

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 77)
z dnia 22 lipca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 77)

22 lipca 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztof Szymańskiego (Konfederacja)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat realizacji projektu FSRU w Zatoce Gdańskiej – ocena strategicznego znaczenia dla bezpieczeństwa energetycznego Polski, analiza kosztów i korzyści.

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Flak** zastępca dyrektora Biura Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej w Ministerstwie Przemysłu wraz ze współpracownikami, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, **Adam Bryszewski** wiceprezes zarządu Gaz-System SA wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Hatałski** wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym mamy rozpatrzenie informacji na temat realizacji projektu FSRU w Zatoce Gdańskiej – ocena strategicznego znaczenia dla bezpieczeństwa energetycznego Polski, analiza kosztów i korzyści. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznaję, że Komisja przyjmuje proponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

O zreferowanie tematu proszę, jak rozumiem, najpierw panią dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, panią Annę Stelmaszyk-Świerczyńską. Można zmienić kierunek. Staram się go właśnie ustalić od pięciu minut. Rozumiem, że najpierw prezentacja Gaz-Systemu. Proszę bardzo.

Wiceprezes zarządu Gaz-System SA Adam Bryszewski:

Dzień dobry. Adam Bryszewski, wiceprezes Gaz-Systemu.

Nie odpowiadam bezpośrednio za projekt, ale jestem w zastępstwie prezesa Hince, który bezpośrednio nadzoruje to przedsięwzięcie. Może dwa zdania à propos Gaz-Systemu. Terminal FSRU to kolejna duża, mega inwestycja, którą Gaz-System przedsięwziął. Gaz-System to w tej chwili jedyny w Polsce licencjonowany operator przesyłowego systemu gazowego. Zarządzamy 12 tys. km sieci przesyłowej, do której mamy przyłączonych około 840 stacji gazowych, 14 dużych tłoczni gazu. Przesyłamy 16,9 mld metrów sześciennych – są to dane, jak rozumiem, za rok 2024 – do klientów zewnętrznych. Łącznie z eksportem i zatłaczaniem PMG to jest prawie 20 mld metrów sześciennych na rok. Jesteśmy również operatorem terminala LNG, świeżo rozbudowanego na koniec ubiegłego roku. W tej chwili jego zdolność przepustowości to 8,3 mld metrów sześciennych na rok. Nowe gazociągi, który wybudowaliśmy od 2024 r., to około 2708 km. Trzeba wprost powiedzieć, że Gaz-System to jest... systemu gazowego w Polsce, najważniejsze, co się dzieje w infrastrukturze.

Tu mamy slajd, który pokazuje, skąd kupujemy gaz i dokąd możemy go wysłać. Myślę, że w tej chwili na tym poziomie powiem tylko o tym, że zdolności importowe mamy bardzo duże na poziomie 37,2 mld, a eksportowe na poziomie 12,6 mld. Ważne jest to, że od stycznia 2023 r. żaden gaz, który tradycyjnie był w Polsce importowany z Rosji, z Rosji nie jest już importowany. Gaz-System był przygotowany na sytuację związaną z wojną z Ukrainą i sankcjami. De facto w tej chwili dwa podstawowe kierunki, z których kupowany jest zagraniczny gaz, to Baltic Pipe, który ma moc przesyłu około 10 mld metrów sześciennych na rok, i terminal LNG, który również działa praktycznie pełną parą. Jest to 8,3 mld metrów sześciennych na rok. Pozostałe kierunki, czyli niemiecki, czeski, słowacki, litewski są używane sporadycznie, niespecjalnie często. Główny message, który tutaj chciałbym podkreślić, to to, że w tej chwili gaz rosyjski nie jest kupowany.

