

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
do Spraw
Energii,
Klimatu
i Aktywów
Państwowych**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
INFRASTRUKTURY KRYTYCZNEJ, GÓRNICTWA
I ENERGETYKI
(NR 6)
z dnia 24 lipca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw infrastruktury krytycznej, górnictwa i energetyki (nr 6)

24 lipca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw infrastruktury krytycznej, górnictwa i energetyki, obradująca pod przewodnictwem posła **Macieja Małeckiego (PiS)**, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– dyskusja na temat bezpieczeństwa i stabilność dostaw ropy naftowej i paliw ciekłych; inwestycje grupy PERN – rozbudowa zdolności magazynowych i przesyłowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Bando** pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej wraz ze współpracownikami, **Rafał Bojanowski** zastępca dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Marek Kosicki** naczelnik Wydziału Paliw i Gazu w Ministerstwie Przemysłu, **Daniel Świętochowski** prezes zarządu PERN SA oraz **Jakub Ruszel** dyrektor wykonawczy ds. zarządzania ryzykiem i zgodnością ORLEN SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Cezary Gradowski** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Maciej Małecki (PiS)**:

Dzień dobry państwu, otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw infrastruktury krytycznej, górnictwa i energetyki. Witam wszystkich gości biorących udział w dzisiejszym posiedzeniu. Stwierdzam kworum. Dzisiejszy temat posiedzenia to dyskusja na temat bezpieczeństwa i stabilność dostaw ropy naftowej i paliw ciekłych, także inwestycje grupy PERN – rozbudowa zdolności magazynowych i przesyłowych.

Witam na naszym posiedzeniu pana ministra Macieja Bando, pełnomocnika rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej, witam pana Daniela Świętochowskiego, prezesa zarządu PERN SA. Są z nami także: pan Rafał Bojanowski, zastępca dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych w Ministerstwie Aktywów Państwowych, pani Katarzyna Flak, zastępca dyrektora Biura Obsługi pełnomocnika rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej oraz pan Jakub Ruszel, dyrektor wykonawczy do spraw zarządzania ryzykiem i zgodnością ORLEN SA. I to na razie tyle.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Oddaję głos panu ministrowi Maciejowi Bando.

Pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej **Maciej Bando**:

Dzień dobry, dziękujemy za zaproszenie. Panie przewodniczący, panowie posłowie, nie będę się rozwodził, oddam za sekundę głos panu prezesowi Świętochowskiemu, który przedstawi informację na temat dzisiejszego punktu porządku obrad, a ja jeszcze raz chcę podkreślić, że bezpieczeństwo zarówno dostaw ropy, jak i paliw jest niezachwiane. Polskie punkty wejścia dysponują taką mocą, że jest wystarczająca ilość ropy naftowej do przerobu w Polsce, zapewniająca bezpieczeństwo pracy polskich rafinerii.

Tak jak mówiłem kilka dni temu, PERN zajmuje się również przesyłem ropy do Niemiec, do rafinerii położonych przy granicy z Polską, na podstawie porozumień zawartych już ponad dwa lata temu przez panią minister Annę Moskwę. Wtedy ruszyły

takie pierwsze porozumienia międzyrządowe, uzgodnienia zmierzające do tego, żeby zapewnić naszym sąsiadom nieprzerwaną pracę rafinerii. Wszyscy wiemy doskonale, że jedna z tych rafinerii, rafineria w Schwedt, częściowo należy do rosyjskich dostawców. Na mocy uzgodnień i porozumienia dotyczącego embarga na rosyjskie paliwa z jednej strony, a z drugiej strony na rosyjskie aktywa, które były w posiadaniu Rosneft Deutschland, przeszły pod zarząd państwa niemieckiego. O ile pamiętam, zarząd sprawuje regulator niemiecki, a w związku z tym odbiorcą tych paliw w tym momencie nie jest strona rosyjska, tylko – można powiedzieć – państwo niemieckie.

To tyle tytułem wprowadzenia, proszę o udzielenie głosu panu prezesowi Świętochowskiemu.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie ministrze, muszę się odnieść do tego wprowadzenia. Na tłoczenie dostaw do Schwedt trzeba patrzeć w kontekście zobowiązań premiera Donalda Tuska wobec kanclerza Scholza o zwiększeniu dostaw do Schwedt. W ostatnich latach, od wybuchu wojny, każde żądanie niemieckie zwiększenia dostaw do Schwedt było obwarowywane w odpowiedzi ze strony polskiej usunięciem Rosjan z akcjonariatu. Nie zamrożeniem ich głosów na walnym zgromadzeniu w Schwedt, ale usunięciem stałym Rosjan z akcjonariatu i najlepiej odprzedaniem przez niemieckie państwo zabranych Rosjanom udziałów do ORLEN. Wtedy byłby mocny sygnał wobec polskiego państwa, że ta współpraca jest partnerska. Polska może zwiększyć dostawy ropy do rafinerii w Schwedt przez nasze terytorium, przez naszą infrastrukturę, ale w związku z tym tam nie mamy takiej zabawy w kotka i myszkę, przedłużania kolejnego zamrożenia rosyjskiego głosu i wykonywania tego głosu przez niemieckie państwo, tylko na stałe usunięcie Rosjan z akcjonariatu w Schwedt. To jest niepokojące i dlatego taki kontekst. Oczywiście ta ropa, która znajduje się w rurach, to też jest osobny temat, ale teraz poproszę już pana prezesa Daniela Świętochowskiego o...

Pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Maciej Bando:

Panie przewodniczący, my nie mamy wpływu na to, jak proceduje państwo niemieckie, proces wywłaszczenia Rosji, to po pierwsze. Po drugie, o ile zapoznałem się z dokumentami, nie ma mowy o konkretnej inwestycji ORLEN w Rafinerię Schwedt. Nie ma podpisanego żadnego porozumienia, nie ma nawet listu intencyjnego podpisanego, więc przede wszystkim te medialne informacje należy traktować jako medialne informacje, a nie jako rzeczywistą próbę czy przystąpienie do akcjonariatu w rafinerii.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie ministrze, myślę, że doskonale rozumiemy się, o co chodzi. Polska pozbyła się potężnego źródła nacisku na usunięcie Rosjan z rafinerii w Schwedt. Oczywiście jest, że nie ma, jeśli strona niemiecka nie chce usunąć Rosjan z Rafinerii Schwedt na stałe, to nie ma ani listu intencyjnego, ani porozumienia, bo do tanga trzeba dwojga. W tym wypadku uzależnienie zwiększenia dostaw przez polskie terytorium za pomocą infrastruktury PERN od usunięcia Rosja z akcjonariatu w Schwedt było dla nas potężną kartą przetargową. Ta karta przetargowa została niestety oddana w niemieckie ręce bez ustępstw z ich strony. Tak to wygląda, ale teraz posłuchajmy już, jak wygląda bezpieczeństwo energetyczne, bezpieczeństwo paliwowe ze strony PERN SA.

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Panie przewodniczący, szanowni posłowie, szanowni państwo, krótko na temat inwestycji, które zostały zrealizowane w ostatnich latach w PERN, ale wolałbym może odnieść się najpierw do tych najświeższych inwestycji, a później do tych najstarszych.

Dzisiaj najważniejsze okno, które jest oknem importowym ropy naftowej do Polski, czyli terminal Naftoportu, który należy jako spółka córka, w części oczywiście, do PERN, realizuje szereg zadań związanych z importem ropy naftowej i tam położyliśmy jeden z większych nacisków na rozbudowę potencjału i infrastruktury tego terminala. Dzisiaj mówimy o szóstym stanowisku rozładunkowym. Mamy 5 stanowisk, które umożliwiają podejście tankowców z ropą lub z paliwami i inwestycję, którą prowadzimy, którą zamierzamy zamknąć w drugiej połowie 2028 r., tj. dobudowę kolejnego stanowiska

rozładunku ropy naftowej w Naftoporcie. Tym samym zwiększamy możliwości Naftoportu do 49 mln ton, *circa about*, jeżeli chodzi o dostawy ropy przez polski system naftowy. Oczywiście jest to więcej niż zapotrzebowanie zarówno polskich, jak i sąsiednich rafinerii, natomiast jest to odpowiedź na potrzebę pewnej redundancji układu dostaw ropy do Polski i do Niemiec. To jest więc jedna z ważniejszych inwestycji, którą planujemy przeprowadzić w najbliższych latach, która ma nam umożliwić bezawaryjną pracę jednego z najważniejszych obiektów, jeżeli chodzi o dostawy ropy do naszego systemu.

Idąc przez kolejne inwestycje, powtórzę – zaczynając od najświeższych, chwilę temu zakończyliśmy modernizację pewnych urządzeń infrastruktury umożliwiającej wytłaczanie ropy naftowej z IKS Solino. Mamy dzisiaj potwierdzone pewne zdolności i możliwości umożliwiające wytłaczanie ropy z wymaganym, zgodnie z ustawą, tempem, jeżeli chodzi o wydajność, czyli 90 dni możliwości wytłaczania. Takie inwestycje prowadził PERN wspólnie z ORLEN i to jest kolejna odpowiedź na pewne potrzeby, które stały za tym, żeby dostawy ropy były stabilne i pewne, nawet w sytuacji zagrożenia, czyli kiedy trzeba będzie zapasy paliwowe ropy naftowej uwalniać.

