



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1742)

258. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 10 sierpnia 2010 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat realizacji terminalu LNG w Świnoujściu oraz inwestycji towarzyszących.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 14)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej Senatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Jest ono poświęcone realizacji terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu.

Bardzo serdecznie witam licznie przybyłych gości, witam również senatorów, których jest mniej, bo trwają posiedzenia komisji, ale mam nadzieję, że jeszcze dotrą. Tak więc witam bardzo serdecznie pana ministra Budzanowskiego z Ministerstwa Skarbu Państwa, panią minister Wypych-Namietko reprezentującą Ministerstwo Infrastruktury. Witam zaproszonych gości spoza Warszawy, którzy tutaj przybyli: pana Andrzeja Borowca, dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, pana Zbigniewa Rapciaka, prezesa zarządu Polskiego LNG SA, pana Jarosława Siergieja, prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, bardzo mi miło. Pan Marek Dżaman reprezentuje PGNiG, a Gaz-System SA reprezentuje pani Szubiela, tak?

(Głos z sali: Pan.)

Pan Szubiela, przepraszam...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, i pan prezes, oczywiście... bardzo mi miło.

Są również przedstawiciele Ministerstwa Finansów i Ministerstwa Infrastruktury, towarzyszący państwu ministrom. Ministerstwo Spraw Zagranicznych jest reprezentowane przez pana Zbigniewa Suszka, tak przynajmniej wynika z mojej listy, radcę w Departamencie Europy Zachodniej i Północnej.

Szanowni Państwo, w jakimś sensie jest to sztandarowa polska inwestycja, która, jak wiadomo, ma zapewnić nam większą suwerenność energetyczną; jak na razie widać pełną determinację, żeby to zrealizować. Niestraszny nam nawet Gazociąg Północny, chociaż stanowi pewien problem, nie tylko dla tego przedsięwzięcia, lecz także dla portów w Szczecinie i Świnoujściu, o ile się nie mylę.

Bardzo proszę, Panie Ministrze, o...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, dziękujemy za informację... Proszę o kilka słów, potem prosiłbym pana prezesa Rapciaka o kilka słów. Panowie senatorowie będą zapewne mieli uwagi. A gdyby ktoś z gości chciał zabrać głos, to byłbym zobowiązany.

Bardzo proszę o pełną szczerłość, to jest Senat, tutaj nie ma emocji, nie ma napięcia, tutaj chcemy na wszystko spojrzeć z dystansem, ale z wnikliwym dystansem,

tak bym to określił. Jeżeli państwo uważacie, że są potrzebne jakieś działania, powiedzmy, ekstra w różnych sprawach, to wprawdzie wiele nie możemy, ale ewentualnie wykorzystamy to, co możemy, żeby te potencjalne przeszkody pomagać przezwyciężać.

Bardzo proszę, pan minister Budzanowski.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa
Mikołaj Budzanowski:**

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie!
Witam bardzo serdecznie.

Szanowni Państwo, przede wszystkim terminal LNG w Świnoujściu jest faktycznie najważniejszym projektem energetycznym realizowanym przez polski rząd na terenie naszego kraju. Przypomnę, że jest to dwudziesty terminal LNG, który będzie istniał na terenie krajów członkowskich Unii Europejskiej. Krótko przypomnę historię. Otóż pierwszy terminal LNG na terenie Europy pochodzi jeszcze z lat sześćdziesiątych – w 1969 r. w Hiszpanii powstał pierwszy terminal. I Hiszpania od końca lat sześćdziesiątych, później przez lata siedemdziesiąte, osiemdziesiąte, prowadziła bardzo konsekwentną politykę dywersyfikacji, czyli budowała realną dywersyfikację, nie tylko poprzez połączenia międzysystemowe, gazociągi pomiędzy Afryką Północną a Półwyspem Iberyjskim, lecz także poprzez inwestowanie, w dużym stopniu, właśnie w budowę terminali LNG.

Dziś Hiszpania dysponuje już sześcioma terminalami LNG i importuje do swojego kraju około 30 miliardów m³ LNG. Skala jest nieco inna, jeżeli chodzi o nasz kraj, o Polskę – terminal LNG, który został zaprojektowany i jest wykonywany w Świnoujściu, będzie mógł przyjąć od połowy 2014 r. do 5 miliardów m³ gazu w skali roku, ale z możliwością rozbudowy, a tym samym powiększenia zdolności regazyfikacyjnych do 7,5 miliarda m³. Niemniej jednak w tej części Europy – w Europie Północno-Wschodniej – będzie to faktycznie jedyny tego typu obiekt, jedyny tego typu terminal LNG w rejonie Morza Bałtyckiego. W związku z tym jego znaczenie jest fundamentalne nie tylko dla polskiego bezpieczeństwa energetycznego – chodzi o dostawy gazu – wychodzi on bowiem znacznie szerzej poza Polskę i ma charakter regionalny. Potencjalnie może być również wykorzystywany przez inne kraje w rejonie Morza Bałtyckiego, a myślę, że w perspektywie krótkoterminowej również przez kraje nadbałtyckie, między innymi przez Litwę. Jest to pomysł i projekt wspierany znacząco przez Komisję Europejską.

Szanowni Państwo! Ten cel, który postawiliśmy sobie dwa lata temu, był jasny: przede wszystkim musimy jak najszybciej wybudować ten terminal, oddać go w jak najbliższym możliwym terminie. I ten termin został wyznaczony na 30 czerwca 2014 r. Dzisiaj, po ostatnich dwóch latach pracy dwóch resortów, czyli Ministerstwa Skarbu Państwa oraz Ministerstwa Infrastruktury, spółek, a także Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA i Urzędu Morskiego w Szczecinie, mogę powiedzieć, że ten termin faktycznie będzie dotrzymany. Jest to termin obowiązujący, jeśli chodzi o oddanie terminalu LNG w Świnoujściu.

Jeśli chodzi o cały proces inwestycyjny, to należy zwrócić uwagę na dwie fazy. Pierwsza jest faza przygotowawcza, koncepcyjna, wstępna, druga zaś – faza inwestycyjna. Ta faza inwestycyjna jest bardziej policzalna, to znaczy doświadczenia budowy

innych terminali LNG – nie tylko w Unii Europejskiej, lecz także na świecie, a jest ich ponad sześćdziesiąt – pokazują, że terminale budowane są około czterdziestu ośmiu miesięcy. Być może ten terminal uda się wybudować szybciej, ale wiemy, że czterdzieści osiem miesięcy to jest taki średni czas budowy terminali LNG na świecie.