Przechodząc do tego, o czym chcemy dzisiaj rozmawiać, czyli do terminala FSRU, jest on kolejną, można powiedzieć, że w tej chwili ostatnią wieńczącą, dużą inwestycją w systemie gazowym. Jest to pływająca jednostka. Przeskakując trochę może powiem z czego składa się owa inwestycja. Inwestycja składa się z jednostki regazyfikującej, która jest już zakontraktowana u japońskiego armatora, firmy MOL. Dosłownie dzisiaj zaczęła się jej produkcja w koreańskiej stoczni Hyundai w Ulsan. Kolejne części inwestycji to sztuczna wyspa, która powstanie w Zatoce Gdańskiej, gazociąg podmorski, który doprowadzi do ładów gaz, który zostanie zregazyfikowany na jednostce, stacja gazowa przy wejściu do systemu krajowego już na lądzie. Częścią inwestycji, tak jak myśmy ją nazwali, jest gazociąg, który będzie rozprowadzał gaz do systemu krajowego. Ciągnie się on w trzech częściach od Gdańska do Gustorzyna. W naszej nomenklaturze nazywamy to POM 1, POM 2, POM 3. To jest część lądowa inwestycji. Ona w tej chwili już trwa. Wróć jeszcze do tego, że wspominałem o tym, że terminal FSRU to nowa moc regazyfikacyjna na poziomie 6,1 mld metrów sześciennych. Dodam jeszcze, że terminal jest budowany na podstawie zamówienia, był kontraktowany w tzw. procedurze Open Season. Gaz-System jeszcze w roku 2022 zrobił zapotrzebowanie na rynku i otrzymał zamówienie od firmy Orlen na całość mocy regazyfikacyjnej. Budujemy od razu pod konkretne zamówienie. Orlen będzie zamawiał moc i będzie korzystał z terminala. Na ten moment jest jedynym klientem. Dzięki zamówieniu mamy pewność dostaw, to, że dostawy przez to miejsce będą realizowane.

Jakie są główne korzyści? Pierwsza rzecz. Z racji tego, że w tej chwili są dwa niezależne punkty wejścia, którymi pobieramy praktycznie cały importowany gaz, czyli terminale LNG i gazociąg Baltic Pipe, dodatkowe wejście z terminala FSRU daje nam pewność tego, że w sytuacji awarii bądź jakichkolwiek problemów na jednym z dwóch wejść mamy zabezpieczenie na dostawy techniczne, a nie tylko kontraktowe. Po prostu jest dodatkowy istotny punkt. Praktycznie z każdego punktu produkcji gazu LNG na świecie możemy zaimportować gaz do Polski, przesłać go i zregazyfikować. Ponadto daje to dodatkowe możliwości eksportowe, które pojawiają się oportunistycznie, w zależności od tego, jak wygląda rynek. Chociażby w tej chwili jest dosyć duże zainteresowanie gazem po stronie ukraińskiej. Gaz-System udostępnił też nowe moce przesyłowe. Przesyłamy gaz również na Ukrainę. Oczywiście z racji tego, że jest to nowe, dodatkowe źródło potencjalnie z każdego miejsca importu gazu, będzie to wsparcie dla transformacji energetycznej rynku krajowego. Wiemy, że gazówki stanowią przynajmniej w okresie przejściowym dosyć istotne wsparcie systemu elektroenergetycznego. Z całą pewnością gaz będzie używany jeszcze przez kilka lat. Sama jednostka też będzie obciążona i używana z korzyścią.

Wspominałem o tym, czym tak naprawdę jest ta inwestycja, ale nie wspominałem o jednej rzeczy, która jest realizowana nie przez Gaz-System, a mianowicie o falochronie. Falochron to inwestycja, nazwijmy to, towarzysząca, ale kluczowa dla nas, dla funkcjonowania terminala finalnie. Jest ona realizowana przez Urząd Morski w Gdyni. Jest to falochron o długości 1,3 km. Jako Gaz-System, nazwijmy to, tylko obserwujemy go z dużą sympatią, współpracujemy, ale odpowiedzialność jest po stronie Urzędu Morskiego w Gdyni. Tutaj nie ma jakiegoś mechanizmu koordynacji.

