



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (77.)
w dniu 5 marca 2013 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja o funkcjonowaniu polskiego przemysłu lotniczego w 2013 r.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 15)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Marek Ziółkowski oraz zastępca przewodniczącego Stanisław Jurcewicz)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Witam wszystkich państwa.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej poświęcone informacji i dyskusji o funkcjonowaniu polskiego przemysłu lotniczego w 2013 r.

Mamy ograniczony czas, więc chciałbym, żeby to spotkanie trwało półtorej godziny i zakończyło się za piętnaście piąta. Mniej więcej tyle czasu możemy na nie poświęcić. Gdyby było to niezbędne, oczywiście moglibyśmy przedłużyć posiedzenie, ale w tej chwili plan jest właśnie taki.

Najpierw chciałbym serdecznie powitać panią minister Henclewską z Ministerstwa Gospodarki i wszystkie towarzyszące jej osoby. Rozumiem, że Ministerstwo Obrony Narodowej reprezentuje pan generał Cwojdziniński. Witam, Panie Generale. Witam także reprezentantów pozostałych podmiotów. Są z nami przedstawiciele związku pracodawców, „Solidarności” i innych związków zawodowych, a także przedstawiciele rozmaitych przedsiębiorstw związanych z przemysłem lotniczym i mających różne struktury właścicielskie. To był jak gdyby przegląd osób, które są zainteresowane dzisiejszym tematem.

Plan jest następujący: chciałbym poprosić panią minister o informację, a potem, jak rozumiem, będzie prezentacja PZL Świdnik. Następnie, ewentualnie, usłyszymy inne wypowiedzi i przeprowadzimy debatę.

Chcę powiedzieć, że obecność olbrzymiej większości członków Komisji Gospodarki Narodowej – są wszyscy, którzy mogli być, poza dwiema osobami, ale jedna jeszcze na pewno nadejdzie – świadczy o tym, że my naprawdę rozumiemy, iż przemysł lotniczy jest niezmiernie ważnym elementem gospodarki kraju, wiążącym rozmaite aspekty gospodarcze i obronne. Tak więc chcielibyśmy się temu przyjrzeć, a także umożliwić państwu debatę.

Pragnę przypomnieć, że ta debata, jak każda inna, jest nagrywana. Gdyby państwo mieli potem jakieś oczekiwania czy ochotę na to, żeby kontynuować pewne wątki i nawiązać do poruszonych kwestii, będziemy mogli do tego wrócić. To może być podstawa do dalszych działań. Nie chodzi o to, żeby to była tylko debata dla debaty. Jeżeli sformułujemy jakieś wnioski, to potem będziemy mogli starać się nadać sprawie bieg.

Powiedziawszy to wszystko, oddaję pani głos, Pani Minister.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Grażyna Henclewska:

Bardzo dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Panowie Senatorowie! Szanowni Goście!

Bardzo się cieszę, że jesteśmy tu w takim gronie i że, jak powiedział pan przewodniczący, reprezentowane są wszystkie strony. Dyskusja na temat przemysłu hutniczego, która odbyła się w Centrum Partnerstwa Społecznego „Dialog”, rzeczywiście była burzliwa i emocjonująca i dlatego trwała tak długo. Ale przechodzę do przemysłu lotniczego.

Bardzo się cieszę, bo zastanawialiśmy się nad tym i doszliśmy do wniosku, że po raz pierwszy przystępujemy do takiej debaty i tak kompleksowo podejmujemy temat przemysłu lotniczego i jego funkcjonowania w Polsce. Pan przewodniczący powiedział, że bardzo ważny jest aspekt gospodarczy. Ja chciałabym dopowiedzieć, że powodem, dla którego warto i należy dyskutować o przyszłości sektora lotniczego, jest jego bardzo intensywny rozwój. Wieloletnia tradycja i wysoka kultura techniczna, a także restrukturyzacja i napływ inwestycji zagranicznych wpłynęły na to, że w dalszej części będę mówić, jak wygląda w Polsce sektor kosmiczny. Myślę, że uzupełnią to przedstawiciele firm.

Co ważne, jest to sektor bardzo zaawansowanych technologii. Jest on także bardzo innowacyjny, a wiemy, że w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej innowacje stawia się na pierwszym miejscu. Oceniamy, że na rzecz sektora lotniczego w Polsce pracuje około stu przedsiębiorstw zatrudniających ponad dwadzieścia trzy tysiące osób. W tej chwili w Polsce obecni są, można powiedzieć, giganci tego przemysłu, jak Pratt & Whitney, Sikorsky, Agusta Westland, Goodrich Aerospace, Avio, niemiecki koncern MTU, jak również firma Safran, której nie chciałabym pominąć.

Szanowni Państwo, tak jak powiedziałam, zaangażowanie kapitału zagranicznego umożliwiło wzmocnienie firm przemysłu lotniczego – przede wszystkim pod względem kapitałowym, ale również technologicznym – i pozwoliło na utrzymanie dużej liczby miejsc pracy. Tak więc chciałabym podkreślić, że przemysł lotniczy w Polsce stał się ważną częścią globalnego łańcucha dostaw dla największych firm lotniczych na świecie. Wśród nich są między innymi Airbus, Boeing, Lockheed Martin, Bombardier, Embraer czy Mitsubishi.

Do największych firm, które zatrudniają ponad tysiąc osób, należą WSK PZL Rzeszów, producent komponentów oraz kompletnych lotniczych silników odrzutowych

i turbinowych, PZL Świdnik, producent dwóch typów śmigłowców – lekkiego, jednosilnikowego SW-4 Puszczyka i średniego, dwusilnikowego W-3 Sokoła – a także PZL Mielec, producent śmigłowców S-70 Black Hawk, małych samolotów transportowych Bryza i Skytruck, samolotów rolniczych Dromader i komponentów lotniczych. Dużą firmą, która zatrudnia powyżej tysiąca osób, jest również Pratt & Whitney Kalisz, gdzie produkuje się podzespoły do silników turbinowych dla Pratt & Whitney Canada.

