

Gazoport-widmo

17 września 2015

Wysocy przedstawiciele rządu PO-PSL po wielokroć zapowiadali zakończenie budowy Gazoportu w Świnoujściu: ówczesny premier Tusk zapewniał, że będzie to jesień 2014 r., premier Kopacz – że lipiec 2015 r., były minister skarbu Włodzimierz Karpiński – że jesień 2015 r. Od nowego ministra skarbu Andrzeja Czerwińskiego dowiedzieliśmy się niedawno, że będzie to II połowa 2016 r.

W ten sposób szybkimi krokami zbliżamy się do daty, o której swego czasu mówił w podsłuchanej rozmowie ze Sławomirem Nowakiem były członek zarządu PGNiG Andrzej Parafianowicz, czyli roku 2017. Wtedy kiedy odbyła się ta rozmowa, czyli w połowie 2014 r., tego rodzaju komentarz mógł się wydawać żartem. Teraz okazuje się jednak, że Parafianowicz, stwierdzając, że tak mówi się na mieście, miał jednak na ten temat precyzyjne informacje.

Brak Gazoportu, a szczególnie przedłużająca się niepewność co do daty oddania go do użytku – dokładnie daty, kiedy będzie on mógł przyjąć pierwsze statki ze skroplonym gazem – stawia nas w niesłychanie trudnej sytuacji wobec Gazpromu jeżeli chodzi o negocjacje o obniżce cen gazu importowanego z Rosji. Do opinii publicznej w Polsce (zresztą z rosyjskiej prasy) przedarła się jakiś czas temu informacja pokazująca czarno na białym, że nasz kraj płaci najdrożej za rosyjski gaz, i niestety oprócz słania do Gazpromu protestów i ewentualnego sporu przed Trybunałem Arbitrażowym (który może ten spór rozstrzygnąć za kilka lat), nic nie jesteśmy w stanie zrobić. Oddanie Gazoportu, który mógłby przyjąć 5 mld m sześć. gazu, a po szybkiej rozbudowie kolejne 2,5 mld m sześć. (czyli blisko 3/4 tego, co importujemy z Rosji), stworzyłoby PGNiG znacznie lepszą niż do tej pory pozycję negocjacyjną, nie tylko w sprawie bieżących cen kupowanego gazu, ale także ewentualnego nowego kontraktu z Rosją na zakup gazu po roku 2022.

Przypomnijmy tylko, że decyzję w sprawie budowy terminalu LNG w Świnoujściu podjął jeszcze rząd Jarosława Kaczyńskiego pod koniec 2006 r. i przygotował program jej finansowania ze środków krajowych i unijnych, ale rząd Tuska niestety przez parę kolejnych lat wahał się, czy projekt ten kontynuować. Sama budowa Gazoportu w Świnoujściu została fizycznie rozpoczęta dopiero w marcu 2011 r. (a więc z ponad 3-letnim opóźnieniem), a kamień węgielny wmurował sam premier Donald Tusk. Jak to miał w zwyczaju, na zwołanej wtedy na placu budowy konferencji prasowej podkreślał, że harmonogram realizacji inwestycji został tak przygotowany, aby zdążyć pod już zamówione dostawy gazu z Kataru.

Na początku marca br. ukazał się długo oczekiwany raport Najwyższej Izby Kontroli dotyczący realizacji budowy Gazoportu. Raport nie zostawił przysłowiowej suchej nitki na rządowych instytucjach realizujących tę inwestycję, zarówno poszczególnych resortach (skarbu, infrastruktury, gospodarki), podmiotach im podległych (np. na Transportowym Dozorze Technicznym), spółkach będących inwestorami (GAZ-SYSTEM, Polskie LNG), wreszcie wykonawcach, w tym włoskiej spółce Saipem. Wyłonił się z niego wręcz niesłychany chaos organizacyjny i kompetencyjny, związany z realizacją tej inwestycji (w tym także niezwykła przychylność rządzących dla generalnego wykonawcy, czyli włoskiej Saipem), co świadczy o kompletnym braku nadzoru nad państwowymi instytucjami ze strony poszczególnych ministrów. NIK zwróciła także uwagę, że jeżeli do końca tego roku inwestycja nie zostanie oddana do użytku i rozliczona, to Polska będzie musiała zwrócić środki z budżetu UE w wysokości około 450 mln zł, które były przeznaczone na realizację tego projektu (w świetle informacji ministra Czerwińskiego środki te są poważnie zagrożone).

Wygląda niestety na to, że koalicja PO-PSL już teraz zdecydowała, że do wyborów parlamentarnych będzie zapowiadać zakończenie budowy Gazoportu do końca tego roku, a rozruch technologiczny w II połowie 2016 r., a tak naprawdę podjęła

decyzję, że zostawia ten „pasztet” następcom.

Autorstwo: Zbigniew Kuźmiuk

Źródło: NaszaPolska.pl