Nie wiem, czy teraz dość szczegółowo przychodzić przez poszczególne projekty... może pan przewodniczący mi podpowie, czy ewentualnie przechodzić przez dokument, który złożyliśmy formalnie w Komisji, czy ewentualnie padną konkretne jakieś pytania?

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję za informacje, które wpłynęły do sekretariatu Komisji. One zostały posłom rozesłane, a ja poprosiłbym ogólnie o nakreślenie sytuacji najważniejszych inwestycji. Mamy Naftoport, mamy Rurociąg Pomorski, tu od razu poprosiłbym o wyjaśnienie – do 49,9 mln ton po rozbudowie, po tym szóstym stanowisku w Naftoporcie, ale Rurociąg Pomorski to jest 30 mln ton wydajności rocznie przy jednym rodzaju ropy. Wiemy, że nawet jak teraz w większości przyjmujemy Arabian Light, to i tak te ropy się mieszają. Jaki realnie więc jest wolumen przesyłu w Rurociągu Pomorskim i jak wygląda inwestycja drugiej nitki Rurociągu Pomorskiego? Jak wygląda podział pomiędzy obecne zdolności przeładunkowe na ropie i na paliwach w Naftoporcie?

To moje pierwsze pytania, ale ogólnie też poproszę pana prezesa o nakreślenie członkom Komisji, chociaż tu branżowo wszyscy w zasadzie wiedzą, ale przynajmniej kilka zdań też na temat PERN i tego, czym się zajmuje.

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Dobrze, to może od początku, panie przewodniczący. Oczywiście PERN jest, nieskromnie powiem, liderem logistyki, jeżeli chodzi o branżę paliwową i ropy naftowej, czyli to przez nasz system zaopatrujemy w paliwa, jeżeli chodzi o bazy paliwowe. Ok. 40% paliw na rynek trafia za pośrednictwem PERN, jeżeli chodzi o segment paliwowy. Oczywiście zaopatrujemy też w całości w dostawy ropy naftowej polskie i niemieckie rafinerie, czyli tu wykonujemy ten wolumen, który... wszystkie zdolności, które są wymagane do przerobu ropy naftowej, są realizowane za pośrednictwem systemu przesyłowego PERN.

Wracając do pytań, jeżeli chodzi o Naftoport i te faktyczne zdolności systemu przesyłowego, to 9 mln ton, dodatkowe 9 mln ton, które chcemy zrealizować poprzez budowę szóstego stanowiska rozładunku w Naftoporcie, tego stanowiska rozładunkowego, to jest mechanizm umożliwiający pewną redundancję. Dzisiaj system był tak skonstruowany, że ilość stanowisk mniej więcej odpowiadała wydajności systemu przesyłowego i potrzebom rafinerii. Trochę nie było pola na dłuższe wyłączenie infrastruktury. Tym bardziej, że pamiętajmy – cały wolumen ropy naftowej, która wcześniej wchodziła odcinkiem wschodnim, od momentu kiedy pojawił się 10. i 11. pakiet sankcji... on się drastycznie zmniejszył. Opisałyśmy to w materiale. Dzisiaj dostawy ropy KEBCO, które realizowane są odcinkiem wschodnim, to jest zaledwie 1, 1,2 albo 1,4 mln ton rocznie, w zależności od tego, jak to liczyć, więc trzeba przyjąć, że wchodzi jeden tankowiec miesięcznie ... 100 tys. ton ropy naftowej wchodzi rurociągiem wschodnim, czyli tu mówimy o milionie ton, mniej więcej.

Wcześniej dostawy sięgały nawet 40 mln ton odcinkiem wschodnim, a więc mamy drastyczne zmiany, jeżeli chodzi o obciążenie infrastruktury i stąd wziął się właśnie pomysł budowy nowego stanowiska, które da więcej niż potrzebujemy w wolumenie,

ale to powoduje, że... Wiadomo, że 49 mln ton nie jest potrzebnych. Dzisiaj nie ma potrzeby dostarczać takiej ilości ropy do rafinerii polskich i niemieckich, ale generalnie takie było założenie, przy którym wszystkie stanowiska pracują. Te 40 mln pierwotnie, które realizowaliśmy, to było przy założeniu, że wszystkie stanowiska pracują i nie byłoby pola do dłuższego wyłączenia. Stąd nowe stanowisko rozładunkowe i większy wolumen. Większy, czyli pozwalający na utrzymanie wolumenów w momencie dłuższych wyłączeń, remontów, przestrojów, takich, które są wymagane z przepisów prawa chociażby albo po prostu wynikają z faktów remontowych. Tak więc podsumowując, faktycznie dzisiaj jest tak, że mamy większą zdolność... będziemy mieć większą zdolność, jeżeli chodzi o Naftoport. Ta zdolność wymagana jest po to, żeby utrzymać dostawy nawet w sytuacji jakiejś wyjątkowej, gdzie trzeba coś wyłączyć po części.

Jeżeli chodzi o pierwszą nitkę rurociągu, to mamy 30 mln ton, jeżeli chodzi o dostawy ropy, a nawet 30 mln plus. Pamiętajmy, że spółka PERN zainwestowała w pewne rozwiązania, których nie było ostatnio, czyli dozowanie środka redukującego opory przepływu. Taki środek, takie polimery, które dodajemy na bieżąco, dzisiaj dostrzykujemy do ropy naftowej, zwiększa możliwości tłoczenia ropy o 20-30%. O tyle więcej uzyskujemy na tym samym odcinku rurociągu. Stąd też, wracając do słów pana ministra Macieja Bando, mamy większy potencjał i spokojne sumienie, że możemy zaopatrywać polskie rafinerie, to absolutnie i z pewną nadwyżką, i z wyczerpaniem wszelkich oczekiwań ze strony rafinerii oraz mamy nadwyżkę mocy przesyłowych również na rzecz rafinerii niemieckich.

Jeżeli chodzi o odcinek drugiej nitki rurociągu, planowany oczywiście, ta inwestycja jest planowana, w tym momencie ona jest – można powiedzieć – zawieszona, jeżeli chodzi o realizację, ponieważ odbyliśmy jako PERN rozmowy z polskimi, jak i naszymi zagranicznymi klientami z zapytaniem co do kwestii finansowania tego projektu albo może nie tyle finansowania, co zainteresowania tym projektem przez naszych klientów. Odpowiedź była niestety negatywna, żaden z klientów nie chce dodatkowo opłacać kosztów usługi, budowy, istotnych nakładów na drugą nitkę rurociągu i stąd dzisiaj projekt nie będzie kontynuowany, a przynajmniej na tę chwilę jest to projekt zawieszony, jeżeli chodzi o drugą nitkę.

Jeszcze raz wracając do kwestii ważnych inwestycji poza kwestią segmentu ropy, o którym tutaj będziemy pewnie najwięcej mówić, to jeżeli chodzi o struktury energetyczne należy wspomnieć o dostawach paliw. PERN położył bardzo mocny nacisk na infrastrukturę importową oleju napędowego, może w przyszłości nie tylko oleju napędowego, poprzez terminal i bazę w Dębogórze, tzn. PERN jest właścicielem jednego z obiektów, który znajduje się w okolicy Gdyni, który połączony jest rurociągiem ze stanowiskiem wyładunkowym w Gdyni i PERN ma możliwość importować dzisiaj ok. 4 mln m³ paliw drogą morską. Jeżeli chodzi o inwestycje, to planujemy rozbudowę o kolejny milion.

Co to znaczy z perspektywy PERN i prowadzonych inwestycji? PERN dzisiaj umożliwia dostawy tankowcami paliw o wolumenie jednostkowym jednego tankowca 47 tys. m³. Taka jednostka może maksymalnie podejść do Dębogórze, do naszego obiektu importowego. Planujemy wspólnie z Zarządem Morskiego Portu w Gdyni, podpisaliśmy taki list intencyjny, gdzie Zarząd Morskiego Portu w Gdyni realizuje pewne inwestycje po swojej stronie, m.in. związane z pogłębieniem toru wodnego, a my realizujemy inwestycje polegające na budowie nowych pojemności po to tylko, żeby można było do Polski, do największego terminala paliwowego, wpływać tankowcami rzędu 100 tys. ton, czyli 120 tys. m³, takie wolumeny będą mogły wpływać w 2029 r. do Polski jako dostawy głównie oleju napędowego przez terminal w Dębogórze.