Z perspektywy kilku lat możemy powiedzieć, że znacznie trudniejsza okazała się tak zwana faza przygotowawcza, faza wstępna, ponieważ od samego początku była niepoliczalna. Jest ona związana przede wszystkim z posiadaniem projektu na budowę terminalu LNG, z zagwarantowaniem dostaw LNG do Polski, czyli podpisaniem odpowiedniego długoterminowego kontraktu, z zagwarantowaniem finansowania oraz uzyskaniem wszystkich zgód administracyjnych, niezbędnych do tego, aby rozpocząć proces budowy. Dziś mogę powiedzieć, że dzięki tej specustawie – która w zeszłym roku została przyjęta przez rząd, jednogłośnie zaakceptowana w Sejmie przez posłów, jak również senatorów, za co bardzo serdecznie dziękuję, a panu przewodniczącemu dziękuję za zaangażowanie w pracę legislacyjną nad tą specustawą – udało się te wszystkie elementy, całą tę fazę wstępną zakończyć w konkretnym czasie, w sumie w ciągu około dwunastu miesięcy; zakończyć terminowo. Co to oznacza? Mianowicie we wszystkich tych obszarach związanych z terminalem LNG, czyli zarówno z samą częścią naziemną terminalu LNG, jak i z inwestycjami towarzyszącymi – a chodzi o falochron, port zewnętrzny oraz tak zwany gazociąg przyłączeniowy – w zeszłym roku udało się uzyskać pozytywne decyzje środowiskowe, jak i pozwolenia na budowę. Pierwsze pozwolenie na budowę samego terminalu uzyskano w połowie zeszłego roku, 15 lipca 2009 r., kolejne – na budowę nowego portu, tak zwanego portu zewnętrznego w Świnoujściu, oraz falochronu – we wrześniu 2009 r. Tak więc tę fazę administracyjną, fazę decyzji administracyjnych, udało się zamknąć w zeszłym roku.

Następnym kluczowym wyzwaniem, jeśli chodzi o utrzymanie tego reżimu i harmonogramu, który sobie wyznaczaliśmy – mam na myśli ten 2014 r. – było rozpoczęcie i zakończenie w określonym terminie wszystkich tak zwanych zamówień na wykonawców poszczególnych elementów całej inwestycji związanej z terminalem LNG. Tu pojawił się problem związany z ustawą o zamówieniach publicznych, która obowiązywała w zeszłym roku, niemniej jednak wykorzystaliśmy zarówno pewne zapisy dyrektyw wspólnotowych, jak i naszej ustawy o zamówieniach publicznych, która umożliwia – jeśli zostaną użyte odpowiednie argumenty – odstępstwo od stosowania prawa wspólnotowego w tym zakresie. I w tym przypadku powołaliśmy się na tak zwany istotny interes bezpieczeństwa państwa, o którym jest mowa w specustawie. Ten „istotny interes bezpieczeństwa państwa” był argumentem za odstąpieniem od stosowania ustawy o zamówieniach publicznych, co znacząco ułatwiło nam przeprowadzenie i zakończenie w terminie całej procedury udzielania zamówień wykonawcom poszczególnych elementów tej całej inwestycji. A nie było to łatwe zadanie, bo przeprowadziliśmy trudne rozmowy i negocjacje z Komisją Europejską. Trwały one około ośmiu miesięcy, ale ostatecznie Komisja Europejska uznała, że zastosowana procedura była prawidłowa. To jednocześnie wiązało się ze wstępną zgodą Komisji Europejskiej na dofinansowanie – w kwocie 80 milionów euro – zarówno budowy terminalu LNG, jak i portu zewnętrznego. Co istotne, to pokazuje, że cały ten projekt ma daleko idące poparcie wspólnotowe, poparcie Komisji Europejskiej i faktycznie został potraktowany priorytetowo, jako jeden z najważniejszych i najbardziej kluczowych projektów dywersyfikacyjnych wszystkich krajów członkowskich Unii Europejskiej.

Kwestie związane z prawem zamówień publicznych ostatecznie udało się wyjaśnić na początku lipca tego roku, czyli stosunkowo niedawno, bo ponad miesiąc temu. Otrzymaliśmy pozytywną decyzję od stosownej dyrekcji Komisji Europejskiej, co umożliwiło podpisanie ostatecznych umów na wykonanie terminalu LNG. Przypomnę, że najważniejsza i największa, jeśli chodzi o skalę, jest umowa podpisana z generalnym realizatorem inwestycji na budowę terminalu LNG w Świnoujściu, przede wszystkim tej części lądowej; chodzi o kwotę prawie 3 miliardów zł, ostatecznie taką kwotę udało się uzyskać w wyniku przetargu. Zwyciężyło konsorcjum międzynarodowe i to ono będzie odpowiedzialne za budowę terminalu. To konsorcjum polsko-francusko-włoskie z udziałem spółki kanadyjskiej, tak więc faktycznie konsorcjum międzynarodowe – Saipem... To tyle, jeżeli chodzi o sam terminal LNG.

W tym samym czasie udało się również sfinalizować procedury przetargowe, niezwykle ważne, dotyczące bardzo trudnego procesu budowy falochronu zewnętrznego w Świnoujściu – to jest potężna inwestycja o wartości prawie 1 miliarda zł. Chodzi o wielką budowlę, która będzie wychodzić 3 km w głąb morza. Tę akurat sprawę nadzoruje Ministerstwo Infrastruktury, więc poproszę panią minister o zabranie głosu. Niemniej jednak to zakończyło się również bardzo, bardzo dobrze i korzystnie dla instytucji, która bezpośrednio nadzoruje realizację falochronu, czyli Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Kolejny przetarg – na budowę portu zewnętrznego – nadzorowany bezpośrednio przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście również został zakończony w określonym czasie, tu także wykorzystano zapisy specustawy, czyli tak zwane wyłączenie stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych, w tym również prawa wspólnotowego. Tak więc dziś możemy powiedzieć, że całą tę wstępną fazę, najtrudniejszą w historii, nawet jeśli wzięlibyśmy pod uwagę ostatnie dwadzieścia lat – jeżeli spojrzelibyśmy na wiele projektów energetycznych, które miały być realizowane, a w końcu nie zostały zrealizowane z różnych przyczyn – udało się w zasadzie domknąć w określonym czasie, wszystkie procedury zostały zaakceptowane również przez Komisję Europejską. I dzisiaj możemy powiedzieć, że przystąpimy bezpośrednio do fazy budowlanej. Oficjalne otwarcie placu budowy czy też rozpoczęcie budowy samego terminalu nastąpi mniej więcej we wrześniu, jednak dzisiaj jesteśmy na takim etapie, że wszelkie procedury zostały zamknięte. W efekcie tego od lipca 2014 r. będziemy już mogli importować LNG. W pierwszej kolejności będzie to tak zwany kontrakt długoterminowy, który został podpisany ze spółką katarską o nazwie Qatargas, światowym liderem, jeżeli chodzi o produkcję, eksport, ale również i transport LNG do różnych krajów na świecie, w tym również do wielu krajów Unii Europejskiej, między innymi właśnie do Hiszpanii; około 20% importu LNG do Hiszpanii pochodzi właśnie z Kataru. Tak więc jest to pierwszy długoletni kontrakt na około 1,5 miliarda m³. Niemniej jednak z czasem należy oczywiście pomyśleć – a jest to zadanie zarówno dla spółki PGNiG, jak i innych podmiotów, potencjalnych odbiorców gazu w Polsce – o zagwarantowaniu kolejnych umów, krótko- bądź też długoterminowych, na dostawę LNG do Polski.