Ze względu na strukturę własnościową przedsiębiorstwa polskiego przemysłu lotniczego dzieli się na przedsiębiorstwa państwowe, jak na przykład WSK Kalisz, WSK Krosno czy wojskowe zakłady lotnicze, i przedsiębiorstwa prywatyzowane, takie jak WSK PZL Rzeszów, PZL Warszawa Okęcie, Goodrich Krosno, Pratt & Whitney Kalisz, PZL Mielec i PZL Świdnik. Trzecią grupą ze względu na strukturę własnościową są małe i średnie przedsiębiorstwa prywatne z polskim kapitałem, między innymi Ultratech, Wietpol, Wytwórnia Konstrukcji Kompozytowych, Mikrotech i Zakłady Lotnicze „Margański & Mysłowski”. Czwarta grupa to przedsiębiorstwa tworzone od podstaw w efekcie bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Hispano Suiza Polska i Avio Polska to przykłady takich firm.

Jeśli chodzi o wyniki finansowe przemysłu lotniczego, to można powiedzieć, że w tym sektorze skutki trudnego okresu spowolnienia gospodarczego nie zostały zaobserwowane. Przychody, jeśli chodzi o dane za 2011 r., wzrosły o ponad 30%. Nakłady inwestycyjne przekroczyły 414 milionów zł, czyli wzrosły dwukrotnie, a w trzech kwartałach poprzedniego roku wyniosły prawie 274 miliony zł. Jeśli chodzi o sprzedaż w tej branży, to rentowność przekroczyła 11%. Oczywiście mam na myśli 2011 r. To jest sektor, który prowadzi także eksport. Wartość tego eksportu w 2012 r. wyniosła prawie 2 miliony zł...

(Głos z sali: Miliardy.)

Przepraszam, 2 miliardy zł. Biorąc pod uwagę dane za dziesięć miesięcy, obliczyliśmy, że była to wartość o 35% wyższa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.

Tak jak mówiłam, branża lotnicza to branża wysoce innowacyjna, wyróżniająca się na tle innych gałęzi gospodarki. Jest ona dobrym przykładem współpracy przedsiębiorstw i jednostek naukowych. W obszarze tego sektora przejawami takiej współpracy są cztery klastry. Najwcześniej utworzone zostało Stowarzyszenie Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego „Dolina Lotnicza”, które obejmuje głównie tereny południowo-wschodnie. Drugi z nich to Śląski Klaster Lotniczy, który skupia firmy przemysłu lotniczego z terenów Bielska-Białej. Największe przedsiębiorstwa tego klastra to Avio Polska i Zakłady Lotnicze „Margański & Mysłowski”. Kolejny klaster to Wielkopolski Klaster Lotniczy utworzony stosunkowo niedawno, bo cztery lata temu. Skupia on firmy z regionu kaliskiego. Mazowiecki Klaster Lotniczy „Aviation Mazovia” został utworzony w 2008 r., głównie po to, by podnieść konkurencyjność małych i średnich firm, które działają na Mazowszu, i wzmocnić potencjał badawczo-rozwojowy i innowacyjny tego regionu.

Przedsiębiorstwa, które są zrzeszone w klastrach, prowadzą także działalność w ramach tworzonych przez siebie konsorcjów. Takie konsorcjum to na przykład Polska Platforma Technologiczna Lotnictwa, która została utwo-

rzona w 2004 r. przez Politechnikę Rzeszowską, przedsiębiorstwa zrzeszone w „Dolinie Lotniczej” i Krajowy Punkt Kontaktowy Programów Badawczych Unii Europejskiej. Współpracuje ona z Europejską Platformą Lotniczo-Kosmiczną. Kolejną platformą współpracy jest Centrum Zaawansowanych Technologii „Aeronet – Dolina Lotnicza”, które też działa w sferze B+R, realizuje badania naukowe w ramach projektów i współpracuje z przemysłem lotniczym. Zakres tematyczny zarówno Polskiej Platformy Technologicznej Lotnictwa, jak i Centrum Zaawansowanych Technologii „Aeronet – Dolina Lotnicza” obejmuje przede wszystkim nowoczesne technologie lotnicze, badanie konstrukcji napędów lotniczych, teleinformatykę itd.

Szanowni Państwo, wyrażamy nadzieję, że do rozwoju polskiego przemysłu lotniczego i do poprawy jego innowacyjności przyczyni się również nasze pełne członkostwo w Europejskiej Agencji Kosmicznej. Wzrastająca rola sektora kosmicznego w gospodarce europejskiej i światowej owocuje szeregiem inicjatyw. Nie tylko tych, które są realizowane w ramach Europejskiej Agencji Kosmicznej, bo mam na myśli również programy, które Unia Europejska wcześniej realizowała w ramach 7PR, a teraz realizuje w ramach programu „Horyzont 2020”.

Nie bez znaczenia dla rozwoju przemysłu lotniczego są również umowy offsetowe zawarte pomiędzy Skarbem Państwa a zagranicznymi dostawcami, między innymi Lockheed Martin Corporation, EADS-CASA czy Avio. Realizacja umów offsetowych, co warto podkreślić, wpłynęła pozytywnie przede wszystkim na funkcjonowanie przemysłu obronnego, ale również na podmioty branży lotniczej. Łącznie mamy podpisanych pięćdziesiąt zobowiązań offsetowych. Przedmiotem tych zobowiązań jest głównie transfer technologii. Dotyczy to nowoczesnych produktów.