Jeżeli chodzi o inwestycje, to w Dębogórze planujemy inwestycje 3 zbiorników paliwowych pod te wielkogabarytowe, że tak to nazwę, dostawy morskie oraz budowę kolejnych stanowisk załadunkowych, bo nie sztuką jest przyjąć paliwo do terminala, tylko ważne jest to, żeby później te paliwo płynnie wydać do kolejnych terminali, czy PERN, czy terminalu ORLEN, czy naszych klientów i móc to paliwo dystrybuować na rynek. Stąd też pomysł, żeby budować kolejną kabinę załadunku paliwa na transport kolejowy, czyli żeby można było płynnie przyjmować paliwo, magazynować je w dużych zbiornikach, jak powiedziałem – trzy razy 50 tys., i wydawać to paliwo do kolejnych terminali, czyli kolejny obiekt, kolejne urządzenie, które umożliwia załadunek paliwa na transport kolejowy i wysyłanie dalej w Polskę. To jeżeli chodzi o... tak?

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie prezesie, teraz tak – Naftoport, mamy przeładunek w ubiegłym roku, przeładunek w pierwszej połowie tego roku i jakie rezerwy mocy? I podobnie w Dębogórze.

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Może zacznę od końca. Jeżeli chodzi o Dębogórze, to ono trochę fluktuuje, jeżeli chodzi o moce, ponieważ nie osiągamy teraz maksymalnych mocy z uwagi na mniejsze zainteresowanie klientów, jeżeli chodzi o okna importowe. Dzisiaj Dębogórze szacuje, że posiada dalej około 25-30% mocy – na dzień dzisiejszy. To zależy od konkretnego miesiąca, jakie jest zaangażowanie klientów, jakie są potrzeby rynku paliwowego, to się zmienia. Sięgałiśmy 100% mocy, jeżeli chodzi o Dębogórze, a teraz szacuję, że jest ok. 75% mocy wykorzystanych, z tym że wspomnę, że to jest jedyny taki wielkogabarytowy obiekt, który odpowiada na potrzeby importowe Polski, więc stąd też nasze działania, żeby te moce z pewnym zapasem rozbudowywać.

Jeżeli chodzi o Naftoport, to dzisiaj ma on możliwość przyjęcia ok. 42 mln ton ropy naftowej...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Tylko ropy? To nie jest ropa plus paliwa, tylko ropa?

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

To jest oczywiście racja, panie przewodniczący, to jest ropa plus paliwa, z tym że dzisiaj ekspozycja paliw jest mniejsza, więc część stanowisk, które możemy wykorzystywać pod paliwa, możemy wykorzystywać do ropy naftowej. Ja jestem nawet skłonny powiedzieć, że ten wolumen, ten potencjał zbliża się do 44 mln ton ropy naftowej, więc mamy absolutnie zapas, jeżeli chodzi o wykorzystanie i potrzeby polskich oraz niemieckich rafinerii. Te moce się zwiększyły. Tutaj nie Naftoport był kłopotem, jeżeli chodzi...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Właśnie chciałem zadać panu prezesowi takie pytanie. W świetle informacji, którą nam przysłał ORLEN, informując o 25 mln ton importowanych, tzn. że ORLEN może kupić na świecie praktycznie dowolną ilość ropy, chciałbym teraz zapytać pana prezesa, gdzie mamy wąskie gardło? Jeżeli takie jest.

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Biorąc pod uwagę polskie rafinerie i oczekiwania niemieckich rafinerii, dzisiaj nie ma wąskich gardeł. Jeszcze rok temu powiedziałbym, że wąskim gardłem jest Rurociąg Pomorski, ponieważ jest ograniczenie technologiczne.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Natomiast po wprowadzeniu tych dodatków antypoślizgowych...

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Dokładnie tak, panie przewodniczący. Tutaj odzyskaliśmy te 30% dodatkowych zdolności, czyli pierwsza nitka Rurociągu Pomorskiego przestała być tak naprawdę istotnym ograniczeniem z punktu widzenia dostaw ropy, tzn. możliwości przerobowych rafinerii i tego, co mogliśmy się spodziewać, że rafinerie będą od nas oczekiwać. Co ważne, co oczywiście istotne, pierwotnie mogliśmy się spodziewać różnego rozwoju zdarzeń, jeżeli chodzi o sytuację po wprowadzeniu sankcji na dostawy ropy rurociągiem wschodnim, natomiast trzeba zaznaczyć, że rafineria PCK, odpowiadając na sankcje, uruchomiła w dużo większym stopniu niż pierwotnie rurociąg między Rostockiem, tzn. rurociąg położony na części niemieckiej, czyli między portem w Rostocku, do swojej rafinerii. Tam dzisiaj ok. 6-7 milionów ton ropy jest transportowanych nie naszym rurociągiem, tzn. nie rurociągiem PERN, więc to nie jest tak, że automatycznie wszystkie dostawy ze wschodu zostały przełożone na system dostaw ropy Rurociągiem Pomorskim, czyli tym odcinkiem pomorskim. Po prostu jedna z rafinerii wykorzystwała swój kanał dostaw i realizuje dostawy tej wielkości.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

A Pomorskim ile idzie do Schwedt?

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Ok. 1,5 miliona.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Czyli razem 2,5 miliona.

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Dokładnie tak.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

To teraz mam pytanie, bo nie trzeba mieć dużej wyobraźni, żeby skojarzyć te fakty. Jeśli współwłaścicielem rafinerii w Schwedt jest putinowski Rosnieft, ropa KEBCO, którą mają na papierach, jest podobna do rosyjskiej ropy, a ponieważ kosztuje chyba 25 \$ taniej na baryłce, to w związku z tym rafineria w Schwedt względem ORLEN będzie miała potężny handicap dużo tańszego surowca do produkcji paliw. I teraz – w jaki sposób zabezpieczamy się, żeby w naszych rurociągach w systemie przesyłowym na terenie Polski nie płynęła ropa do rosyjskiej rafinerii w Niemczech, z której Niemcy nie chcą wyrzucić Rosjan?

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Odnosząc się do pierwszej kwestii, to według mnie z handicapem jest różnie, ponieważ pamiętajmy proszę, że dostarczamy ok. 1 mln ton ropy KEBCO przez nasz system. Znaczący nie dostarczamy my, bo my jesteśmy tylko przewoźnikiem ropy, którą podstawia nam klient do Adamowa, ale finalnie przez nasz system przychodzi ok. 1 mln ton ropy. Jeśli teraz popatrzymy, ile z tego miliona ton można wytworzyć paliw, to wyjdzie nam, że rozmawiamy o wielkości rzędu 600 tys. ton paliw, *circa about* oczywiście, bo to zależy, czy mówimy tylko o paliwach...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Plus 1,5 mln w Rurociągu Pomorskim.

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Tak, plus 1,5 mln oczywiście, ale mówimy teraz o ropie KEBCO, bo jakby ropa KEBCO co do zasady płynie rurociągiem...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

To od razu dopytam, skoro już weszliśmy w taką interakcję – jaka ropa jest dostarczana przez Rurociąg Pomorski do rafinerii w Schwedt?

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

O ile pamiętam chyba ropa arabska, ale musiałbym zerknąć do notatek.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

No dobrze, ale to też mamy zbadane, że... Cały czas chcę, żebyśmy usłyszeli jasną odpowiedź. Podejmujemy wszelkie działania, a nie tylko sprawdzenie na fakturze KEBCO albo Arabian Light – okay, tłoczmy tylko sprawdzamy poprzez laboratoria, poprzez badanie, czy nie mamy pod przykryciem ropy z innych stron świata, czy to z Kazachstanu, czy z podobnych rejonów świata, czy nie mamy ropy rosyjskiej? Czy Rosjanie po prostu nie używają ropy KEBCO lub papierów na ropę z innego kraju do ukrycia własnego eksportu do rafinerii w Schwedt?

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Panie przewodniczący, gdy podchodziliśmy do procesu dostaw ropy KEBCO, to był 2023 r., kiedy się spotkaliśmy z tym zjawiskiem, zastanawialiśmy się, jak do tego podejść absolutnie tak koszernie. Pomijam już nawet kwestię mnóstwa opinii prawnych, które w tym obszarze zamówiliśmy i następnie analizowaliśmy różne wątki ryzyk, które mogły się pojawić. Mogę państwu zaręczyć, że ze strony PERN takich ryzyk nie dostrzegam, ale dlaczego o tym mówię? Dlatego o tym mówię, że Komisja Europejska, która wydała 11 pakiet sankcji, wydała jeszcze jeden dokument, który jest nazwany „Dobre Praktyki”.