Tak więc budujemy realną dywersyfikację i bezpieczeństwo państwa. Jest to najważniejszy projekt w historii kraju od... właściwie trzeba tutaj jeszcze przypomnieć rok 1974, bo wówczas pojawił się pierwszy pomysł, aby w 1974 r. wybudować w Polsce pierwszy terminal LNG. Wówczas była to taka zapowiedź, dopiero teraz, kilkadziesiąt lat później, udało się ten pomysł zrealizować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę panią minister Wypych-Namiotko o ewentualne uzupełnienie tej informacji o kwestie dotyczące morza.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

21 maja została podpisana umowa z wykonawcą, konsorcjum, w którego skład wchodzi Boskalis. Po podpisaniu tej umowy mniej więcej dwa tygodnie trwało jej uprawomocnienie, następnie w czerwcu dyskutowano i przyglądano się projektowi, studiowano go szczegółowo, aby wykonawca mógł bardzo szczegółowo ustosunkować się do projektu i omówić go z inwestorem, czyli z urzędem morskim, żeby mógł zostać zatwierdzony przez projektanta i inżyniera kontraktu.

Od pierwszych dni lipca trwały badania obszaru, na którym będzie postawiony falochron, badania geologiczne, badania dna morza. Jednocześnie wykonawca przygotowywał się do wejścia na plac budowy, gromadził swój sprzęt. Teraz z dna morskiego są usuwane znalezione w trakcie badań feromagnetycznych różne metalowe przedmioty. Jeszcze do końca nie wiadomo, jak to wszystko zostanie rozstrzygnięte, jeśli chodzi o szczegóły, to poproszę jeszcze o wypowiedź pana dyrektora Borowca.

Równoległe trwa przygotowywanie zaplecza, placu budowy, czyli budowanie wszystkich pomieszczeń, jak również budowanie drogi. Mam nadzieję, że jeszcze w sierpniu rozpoczną się prace polegające na wbijaniu pali... Jeśli coś za bardzo skróciłam... Aha, jeszcze może tylko dodam, że w przetargu, zgodnie z planem wieloletnim na budowę falochronu osłonowego w Świnoujściu, przewidywano na wybudowanie falochronu 1 miliard 75 milionów zł, przetarg zaś rozstrzygnięto na kwotę 815 milionów zł, a założono jeszcze pewne rezerwy, jeśli chodzi o bezpieczeństwo realizacji tej inwestycji, myślę, że będzie to w granicach 900 milionów zł. Ministerstwo Infrastruktury będzie prowadziło nowelizację tego programu.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to poproszę pana dyrektora Borowca, aby przedstawił informację na temat tego, co się dzieje w Świnoujściu, że tak powiem, na plaży i w wodzie. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

To mogą być ciekawe informacje, jeśli weźmiemy pod uwagę tę porę roku. Ale zanim pozwolę, to chciałbym powitać panią senator Grażynę Sztark, która gości na posiedzeniu naszej komisji, nie jest jej członkinią, ale jest, że tak powiem, właściwa terytorialnie, jeżeli chodzi o terminal. Bardzo mi miło.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie
Andrzej Borowiec:

Uszczegółowię nieco to, co powiedziała pani minister. Otóż wykonawca, wykorzystując metody magnetometryczne, znalazł ponad tysiąc różnego rodzaju metalowych przedmiotów na dnie morza w miejscu, gdzie ma powstać falochron. Teraz nurkowie wszystkie te przedmioty muszą po kolei pod wodą odpłukać i sprawdzić, bo istnieje pewne zagrożenie, że wśród tych przedmiotów mogą się znajdować niewypały czy niewybuchy, więc ze względu na bezpieczeństwo pracy wszystkie one muszą być zbadane i usunięte. I te prace w tej chwili trwają.

Prócz tego powstaje zaplecze budowy. Wykonawca w tej chwili zgromadził już sprzęt i materiały potrzebne do budowy grobli technologicznej, której konstruowanie nastąpi lada dzień, jak tylko pierwszy etap prac podwodnych, minerskich zostanie zakończony. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Teraz chciałbym oddać głos panu prezesowi Janowi Chadamowi, szefowi Gaz-Systemu, którego witam ponownie, teraz już dokładnie... Proszę o przekazanie informacji na temat stanu prac nad połączeniem tego, co zostanie po tym procesie, że tak powiem, deskroplizacji, i jak to dotrze do tych miejsc, w których jest to oczekiwane.

Bardzo proszę, Panie Prezesie.

Prezes Zarządu
Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System SA
Jan Chadam:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Terminal LNG jest jedną z inwestycji, którą w tej chwili realizujemy. Jest to rzeczywiście największa inwestycja, bo jak wspomniał pan minister Budzanowski, chodzi o kwotę 3 miliardów zł brutto. Ale plan inwestycyjny, który realizujemy – i absolutnie chcemy go wykonać – opiewa na kwotę 8 miliardów zł. Te pozostałe 5 miliardów zł przeznaczymy na wybudowanie absolutnie nowoczesnej infrastruktury gazowej, która umożliwi, po pierwsze, odbiór gazu z terminalu LGN w Świnoujściu, a po drugie – dostarczenie tego gazu w te regiony Polski, gdzie do tej pory albo tej infrastruktury nie było, albo nie odpowiadała ona takim parametrom technologicznym, by mogły być transportowane rzeczywiście duże ilości gazu. Tak więc chodzi przede wszystkim o inwestycje w północnej i północno-zachodniej Polsce, czyli w szczególności gazociąg ze Szczecina do Świnoujścia, jak również gazociąg ze Szczecina do Gdańska i dalej ze Szczecina w dół, w kierunku centralnej Polski, jak również z Gdańska w kierunku centralnej Polski. Są to inwestycje, które pozwolą nam za cztery, pięć lat myśleć na temat polskiego rynku gazu i polskiej infrastruktury gazowej w zupełnie innej perspektywie, przede wszystkim dzięki nim Polska będzie mogła odgrywać zupełnie inną rolę w systemie infrastruktury gazowej w naszej części Europy – w Europie Środkowej.