Co się dzieje, jeżeli chodzi o harmonogram budowy FSRU? W 2024 r. zawarliśmy umowę czarteru na dostawę jednostki. Wspominałem, że jest to japoński armator, koreański producent, koreańska stocznia. Uruchomiliśmy postępowania dla części wewnętrz-systemowej, lądowej na dostawy wykonawcy robót budowlanych, nadzoru inwestycyjnego i dostaw inwestorskich. Zakończyły się one w roku 2024. Podpisaliśmy wszystkie umowy na realizację budowy trzech części gazociągu lądowego, który pokazywaliśmy. Dostaliśmy pozwolenie na budowę dla części offshore`owej, co wydarzyło się w roku 2023. Podpisaliśmy stosunkowo świeżo umowę z wybranym w przetargu wykonawcą na część offshore`ową, część morską. Prace budowlane w części onshore`owej trwają, są już nawet dosyć zaawansowane. Trwa przygotowanie terenu budowy w części offshore`owej. Skończyło się w projektowanie. Dosłownie dzisiaj rozpoczęła się budowa jednostki FSRU w Korei. Na najbliższe dni planowane jest rozpoczęcie prac budowlanych w części offshore`owej i rozpoczęcie prac budowlanych dla falochronu. W roku 2026 przewidywane jest zakończenie prac budowlanych w części onshore`owej, tak naprawdę w jednej i drugiej, kontynuacja budowy jednostki FSRU, zakończenie prac, jeżeli chodzi o część onshore`ową. Jednostka ma do nas dopłynąć w roku 2027. Pierwszy gaz płynący z nowego terminalu jest przewidziany na rok 2028.

Koszt całej inwestycji po stronie Gaz-Systemu, nakłady nie licząc opłat, które będziemy płacili za czarter statku, to około 4,5 mld zł. Falochron ma kosztować dodatkowe 800 mln zł. Łączny koszt w związku z powyższym to 5,3 mld złotych polskich. W części morskiej, jeżeli chodzi o zaawansowanie prac, skończyliśmy fazę projektową i pozwoleniową. Faza budowy rozpoczęła się de facto na początku kwietnia. Podpisanie umowy z wykonawcą EPC było w podobnej dacie. W tej samej dacie de facto podpisaliśmy umowę z inżynierem kontraktu. W maju przekazano tak naprawdę teren budowy wykonawcy. W tej chwili trwa przygotowanie do rozpoczęcia pogłębiania terenu pod stanowisko statkowe. Oczyszcza się teren zatoki w miejscu, gdzie będą inwestycje, gdzie będzie palowanie. Zakończono badania ferromagnetyczne, przystąpiono do oczyszczania terenu. Prace pogłębiarskie planowane są na najbliższe tygodnie, nawet nie są to dni, ani miesiące, tylko tygodnie.

Jeżeli chodzi o jednostkę, to wybór dostawcy jest już zakończony, faza projektowania de facto jest zakończona. W czerwcu zawarto umowę z doradcą technicznym, który będzie nadzorował budowę jednostki w stoczni w Korei. Ciekawa informacja jest taka, że pierwsza faza konstrukcji statku powinna się rozpocząć dosłownie dzisiaj. Tak zwany steel coating następuje dzisiaj. Mamy koincydencję, że dzisiaj o tym rozmawiamy, a w Korei zaczyna się budować nasza jednostka. Potrwa to około półtora roku.

Jeżeli chodzi o część lądową, w harmonogramie trochę bardziej wyprzedza jednostkę i część offshore`ową. Już w listopadzie zawarliśmy umowy z wykonawcami robót budowlanych dla wszystkich trzech części. Wybraliśmy również dostawców rur, które dostarczamy w tzw. dostawach inwestorskich. W grudniu 2024 r. przekazaliśmy place budowy wykonawcom robót budowlanych. Trwają już de facto prace nad przygotowaniem terenu budowy, następuje odhumusowanie, rozwózka rur, gięcie łuków indukcyjnych. W zależności od tego w niektórych miejscach oczywiście są drobne różnice w fazie zaawansowania na trzech POM-ach, natomiast w niektórych miejscach trwa już spawanie liniowe, montaż, układanie gazociągów. Najbardziej technologicznie skomplikowanym elementem przy budowie gazociągu są tzw. przewiertki z wykorzystaniem metod bezwykopowych, przejścia przez rzeki, przez jakieś drogi. W niektórych miejscach w Polsce trwają już tego typu prace. W trzecim, czwartym kwartale 2025 r. przygotowanie terenu budowy powinno być już zakończone absolutnie w każdym elemencie. Na koniec przyszłego roku planowane jest zakończenie wszystkich trzech części budowy liniowych gazociągów.