Głównym ośrodkiem badawczym przemysłu lotniczego jest Instytut Lotnictwa w Warszawie. W 2010 r. instytut otrzymał przedłużenie kategorii A, najwyższej kategorii nadawanej instytutom badawczym. Myślę, że obecny tutaj pan dyrektor będzie mógł powiedzieć więcej na ten temat, ale z tego, co mi wiadomo, aktualnie instytut zatrudnia ponad tysiąc pięćset inżynierów, naukowców i badaczy. Jeśli się myślę, to pan dyrektor mnie poprawi. Obszar badawczy instytutu to przede wszystkim technologie kosmiczne, silniki lotnicze i raketowe, materiałoznawstwo, aerodynamika, technologie kompozytowe, projektowanie, badanie konstrukcji lotniczych, hałas lotniczy oraz badania z zakresu wydobywania ropy naftowej i gazu. W 2011 r. powstały nowe laboratoria, w tym drugie co do wielkości na świecie laboratorium testów ciśnieniowych urządzeń wydobywczych ropy i gazu. Instytut może pochwalić się ścisłą współpracą ze światowymi potentatami przemysłu lotniczego. Ponadto Instytut Lotnictwa jest członkiem Stowarzyszenia Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego „Dolina Lotnicza”.

Oprócz Instytutu Lotnictwa w kraju istnieje kilka innych specjalistycznych ośrodków badawczych, które zajmują się badaniami i rozwojem branży lotniczej. Chciałabym wymienić Politechnikę Rzeszowską, która współpracuje z firmami „Doliny Lotniczej”, WSK PZL Rzeszów, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Instytut Techniki Lotniczej WAT, Instytut Podstawowych Problemów Techniki Polskiej Akademii Nauk i Politechnikę Warszawską.

Szanowni Państwo, jeśli chodzi o istotne strategiczne kierunki badań naukowych w dziedzinie lotnictwa, to zdaniem ekspertów branża ta powinna skupić się przede wszystkim na matematycznym modelowaniu i symulacjach. Wymagania, które są stawiane przemysłowi lotniczemu, dotyczą wielu obszarów, przede wszystkim redukcji emisji dwutlenku węgla i tlenków azotu, obniżenia poziomu hałasu, obniżenia kosztów oraz skrócenia czasu projektowania nowych konstrukcji. To wszystko zmusza przemysł lotniczy do wykorzystywania bardziej zaawansowanych modeli matematycznych w tych obszarach, o których mówiłam.

Dodatkowy element, na który chciałabym na koniec zwrócić uwagę, to porozumienie podpisane w styczniu ubiegłego roku między Narodowym Centrum Badań i Rozwoju a grupą stowarzyszeń firm lotniczych reprezentujących Polską Platformę Technologiczną Lotnictwa, w ramach którego wspólnie realizowany będzie program badań naukowych i prac rozwojowych na rzecz przemysłu lotniczego. Jego finansowanie odbywać się będzie w ramach dwóch budżetów. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju przeznaczyło na te badania 300 milionów zł ze środków publicznych, ale program współfinansować będą także firmy lotnicze, które przeznaczą na jego realizację 200 milionów zł. Rezultatem tego porozumienia jest program sektorowy dotyczący innowacyjnego lotnictwa, czyli program „InnoLot”, którego zadaniem jest finansowanie badań naukowych i prac rozwojowych nad wszelkimi innowacyjnymi rozwiązaniami dla przemysłu lotniczego. Adresatami tego programu są konsorcja naukowe, w ramach których, tak jak mówiłam, bardzo ważną rolę odgrywają przedsiębiorcy odpowiedzialni za tworzenie określonych demonstratorów technologii.

Szanowni Państwo! Widać, że jest to, tak jak powiedziałam na początku, bardzo nowoczesna i innowacyjna branża, w której bardzo dużo się dzieje. Myślę, a właściwie jestem przekonana, że w najbliższym czasie nastąpi jej dalszy dynamiczny rozwój. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję, Pani Minister.

Z tego wystąpienia, w którym przedstawiła pani różny obraz dziedziny przemysłu lotniczego, wyłania się obraz tak różowy, że prawie nieprawdopodobny. To znaczy, że jest to przemysł innowacyjny, rozwijający się mimo kryzysu, współpracujący z ośrodkami naukowymi i tworzący wspomniane klastry. Współpraca z naukowcami i zaawansowanie technologiczne to przecież podstawa.

Jak rozumiem, zaraz będą zadawane dodatkowe pytania. Pierwsze, które od razu mi się nasuwa, dotyczy tego, jak to jest z tym offsetem. Pani trochę o tym powiedziała, ale chciałabym usłyszeć więcej. Myślę, że na to pytanie potem odpowie pan generał, a teraz proponuję przejść do krótkiej prezentacji PZL Świdnik.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak? Dobrze, rozumiem. W takim razie będą jeszcze dwie prezentacje, ale chciałabym, żeby każda dotyczyła istotnych spraw, tak żeby wniosła do dyskusji, powiedziałyby nam, wartość dodaną.

W takim razie zaczniemy od pierwszej prezentacji, a potem – proszę się na to nastawiać – przejdziemy do pytań do pani minister i sugestii, co w tym różowym obrazie można by jeszcze poprawić. O, tak bym to sformułował.

Proszę bardzo, czekamy na pierwszą prezentację PZL Świdnik. Jak rozumiem, potem pan Paweł Poncyłjusz będzie przedstawiał następną.

Prezes Zarządu WSK PZL Świdnik SA Mieczysław Majewski:

Nazywam się Mieczysław Majewski. Jestem prezesem zarządu PZL Świdnik.

Jak państwo widzą, nasza firma powstała w tym samym okresie, co Pałac Kultury i Nauki. Stąd takie nawiązanie na slajdzie. No, taka jest prawda, ale 29 stycznia 2010 r. nasza firma jak gdyby oderwała się od tradycji Pałacu Kultury i Nauki i została spółką, która dziś należy do grupy Agusta Westland.

Proszę o kolejny slajd.

Chciałbym pokazać, jak przez ponad sto lat rozwijały się konstrukcje, które były opracowywane przez trzy firmy: PZL Świdnik, czyli naszą firmę, firmę Agusta, która powstała na początku XX wieku, i przez angielską firmę Westland, która również zapoczątkowała swoją lotniczą działalność przed wojną.

