Państwa Polskiego.

Budowa polskiej floty offshore mogłaby:

- zrealizować cele repolonizacji przemysłu stocznioowego (zgodnie z zapowiedziami rządu),
- wygenerować 4–7 tysięcy miejsc pracy w Pomorskiem i całej Polsce,
- zaangażować ponad 100 polskich firm w łańcuchu dostaw,
- stworzyć impuls do komercjalizacji badań z zakresu zielonych paliw (np. e-metanolu) i automatyzacji.

Jednostki WTIV, poza cywilną funkcją instalacyjną i serwisową, mogą pełnić istotne funkcje strategiczno-obronne, w tym:

- mobilnych, pływających platform logistycznych do wsparcia wojsk na Bałtyku,
- punktów komunikacyjnych i rozpoznawczych (np. UAV),
- wsparcia reagowania kryzysowego przy zabezpieczeniu infrastruktury krytycznej (np. usuwania skutków sabotażu na farmach MFW, uszkodzenia: kabli, gazociągów).

Tego rodzaju infrastruktura może wpisywać się w unijne programy CEF Military Mobility oraz cele NATO dotyczące mobilności wojskowej.

W związku z powyższym zwracam się do Pana Premiera z następującymi pytaniami:

1. Czy rząd planuje opracowanie strategii wsparcia dla budowy polskiej floty WTIV, jako elementu infrastruktury energetycznej i obronnej kraju?
2. Czy rząd planuje podjęcie działań legislacyjnych umożliwiających preferencje dla krajowych operatorów w zakresie:
 - uznania MFW i floty offshore za infrastrukturę krytyczną, od momentu rozpoczęcia procesu budowy tychże?
 - wprowadzenia kryteriów pozacenowych w aukcjach CfD, promujących local content i funkcje obronne (dual-use), a także wykorzystujących bezpieczne systemy łączności i przetwarzania danych?
 - utworzenia specjalnego rejestru floty offshore z ulgami podatkowymi (tonnage tax, ulgi inwestycyjne)?
3. Jaki jest stosunek rządu do zaangażowania spółek Skarbu Państwa (takich jak Orlen, PGE) w projekt budowy i eksploatacji floty WTIV? Czy rząd przewiduje mechanizmy obligujące je do:
 - współtworzenia floty narodowej, wykorzystania polskiej floty w procesie budowy MFW (w trakcie budowy I fazy MFW koszty poniesione przez ww. firmy na wynajem statków instalacyjnych wyniosą ok 350 mln Euro, podczas gdy budowa takiej jednostki w Polsce będzie kosztować ok 550 mln Euro, i zwróci się w trakcie realizacji II Fazy budowy MFW przez Orlen i PGE)?
 - uzależniania wyboru partnerów zagranicznych od ich gotowości do inwestycji w polską infrastrukturę instalacyjną?

4. Czy prowadzone są rozmowy z Komisją Europejską lub w ramach NATO ws. objęcia projektów dual-use (takich jak WTIV) finansowaniem z programów: CEF Energy, CEF Military Mobility, Funduszy Strukturalnych lub EBI?
5. Kto w rządzie powinien być organem wiodącym i koordynującym działania w obszarze rozwoju floty WTIV? Czy powinien zostać powołany międzyresortowy zespół (MON, MAP, MKiŚ, MKiT, MFiPR) ds. rozwoju infrastruktury offshore dual-use?

Licząc na odpowiedź, Bałtycki Instytut Transformacji Energetycznej (BETI) deklaruje pełną gotowość do współpracy eksperckiej celem przygotowania rządowego programu i polityki wsparcia dla utworzenia polskiej floty statków instalacyjno-serwisowych (WTIV) dla morskich farm wiatrowych (MFW) z funkcjami dual-use.

Z wyrazami szacunku,



Maciej Stryjecki

Prezes Zarządu

Bałtycki Instytut Transformacji Energetycznej (BETI)