To wszystko, co chciałem pokazać. Oczywiście jesteśmy gotowi do odpowiedzi na pytania, nie wiem, czy teraz, czy po paniach.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Czy teraz pani dyrektor? Poproszę.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, dziękuję bardzo za zaproszenie na posiedzenie Komisji. Jak pan prezes wspomniał, dyrektor urzędu morskiego odpowiada za budowę falochronu osłonowego dla terminala FSRU. Falochron będzie miał długość około 1300 m. Będzie na zewnątrz istniejących falochronów portowych. Obecnie wartość programu wieloletniego to prawie 800 mln zł. Realizacja programu wieloletniego rozpoczęła się dwa lata temu, a ma się zakończyć oddaniem falochronów w czwartym kwartale 2027 r. Obie inwestycje mają się zgrać. Same próby będą pod pełną osłoną falochronu, chociaż oczywiście falochron będzie działał osłonowo od momentu postawienia kilkunastu pierwszych skrzyń. Może przy jednej działaniu osłonowe jeszcze nie będzie duże, ale przy kilkunastu już będzie odczuwalne.

Podstawy prawne programu. Jest to program wieloletni, który był uchwalony w kwietniu 2023 r. W ubiegłym roku był skorygowany, gdyż wiedzieliśmy mniej więcej, jakie będą koszty. Wartość zmniejszyła się o około 50 mln zł. Oprócz tego pewna kwota z roku 2024 została przesunięta na lata 2026-2027.

Tutaj widzimy Port Północny w Gdańsku. Tu widzimy falochrony Portu Północnego. Tutaj mamy Naftoport. Tu są nowo wybudowane. Tu jest stary, istniejący falochron z lat 70., kiedy był budowany jeszcze Port Północny, kończony w roku 1990, który był rozbudowany w roku 2021. Tu jest przedłużony, a to już jest istniejący falochron. Falochron FSRU powstaje w kompleksie Portu Północnego. To jest budowany falochron. To jest dodatkowy odcinek toru, który jest poszerzany po to, żeby dopłynąć do stanowiska FSRU. Tu jest skupienie infrastruktury krytycznej, dlatego że i Naftoport jest bardzo ważną instytucją, i FSRU również jest odpowiedzialny za możliwości dostaw gazu i ropy naftowej w Polsce.

Zrealizowany zakres prac. Uzyskaliśmy już pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp i konstrukcji. Nazywa się to sztuczną wyspą. Są to po prostu konstrukcje, które powstają. Uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach razem z rygiem natychmiastowej wykonalności, dokumentację geologiczną, pozwolenia wodnoprawne. W tym momencie jest już pozwolenie na budowę uzyskane w grudniu ubiegłego roku. Natomiast to nie zmienia faktu, że cały czas decyzje i nasze, i Gaz-Systemu są w procedurze odwoławczej w GDOŚ. Natomiast możemy działać, dlatego że jako kluczowe dla państwa mają rygi natychmiastowej wykonalności. Wykonaliśmy już wstępne badania ferromagnetyczne. Zostały również wydobyte ferromagnetyki z miejsca realizacji prac. W grudniu dokonano wyboru wykonawcy. Nie było odwołań od decyzji. 30 grudnia zakończyła się procedura wyboru. Umowę podpisaliśmy 17 marca tego roku z firmą NDI. Obecnie trwają prace przygotowawcze. Zgodnie z warunkami kontraktowymi przygotowywane są: plan organizacji robót, miejsca odkładu urobku, które w decyzji środowiskowej są wskazane na plaży, umowy podwykonawcze. Firma pogłębiarska ma wykonywać prace. Umowa podwykonawcza z firmą jest w tej chwili procedowana. Oczywiście jest ona procedowana między wykonawcą a podwykonawcą, ale my to zatwierdzamy po to, żeby wszystkie warunki były spełnione. Inwestycja jest prowadzona w taki sposób, że nie mamy osobnej firmy jako inżyniera kontraktu, tylko mamy powołany zespół wewnątrz urzędu, który zajmuje się nadzorowaniem inwestycji.

Zadania planowane do realizacji. Wykonawca oczywiście jak na każdej budowie ma pewne problemy. Kluczową rzeczą, która jest do wybudowania, są skrzynie. Jest to falochron skrzyniowy. Prefabrykuje się skrzynie przy nabrzeżu, a następnie wyholowuje się je i zatapia w miejscu, gdzie ma być falochron. Skrzyń będzie dwadzieścia kilka. W tej chwili wykonawca trochę modyfikuje projekt, żeby skrzyń było mniej i żeby były bardziej ujednolicone. Kluczową rzeczą jest ponton zatapialny, który służy do produkcji skrzyń. Ponton, który był wybrany przez wykonawcę, uległ w marcu tego roku awarii. W tej chwili toczą się rozmowy z kilkoma armatorami innych pontonów. Ponton jest kluczowy, dlatego że bez pontonu nie można rozpocząć produkcji skrzyń. Na ten rok jest zaplanowanych sześć do siedmiu skrzyń wyprodukowanych, ale nie zatopionych. Jest to realne, dlatego że w podobnej technologii był wykonywany falochron, który państwu pokazywałam, który już istnieje. Tam produkcja skrzyń w pełni procesu produkcyjnego