Komisja Europejska, rozumiejąc, że to nie jest tak, że można sobie załadować coś w Kazachstanie i to tak bezinwazyjnie dostarczyć w paczce, jakby to był przewoźnik drogowy, do punktu rozładunku, KE rozumiejąc, że mamy pewien system połączonych

naczyń, że ciężko jest wyseparować molekuly konkretnej ropy, rozumiejąc to wszystko, Komisja Europejska wydała dokument, który nazywa się „Dobre Praktyki” i powiedziała tak – rozumiejąc skomplikowany system logistyczny – musimy to rozumieć – z Kazachstanu przez całą Rosję i Białoruś płynie ropa do Polski tym rurociągiem wschodnim. Rozumiejąc ten cały skomplikowany system, musicie państwo brać pod uwagę kwestie certyfikatów pochodzenia, i możecie brać to pod uwagę, żeby urealnić cały proces i być pewnym, że proces jest właściwy realizowany. To są właśnie „Dobre Praktyki”, które wydała ta sama instytucja, która wydała założenia, czy wydała implementację dla 11. pakietu sankcji. KE powiedziała, że skoro jest wiele pytań w tym zakresie w związku ze skomplikowaną materią związaną z wyseparowaniem partii ropy i później jej pilnowaniem – to jest absolutnie nierealne, bo trzeba by podążać za tym konkretnym fragmentem ropy naftowej, śledzić go przez całą drogę, co jest w ogóle niemożliwe, a pomijam już, że trzeba by robić na terenie Federacji Rosyjskiej, więc w tej sytuacji oni powiedzieli tak: skoro system jest tak skomplikowany, to my rozumiemy, że dobrą praktyką będzie potwierdzenie wprowadzenia tej ropy do systemu poprzez certyfikat pochodzenia. I na podstawie tych dobrych praktyk, które wydała Komisja Europejska oraz wewnętrznych analiz prawnych, PERN przygotował się na transfer ropy w taki sposób, czyli można powiedzieć, że skorzystaliśmy z wytycznych Komisji Europejskiej, które uznaliśmy za... Skoro wydaje je ten podmiot, który tworzył sankcje, który rozumie ten cały mechanizm, to dla nas było to oczywiste, że... Mało tego – jeżeli miałbym podejrzewać, że dochodzi do naruszenia sankcji... Zresztą ja chcę tutaj podkreślić, że PERN przesyła ropę, która, jak wiadomo, jest wcześniej podstawiona. My nie możemy, że tak powiem, wejść do tej ropy, żeby sprawdzić dokładnie, co tam jest w środku. Możemy tylko widzieć, jakie są parametry, ale one są do siebie zbliżone.

W Polsce nie ma takiego organu, natomiast Niemcy, którzy też są oczywistym odbiorcą sankcji, które weszły z uwagi na agresję zbrojną Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, powołały w 2023 r. specjalną instytucję rządową, która nadzoruje przestrzeganie sankcji europejskich wprowadzonych przez Komisję Europejską. Trochę to pozwala mi również wierzyć, że rząd niemiecki nie pozwalałby sobie w taki sposób bezkarny, już pomijając wytyczne prawne i kwestie Komisji Europejskiej oraz kwestie kar, które można nakładać na łamiących sankcje, ale skoro rząd niemiecki tworzy instytucje do nadzoru nad przestrzeganiem sankcji... To po pierwsze. Po drugie, ta instytucja ma absolutnie ogromne uprawnienia, włącznie również z zamrożeniem środków finansowych, czyli zablokowaniem działalności gospodarczej danego podmiotu. Dlatego mimo wszystko wierzę, że rząd niemiecki nie byłby gotowy do tego, żeby podejmować działania naruszające sankcje.

Ale teraz wracając jeszcze, panie przewodniczący, do kwestii jakościowych. My jako PERN badamy jakość ropy, czy ona jest zgodna z normami, czy jest zgodna z kontraktem. Prawdą jest to, że ciężko jest, jeśli chodzi o parametry, wylapać różnice między KEBCO...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie prezesie, to ja miałbym prośbę o opisanie, tak po prostu, jak wygląda proces badania. Rozumiem, że zanim coś trafi do rurociągów PERN, jest zbadane, chociażby po to, żeby zareagować, tak jak 6 lat temu, kiedy ze strony wschodniej wpłynęła ropa o złych parametrach i chyba przez półtora miesiąca funkcjonowaliśmy na dostawach morskich, dopóki nie została wyjaśniona sprawa zabrudzonej ropy i nie popłynęła czysta ropa. Jak ten proces wygląda po stronie PERN?

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Dzisiaj jest tak, że w każdym wejściu do systemu, PERN jest zobowiązany na mocy kontraktów i oczywiście własnych praktyk, procedur, które ma, do weryfikacji jakości ropy, która wchodzi do rurociągów. Dobrze, że pan przewodniczący wspomniał o tamtym kryzysie, bo rozwój naszego podejścia, jego poprawa też jest wynikiem tamtego zdarzenia, które miało miejsce w 2019 r., kiedy to chlorki organiczne dostały się do systemu. Po tamtym zdarzeniu całkowicie zmieniliśmy podejście do kontroli jakości ropy naftowej wpływającej do naszego systemu i dzisiaj jest tak, że zarówno nasze laboratoria, jak i laboratoria z nami współpracujące, czy pracujące z naszymi klientami, patrzą teraz na ORLEN, badają ropę naftową pod kątem wielu parametrów istotnych zarówno do przesyłu, jak i do przerobu ropy.

Pamiętając wątek z 2019 r., należy tutaj wspomnieć, że ropę z chlorkami organicznymi, która weszła do systemu, mogliśmy transportować w nieskończoność, bo ona nie podawała żadnych ryzyk dla samego systemu, ale powodowała absolutnie dramatyczne ryzyka dla rafinerii. Dlatego dzisiaj jest tak, że każda partia ropy, czyli każdy tankowiec lub partia, czyli jakaś partia wielogodzinna, tłoczona, te transfery dzielimy na 12-godzinne partie i każdą taką partię badamy, czyli sprawdzamy podstawowe parametry wynikające z transportu ropy, czyli żeby to była ropa, którą można przetransportować, która nie budzi także ryzyk dla personelu. Badamy nawet takie związki, których się normalnie nie bada, na przykład metale ciężkie w ropie, czyli robimy takie rzeczy, których standardowo się nie robi. Nie ma do tego praktyk europejskich, ale my to robimy właśnie po tym kryzysie chlorkowym, który miał miejsce w 2019 r.

Dodatkowo robimy badania kontrolne lub robią to firmy niezależne, co do jakości ropy tylko po to, żeby wiedzieć, czy ropa poza transportem jest tą ropą, którą klient zamówił. Można sobie bowiem wyobrazić, że klient zamówił ropę X, ma jej parametry, tzw. esej, parametry jakościowe, a tankowcem przyłynęło coś innego. Zresztą klient oczekuje od nas i od swoich firm kontrolnych, z którymi działamy wspólnie, żebyśmy zweryfikowali, czy tankowiec przywiózł dokładnie to, co zostało kupione i czy to spełnia parametry bezpieczeństwa, jeżeli chodzi o pracę rafinerii i pracę rurociągów dalekosiejących.

Podsumowując, wszystko co wchodzi, podlega analizie laboratoryjnej i dopiero po niej jest możliwość transportu ropy, czyli po potwierdzeniu pewnych wyników jest możliwość transportu ropy w dalszej części systemu lub do rafinerii.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję i jeszcze mam pytanie dotyczące LPG, bo w LPG wisimy na imporcie. Nasze mocy produkcyjne, jeśli dobrze pamiętam, to jest 19% zapotrzebowania rynku. Może zadałbym pytanie panu ministrowi... Jak widzimy zabezpieczenie mocy do sprowadzania LPG w momencie wejścia, z końcem tego roku, sankcji na LPG z Rosji?

Swoją drogą mam takie pytanie, bo w materiale, który dostaliśmy, jeśli pamiętam z Ministerstwa Przemysłu, mamy wymienione kraje, z których importujemy dzisiaj LPG: Szwecja, Litwa, Kazachstan, Czechy, USA, Wielka Brytania, Norwegia, Niemcy, Niderlandy. Brakuje mi tutaj Rosji. Czy Ministerstwo Przemysłu zapomniało wymienić Rosję, czy nie importujemy LPG z Rosji?

Pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Maciej Bando:

To może oddajmy głos przedstawicielowi Ministerstwa Przemysłu. Pan naczelnik... Gdzie pan jest, panie Marku?

Naczelnik Wydziału Paliw i Gazu w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Potrzebuję jeszcze sekundy, panie ministrze.

Pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Maciej Bando:

Dobrze, to może w międzyczasie powiem, że bardzo uważnie obserwujemy to, co się dzieje na rynku LPG, mamy pełną świadomość wejścia tych sankcji w życie. Warto też zaznaczyć, że importem LPG zajmuje się wiele prywatnych firm, te firmy od dawna... co jest bardzo mocno dyskutowane i monitorowane w ramach Polskiej Izby Paliw Płynnych, tam czuwają nad tym. Biorąc pod uwagę strukturę i zwiększający się import z kierunków niezależnych, Polska Izba Paliw Płynnych nie podnosiła jakiś szczególnych alarmów dotyczących możliwości niedoboru tego paliwa. Pamiętamy też, że dotyczy to głównie transportu indywidualnego. Jesteśmy dosyć dużym użytkownikiem tego rodzaju paliwa w transporcie indywidualnym w skali europejskiej, ale istnieje pełna zastępowalność, czy to paliwa LPG, czy to paliw płynnych, więc nie ma tutaj mowy o zero-jedynkowej sytuacji. Wielu użytkowników, w zależności od tego, jak się kształtują ceny, wybiera jednym razem, przy jednych zakupach paliwo gazowe, czyli LPG, a innym razem paliwo ciekłe. Zależy to od tego, gdzie i jak jadą. To jest wolna wola użytkowników samochodów. Co do materiału Ministerstwa Przemysłu...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Tylko wcześniej jeszcze pan prezes Daniel Świętochowski.