Proszę dalej.

Czerwono-szary wykres obrazuje, w jaki sposób zmieniła się nasza struktura własnościowa. Przyrost czerwonego koloru pokazuje, jak Agusta Westland nabywała akcje. Zaczęła w nie inwestować w 2008 r. i, jak widać, kupowała je stopniowo i na różne sposoby, aż w końcu dzisiaj ma ich ponad 97%. Mamy też trochę danych za 2011 r. Nasze przychody ze sprzedaży wyniosły wtedy pół miliarda złotych, a EBITA, czyli zysk przed opodatkowaniem, to 45 milionów zł. Co istotne, wartość nowych zamówień pozyskanych w tymże roku, przekroczyła 1 miliard 175 milionów zł.

Proszę dalej.

Na tym slajdzie pokazaliśmy, że mamy lotnisko, które umożliwi nam produkowanie stałopłatów. Ponieważ powstało nowe lotnisko, zrobiliśmy także drogę kołowania.

Proszę dalej.

Nie chciałbym w tej chwili rozwodzić się nad wyświetlonym tekstem. Nawiązujemy w nim do przetargu na siedemdziesiąt śmigłowców, który już się rozpoczął, ale myślę, że to nie jest właściwe miejsce ani odpowiedni czas, żebyśmy składali deklaracje w tej sprawie.

Jaki jest obszar działalności firmy? Po pierwsze, produkcja śmigłowców, a po drugie, współpraca kooperacyjna. Jak wspomniała pani minister, robimy części dla wielu firm europejskich, w tym dla tej największej, czyli Airbusa, ale również dla Sogermy. Ponadto praktycznie wszystkie skrzydła do samolotów ATR, którymi państwo latacie, są w tej chwili produkowane tylko w PZL Świdnik. Mamy również klientów po drugiej stronie oceanu. Robimy konstrukcje do samolotów Bombardiera i dla naszej konkurencji, czyli do śmigłowców Bell. Zajmujemy się także wsparciem klienta, czyli obsługą i remontami śmigłowców, szkoleniami, no i projektowaniem, które

jest związane z tym, że współdziałamy z różnymi instytucjami. Jesteśmy na przykład partnerem programu Unii Europejskiej „Clean Sky”.

Jeśli chodzi o możliwości firmy, to przede wszystkim robimy struktury lotnicze, również kompozytowe. W tym zakresie jesteśmy najlepszym ośrodkiem przemysłowym w naszym kraju. Robimy obróbkę mechaniczną i galwaniczną. Mamy także laboratoria, czyli dysponujemy pełnym zakresem usług, jakie są potrzebne, żeby wyprodukować bardzo nowoczesny samolot.

Proszę dalej, jeśli można.

(*Głos z sali:* Pani Basiu, dalej.)

Jeszcze dalej, bo mam tylko dziesięć minut.

Jak państwo widziecie, nasza grupa rozwija się w dwóch dziedzinach. Te zielone śmigłowce są przeznaczone do obronności, a te szare na górze to śmigłowce cywilne. Często bywa tak, że w tej samej klasie wagowej znajduje się sprzęt przeznaczony i dla wojska, i dla odbiorcy cywilnego. Jak widać na początku, najmniejszy jest nasz SW-4 Puszczyc. W środku widzimy W-3A Sokoła, a niżej AW149. Największy śmigłowiec, jaki produkuje nasza grupa, to EH101, który waży ponad 15 t.

Proszę dalej.

To jest właśnie SW-4, ważący 1 t 800 kg. W tej chwili służy on głównie w cywilu i jest używany do przewożenia ważnych osób. W wojsku wykorzystuje się go do szkolenia nowych pilotów.

Proszę dalej.

Śmigłowiec Sokół jest produkowany w wielu odmianach i może przewozić maksymalnie czternaście osób. Jego najnowszą odmianą jest W-3PL Głuszec o bardzo wysokim poziomie integracji wszystkich systemów. Zresztą został on zrobiony wspólnie z Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych, którego przedstawiciele są tutaj obecni. Nawiasem mówiąc, chcielibyśmy zapytać, dlaczego program dalszej modernizacji W-3PL Głuszcza się nie rozwija. No ale to chyba nie dotyczy wszystkich państwa.

Proszę dalej.

AW149 to najnowszy projekt, w którego realizacji braliśmy udział jeszcze przed prywatyzacją. Nasi konstruktorzy wspólnie z konstruktorami z Agusta Westland zaprojektowali ten śmigłowiec klasy 8 t 500 kg, a w tej chwili budujemy dla niego gniazdo w Świdniku. Będzie to jego jedyne miejsce produkcji. Nie będziemy działać jak inni, na takiej zasadzie, że do nas przyjadą gotowe części śmigłowca, a my będziemy robić montaż, żeby spełnić wymagania polonizacji. Nie, ten śmigłowiec będzie u nas – począwszy od blachy i elementów metalowych – budowany, integrowany i sprzedawany, daj Boże, nie tylko polskiej armii, ale również innym armiom na całym świecie.

Jeżeli chodzi o inne badawcze i rozwojowe działania, to w ramach kolejnego projektu, który w tej chwili realizujemy, robimy śmigłowiec SW-4 Solo RUAS/OPH. Będzie to śmigłowiec opcyjny, załogowy lub bezzałogowy. Będzie mógł latać zarówno z pilotem, jak i bez niego. Zresztą z pilotem lata już w tej chwili, a my chcemy go tak przerobić, żeby latał bez pilota, ale nie pozbawiając go tej cechy, że może latać z pilotem. W związku z tym zostawimy w nim siedzenie, które nie waży aż tak dużo, bo można sobie wyobrazić taką akcję, w której trzeba będzie

wysłać śmigłowca po pilota, który po prostu nie ma czym polecieć. No, ale nie chciałbym rozmawiać o kwestiach technicznych.