trwała od siedmiu do dziesięciu dni, więc jest to wykonalne. Wykonanie pierwszych skrzyń trwało wtedy ponad dwa tygodnie. Jak każdej rzeczy trzeba się tego nauczyć. Nie bez trudności, ale prace przygotowawcze idą. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Teraz proszę o zabranie głosu panią Katarzynę Flak, zastępcę dyrektora Biura Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Krytycznej w Ministerstwie Przemysłu.

Zastępca dyrektora Biura Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej w Ministerstwie Przemysłu Katarzyna Flak:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, w zasadzie może tylko kilka słów uzupełnienia do tego, co powiedział pan prezes Bryszewski, gdyż w dużej mierze wyczerpał temat. Może tytułem pewnego podsumowania, program FSRU to niewątpliwie jedna z najważniejszych inwestycji, które realizuje Gaz-System. Gaz-System oczywiście jest stuprocentową spółką Skarbu Państwa, w której pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej wykonuje uprawnienia ze 100% akcji, wykonuje uprawnienia Skarbu Państwa w spółce. Gaz-System jest jedynym w kraju operatorem systemu przesyłowego. Jest także, jak pan prezes wspomniał, operatorem terminala LNG w Świnoujściu. W przyszłości będzie także operatorem terminala FSRU w Zatoce Gdańskiej. Celowo nie mówię o terminalu FSRU, mówimy o programie FSRU, ponieważ jest to tak naprawdę coś więcej niż tylko i wyłącznie jednostka regazyfikacyjna. Jest to cały program inwestycyjny złożony ze wszystkich komponentów, o których tutaj pan prezes powiedział.

To co jest najważniejsze, co powinno wybrzmieć, to to, że obecnie program nie ma żadnych opóźnień, jest realizowany zgodnie z harmonogramem. Realizacja przewidziana jest na przełom lat 2027 i 2028. Kompatybilną z inwestycją Gaz-Systemu jest inwestycja w falochron, którą realizuje Urząd Morski w Gdyni. Ze strony Gaz-Systemu zostały podpisane wszystkie kluczowe umowy wykonawcze dla części morskiej, jak również dla części pozwoleniowej. Proces pozwoleniowy także jest już za spółką. Faktycznie istotne jest to, że dzisiaj tak naprawdę rozpoczyna się proces budowy jednostki w stoczni w Korei Południowej. Ze strony Ministerstwa Przemysłu oraz biura pełnomocnika jest pełne wsparcie dla tego programu. Doceniamy jego istotność. Zapewni on Polsce dodatkowo 6,1 mld metrów sześciennych gazu rocznie, co na tle całego spożycia, konsumpcji gazu w Polsce, która obecnie wynosi, oscyluje w okolicach około 18 mld metrów sześciennych, program ten zapewni nam około jedną trzecią dostaw gazu do Polski, który obecnie konsumujemy, dodajmy, dostaw bardzo elastycznych, które mogą pochodzić tak naprawdę z dowolnego miejsca na świecie. Taka jest specyfika gazu LNG, że można go sprowadzać w zasadzie z dowolnego miejsca na świecie, gdzie gaz jest produkowany.