Prezes zarządu PERN SA Daniel Świętochowski:

Uzupełniając jeszcze wypowiedź pana ministra, chciałem zaznaczyć, że może być istotne, że dysponujemy, jak wspomniałem, bazą paliw w Dębogórze. Dzisiaj baza, jak wspomniałem również, ma duży potencjał do importu oleju napędowego. Natomiast baza w Dębogórze, o czym z kolei nie wspomniałem, kiedyś była bazą, która dawno temu, w latach dziewięćdziesiątych, była bazą, która umożliwiała import benzyn i ta infrastruktura w całości pozostała.

My jako PERN przygotowujemy się teraz do wznowienia pracy jednej z niepracujących nitek rurociągu między Dębogórzem a Gdynią. Mamy pewne zdolności magazynowe, o których wspomniałem, że będziemy je rozwijać. Nie chciałbym deklarować konkretnych terminów, ale jeżeli odpowiedź rynku paliwowego byłaby taka, że LPG jest niedostępne, jest mniej dostępne, cena jest po prostu za wysoka i klienci detaliczni, czyli odbiorcy końcowi chcieliby, aby były większe dostawy benzyny realizowane w to miejsce, że to wynikałoby jakby z trendów rynkowych, które naturalnie zaistniały, to nie deklarując terminów, jesteśmy w stanie dość szybko przywrócić zdolności bazy w Dębogórze do importu benzyn. To nie wymaga budowy nowych pojemności, nowych rurociągów, to jest tylko dostosowanie infrastruktury, kilkumiesięczne, do przełączenia się na nowy rodzaj produktu – nowy w sensie stary, który kiedyś miał miejsce, ale przez dłuższy czas nie było na to zapotrzebowania. Tak więc jeżeli miałoby to w czymś pomóc, to PERN byłby gotowy również odpowiedzieć na te potrzeby, jeżeli chodzi oczywiście nie o LPG, ale o benzynę.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. Natomiast myślę, że tu głównie chodzi o cenę i o to, że kierowcy, którzy używają LPG, wybierają je ze względu na atrakcyjną cenę. Ale oprócz tego mamy oczywiście ogrzewanie domów za pomocą LPG, w rolnictwie jest potrzebne, więc chciałbym tu usłyszeć... jednak najpierw oddam głos panu naczelnikowi, bo dostałem akurat aktualizację, że pan naczelnik Marek Kosicki dotarł i jest z nami na posiedzeniu Komisji, nie było go wcześniej na liście obecności.

Panie naczelniku, pani minister przemysłu zapomniała wpisać Rosję, czy już nie importujemy z Rosji?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Nie, nie. Tutaj potwierdzam, że... Trochę to sformułowanie jest... Proszę zauważyć, że to zdanie mówi o tym, że w 2023 r...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Ja wiem, to jest w odpowiednim kontekście.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

To zdanie mówi o tym, że w 2023 r.– i tutaj może niepotrzebnie pojawiło się słowo „tylko” – sprowadzaliśmy z tych krajów, a kolejne zdanie mówi, że do Polski wpłynęło 2,7 mln ton, z czego 1,3 mln pochodziło z dostaw z Rosji.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Nie, panie naczelniku. Pani minister przemysłu precyzyjnie wymieniła 9 krajów, z których sprowadzamy LPG. Wśród tych krajów nie było Rosji. Czy płynie do Polski LPG z Rosji, czy nie?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Płynie. Oczywiście, że płynie.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Czyli to był po prostu błąd w materiale Ministerstwa Przemysłu.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Tak.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. Myślę, że akurat tu mamy świadomość, jak wygląda realna sytuacja, ale mam pytanie. Wiemy, że z końcem roku... Te sankcje podjęte na końcu 2023 r. dały rok, do 20 grudnia 2024 r., na zamknięcie importu LPG z Rosji. Jakie działania są prowadzone,

żeby udostępnić polskim użytkownikom LPG jak najszerszy dostęp do paliwa LPG, ale nie z Rosji? No i wiadomo też, że po jak najlepszej cenie.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

To może po kolei. Monitorujemy te dostawy, mamy uruchomioną tygodniową sprawozdawczość kryzysową w ramach prezesa RARS, który to uruchomił i wszystkie firmy sprowadzające LPG do Polski podają nam dokładne dane tygodniowe: skąd i ile sprowadziły. Mamy tutaj procentowy udział i przede wszystkim przyglądamy się temu rosyjskiemu gazowi. Obiecujący jest pewien trend, który pojawił się dopiero od niedawna, w lipcu, kiedy zaczęły spadać te dostawy z Rosji. W ostatnich tygodniach one wynosiły już nie 50% i w okolicach, ale 43-44%. To jest tak informacyjnie.

Co zrobiliśmy? Nasze spotkania z branżą, jeszcze w ramach Ministerstwa Klimatu i Środowiska, wskazują na to, że branża sama twierdzi, iż nie będzie problemów z LPG do ogrzewania i dla rolnictwa, do przemysłu. Branża tego nie przewiduje, bo to trochę inne firmy zajmują się tym sprowadzaniem niż firmy zajmujące się autogazem. Natomiast jeśli chodzi o autogaz, to mamy bardzo rozproszony ten rynek. Działa nam 37 firm, które sprowadzają gaz, z czego – powiem dokładnie, bo to sprawdzałem przed naszym spotkaniem – 7 firm sprowadza towar z Rosji i to jest dla nich biznes. Dyferencjał cenowy wynosi 200-300 dolarów na tonie i oni, moim zdaniem, będą to robić dokąd się da. Natomiast ten trend, który zaczynamy obserwować... Widać, że firmy jednak szukają. Chcąc dalej działać po 20 grudnia, szukają nowych dróg dostaw.

Jeżeli chodzi o największe firmy, takie jak Gaspol, który ma 26% rynku, to on od razu się przestawił na dostawy... Przestał kupować z Rosji w momencie agresji. Do tego również takie koncerny jak ORLEN, także te duże zachodnie: BP, Shell, one nie kupują od początku konfliktu gazu z Rosji, nie kupują gazu rosyjskiego, więc duża część... To znaczy ciekawostką taką trochę z kuluarów, ze spotkań z branżą, którą może przekazać szanownej Komisji, jest to, że początkowo branża oczywiście bardzo krzyczała i głośno mówiła o tym, że skoro 1,3 mln ton będzie sprowadzanych z Rosji, to dokładnie powstanie taka luka podażowa. Na kolejnych spotkaniach mówili już o luce podażowej rzędu 700 tys. ton, a ostatnio już mówią, że jeżeli będzie brakowało, to jakieś 300 tys. ton, przy czym przez cały czas prowadzimy działania, które by pomogły, że tak powiem, w zasypaniu tej luki. Podjęliśmy takie działania, jak po pierwsze... Jeżeli zdolności portów są, powiedzmy, w jakiś sposób ograniczone, ale one są niewykorzystywane przez cały czas, one są w tej chwili, szczególnie w okresie wiosennym, letnim niewykorzystywane i stąd też prowadziliśmy taką akcję, aby firmy namawiały swoich klientów do wcześniejszego zakupu paliw LPG do celów grzewczych, przemysłowych, rolniczych, bo po pierwsze, jest taniej, a po drugie, jest on dostępny bez problemu, obecnie nie ma z nim problemów. To by nam dało trochę więcej luzu na ten czas po grudniu, gdyby w taki sposób udało nam się to załatwić.