Proszę jeszcze zwrócić uwagę na cztery elementy naszej sprzedaży. Są to śmigłowce typu SW-4, W-3PL Głuszec i W-3A Sokół, kadłuby i komponenty śmigłowców, które produkujemy dla naszego właściciela Agusta Westland, kooperacja, no i produkcja nowego śmigłowca AW149, w której chcemy uczestniczyć.

Proszę dalej.

Tu pokazane są nasze przychody. Na początku wcale nie było tak dobrze jak teraz. Jak państwo widziecie, w 2010 r. kryzys uderzył w nas bardzo mocno. Pod względem sprzedaży z poziomu prawie pół miliarda złotych zeszliśmy do trzystu kilkudziesięciu milionów, ale już w następnym roku zarobiliśmy pięćset milionów, w ubiegłym roku prawie siedemset pięćdziesiąt milionów, a w tym roku planujemy zarobić około 1 miliarda zł. Pan senator dziwił się, dlaczego tak jest, ale rzeczywiście idzie nam dobrze. Te czerwone, że tak powiem, nadstawki pokazują naszą sytuację w przypadku, gdy wdrożymy do produkcji i sprzedaży ten najnowszy śmigłowiec AW149. Zatrudnienie także wzrośnie, mimo że w ramach innych programów będzie troszkę mniej pracy. Zmniejszy się ono na przykład w przypadku produkcji sokołów, ale spodziewamy się, że w związku z tym nowym śmigłowcem i tak pójdzie w górę. Jak państwo widziecie, po prywatyzacji także nasze inwestycje cały czas rosną i utrzymują się na wysokim poziomie.

Jeśli chodzi o zmiany w zatrudnieniu, to w tej chwili zatrudniamy trzy tysiące czterystu czterdziestu trzech pracowników, a właściwie trochę więcej, ponieważ cały czas przyjmujemy nowych ludzi. W tym roku mamy zamiar zatrudnić mniej więcej sto osób.

Bardzo proszę dalej.

Co do działalności w zakresie B+R to, tak jak mówiłem, nasza firma nie tylko produkuje czy składa śmigłowce, ale opracowuje je od początku do końca, bada zarówno na ziemi, jak i w locie, a także wdraża do produkcji.

Bardzo proszę dalej. Jeszcze dalej.

Jeżeli chodzi o współpracę z Unią Europejską, to działamy w ramach programu „InnoLot”, o którym mówiła pani minister. W związku z tym realizujemy dwa programy, ale jesteśmy również członkiem stowarzyszonego programu „Clean Sky” i w ramach 7PR mamy do wykorzystania 8 milionów euro.

Bardzo proszę dalej. Jeszcze dalej, bo chciałbym już skończyć.

Nie będę mówił o barierach rozwoju, bo skoro się rozwijamy, to nie ma sensu mówić za dużo o przeszkodach, chociaż one istnieją. No, przecież wiadomo, że w lotnictwie nie jest tak jak w przemyśle samochodowym, w którym dany produkt robi się w setkach tysięcy sztuk. U nas robi się ich kilkanaście, czasem kilkadziesiąt, a jeśli ktoś zrobi dwieście sztuk, to już będzie to wielka seria. I to właśnie jest nasz główny problem.

Bardzo proszę dalej.

Jeżeli chodzi o NCBiR, to już wspominałem, że w ramach „InnoLotu” chcemy prowadzić dwa programy. Jeden z nich związany jest z wdrożeniem nowych łopat do śmigłowca Sokół, które przy tej samej mocy silników dadzą

od 7% do 10% więcej ciągu. Jest to bardzo optymistyczne, bo nie trzeba zużywać więcej paliwa, a można przewozić dodatkowych kilkaset kilogramów.

Mówiłem o tym już wcześniej, ale na tym slajdzie jeszcze raz napisano o naszych udziałach w „InnoLocie” i w przemyśle europejskim. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo i za prezentację, i za dyscyplinę czasową.

Bardzo proszę o następną prezentację.

Czy pani Basia w dalszym ciągu będzie zmieniała slajdy? Tak.

Członek Zarządu Avio Polska Sp. z o.o. Paweł Poncyłjusz:

Paweł Poncyłjusz, Avio Polska.

To dobra okazja, żeby powiedzieć parę słów o tym, co robimy w Polsce. Może nie jesteśmy tak dostrzegalni jak producenci śmigłowców czy całych samolotów, ale wbrew pozorom nasza rola jest dość istotna.

Poproszę o kolejne strony prezentacji, tylko że najpierw można by przejść na tryb slajdów. O, właśnie tak.

Tak naprawdę dzisiaj jesteśmy firmą, która specjalizuje się w komponentach do silników lotniczych, takich jak turbiny niskiego ciśnienia czy przekładnie, ale produkujemy również części dla marynarki wojennej, choć akurat nie w Polsce. Bierzymy także udział w programach kosmicznych. Program „Ariane” jest wspólnym programem kilku koncernów, a program „Vega” jest programem prowadzonym tylko przez Avio. Oprócz tego produkujemy silniki do wielu bardzo znanych samolotów czy, mówiąc ogólnie, statków powietrznych, które widzicie państwo na slajdzie.

Poproszę dalej.

Oczywiście współpracujemy z głównymi liderami na rynku, szczególnie z General Electric, Rolls-Royce’em, Pratt & Whitney i Safranem, czyli z tymi firmami, które produkują silniki. No, wiadomo, że potem te wszystkie silniki znajdują się w różnego rodzaju sprzęcie wojskowym, ale i w elektronice.

To są typy silników, z których jesteśmy najbardziej dumni: GENx, GE 90, EJ200. Te silniki spotykają państwo tak naprawdę we wszystkich samolotach, to jest w airbusach A320, A319 i A340 czy w boeingach 777 i 787. We współpracy z Pratt & Whitney produkowane są również silniki do ATR z floty LOT. To są rzeczy, w których my się specjalizujemy. Części do tych silników pochodzą właśnie z naszej produkcji.