Jeżeli chodzi o kwestię dostaw, o dostawach już powiedzieliśmy. W zasadzie jest to około jednej trzeciej dostaw. Może istotną rzeczą jest to, że gaz ten przyczyni się istotnie do procesu transformacji energetycznej Polski, kiedy będziemy stopniowo odchodzić od jednostek węglowych i zastępować je jednostkami gazowymi. Spodziewamy się zatem wzrostu zapotrzebowania na paliwo gazowe w najbliższych latach. Wobec tego dodatkowe źródło wejścia dla paliwa gazowego uznajemy za bardzo istotne. Jest to jedna z najważniejszych inwestycji gazowych, które są obecnie w kraju realizowane. To chyba tyle. Dziękuję serdecznie. Jeżeli są jakieś pytania, zapraszam.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że zakończyliśmy informację. Dobrze. A zatem otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? W międzyczasie proszę się jeszcze zastanowić. Mam parę pytań. Pierwsze moje pytanie dotyczy fazy projektowania. Rok temu byłem na wyjazdowym posiedzeniu zespołu w siedzibie Gaz-Systemu w Gdańsku. Wtedy etap projektowania był świeżo rozpoczęty. Dzisiaj usłyszeliśmy, że został już zakończony. Chciałbym się zapytać, po pierwsze, kto ostatecznie wykonywał projektowanie. Po drugie, w jakim zakresie obejmowało to projektowanie? Rozumiem, że był kupiony tzw. projekt z półki i należało go doprojektować do zakładanych funkcjonalności jednostki. Czy się mylę? Było to całościowe projektowanie jednostki w rok.

Wiceprezes zarządu Gaz-System SA Adam Bryszewski:

Może oddam głos Konradowi Zawodzińskiemu. Jest on bezpośrednio zaangażowany w całą fazę projektową i w ogóle w projekt. Jest tu najlepszą osobą.

Zastępca dyrektora Pionu Obszaru Rozwoju i Inwestycji Gaz-System SA Konrad Zawodziński:

Dzień dobry państwu. Konrad Zawodziński, pion realizacji FSRU.

Mówimy o projektowaniu jednostki, statku. Projekt istnieje, powstaje. Musi być zgodny z naszą specyfikacją, z naszymi wymaganiami, ale to nie jest projekt w skali stoczni, która specjalizuje się w produkcji statków do transportu LNG, w tym jednostek przystosowanych do regazyfikacji i magazynowania gazu, czyli jednostek FSRU. Nie są one unikatowe, tworzone od zera w tym sensie, że to nie jest jakiś prototyp czy coś w tym stylu. Wobec tego proces projektowania postępuje miarowo po stronie stoczni. Projekty sukcesywnie spływały do nas, ale w pierwszej kolejności do armatora. My jako podmiot czarterujący jesteśmy trzecim podmiotem, który czuwa nad tym, żeby wynik procesu projektowania był zgodny z naszymi oczekiwaniami. Więc nie jest to projekt, który powstaje totalnie od zera. Jest szereg elementów, które po prostu powtarzają się pomiędzy jednostkami. Siłą rzeczy projekty nie powstają na potrzeby każdej jednostki totalnie od zera. To w ogóle nie są pierwsze statki budowane w tej stoczni, które pływają na potrzeby polskich podmiotów. Pierwsze statki czarterowane obecnie przez spółkę zależną Orlenu Orlen LNG Shipping z Londynu, a wcześniej PGiNG Supply & Trading oddział w Londynie również były budowane w tej samej stoczni. Wprawdzie nie miały one samej funkcjonalności FSRU, natomiast były przystosowane do przewozu LNG. A więc można powiedzieć, że Polska ma niejako doświadczenie z tą konkretną stoczną Hyundai w Ulsan w Korei Południowej.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Tematem dzisiejszego posiedzenia jest też analiza kosztów, więc pytanie, czy dodatkowe projektowanie, jak teraz usłyszałem, ze strony stoczni, biura projektowego stoczni było już zawarte w cenie kontraktowej czy to były prace dodatkowe.

Zastępca dyrektora Pionu Obszaru Rozwoju i Inwestycji Gaz-System SA Konrad Zawodziński:

Spółka płaci wynagrodzenie w postaci opłaty czarterowej od momentu dostawy statku. Obejmuje to wszystko w sensie projektu. Nas interesuje gotowy produkt, po prostu statek, który po przeprowadzeniu prób morskich ma dopłynąć do Zatoki Gdańskiej, do naszego terminala FSRU. Cena obejmuje wszystko. Cena jako opłata czarterowa. Można powiedzieć, że jest to czynsz najmu. Jest to odpowiednik umowy czarterowej.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Czy ktoś z polskich spółek... Pamiętam, że była polska spółka, która w imieniu Gaz-Systemu miała sprawować nadzór nad projektowaniem. Czy mógłby pan przybliżyć, jak to się odbyło, jak to przebiegło?