Do tego przewidujemy, że ciężar przywozu przełoży się na szlaki kolejowe. Tutaj podejmowaliśmy działania i minister infrastruktury zarządzający koleją obiecał nam, że w przypadku takiej potrzeby składy z LPG będą specjalnie traktowane, priorytetowo, tak jak to było z węglem w poprzednich latach, na przykład. Do tego przedsiębiorcy zwrócili uwagę, że skoro nie będą mogli, nie będą w stanie przywozić gazu LPG przez porty w Polsce, to będą go przywozić przez porty ARA, więc zwróciliśmy się do ministra Niemiec...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Ale w ten sposób koszty transportu rosną.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Rosną, tak. Mówiąc szczerze, to oni sami sobie to wyliczają. Mówią, że koszty transportu mogą spowodować podwyżki cen LPG rzędu 30 groszy na litrze, ale on i tak przez cały czas będzie w stosunku do benzyny tańszy, bo dopóki jego cena nie przekracza $\frac{2}{3}$ ceny benzyny, to opłaca się jeździć na LPG. I w zasadzie to chyba tyle.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Czyli jaki deficyt LPG minister przemysłu przewiduje w polskiej gospodarce po 20 grudnia?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Oceniamy, że to może być ok. 300 tys. ton i wyłącznie w autogazie.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Pozostałe sektory gospodarki będą w pełni zabezpieczone?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Pozostałe sektory powinny być zabezpieczone.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

To w takim razie ta zmiana kierunku dostaw, a raczej odwrócenie kierunków dostaw połowy gazu LPG, jak będzie się przenosiło na cenę dla użytkownika?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Tak jak mówię...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

30 groszy na litrze?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Przedstawiciele branży, która sama sobie obliczała te zwiększone koszty dostaw, przewidują, że to może być do 30 groszy na litrze.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. Pan minister, pan poseł Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja już tylko... bo tutaj sytuacja bieżącego, eksploatacyjnego funkcjonowania została omówiona, natomiast chciałbym wrócić do perspektywy wcześniejszej, czyli powiem, że to już 5 lat minęło, ale można powiedzieć, że prawdopodobnie to nie był przypadek, jeśli chodzi o zanieczyszczenie ropy rosyjskiej. Opowieść pana ministra Nowaka, że to gdzieś tam już przy podpisaniu porozumienia, przy okazji sytuacji ustaleń końcowych, i powiedzmy, w związku z obiadem, który miał miejsce, to można powiedzieć, że opowieść tego typu, że gdzieś tam jakiś Wasyl miał urodziny i przy czyszczeniu odcinka rury, kiedy wyłączają ten odcinek, jakieś specjalne chlorki i różne inne rzeczy tłoczą do tego odcinka, żeby te sople, które tam się potworzą ... chodzi o czyszczenie okresowe, tzn. to jest robione, żeby zachować przepustowość. W tym momencie ta trzecia zawsze jest wyłączona i na dany odcinek wciskają to, i po prostu gdzieś tam były urodziny czy imieniny i w pewnym momencie nie zakręcili zaworu. W tym momencie płynąca ropa zassała z powrotem te chlorki, te zanieczyszczenia wszystkie do przesyłanej ropy i w ten sposób to poszło. Czy była to prawda, czy nieprawda, ale w końcu jest to pewna forma, można powiedzieć, lunchowej opowieści.

W każdym razie spowodowało to duży kryzys, ponieważ ta ropa... Właściwie potem tylko 10 czy 15% można było tylko dolewać czystej ropy po to, żeby ona mogła iść do rafinerii. Skądinąd wiadomo było, że w związku z tym rafineria na Białorusi padła i tam około 100... Już nie pamiętam dokładnie kwoty, ale to była bardzo duża kwota jej późniejszych remontów, jeśli chodzi o usuwanie zniszczeń, które zostały spowodowane tamtą sytuacją. Teraz jest to kwestia tego typu, że w ten sposób zostaliśmy sprawdzeni, jak jesteśmy w stanie w takiej sytuacji kryzysowej zareagować, i dwa – że daliśmy wtedy na tacy informację, ile mniej więcej czasu możemy sobie bez tych dostaw zewnętrznych poradzić, jakie mamy zapasy i inne rzeczy. Nasze twarde, długie negocjacje, które miały miejsce wtedy, w pewnym sensie wykazały, że jesteśmy w jakiś sposób przygotowani.

Z drugiej strony widać, jak w prosty sposób, jeżeli by był stan groźby wojennej czy innej, jak w prosty sposób mogą w tej chwili, jeżeli sprytnie to zrobią, zniszczyć rafinerię. To jest kwestia praktycznie rzecz biorąc, żeby ropa wpłynęła do nas i jeśli nie byłoby informacji, to poszłaby dalej i następnie dwie rafinerie... U nas było o tyle lepiej, że był to moment, że ropa jeszcze musiała w bok wejść, zanim trafiła do Płocka, więc mieliśmy troszeczkę lepszą sytuację niż Niemcy. Mogliśmy mieć, mając pierwsze ostrzeżenie z rafinerii na Białorusi.

W moim przekonaniu, panie przewodniczący, w jakimś momencie na pewno będziemy musieli w trybie niejawnym zrobić spotkanie, które by dało pełne przekonanie i stronie parlamentarnej, i rządowej itd. odnośnie do zabezpieczeń. Patrzymy na lądowe dostawy, ale teraz też musimy patrzeć pod względem zabezpieczeń także antyterrorystycznych, bo to jest kwestia tego typu, że w tych czasach zanim wojna się rzeczywiście rozpocznie, nie zawsze się rozpocznie, ale efekty terrorystyczne pojawiają się szybciej i musimy to brać na poważnie. Przy obecnej sytuacji trzeba to brać na poważnie, więc w pewnym sensie konieczna jest wiedza na ten temat. Po prostu, jak my sobie poradzimy. I to jest zachęcenie, też takie trochę przypomnienie o tamtym przypadku, żebyśmy się zastanowili wspólnie i wy tutaj jako rząd, i przedstawiciele rządu na styku z odpowiednimi służbami, bo jeśli chodzi o Naftoport, Gazoport, to są dwa miejsca, które przynajmniej w tym czasie, kiedy pełniłem funkcję, były przez wywiad i kontrwywiad wskazywane jako najbardziej zagrożone, więc kwestia tego typu, jak ochrona się poprawiła, w jakim zakresie jest wiedza – teraz przy zmianie rządu to przeniesienie całej tej informacji itd., żeby to dalej było dobrze przygotowywane. Te rzeczy są bardzo ważne, więc ja myślę, że chciałem tylko zwrócić uwagę, żebyście na ten temat pomyśleli, a tutaj w trybie jakimś niejawnym będziemy musieli, wydadze mi się, zrobić spotkanie.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

To już odpowiadam, że w planie pracy na drugie półrocze tego roku mamy takie posiedzenie „Zabezpieczenie infrastruktury krytycznej w energetyce, bezpieczeństwo fizyczne i zabezpieczenie przed cyberatakami”. Przychyłam się do tego, żebyśmy to robili w trybie niejawnym, bo wtedy zdecydowanie więcej usłyszymy od naszych gości.

Pan minister Maciej Bando.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ja jeszcze tylko dodam, że jeżeli ta informacja będzie przygotowywana, to potrzebna jest dosyć szeroka selekcja informacji, bo to jest informacja, która dotrze do większej grupy osób niż zwykle tego typu informacje są kierowane, więc żeby mieć pewność, że jest dobrze, natomiast też bardzo gruntownie zweryfikować to wszystko, co może szerzej, poza grupę kilku czy kilkunastu osób pójść. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję, pan minister Maciej Bando.

Pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Maciej Bando:

Bardzo dziękuję, panie ministrze, panie pośle, za zwrócenie uwagi na to, a nigdy nie jest za mało uczulać wszystkich na możliwe zagrożenia, szczególnie w obszarze infrastruktury krytycznej, ale też dworców kolejowych, wszystko jedno, naszego codziennego życia. Warto też tutaj wspomnieć o tym, że rząd pracuje nad stosownymi zmianami w prawie, które mają zwiększyć i wprowadzić nowe metody chronienia tej infrastruktury. Może nie tyle nowe, ile udoskonalić część procedur. Przypuszczam, że na tym posiedzeniu, o którym mówił pan przewodniczący, te dokumenty już będą po procedurze rządowej, bo aktualnie są na ścieżce legislacyjnej w rządzie.

Jeżeli jeszcze państwo pozwolicie, to odniosę się do tych magicznych 30 groszy, które tutaj padły. Gdybyśmy mówili o jednym kierunku dostaw, o jednym importerze, to zapewne można by się spodziewać, że wykorzysta on rynek do tego, aby maksymalnie zarobić. Ale biorąc pod uwagę, że tych importerów paliw i dostawców jest kilkunastu co najmniej, to nie sędzę, aby rynek doprowadził do tego, że nastąpi zmowa cenowa i będzie maksymalna podwyżka ceny LPG. Raczej spodziewałbym się tego, że zadziałają mechanizmy rynku i każdy będzie chciał maksymalnie dużo sprowadzić tego paliw, jednocześnie uniemożliwiając działania konkurencji, czyli musi zadbać o taką cenę, która będzie akceptowalna. Jesteśmy po lekcji węgla i wiemy, do czego doprowadził niekontrolowany import węgla, jak skoczyła cena węgla. Myślę, że wszyscy ci, którzy działają na rynku szeroko pojętych paliw, bo węgiel to też paliwo, wyciągnęli z tego lekcję i wiedzą doskonale, że rynek, a w przypadku LPG mamy do czynienia z czystym rynkiem, nie pozwoli na to, aby te ceny rosły. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. Ja mam jeszcze pytanie... Przepraszam, wcześniej ORLEN. Pan dyrektor, bardzo proszę.

Dyrektor wykonawczy d/s zarządzania ryzykiem i zgodnością ORLEN SA Jakub Ruszel:

Dziękuję bardzo, Jakub Ruszel, obszar regulacji ORLEN. Chcielibyśmy po prostu zająć stanowisko tytułem komentarza, ponieważ zostaliśmy poproszeni przez pana przewodniczącego o stanowisko, które przekazaliśmy pisemnie, ale także chcieliśmy się odnieść tytułem komentarza i tytułem potwierdzenia trzech głównych elementów dzisiejszej dyskusji.