Elementem całej tej rozbudowy są również interkonektory. Jeszcze w tym roku zakończymy pracę nad pierwszym historycznym przejściem z Czechami. Wprawdzie

to przejście będzie uruchomione – ze względu na pewne różnice w pracach po stronie czeskiej i po stronie polskiej – w przyszłym roku, na przełomie I i II kwartału, ale nasze prace technologiczne, łącznie z przejściem pod rzeką Olzą, zostaną zakończone jeszcze w tym roku. Ponadto w przyszłym roku zakończymy prace nad rozbudową infrastruktury gazowej na Dolnym Śląsku i rozbudową przejścia w Lasowie; jest to istniejące przejściowe gazowe z Niemcami, ale jego możliwości przesyłowe są na poziomie niecałego miliarda m³ gazu. Rozbudowa infrastruktury na Dolnym Śląsku i przebudowa tego przejścia pozwoli w przyszłym roku na transport 1,5 miliarda m³ gazu, a w perspektywie, jeśli weźmiemy pod uwagę rozbudowę części infrastruktury niemieckiej i części po stronie polskiej, to znaczy jednej tłoczni, uzyskamy możliwość przesłania 2–3 miliardów m³ gazu. Tak więc zupełnie zmieni się perspektywa postrzegania naszego rynku gazowego i naszych możliwości przesyłu gazu.

Z terminalem LNG wiąże się wiele różnych nowych możliwości. Ten terminal trzeba przede wszystkim mieć, a w momencie, kiedy on rzeczywiście będzie funkcjonował, z całą pewnością pojawi się wiele nowych możliwości jego wykorzystania, chociażby rokujące duże nadzieje przejście z Litwą, to znaczy przygotowanie i wybudowanie łącznika z Litwą i wykorzystanie naszego terminala do sprzedaży i dostaw gazu do krajów nadbałtyckich, w szczególności do Litwy i Łotwy.

Pojawiają się bardzo ciekawe sygnały nawet z naszej strony wschodniej, z Białorusi. Oczywiście na razie są to tylko sygnały, ale nie można wykluczyć, że nasz terminal będzie ważnym elementem dostaw gazu do innych krajów, nie tylko naszych sąsiadów z Unii, lecz także takich jak Białoruś, a z całą pewnością Czechy i Węgry – po rozbudowie tej całej infrastruktury.

Jako podsumowanie powiem, że są to inwestycje absolutnie historyczne w polskim systemie gazowym, jeśli chodzi zarówno o ten pierwszy w naszej części Europy terminal gazowy, regazyfikujący, jak i o rozbudowę całego systemu gazowego. Są one również na bardzo dobrym etapie, jeśli chodzi o ich realizację, w szczególności zostały rozstrzygnięte wszystkie przetargi na projektowanie wszystkich gazociągów. Część tych gazociągów jest już w trakcie realizacji, a procedury przetargowe na projektowanie zostały rozstrzygnięte. Na przełomie I i II kwartału przyszłego roku będziemy się spodziewać pierwszych pozwoleń na budowę, co da nam szansę na uruchomienie otwartych procedur przetargowych na wykonawstwo. I dlatego wszystkie te inwestycje powinny być zakończone do końca 2013 r., bo wtedy one rzeczywiście będą oddawane systematycznie do eksploatacji. W momencie, kiedy pojawi się szansa, czy pojawi się realna perspektywa odbioru gazu skroplonego w Świnoujściu, wszystkie te inwestycje również będą gotowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

I jeszcze na koniec pan prezes Rapciak, gdyby był pan był uprzejmy odnieść się może już do samego...

Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu Polskie LNG SA
Zbigniew Rapciak:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W zasadzie większość kwestii już została omówiona. Polskie LNG ma wszystkie zgody administracyjne i pozwolenia potrzebne do rozpoczęcia budowy. Ma wykonaną przez firmę kanadyjską dokumentację techniczną, na jej bazie zostało wydane pozwolenie na budowę. Wybrano wykonawcę i podpisano z nim umowę, ale tak samo – co tu nie zostało powiedziane – podpisano umowę z nadzorem; ta umowa została podpisana 10 czerwca tego roku. Budowę terminalu będzie nadzorować konsorcjum polsko-angielskie, w którego skład wchodzi firma Atkins.

Przy budowie terminalu szczególnie brano pod uwagę aspekty ekologiczne. Po pierwsze, związane jest to z miejscem, a po drugie, z tym, że terminal budowany jest w pobliżu miejscowości, która ma status miejscowości zdrojowej. W związku z tym uczyniono wszystko, ażeby wszelkie normy zostały zachowane, a w wielu momentach zachowane są one z pewną nawiązką, z dużą rezerwą. Zresztą i tak musimy o tym pamiętać i doskonale wiemy o tym, że polskie normy ekologiczne są zdecydowanie twardsze aniżeli normy, które obowiązują w krajach Unii Europejskiej. Na bieżąco współpracujemy z mieszkańcami i z samorządem, mamy podpisane porozumienia dotyczące dodatkowych inwestycji, towarzyszących tej naszej inwestycji.

Finansowanie składa się, można powiedzieć, z czterech ramion. Po pierwsze, są to środki, które przeznacza Gaz-System, jako dokapitalizowanie spółki; kolejne pieniądze na zapłacenie pierwszej transzy zaliczki wpłyną jeszcze w tym tygodniu. Po drugie, to są pieniądze unijne, o których mówił pan minister Budzanowski. Po trzecie, są to ewentualnie pieniądze komercyjne; podpisaliśmy umowy z jedenastoma bankami, które są zainteresowane wykupieniem obligacji w celu zrealizowania tego terminalu.