Zastępca dyrektora Pionu Obszaru Rozwoju i Inwestycji Gaz-System SA Konrad Zawodziński:

Gaz-System rzeczywiście miał i w dalszym ciągu ma zewnętrzne wsparcie, jeżeli chodzi o etap projektowania, który się właśnie zakończył. Było to wsparcie zasadniczo realizowane przy pomocy zespołu międzynarodowego podmiotu, polsko-australijskiej grupy, nie wiem, czy wypada podać jej nazwę na tym forum, Si Global, która jest też obecna w Trójmieście. Si Global wspierała nas w procesie projektowania. Jest to skądinąd firma na pewno znana na rynku trójmiejskim. Właśnie to oni nam pomagali, w sumie nadal nam pomagają.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

A zatem przebiegło to zgodnie z tym, co było wtedy założone. Dobrze. Do fazy projektowej nie mam więcej pytań, natomiast mamy jeszcze pytanie do fazy budowy terminala w części offshore`owej. Już nie mówię o jednostce, tylko terminalu. Może nie zdążyłem zauważyć, natomiast nie widzę wykonawcy. Z kim została podpisana umowa?

Została podpisana chyba dwa czy trzy miesiące temu. Kto jest wykonawcą morskiej części terminala?

Zastępca dyrektora Pionu Obszaru Rozwoju i Inwestycji Gaz-System SA Konrad Zawodziński:

Jest to konsorcjum polsko-tureckie Gap-Fabe-Unitek.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Czy można przybliżyć motywację, dlaczego w zasadzie są to tureckie firmy, ponieważ produkcja odbywa się w Turcji? Gap i Unitek to dwie firmy tureckie. Czy można przybliżyć motywację, dlaczego akurat tam dochodzi do budowy terminala, a nie robią tego polskie firmy?

Zastępca dyrektora Pionu Obszaru Rozwoju i Inwestycji Gaz-System SA Konrad Zawodziński:

Konsorcjum przedstawiło najkorzystniejszą ofertę. Był to wybór, który nie pozostawiał wątpliwości. Zarówno przedstawiło najtańszą ofertę, jak i sumaryczny wynik punktowy w rankingu wskazał na tego oferenta, na to konsorcjum.

Wiceprezes zarządu Gaz-System SA Adam Bryszewski:

To był dość długi, moim zdaniem, dobrze rozpisany proces przetargowy z doświadczeniem w tego typu inwestycjach jako jednym z głównych kryteriów. Pozostałymi najważniejszymi kryteriami były cena i terminy, które gwarantuje dostawca. Powiem tak. Jest to na tyle unikalna inwestycja w Polsce, że praktycznie nie było firm, które nie miałyby komponentów zagranicznych w swoim składzie, a bardzo wiele inwestycji będzie i tak realizowane siłami polskich firm. Główny konsorcjant będzie po prostu dobierał je jako podwykonawców na podstawie potrzeb i możliwości. Faktycznie odpowiedź wprost jest taka, że wybraliśmy w przetargu na podstawie kryteriów, które były znane od wielu, wielu miesięcy, metodą kolejnych zawężeń. Kilkakrotnie przedstawialiśmy swoje oczekiwania, weryfikowaliśmy je w dialogu z wykonawcami. Na koniec wygrała oferta najtańsza i gwarantująca najszybszy termin, a termin był kluczowy, ponieważ data dostawy statku jest gwarantowana. Jeżeli chodzi o usługi stoczniowe, rynek jest taki, że płacimy od 2028 r., niezależnie od tego, czy jesteśmy gotowi do odbioru czy nie. Dlatego termin był kluczowy. Możliwość zrealizowania w dacie, a nawet przesunięcie odrobinę wprzód, było jednym z istotnych kryteriów, które miały dla nas znaczenie.

Zastępca dyrektora Pionu Obszaru Rozwoju i Inwestycji Gaz-System SA Konrad Zawodziński:

Było to też jedyne konsorcjum, w skład którego wchodziły podmioty spoza Unii Europejskiej. Rynek LNG jest rynkiem globalnym. Zwłaszcza rynek FRSU jest rynkiem, który... Jest to pierwsza tego typu inwestycja w Polsce, która też w skali Europy zyskała na zainteresowaniu w ostatnich latach, ale jednak z naszej perspektywy konieczne jest bazowanie na doświadczeniach globalnych.