Poproszę dalej.

Jeżeli chodzi o typy silników, to produkujemy również części do silnika T700, który jest naszą szansą na dalsze rozszerzanie wpływów w Polsce, dlatego że w co najmniej dwóch śmigłowcach, które prawdopodobnie będą brały udział w przetargu, stosuje się te silniki. Chodzi o silnik General Electric T700, do którego produkujemy, również w Polsce, części do turbin lotniczych. Tu widzicie państwo dalszą historię naszej produkcji.

Proszę dalej.

Nasza produkcja, jak można zobaczyć, bardzo szybko wzrasta. Avio Polska ma zaledwie dziesięć lat, ale w tym czasie zyskałyśmy tak naprawdę pełne kompetencje. Dzisiaj fabryka w Bielsku-Białej jest, można powiedzieć, benchmarkiem dla całej grupy Avio. Włoskie fabryki zlokalizowane pod Neapolem i pod Turynem w pewnym sensie muszą odnosić się do tego, co udaje się nam osiągnąć w Polsce i w kategoriach efektywności, i w kategoriach sukcesu finansowego. W tej chwili w Bielsku-Białej pracuje czterysta siedemdziesiąt osób, w tym siedemdziesięciu inżynierów, którzy bezpośrednio współpracują z biurem konstrukcyjnym w Turynie. Reszta to obsługa całej linii produkcyjnej. Produkcja odbywa się praktycznie na trzy zmiany w oparciu o, jak widzą państwo na zdjęciach, obrabiarki najnowszych technologii i najlepszych firm na świecie.

Poproszę dalej.

O tym już powiedziałem. Tutaj są akurat dane za rok 2011. Wiemy już, że w 2011 r. mieliśmy przychód na poziomie 100 milionów euro. EBITA to ponad 10 milionów euro, a więc nie mamy się czego wstydić, porównując się na przykład z Agusta Westland w Polsce.

Mamy przed sobą produkcję kolejnych silników, które przygotowujemy. Co ważne, inżynierowie w Bielsku-Białej biorą udział w projektowaniu nowych turbin do nowych silników, a więc to nie jest tylko fabryka, która odtwarza coś, co zostało wymyślone gdzieś na Zachodzie czy za oceanem. Nasze biuro konstrukcyjne bierze w tych pracach czynny udział i można powiedzieć, że jest wiodące, jeśli chodzi o opracowywanie nowych wersji turbin do silników. Zazwyczaj jest tak, że gdy powoływane są konsorcja w celu budowy nowego silnika, Avio bierze w tych konsorcjach udział i jest w nich odpowiedzialne przede wszystkim za turbiny niskich ciśnień i za przekładnie.

To jest to, co nas czeka w perspektywie następnych dziesięciu lat. Tu możecie państwo zobaczyć, że jeśli dzisiaj Avio ma około czterystu godzin produkcji, to w ciągu sześciu lat ta produkcja się podwoi. To jest tak naprawdę wielki sukces i zasługa Polski. Wsparcie finansowe było duże i zachęcono włoskich inwestorów do tego, żeby decydowali się na kolejne inwestycje. Nawet jeżeli ta fabryka została zbudowana w dużej części przy wsparciu funduszy offsetowych i europejskich, to już dzisiaj tak naprawdę zapadają decyzje o kolejnych inwestycjach. Wprawdzie dzieje się to równoległe z zaistnieniem możliwości kolejnego wsparcia finansowego, aczkolwiek takie wsparcie zawsze ma znaczenie.

Poproszę dalej.

To jest nasze najnowsze dziecko, z którego jesteśmy bardzo dumni. Firma Avio, razem z Wojskowymi Zakładami Lotniczymi nr 4, Wojskową Akademią Techniczną, jak również Politechniką Warszawską, dzięki pieniądzą z NCBiR buduje pod Warszawą laboratorium do testowania tychże turbin, od których jesteśmy specjalistami. Znajdujemy się na takim etapie, że wydano już pozwolenia na budowę i dokonano wycinki drzew. Tak naprawdę wczesną wiosną rozpocznie się budowa tego laboratorium, które będzie jednym z najnowocześniejszych na świecie. Cały koszt będzie nawet trochę większy niż 48 milionów euro. Bardzo przepraszam za to, że to jest prezentacja w języku angielskim, ale służyła nam ona w różnych rozmowach z anglojęzycz-

nymi kontrahentami. Tak że jeszcze raz przepraszam, że nie jest to napisane po polsku. Cały koszt tego laboratorium to 55 milionów euro, ale w dużej części wspiera nas właśnie NCBiR. W tym laboratorium będzie się testowało wyłącznie prototypy i demonstratory turbin, a więc to nie będzie żadna hamownia, która będzie testować coś, co zostało już wymyślone i jest po raz kolejny remontowane i sprawdzane. My mówimy o laboratorium dotyczącym tylko nowych produktów, które mają być wdrożone do produkcji dopiero w przyszłości. Chodzi o turbiny, które będą montowane w kolejnych generacjach silników.

W tej chwili w przemyśle lotniczym, przynajmniej w części silnikowej, wiele się dzieje. To między innymi skutek tego, że cały czas wywierana jest presja na redukcję emisji CO₂, na zmniejszanie zużycia paliwa i na zwiększanie efektywności. To wszystko powoduje, że w tej branży, szczególnie jeśli chodzi o silniki, dużo się zmienia.

Poproszę dalej.

To jest skład partnerów tego przedsięwzięcia. Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 4 mają 40% udziału, a Politechnika Warszawska jest w tej chwili dokooptowywana do konsorcjum. Liczymy na wkład intelektualny i WAT, i Politechniki Warszawskiej, tak więc to jest dowód na współpracę przemysłu z nauką.