Prace na tych 48 ha, na których będzie wybudowany terminal, już trwają. Miaowicie kończą się prace związane z makroniwelacją, czyli z pełnym spoziomowaniem terenu. Rzędna niwelety to będzie około 3,5 m powyżej niwelety Bałtyku. Przebudowano już tymczasowy układ drogowy i tory kolejowe, przekładane zostały linie energetyczne, wykonano przyłącza kanalizacyjne, położono całą infrastrukturę teletechniczną wojskową, której tam było dużo, wykonano przyłącza energetyczne. Rozebrano także część bunkrów z czasu drugiej wojny światowej, które tam były, te zaś, które są objęte ochroną, znajdują się poza terenem budowy i są oczywiście chronione. Termin realizacji to 30 czerwca 2014 r.

Musimy pamiętać, że to jest jedna wielka inwestycja, na której pracuje czterech inwestorów. W zasadzie wchodzi oni stopniowo i można powiedzieć, że obowiązuje zasada „jeden za wszystkich, wszyscy za jednego”. Jeżeli któryś z inwestorów natrafiłby na jakiegokolwiek problemy, to oczywiście te problemy byłyby tak samo widoczne u pozostałych inwestorów. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

Czy ktoś z gości chciałby jeszcze coś dopowiedzieć do tego, co zostało powiedziane? Jeżeli nie, to państwo senatorowie mają okazję wydobyć te informacje z naszych gości.

Pan senator Jurcewicz, bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Minister! Panowie Ministrowie! Panowie Prezesi!

Zadam trochę pytań, że tak powiem, bez znieczulenia. Ta inwestycja ma zapewne nie tylko dobre strony. I dlatego ja chciałbym zapytać o problemy, jeżeli w ogóle są. Rozumiem, że ten etap to proces przygotowawczy i bardzo się cieszę, że tak ogromna inwestycja dobrze zaczyna. Ale chciałbym zapytać o to, czy jesteście państwo w stanie wskazać takie kamienie milowe: za rok ma być to, za dwa lata to, za trzy itd. Chodzi mi o kilka takich istotnych elementów. Bo jak rozumiem, harmonogram realizacji inwestycji też został dołączony do dokumentacji i są w nim jakieś terminy. Czy nie ma takich problemów, o czym mówił pan prezes Rapciak, że pieniądze dopiero mają wpływać, to znaczy, czy nie ma problemów z finansowaniem tej inwestycji?

Kolejne pytanie wiąże się z przeczytanym przeze mnie artykułem dotyczącym gazociągu, który uparcie jest budowany na dnie Bałtyku, chyba miał on nawet tytuł „Ostatnie starcie”. Czy ta inwestycja nie będzie przeszkadzała w budowaniu tego terminalu? Czy wiadomo coś na ten temat? A jeżeli nie...

I co miał na myśli pan prezes Rapciak, kiedy mówił, że jest czterech inwestorów, bo nie wiem, czy dobrze usłyszałem. A może czterech wykonawców?

(*Głos z sali:* Inwestorów.)

Inwestorów... Gdyby można było rozszerzyć ten wątek, to byłbym wdzięczny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Senatorze...

Jeszcze pan senator Trzeciński. Bardzo proszę

Senator Marek Trzeciński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Chciałbym zapytać, jaką część z tych 5 miliardów m³ gazu, które prawdopodobnie będzie mógł przyjąć terminal, będzie obsługiwała firma Qatargas. Jakie będą dostawy z Kataru? Czy przewiduje się podpisanie kolejnych umów, żeby zdywersyfikować dostawców? Bo wydaje się, że zapewnienie dostawy przez jednego dostawcę wiąże się z pewnym ryzykiem. To są te dwa pytania związane przede wszystkim z ryzykiem, jeśli chodzi o tę inwestycję, i zapewnieniem zróżnicowanych dostaw. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa
Mikołaj Budzanowski:**

Panie Przewodniczący! Panie Senatorze!

Od razu przejdę do odpowiedzi. Zacznę od ostatniego pytania, dotyczącego spółki Qatargas. Obecny kontrakt przewiduje stałe dostawy do 2034 r., średnio w roku

na poziomie 1,5 miliarda m³ gazu, więc faktycznie pozostaje jeszcze do wykorzystania przepustowość 3,5 miliarda m³ w tej pierwszej fazie od 2014 r. I oczywiście, jak najbardziej, docelowo powinno się tę przepustowość wykorzystać, ale jednocześnie dywersyfikując portfel dostawców. Trudno mi dzisiaj odpowiedzieć jednoznacznie, czy to będzie jeszcze raz Qatargas. Być może będzie to jakiś inny producent i dostawca LNG. Weźmy chociażby taki rynek hiszpański, a więc dość klasyczny, bardzo dobrze rozwinięty i bardzo dobrze zdywersyfikowany. Tam wygląda to praktycznie w ten sposób, że jeżeli chodzi o całe to portfolio LNG, to 30% pochodzi z Nigerii, 20% z Algierii, kolejne 20% z Egiptu i jeszcze 20% z Kataru. Tak więc faktycznie jest to bardzo zdywersyfikowane, LNG jest zakupywane w różnych stronach świata do różnych terminali. Dlatego dzisiaj trudno jednoznacznie przewidzieć, czy to będzie Qatargas, czy jakiś inny dostawca. Ja myślę, że wiele też będzie zależało od samego rynku – na dostawy jakiego LNG będzie zapotrzebowanie w Polsce, jeśli chodzi o polskich odbiorców. A myślę głównie o odbiorcach przemysłowych i tych, którzy będą w przyszłości budować elektrownie z wykorzystaniem gazu. To jest bardzo duży potencjał do wykorzystania, między innymi dla terminalu LNG. Mam tutaj na myśli zarówno kontrakty długoterminowe – czyli na przykład jeszcze jeden kontrakt na dwadzieścia lat – jak i krótkoterminowe. Bo ostatni rok pokazał, że faktycznie te krótkoterminowe były niejednokrotnie bardzo tanie i ich cena w porównaniu do tych długoterminowych była znacznie niższa i dlatego warto w to inwestować. To jest oczywiście apel zarówno do spółki PGNiG, jak i do innych potencjalnych odbiorców przemysłowych na terenie Polski, ale także chociażby w krajach nadbałtyckich, czyli na Litwie, bo potencjalnie oni również będą mogli w ten sposób dywersyfikować swoje własne dostawy gazu do krajów nadbałtyckich – właśnie poprzez terminal LNG w Świnoujściu. To tyle, jeżeli chodzi o kwestie dywersyfikacji.