Naftoport – tak, jak najbardziej potwierdzamy, że z punktu widzenia handlowego jesteśmy w stu procentach zdywersyfikowani, nie kupujemy rosyjskiej ropy, więc tutaj możemy tylko potwierdzić i uczulić jeszcze bardziej przedstawicieli PERN, że Naftoport jest jedynym oknem dostaw ropy w obecnej sytuacji do Polski, więc te dwadzieścia kilka milionów ton, które musimy kupić co roku, dostarczyć do rafinerii w Polsce, de facto bazuje na Naftoporcie. Tutaj przede wszystkim istotna jest optymalizacja operacyjna, optymalizacja proceduralna, tak żeby likwidować przestoje, żeby statki pracowały i były rozładowywane maksymalnie płynnie, plus ochrona infrastruktury, która tutaj się pojawiła – absolutnie się z tym zgadzamy.

Od strony handlowej i dostępu do ropy, czy to kontrakt długoterminowy z Saudi Aramco, który jest de facto kontraktem bazowym, i zakupy średnio- i krótkoterminowe z dowolnych kierunków możemy realizować.

Kwestia paliw – to jest istotne. Ze względu na sankcje, które zostały wdrożone przed LPG, mamy odwrócenie kierunków importu. De facto strategiczne jest morze, import drogą morską. Mówimy tutaj o bazie w Dębogórze, to raz, ale mówimy też o Naftoporcie, który jest spięty logistycznie z Rafinerią Gdańską. Istotną inwestycją, którą realizujemy przy Rafinerii Gdańskiej, jest terminal na Martwej Wiśle. To jest terminal, który odciąża działanie rafinerii i który pozwala de facto odciążyć logistykę kolejową, bo tak jak w Dębogórze, tak jak mówił pan prezes, trzeba przyjąć statki z morza, ale de facto wydanie na kolej i wysłanie w kraj jest limitujące, to w Gdańsku przez Naftoport-Rafineria, tam też są bocznice kolejowe, więc mając drugi terminal importowo-eksportowy, który teraz budujemy na Martwej Wiśle tuż przy Rafinerii Gdańskiej, zwiększymy zdolności przeładunkowe terminala, odciążymy rafinerię i odciążymy infrastrukturę kolejową, i tym samym udrożnimy dodatkowo działanie Naftoportu w tej części paliwowej. Bo co jest istotne, deficyt w imporcie jest, to znaczy rafinerie i gdańska, i płocka nie pokrywają całej konsumpcji oleju napędowego i benzyn – tak przekazaliśmy w stanowisku – i szacujemy, że na koniec dekady luka konsumpcyjna, czyli to co musimy sprowadzić do kraju w zakresie oleju napędowego i benzyn, to jest ok. 10 mln ton, pokrywanych głównie z morza, ale także z kierunków zachodnich i południowych plus kraje bałtyckie, bo optymalizujemy się w ramach naszej grupy kapitałowej z rafinerią w Możejkach i rafineriami czeskimi.

I ostatni element, który chciałem podnieść, to kwestia LPG. Chcę potwierdzić to, co powiedział pan naczelnik. Mniej więcej jako ORLEN wykonaliśmy także to ćwiczenie, jeśli chodzi o szacowanie sytuacji na rynku LPG. Ona na początku była dość alarmistyczna, ale z każdym kolejnym miesiącem widzieliśmy, że branża się po prostu dobrze przygotowuje. Ten długi okres wdrożenia sankcji pozwolił złapać głębszy oddech i przygotować się. My jako ORLEN realizujemy bardzo ważną inwestycję dywersyfikacyjną, czyli zwiększamy o 50% zdolności w terminalu w Szczecinie, którą realizuje nasza spółka branży LPG ORLEN Paliwa, bo tak jak paliwa, jeśli chodzi o benzynę i olej napędowy, także w przypadku LPG droga morska będzie podstawą, czyli kierunek morski zamiast rosyjskiego będzie podstawą do dywersyfikacji. Rozbudowa tych mocy w najbliższych latach pozwoli tą lukę całkowicie zlikwidować.

Chcę też jeszcze jedną rzecz powiedzieć, to jest bardzo ważne, bo mówimy o rynku LPG, a de facto to są dwa segmenty: segment autogazu, 78-80% całości konsumpcji LPG, a reszta to jest kwestia grzewcza. Zastępowalność w benzynach jest tylko w autogazie, nie ma zastępowalności w sektorze paliw, tam gdzie używamy, ale z naszych zdolności produkcyjnych, bo to jest też istotne, bo zrobiliśmy też to ćwiczenie, gdzie pozyskujemy LPG i z produkcji rafineryjnej w całej grupie kapitałowej: Polska, Litwa, Czechy oraz

wydobywczej, ponieważ mamy dość zauważalne wolumeny wydobywanego LPG przy wydobywaniu węglowodorów w ramach działalności Dywizji Wydobywczej eksPGNiG. Wszystko zostaje przekierowane na rynek krajowy – to zostało już zoptymalizowane. Żaden element LPG z naszej produkcji czy wydobywania nie trafia za granicę i szacujemy, że ten najbardziej wrażliwy sektor paliw grzewczych LPG zostanie pokryty w całości w najgorszej sytuacji, jeżeli by się wydarzyła, z produkcji krajowej i wydobywania krajowego.

Mogę też potwierdzić, że te szacunki, te 300 tys. ton, naszym zdaniem to da się zrobić, według ostatnich analiz po prostu dostawami z innych kierunków, przede wszystkim z Zachodu. Mówimy tu o portach ARA, portach skandynawskich i tutaj właśnie kluczowa będzie ta sprawność logistyki kolejowej i drogowej, żeby to przywieźć do kraju. Ze względu na to, że reprezentuję koncern z własną polityką cenową, nie będę się wypowiadał... nie mogę potwierdzać skali wzrostu cen, byłoby to nawet nie na miejscu. Tutaj bazujemy na stanowisku organów. Tak więc my oceniamy, jeśli chodzi o LPG, i potwierdzamy też to, co mówi branża LPG, że rynek, naszym zdaniem, jest całkiem dobrze przygotowany do daty grudniowej wdrożenia sankcji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że do Ministerstwa Przemysłu to pytanie, ale dziękuję panu dyrektorowi za te informacje. Przy okazji proszę też przekazać, że oczekujemy na członków zarządu ORLEN na podkomisji. Wiem, że pan dyrektor jest dobrze przygotowany. Niech członkowie zarządu ORLEN się nie boją. Można być tak dobrze przygotowanym, jak prezes PERN pan Daniel Świętochowski i odpowiedzieć na pytania posłów w sposób wyczerpujący.

Natomiast ja mam takie pytanie, rzucam je trochę w przestrzeń, ale patrząc na Ministerstwo Przemysłu – jaka jest struktura pokrycia zapotrzebowania paliwowego Polski? Mówimy o imporcie, o krajowej produkcji i patrzymy na podział: diesel, benzyna, LPG, i jeśli mówimy o kierunkach importu, to skąd. Takie trochę podsumowanie. Myślę, że państwo jako ministerstwo zajmujące się paliwami macie takie zestawienie, chyba że pan nie ma w tej chwili...

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Mam.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Ma pan? To bardzo proszę. Myślę, że to będzie interesujące także dla tych, którzy oglądają nasze posiedzenie zdalnie. I przepraszam, bo patrzę jeszcze na pana dyrektora z Ministerstwa Aktywów Państwowych... Proszę, panie dyrektorze, żebyśmy nie musieli wracać do tego tematu.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Jeżeli pan przewodniczący, pan minister pozwoli, to ja jeszcze raz... Chciałbym, żeby to zabrzmiało jasno. Mówiąc o tych 30 groszach, to nie jest przewidywanie ministra przemysłu ani nasze. To było zdanie branży. Natomiast chciałem zauważyć, że już obecnie ponad 50% jest sprowadzane z innych kierunków i cenę mamy stałą. Nie mamy tańszego gazu rosyjskiego na stacjach, więc moim zdaniem w tej chwili te firmy również nie działają poniżej kosztów, tylko pokrywają w pełni koszty zmienionej logistyki itd. Po prostu te firmy, które sprowadzają dotychczas z Rosji, więcej na tym zarabiają. Tak więc myślę, że to co pan minister powiedział, jest oczywistą prawdą. Rynek to wszystko ustabilizuje.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