Tu jest pokazana kolejna kwestia. Ta zielona linia to potencjał, jaki będzie miało nasze laboratorium, jeśli chodzi o ciśnienie, o podmuch. Proszę spojrzeć. Tylko jedno laboratorium na świecie, mieszczące się w Cincinnati, w jednym miejscu na wykresie wykracza poza potencjał tego laboratorium, które budujemy w Polsce. Pewnie nie byłoby ono ulokowane właśnie tu, gdyby nie wsparcie finansowe i presja, jeśli chodzi o współpracę biznesu z nauką.

Poproszę dalej.

Tak będą wyglądały wnętrza tego laboratorium.

Proszę dalej.

To jest część pokoju testów.

Proszę dalej.

To jest pulpit, przy którym będą siedzieli pracownicy. Laboratorium pierwotnie będzie zatrudniało mniej więcej dwadzieścia, dwadzieścia pięć osób, ale będą to inżynierowie naukowcy. Jeszcze raz podkreślam, że nie będzie się tam odbywała produkcja, tylko testowanie.

I to w zasadzie wszystko, co chciałem powiedzieć.

Panie Przewodniczący, może na koniec pozwolę sobie wystąpić w roli osoby, która jeszcze rok temu siedziała w tym budynku – nie w Senacie, ale w Sejmie – i powiedzieć o tym, co z mojej perspektywy, którą dała mi praca w Avio Polska, może być istotne dla całego przemysłu lotniczego. Dzisiaj nasza branża w Polsce ma się dobrze, ale powiedzmy sobie uczciwie: w dużej części jest tak dzięki inwestycjom zagranicznym, czyli dzięki dużym koncernom, które zdecydowały się na posadowienie swoich inwestycji w Polsce. Trzeba się zastanowić, czy tak będzie zawsze i co można zrobić, aby w przyszłości było lepiej. Na pewno tym, co determinuje decyzje zagranicznych inwestorów o posadowieniu kolejnych hal produkcyjnych, kupowaniu kolejnych maszyn itd., jest pomoc państwa w realizacji inwestycji. To, co dało nam rozwój przemysłu lotniczego na taką skalę, to między innymi fundusze europejskie, a także to, że na pewnych zasadach można było otrzymać

określone wsparcie finansowe. Dzisiaj zaletami polskiego rynku są również kadra inżynierska i techniczna – nikogo nie trzeba od początku uczyć, czym jest przemysł lotniczy – jak również zaplecze naukowe, o którym mówił pan przewodniczący. Zresztą są tutaj przedstawiciele instytutów naukowych. Ja też pokazywałem, że współpracujemy, szczególnie w sprawie laboratorium, z dwiema uczelniami. To jest bardzo ważne. Ważne jest również to, że Polacy są gotowi na zmiany. To, o czym powiedziałem wcześniej – że nasza fabryka w Bielsku-Białej jest po trosze wyznacznikiem tego, co dzieje się w całym koncernie i we wszystkich fabrykach, nie tylko na kontynencie europejskim – oznacza, że polscy pracownicy są w stanie bardzo szybko dostosować się do oczekiwań i być bardzo efektywni. W innych krajach w Europie nie zawsze wychodzi to tak dobrze.

Trzeba też powiedzieć sobie o jeszcze jednej kwestii. Warto pamiętać o tym, żeby każdy przetarg na jakiegokolwiek urządzenia związane z lotnictwem był jakoś powiązany z tym, co dzieje się w Polsce. Pan prezes Majewski w pewnym sensie już o tym mówił. Wtedy akurat chodziło o przetarg śmigłowcowy, ale w Polsce mieliśmy do czynienia z bardzo wieloma zakupami różnych sprzętów, kiedy trochę zapomniano o tym, że u nas także jest część serwisowa, która potrafi wykonać, na przykład, finałowy montaż. Mówię o Avio w kontekście finałowego montażu silników. Warto o tym pamiętać. Mam na myśli nie tylko przetarg na śmigłowce w Ministerstwie Obrony Narodowej, ale na przykład małe przetargi na śmigłowce w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych czy w Ministerstwie Zdrowia. W tym ostatnim przetargu chodzi o LPR. Mam takie poczucie – i mówię to raczej w imieniu tych firm, które są jeszcze w gestii Skarbu Państwa – że przy kolejnych zakupach sprzętu lotniczego trochę zapomniano o roli, jaką mogłyby odegrać wojskowe zakłady lotnicze i inne różnego rodzaju instytucje, które dzisiaj muszą dobijać się o udział w podziale tortu związanego z obsługą, remontami czy serwisem statków powietrznych. Nie jest to, że tak powiem, napisane czarno na białym.

Ostatnia sprawa, o której kilka dni temu rozmawialiśmy między innymi z ITWL, to samolot szkolny. Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło przetarg na taki samolot, nie dając szans wykorzystania polskiego potencjału intelektualnego, jak również prób, które w Polsce zostały podjęte w ostatnich latach. Musimy patrzeć na przemysł lotniczy w kategoriach koła zamachowego polskiej gospodarki. To może być dla Polski jedna ze sprężyn rozwojowych, ale przy okazji każdego zakupu, który dotyczy lotnictwa, trzeba pamiętać o tym potencjale, który jest w Polsce, i kierować możliwie wiele różnego rodzaju zamówień i propozycji współpracy właśnie w tę stronę, a nie przyjmować, że wszystko najlepiej kupić zagranicą, bo to oznacza, że złotówki, które wypracowujemy w ramach PKB, potem gdzieś wyjeżdżają i jeszcze bardziej wspierają przemysł lotniczy w innych krajach, a Polska nie bierze w tym udziału. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo za prezentację.

W jej drugiej części, że tak powiem, płynnie przeszedł pan do następnego punktu porządku obrad.

Chciałbym teraz zwrócić się do pana generała. Jak mógłby pan opisać te kwestie z punktu widzenia Ministerstwa Obrony Narodowej? Oczywiście chodzi mi o to, co może nam pan powiedzieć, bo rozumiem, że w tego typu dyskusjach pewnych elementów jednak się nie przedstawia. Panie Generale, proszę o wypowiedź, a potem otworzę debatę.