Wiceprezes zarządu Gaz-System SA Adam Bryszewski:

Czuając kontekst pytania, warto wspomnieć o tym, że w tej dziedzinie, w której my mamy duże doświadczenia jako Gaz-System, czyli w budowie gazociągów, w przypadku trzech gazociągów mamy wyłącznie polskie podmioty, dlatego że tam jest rynek krajowych firm, które są w stanie zarówno wyprodukować rury, jak i dostarczyć je terminie. Mamy z nimi dobre doświadczenia. Jest to jakość, która jest akceptowalna, a to jest kluczowa rzecz w naszej branży. Wszystkie dostawy rur, również wybrane w przetargach, są realizowane przez podmioty polskie wybrane w przetargach. Wszystkie prace wykonawcze również są robione przez podmioty polskie wybrane w przetargach. Natomiast część offshore`owa jest dla nas unikalna. Musimy powiedzieć wprost, że Gaz-System nigdy nie przeprowadzał tego typu inwestycji. Chciał je zrobić z podmiotami, które mają największe doświadczenie, gwarantując jakość, cenę i termin. Takich podmiotów stricte polskich po prostu nie ma. Musielibyśmy stworzyć ten rynek od nowa.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Dziękuję koleżankom i kolegom posłom za ekskluzywną możliwość zadawania pytań indywidualnie, natomiast proszę się nie krępować. Jeżeli ktoś chciałby zadać pytanie, to jest to ostatnia szansa. Ja już więcej pytań nie mam, ale pozwolę sobie na krótki komentarz.

Patrząc na spotkanie rok temu, projekt idzie faktycznie dobrze i zgodnie z harmonogramem, a więc warto podkreślić, że nie widać tutaj żadnych niebezpieczeństw. Uważam jednak, że powinno paść, iż z powodów rachunku ekonomicznego oczywiście uzasadnione jest, żeby kontraktować firmy spoza Polski, spoza Unii Europejskiej. Są tam niższe koszty pracy, niższe koszty w ogóle prac przemysłowych. Natomiast chciałbym zauważyć, że istnieje coś takiego jak efekt mnożnikowy w gospodarce. I trochę mnie martwi to, że wszystkie zlecenia zostają wyprowadzane produkcyjnie z Polski. W projekcie FSRU raczej upatrywałbym szansę dla polskiej branży stoczniowej, zarówno projektowej, jak i już konstrukcyjnej na to, żeby wykształcić pewne kompetencje. Tak jak pan prezes zauważył, oczywiście, że w tym momencie Gaz-System nie miał wystarczających kompetencji, natomiast uważam, że takie szanse należy wykorzystywać do wykształcania naszych własnych kompetencji, w zasadzie do prowadzenia polityki rozbudowy nie tylko kompetencji, ale także bezpośrednio naszego PKB. To krótki komentarz z mojej strony. Proszę.

Zastępca dyrektora Biura Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej w MP Katarzyna Flak:

Dziękuję za możliwość zabrania głosu. Chciałabym dodać tylko jedno słowo komentarza. Pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej powołał kilka tygodni temu dwa zespoły robocze, które będą dotyczyły tzw. kwestii local content, czyli udziału lokalnych przedsiębiorców w budowie inwestycji realizowanych przez spółki nadzorowane przez pełnomocnika. Tak naprawdę chodzi o największe spółki operatorskie w sektorach gazu, ropy, elektroenergetyki oraz spółkę PEJ, która buduje elektrownię jądrową. Pierwszy zespół będzie dedykowany stricte pod tzw. local content jądrowy, czyli związany z udziałem polskich przedsiębiorców w budowie elektrowni jądrowej, natomiast drugi zespół będzie zespołem dotyczącym ogólnie poprawy otoczenia regulacyjnego działania przedsiębiorców, w tym kwestii local content, czyli kwestii, jak współpracować z lokalnym biznesem, jak tworzyć ramy współpracy tak, żeby polscy przedsiębiorcy mieli tutaj jak największe szanse w tego typu przetargach. Są to działania, które też dostrzegamy. Chodzi o to, o czym pan przewodniczący powiedział, o efekt mnożnikowy i jego walory dla polskiej gospodarki jako takiej. Chcielibyśmy wyjść temu naprzeciw. Stąd powołanie dwóch zespołów przez pełnomocnika.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

To pozytywna informacja. Bardzo dziękuję. Ostatnia szansa. Nie widzę.

Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.