To jest rzecz oczywista. Nikt nie będzie rezygnował z własnej marzy, jeśli ma dostęp do tańszego surowca i może sprzedać, bo rynek potrzebuje tego, ale czy nie mamy tutaj... W pewnym momencie mówił pan, że import z Rosji zszedł do 41%, tak? Czyli 59% mamy z innych kierunków, ale czy gdzieś, ze względu na infrastrukturę przeładunkową, dostawy kolei, opłacalność tego, bo jeśli z portów ARA będzie ciągnięty transport kolejowy, to oczywiście będzie droższy niż z innego, z bliższego miejsca? Czy gdzieś nie jest ten moment krytyczny, że już nie da się więcej docisnąć zastąpienia LPG?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Nie widzimy takich momentów. Tak jak tutaj powiedział dyrektor Ruszel, szczególnie jakby też podejście... ORLEN dysponuje bodajże 1900 stacji, na których sprzedaje LPG i jeżeli ORLEN twierdzi, że on zabezpieczy swoich, to mamy tutaj w zasadzie rynek zabezpieczony. Natomiast co do ceny, to myślę, że ta cena będzie się kształtowała rynkowo i zobaczymy, jak to wpłynie. Trudno jest mi powiedzieć. Oczywiście, że infrastrukturę mamy obecnie rozbudowaną na ścianie wschodniej, bo tam od lat to było. W tej chwili będzie potrzeba przełożenia nieco tej infrastruktury, czyli inwestycji, ale firmy są rozproszone, nie mamy żadnego takiego championa, który działałby na rynku i one muszą po prostu zainwestować, i one już inwestują, już na tej zachodniej części rozpoczęły. Jeszcze będąc w ministerstwie środowiska, wprowadzono pewnego rodzaju ułatwienia dla tych inwestycji. Pani minister porozmawiała, aby skracać czas uzyskiwania decyzji itd, aby to wszystko szło sprawnie, szybko i zgodnie z procedurami.

Natomiast odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego, akurat sobie przygotowałem takie ogólne dane, i jeżeli pan przewodniczący sobie życzy, to jeśli chodzi o rok 2023, bo jego mamy podsumowanego – przerób ropy to było 24 mln 978 tys. ton, w tym było wydobywania 825 tysięcy ton, importowaliśmy 24,5 mln ton ropy naftowej. Jeżeli chodzi o benzynę silnikową, to konsumpcja wyniosła 5 mln 426 tys. ton, natomiast produkcja 4 mln 591 tys. ton, czyli tutaj jest niewielkie zapotrzebowanie. Importowaliśmy ok. 1 mln ton benzyn, przy czym 200 tys. ton było eksportowanych, czyli tak naprawdę na nasze potrzeby to jest ok. 800 tys. ton importu. Sytuacja przedstawia się jakby gorzej, tzn. większe są potrzeby importowe, jeżeli chodzi o olej napędowy, bo jego zużywamy ponad 19 milionów m³, natomiast produkcja to jest 13,5 mln, czyli około 6,5 miliona mniej. Import w ogóle był na poziomie 6 mln 695 tys. ton, ale w tym czasie, w roku 2023, również wyeksportowaliśmy ponad 1 mln ton oleju napędowego.

Jeżeli chodzi o kierunki, to mogę powiedzieć, że jeżeli chodzi o ropę naftową, to w tej chwili na czele jest Arabia Saudyjska, z której sprowadziliśmy w zeszłym roku 11 mln 286 tys. ton, co stanowiło 47% naszego importu. Drugim krajem w kolejności jest Norwegia – 9 mln ton, tj. 38%, i dalej już pomniejsze wielkości – Stany Zjednoczone 5% i to było 1,3 mln ton i Wielka Brytania – 698 tys., co dawało 3%. To jeżeli chodzi o ropę naftową.

Jeżeli chodzi o benzynę, to głównymi kierunkami dostaw benzyny są: Niemcy, skąd sprowadziliśmy 736 tys. ton, Słowacja – 48 tys. ton, Czechy – 188 tys. ton i Węgry – 23 tys. ton. To jeżeli chodzi o benzynę.

Olej napędowy: z Niemiec – 1 mln 348 tys. ton, co stanowi 20% oleju napędowego importowanego. Pozostałe ilości to jest... tak patrzę, gdzie jest najwięcej – jeszcze ze Stanów Zjednoczonych 11%, tj. 724 tys. ton, ze Szwecji 1 mln 334 tys. ton, z Arabii Saudyjskiej jakieś 2% gotowego oleju napędowego, z Holandii 1 mln 91 tys. ton, tj. 16% i jeszcze są tacy pomniejsi dostawcy jak Finlandia i Czechy.

Jeżeli chodzi o eksport, to głównie, 92% eksportu oleju napędowego odbyło się na Ukrainę. To było 1 mln 171 tys. ton, co stanowiło 92%, a reszta eksportu to w zasadzie pomijalne wielkości, ale na przykład do Czech wywieźliśmy 95 tys. ton i na Słowację 12,9 tys. ton.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Od razu wejdę w słowo. Czy przy tym zwiększonym eksporcie na Ukrainę cały czas jesteśmy w stanie zaspokajać krajowe potrzeby w zakresie paliw? Przyjmując, że ten eksport będzie się utrzymywał na tym poziomie lub nawet wzrośnie, chociaż Ukraina chyba sobie znajduje też dostawy z trochę innych kierunków.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Tak, dokładnie też to obserwujemy, monitorujemy skąd są dostawy na Ukrainę. Mamy takie informacje co do ilości, obserwujemy te fluktuacje i przesunięcia. Najczęściej jest to kwestia ceny, dostępności itd, natomiast cóż mogę powiedzieć... Ten eksport na Ukrainę nie spowodował zakłóceń w dostawach paliw na polski, na krajowy rynek, więc nie przewidyuję takiego zagrożenia.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Na koniec mam jeszcze dwa pytania z mojej strony. Patrząc, może pan poseł będzie miał jeszcze pytanie albo może pan minister Krzysztof Tchórzewski, ale czy widzimy, na przykład

pan prezes mówił o trochę mniejszym przeładunku paliw w Dębogórze przy wzroście gospodarki, czy zatem nie widzimy problemu poszerzania się szarej strefy w paliwach?

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Nie dostrzegamy na razie takich sygnałów. Nie docierają do nas ani nie mamy takich informacji.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Pytanie na zakończenie z mojej strony – czy widzimy w ostatnich miesiącach, czy w przyszłości, ryzyko wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego w postaci deficytu na rynku paliw? Czy takie ryzyka pojawiały się w ostatnich miesiącach? Może opinia publiczna i polska gospodarka tego nie widziały, ale ze strony państwa wymagało to przedstawienia funkcjonowania na tryb awaryjny, żeby zapewnić wystarczającą podaż paliw na rynek. Czy w najbliższej przyszłości takie ryzyka są dostrzegane? Tu chciałbym zacząć od pana ministra Macieja Bando.

Pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Maciej Bando:

Z punktu widzenia nadzorowanych przeze mnie spółek takich ryzyk nie widzimy. Myślę, że wszystkie organy państwa dbają o to, aby żadne nieprzewidziane sytuacje nie zaszły. Mówię tutaj o jakichś incydentach skierowanych na infrastrukturę krytyczną czy kierunki dostaw, więc nie sądzę, abyśmy mogli dzisiaj mówić o tym, że widzimy jakieś możliwe ryzyka.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. ORLEN.

Dyrektor wykonawczy d/s zarządzania ryzykiem i zgodnością ORLEN SA Jakub Ruszel:

Na ten moment potwierdzamy także, że sytuacja jest stabilna, inwestycje są realizowane, jeśli chodzi o bezpieczeństwo paliwowe, w sposób sprawny, mamy zawarte kontrakty bazowe na ropę z naszym strategicznym partnerem Saudi Aramco, jesteśmy zdwersyfikowani, więc nie widzimy takiego zagrożenia.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Ministerstwo Aktywów Państwowych, żeby pan dyrektor miał też możliwość zabrania głosu na koniec.

Zastępca dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych Rafał Bojanowski:

Potwierdzam, panie przewodniczący, że spółki, które nadzorujemy, nie zgłaszają takich zastrzeżeń ani takich możliwości zagrożenia.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

No tak, ale ministerstwo też ze swojej strony prowadzi nadzór i może dostrzegać rzeczy, których spółki nie chcą dostrzegać albo nie widzą na horyzoncie.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Prawda, ale ich nie dostrzegamy na chwilę obecną.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Minister aktywów państwowych też nie widzi ryzyk w zaopatrzeniu.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

To prawda, nie dostrzegamy takich ryzyk.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję bardzo. Ministerstwo Przemysłu.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Jeśli mogę, to odczytam fragment z podpisanej przez panią minister informacji: „W aktualnych warunkach, to jest utrzymującym się na standardowym poziomie popycie na paliwa oraz cenach paliw, braku zakłóceń w dostawach ropy i paliw przy wysokim stanie zapasów interwencyjnych” – o tym jeszcze nie miałem okazji powiedzieć, ale zapasy zostały...

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Ale to doczytaliśmy.

Naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu Marek Kosicki:

Tak, zapasy są... „oraz stabilnej pracy polskich rafinerii” – bo zawsze coś się może wydarzyć – „nie przewiduje się problemów z zaopatrzeniu Polski w paliwa w okresie 2024-2025”.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia.

Zamykam posiedzenie podkomisji do spraw infrastruktury krytycznej, górnictwa i energetyki. Dziękuję państwu bardzo.