Jeżeli zaś chodzi o te kamienie milowe, to te kwestie zostały bardzo szczegółowo rozpisane w harmonogramie, który został zaakceptowany przez ministra skarbu państwa. Źródłem tego harmonogramu, jeżeli chodzi o terminal LNG, jest specustawa z kwietnia 2009 r., w której to zostało zainicjowane. Ten harmonogram obowiązuje, są nim objęte wszystkie cztery inwestycje, czyli chodzi zarówno o terminal LNG, część naziemną, falochron, zarząd morskich portów... jak i o kwestie gazociągowych przyłączy – tego najważniejszego, między Szczecinem a Świnoujściem, czyli 80 km, ale również pozostałych około 900 km, które także są związane z terminalem LNG.

Jeżeli chodzi o szczegółowe omówienie tych kamieni milowych, to oczywiście poproszę o zabranie głosu prezesa Chadama i prezesa Rapciaka. Ale jest to rozpisane na poszczególne miesiące, kwartały i cały czas bardzo, bardzo sztywno trzymamy się tego harmonogramu. Problem polegał na tym, że ten harmonogram dlatego musiał zostać przyjęty i skoordynowany, ponieważ ta inwestycja składa się z różnych elementów. Jeżeli chodzi o budowę falochronu i portu zewnętrznego, to przede wszystkim to musi być ze sobą odpowiednio skoordynowane, żeby nie było żadnych opóźnień na którychkolwiek etapach realizacji tego projektu. Nie możemy bowiem pozwolić sobie na przekroczenie tego terminu 30 czerwca 2014 r. Dlatego ten reżim związany z harmonogramem jest absolutnie święty i dlatego musiał być on zaakceptowany gremialnie, oficjalnym dokumentem przez ministra skarbu państwa i ministra infrastruktury.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące finansowania, to dzisiaj weryfikacja procedury przetargowej – jeśli chodzi zarówno o tę część naziemną, jak i falochron – wykazała jed-

noznacznie, że udało się uzyskać znacznie lepsze ceny niż te, które były wcześniej prognozowane czy wynikały z wycen projektodawców. Faktycznie, ten terminal LNG w tym momencie jest znacząco tańszy w stosunku do tego, co było projektowane jeszcze półtora roku temu przez kanadyjską spółkę SNC-Lavalin, która przygotowała sam projekt i wyceeniła go na znacznie wyższą kwotę. W wyniku procedury przetargowej udało się to znacząco obniżyć. W efekcie to finansowanie jest łatwiejsze do, że tak powiem, zamknięcia.

Środki pochodzą przede wszystkim z Unii Europejskiej – to jest 80 milionów euro, z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju. Pozostałe środki na tę inwestycję są także unijne, czyli pochodzą z POIiŚ. No i są banki komercyjne, o czym prezes Rapciak już mówił. Tak więc nie ma żadnego problemu z finansowaniem tej inwestycji, mam tu na myśli terminal LNG, tę część naziemną. Jeżeli zaś chodzi o pozostałą część, na przykład falochron, to środki pochodzą z budżetu państwa, zgodnie z planem wieloletnim, do 2012 r. włącznie. Tak więc finansowanie całości tej inwestycji z budżetu państwa jest zagwarantowane.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące gazowców, które będą przyływać do Świnoujścia, to udało się uzyskać na to zgodę. Bo oczywiście te procesy też musiały trwać równolegle i musieliśmy zagwarantować, że tak zwany zachodni tor podejściowy – bo tu mamy dwa tory, północny i zachodni – będzie umożliwiał przyływanie statków, właśnie gazowców, o zanurzeniu 12,5 m. Tak więc ostatecznie taką zgodę udało się od strony niemieckiej uzyskać, jeśli chodzi o tę część toru zachodniego, podejściowego. I faktycznie mamy zagwarantowane, że w tym miejscu Nord Stream będzie zakopany w dno morskie, a na początku tak nie było, zgodę na to udało się uzyskać dopiero w tym roku, po kilku miesiącach pracy, a właściwie i zaskarżeniu tych wszystkich decyzji, które zostały wydane przez urzędy niemieckie. Oczywiście urzędy niemieckie wydały te decyzje z taką klauzulą, że mogą być one zaskarżane, a my wykorzystaliśmy tę ścieżkę prawną i wszystkie te decyzje w tym zakresie zostały zaskarżone. To tyle, jeżeli chodzi o tor zachodni – mamy tutaj zagwarantowaną drożność i wbudowanie Nord Streamu bezpośrednio w tor podejściowy do portu Szczecin-Świnoujście.

Kwestią otwartą pozostaje jeszcze tor północny, ale może poproszę panią minister Wypych-Namietko o zabranie głosu na ten temat, ponieważ to Ministerstwo Infrastruktury prowadzi rozmowy w tym zakresie .

I kwestia czterech inwestorów. Oczywiście jest jeden inwestor, czyli jedno konsorcjum złożone de facto z czterech wykonawców czy też głównych podwykonawców – z ramienia Polski to jest właśnie spółka PBG, a pozostałe to spółka włoska, francuska i kanadyjska, osobno, ale występują wspólnie, jako jedno konsorcjum. To tyle, jeżeli chodzi o moje kwestie. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Może pani minister powie coś na temat tego drugiego toru i problemów, które w tej chwili się pojawiają, przynajmniej w mediach. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namietko:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jak już pan minister Budzanowski poinformował, statki płynące z gazem z Kataru będą wchodziły torem zachodnim. Tor zachodni do Świnoujścia leży w strefie morza terytorialnego. Jeśli chodzi o strefę morza terytorialnego, to konsorcjum Nord Stream wystąpiło z wnioskiem o zmianę warunków położenia rurociągu polegającą na zakopaniu, zagłębieniu rurociągu w taki sposób, aby pozostawić dno w obecnym stanie. Tak więc warunki żeglugowe na torze zachodnim nie ulegną pogorszeniu w stosunku do obecnie obowiązujących, a chciałabym podkreślić, że obecnie do portu w Świnoujściu torem zachodnim mogą wpływać statki o zanurzeniu 13,5 m, no powiedzmy 13,2 m, gazowce zaś, które zgodnie z planami będą wpływać do portu zewnętrznego w Świnoujściu, czyli do terminala gazowego, mają być typu fleks...

(*Głos z sali: Q-flex.*)

...tak, q-flex, o zanurzeniu 12,5 m. Jednak zakłada się, że to zanurzenie statku jest dosyć zmienne i w żegludze oceanicznej te kalkulacje wynoszą plus minus 0,5 m, tak więc takie trzynastometrowe statki spokojnie będą mogły wpływać do portu w Świnoujściu, tak jak dziś.

Jeśli zaś chodzi o dostęp do portu w Świnoujściu torem północnym, to na tym torze, przy obecnym położeniu gazociągu Nord Stream, jest 16 m nad rurą. Te 16 m nad rurą, na otwartym morzu, już poza torem podejściowym – bo proszę pamiętać, że mówimy o skrzyżowaniu trasy żeglugowej mniej więcej 4,5 mili na północ od toru podejściowego do Świnoujścia – to jest i dużo, i mało. Uważamy, że 16 m, jeśli chodzi o otwarte morze, to nie będzie bezpiecznie dla samego gazociągu Nord Stream i dlatego wnosimy takie rozszczenie w stosunku do Niemców, aby jednak rozważyli sprawę zagłębienia tego rurociągu na krzyżówce z trasą żeglugową. Prowadzimy takie rozmowy. W czasie ostatniej rozmowy ministra Grabarczyka z ministrem Ramsauerem ta sprawa była podnoszona i minister Ramsauer zobowiązał się do ponownego przyjrzenia się polskiemu wnioskowi, zarzutom i jednocześnie opracowaniom eksperckim, które zostały stronie niemieckiej przedłożone.

Jednocześnie informujemy, że zaskarżenie pierwszej decyzji, wydanej w styczniu 2010 r., jest podtrzymywane, tę sprawę prowadzi Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, jako strona zainteresowana. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo dziękuję.

Ja chciałabym zapytać, jak państwo w tej chwili kalkulujecie cenę, to znaczy, ile złotych będzie kosztował gaz, kiedy będzie opuszczał – a mam nadzieję, że 1 lipca 2014 r. – gazoport? Jak ta cena będzie się miała do, że tak powiem, do ceny...

(*Głos z sali: Do dzisiejszej...*)

...tak, do ceny dzisiejszej itd., itd. Wiem, że takie kalkulacje były robione i cały czas są robione. Jak państwo to oceniacie?

Pan prezes Rapciak mówił o czterech ramionach, jeżeli chodzi o finansowanie. Wspomniał swoją macierzystą firmę matkę, czyli Gaz-System, dokapitalizowanie, Unię Europejską – padła nawet pewna kwota – banki komercyjne, które, jak tutaj stwierdzono, dosyć ochoczo angażują się w ten projekt; to jest też dobry sygnał, bo przewidują tutaj dobry zwrot. Ale nie wspomniał pan o czwartym ramieniu, bo miały być cztery, a wyszły tylko trzy.

Poza tym z informacji, które tutaj zostały przekazane, wynika, że całość tego projektu, to znaczy LNG plus te ambitne plany zbudowania 900 km rurociągu... to jest niesamowita historia. My sobie nie zdawaliśmy z tego sprawy, że to jest jak, powiedzmy sobie, 900 km autostrady, jeśli weźmiemy pod uwagę proporcje. I z tego, co zostało powiedziane, wynika, że cały ten projekt będzie kosztował 8 miliardów zł – 3 miliardy zł terminal plus falochron...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...1 miliard zł falochron i 4 miliardy zł infrastruktura gazowa. Jeżeli się myślę, to proszę o sprostowanie. Czy te połączenia z Czechami, interkonektory, o których pan wspominał, Panie Prezesie, też są w części tego projektu, czy to jest...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ale z Litwą, jak rozumiem, już nie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. Dobrze.

To właśnie były moje pytania.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby jeszcze zabrać głos?

Pan senator Bisztyga, bardzo proszę.

Senator Stanisław Bisztyga:

Mam pytanie do pana dyrektora Rapciaka. To wielki sukces i proszę przyjąć duże słowa uznania dla pana i dla ekipy z ministerstwa, która się tym zajmowała. Bo jednak sposób, w jaki podpisano tę umowę, to jest sukces. Ja tutaj patrzę na daty: 24 czerwca państwo dokonaliście wyboru, a 15 lipca podpisano umowę. Jak rozumiem, nie było żadnych odwołań i wszyscy byli szczęśliwi.

Czy można się dowiedzieć, kto jest liderem konsorcjum, bo nie dosłyszałem, jak również, jaka była różnica między najniższą ceną całkowitą brutto a następną... I jeszcze jedno. Bardzo się cieszę, że termin wyznaczono na wrzesień, ale czy jest już konkretna data przekazania placu budowy? Bo jest to taki kluczowy moment w każdej inwestycji, na pewno bardzo uroczysty. Ale jak widzę, będzie jeszcze wstępna makroniwelacja, a to znaczy, że potrzebna jest właściwa, i jeszcze parę innych czynności. Czy ten termin przekazania placu budowy jest już konkretny, ustalony, czy nic nie zagraża temu wrześniowemu terminowi? Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby jeszcze zadać pytanie? Nie.

Bardzo proszę ewentualnie... Pan Minister rozdziela tutaj głosy...

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Mikołaj Budzanowski:

Nie... Zacznę może od kwestii dotyczącej cen gazu. Oczywiście, Szanowni Państwo, te ceny są bardzo zróżnicowane na poszczególnych rynkach krajów Unii Europejskiej. Zupełnie inne są ceny w Hiszpanii, gdzie są kontrakty długo- czy nawet krótkoterminowe, inne są również we Francji, we Włoszech, w Grecji czy w Polsce.

Dzisiaj nie jesteśmy w stanie przewidzieć tego do końca, ponieważ cena samego LNG jest bezpośrednio uzależniona od cen ropy naftowej na rynku ogólnoswiatowym. I w związku z tym, wszystko zależy od tego, jaka będzie cena za baryłkę – czy to będzie 70, 80, czy 120 dolarów. Tak więc to się dopiero okaże, od tego jest uzależniona cena. Dzisiaj trudno nam przewidywać, jaka będzie cena samego LNG. Poza tym kontrakt jest oczywiście objęty tajemnicą handlową przez spółkę PGNiG, więc narazilibyśmy się na odtajnienie w sumie najważniejszej tajemnicy PGNiG, czyli wysokości samego kontraktu czy też tak zwanej formuły cenowej, bo to jest liczone w ten sposób, nie w kategoriach samej ceny.

Szanowni Państwo, muszę powiedzieć jednoznacznie, że ta cena LNG będzie się łączyła z ceną zarówno gazu krajowego, z własnego wydobycia, jak i pochodzącego z kontraktu jamalskiego czy też z innych kontraktów, które są podpisywane z dostawcami Europy Zachodniej i importowane przez interkonektor istniejący na zachodniej granicy – w Lasowie.

W związku z tym, dzisiaj możemy powiedzieć tylko tyle, że różnica w cenie całościowej gazu w Polsce – tak musimy dzisiaj do tego podchodzić, bo nie chodzi tylko o LNG; to nie będzie inny LNG, inny gaz z Jamalu czy inny gaz od zachodnioeuropejskich dostawców, to będzie jedna połączona cena, taka sama dla wszystkich odbiorców – wzrośnie raczej nieznacznie, ale oczywiście to też będzie uzależnione od tego, jaki gaz i na jakich warunkach cenowych będzie zakupywany, jeśli chodzi o tę różnicę pomiędzy 1,5 miliarda m³ a 5 miliardów m³. Tyle możemy dziś powiedzieć. Różnica ta będzie nieznaczna, przynajmniej jeśli chodzi o tę formułę cenową, która została wynegocjowana.

Jeśli chodzi o pozostałe kwestie, to poproszę o zabranie głosu panów prezesów.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan prezes Chadam, a potem pan prezes Rapciak. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu

Operatora Gazociągów Przesyłowych Gaz-System SA

Jan Chadam:

Omówienie szczegółów dotyczących samego terminalu zostawię panu prezesowi Rapciakowi. Ja może krótko uzupełnię kwestię pieniędzy, bo pieniądze są zawsze bardzo interesującym i atrakcyjnym tematem. Rzeczywiście na wszystkie te inwestycje wydamy w ciągu czterech, pięciu lat około 8 miliardów zł. Te pieniądze gwarantuje z jednej strony bieżący *cash flow* spółki Gaz-System, a z drugiej strony taki sposób finansowania, w którym uczestniczy wiele banków, w szczególności dwa banki europejskie – EBOR i EBI. EBI jest dla nas szczególnie interesujący, bo daje relatywnie niższe koszty finansowania tego kredytu. Nie chcę się zagłębiać w szczegóły, gdyż mógłbym długo opowiadać, bo jest to rzeczywiście bardzo interesujące. Ten proces jest w końcowym etapie realizacji, tu nie ma żadnych zagrożeń.

Chciałbym zaś zwrócić uwagę na to, że stoimy, jako firmy, przed ogromną szansą skorzystania z funduszy europejskich. Jeśli chodzi o te 8 miliardów zł, to spółki Gaz-System i Polskie LNG otrzymają z dwóch programów – jeden program to jest tak zwany *recovery plan*, specjalny program uruchomiony przez Komisję Europejską na

pobudzenie gospodarek krajów Unii Europejskiej; drugi to Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – łącznie kwotę pomiędzy 1,5 miliarda zł a 2 miliardy zł. Tak więc są to duże pieniądze, które rzeczywiście zasilą te inwestycje, będą istotnym strumieniem, jeśli chodzi o ich finansowanie. Ale jest to dla nas szalenie ważne przede wszystkim z punktu widzenia szans, przed jakimi stoi gospodarka i stoją te firmy. Dlatego stosujemy wszystkie procedury, które zapewnią to, że to finansowanie będzie możliwe do uzyskania. Tak więc z tych 8 miliardów zł, około 2 miliardów zł to są pieniądze, które powinny trafić do dwóch spółek z różnych programów. To jest bardzo ważne, bo nie tylko pozwoli skonstruować realne tanie finansowanie, lecz także w konsekwencji odbije się na cenie przesyłu tego gazu w przyszłości, ponieważ to bezpośrednio wpływa na taryfę. To jest bardzo ważny element.

Jest jeszcze kwestia, której dotyczyło jedno pytanie, a mianowicie poziom wykorzystania terminalu. Otóż dysponujemy danymi, zgodnie z którymi terminale w krajach Unii Europejskiej są wykorzystywane na poziomie pomiędzy 30% a 50% ich zdolności regazyfikacyjnych. Tak więc jeśli nasz terminal już na starcie będzie wykorzystywany na poziomie 30%, wzięwszy pod uwagę kontrakt długoterminowy, to już jest to dobry prognostyk. Jeśli oczywiście założymy, że wykorzystamy te wszystkie szanse, o których mówiłem, a więc zarówno inne kontrakty długoterminowe, kontrakty krótkoterminowe, kontrakty, które byłyby realizowane przez naszych sąsiadów zarówno ze wschodniej strony, jak i z południowej części Europy. Te wszystkie perspektywy staną się bardziej realne wtedy, kiedy będziemy bliżej tego terminu zrealizowania naszej inwestycji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.
Jeszcze pan prezes Rapciak.

**Prezes Zarządu Polskie LNG SA
Zbigniew Rapciak:**

Chciałbym odpowiedzieć na pytanie pana senatora Bisztygi. Otóż ostateczny termin przekazania placu budowy, zgodnie z umową, to jest 15 listopada tego roku. A plac budowy, to znaczy wszystkie prace wstępne – ja o tym mówiłem wcześniej – i cała makroniwelacja są na ukończeniu. Najprawdopodobniej już za tydzień zgłosimy wykonawcy plac do odbioru i na przełomie sierpnia i września wykonawca już w całości przejmie plac, tak więc tu absolutnie nie ma żadnego zagrożenia. Prace przekładkowe zostały zakończone, a do wykonania zostały ostatnie prace związane z makroniwelacją; one powinny być zakończone w ciągu tygodnia.

Jeśli chodzi o konsorcjum, to największym udziałowcem jest firma Saipem z Włoch, a także Saipem z Francji – one są głównymi konsorcjantami. W jego skład wchodzi także Techint Compagnia Tecnica Internazionale z Włoch, Snamprogetti z Kanady i PBG z Polski. I to są wszyscy uczestnicy tego konsorcjum. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Czy panowie senatorowie mają jeszcze pytania? Nie.

Z naszego dzisiejszego spotkania wynika, że na horyzoncie rysuje nam się sukces. Trzeba zrobić wszystko, aby to w określonym czasie osiągnąć. Myślę, że jeżeli chodzi o inwestycje morskie, to w ciągu tych dwudziestu lat nie było chyba tak potężnej inwestycji, jak ta związana z wykonaniem tego podejścia, z falochronem itd. Jak sądzę, po budowie portu północnego jest to chyba najpotężniejsza polska inwestycja, jeżeli chodzi o kwestie infrastrukturalne.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i pani minister za informacje, panom prezesom również. Senatorowie są bogatsi o wiedzę na temat tego, co się dzieje, również jeżeli chodzi o te sprawy wrażliwe, a w szczególności o kwestie tego podejścia, o którym mówiła pani minister. Mam nadzieję, że nie będziemy musieli spotykać się w trybie awaryjnym, a jeżeli już, to wyłącznie po to, aby spokojnie ocenić realizowany harmonogram prac.

Pani Minister, Panie Ministrze, Panowie Senatorowie, dziękuję bardzo.
Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 12)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851