Chciałbym jeszcze zwrócić na coś uwagę. Mnie najbardziej interesują projekty na przyszłość, wyzwania i bariery rozwojowe, bo sukcesy są niewątpliwe. Zdajemy sobie z tego sprawę i wiemy, że to rzeczywiście jest jedna ze znakomicie rozwijających się gałęzi gospodarki. Pana przedmówca, pan Poncyłjusz, przed chwilą mówił o tym, co ewentualnie może stanowić pewne bariery, i prosił, żebyśmy zwrócili na to uwagę, patrząc z punktu widzenia różnych podmiotów, których przedstawiciele są tutaj obecni.

Panie Generale, proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Polityki Zbrojeniowej w Ministerstwie Obrony Narodowej Leszek Cwojdziański:

Dziękuję bardzo.

Jestem dyrektorem Departamentu Polityki Zbrojeniowej w Ministerstwie Obrony Narodowej.

Pani Minister! Panie Przewodniczący!

Moi przedmówcy de facto przedstawili już wiele korzyści płynących z tego, że przemysł, zyskując offset oraz określone kontakty w świecie nauki, wzbogaca swój potencjał i projektowy, i produkcyjny. Przede wszystkim musimy zdawać sobie sprawę z tego, że bez możliwości offsetowych, które przemysł uzyskuje dzięki podpisywaniu różnego rodzaju umów na dostawy, nie byłibyśmy w tym miejscu, w którym jesteśmy. Nie należy jednak zapominać o tym, że tak dzieje się de facto dopiero od kilku lat, i to nie w całym spektrum naszej działalności. Trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że wiele zakładów, które kiedyś były państwowe, zostało sprzedanych i de facto przestało pracować na korzyść polskiego przemysłu, w tym przemysłu zbrojeniowego.

Pan Poncyłjusz raczył wspomnieć o dużej ekspansji techniki i technologii, jaką uzyskaliśmy dzięki Avio Polska, ale pragnę zwrócić uwagę, że dotyczy to przede wszystkim sprężarek i turbin niskiego ciśnienia, w których technologia nie jest aż tak bardzo zaawansowana. Największą trudnością w produkcji silników turboodrzutowych są problemy związane z wysokimi ciśnieniami i temperaturami, a tych technologii nikt nie chce nam sprzedać.

Poza tym musimy też mieć świadomość tego, że de facto nie wszystkie nasze zakłady są w stanie przyjąć taki offset, jaki chcieliby nam dać offsetodawcy. Oni dokładnie o tym wiedzą i bardzo często świadomie proponują nam różnego rodzaju rozwiązania, których nie jesteśmy w stanie przyjąć, abyśmy musieli odmówić.

Na pewno wielkim sukcesem jest umowa offsetowa podpisana dzięki dostawie samolotów F-16 z Lockheed Martin Corporation i pozyskanie przez WZL-2 zdolności do odnawiania powłok tychże samolotów F-16, ale nie

tylko, bo dotyczy to również samolotów C-130 i innych elementów, które będą tam wykonywane. Podobnie firma ta ulokowała swoje zobowiązania w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych, a dotyczą one wprowadzenia systemu informatycznego wsparcia eksploatacji samolotów. To jest coś, co na świecie jest aktualnie na porządku dziennym, ale do nas ten system dopiero wkracza.

Musimy zdawać sobie sprawę z tego, że pomimo tych wspaniałych technologii, jakie dzięki offsetowi uzyskaliśmy w dziedzinie produkcji komponentów do silników, Polska nadal nie produkuje silników. Jeśli popatrzymy na historię, to zobaczymy, że i w Polsce przedwojennej, i powojennej ciągle mieliśmy problemy z silnikami lotniczymi. Produkowaliśmy je, ale nie były one na takim poziomie, jak byśmy chcieli. To jest ta dziedzina działalności lotniczej, która na świecie przynosi największe efekty finansowe, dlatego że silniki lotnicze są najbardziej zaawansowanym technologicznie i wrażliwym elementem statku powietrznego. Na jeden statek powietrzny w ciągu całego cyklu jego życia przypada kilka lub kilkanaście silników, a więc pozyskanie technologii umożliwiającej budowę całego silnika w naszym kraju byłoby naprawdę dużym osiągnięciem.

Szanowni Państwo, aktualnie w kontekście nowo ogłoszonych przetargów na dostawy śmigłowców i samolotu szkolenia zaawansowanego przedstawiono bardzo duży pakiet polonizacji, a tym samym pozyskania offsetu, przede wszystkim przez wojskowe zakłady, które znajdują się w dyspozycji ministra obrony narodowej, ale Ministerstwo Gospodarki również przedstawiło różne możliwości realizacji tego typu zadania. Przede wszystkim ważne dla nas będą, jak już mówiliśmy, zarówno silniki, jak i systemy integracyjne, ale także wyposażenie różnego rodzaju śmigłowców dostosowanych do realizacji zadań przedstawionych w ofercie przetargowej.

W dniu dzisiejszym możemy powiedzieć, że to wszystko teoretycznie znajduje się na takim poziomie, który zadowala nie tylko Ministerstwo Obrony Narodowej, a myślę, że również Ministerstwo Skarbu Państwa. Problem będzie wiązał się z przyszłością, bo w tej chwili, jak wszyscy wiemy, tworzony jest nowy projekt ustawy offsetowej, zgodnie z którym cały offset dotyczący przemysłu zbrojeniowego – od momentu podpisania umowy, poprzez zarządzanie offsetem, aż po jego rozliczanie – ma przejąć Ministerstwo Obrony Narodowej. No, ale tak będzie dopiero w przyszłości. Myślę, że my jeszcze mamy czego uczyć się od Ministerstwa Gospodarki, ale podejrzewam, że dzięki dobrej współpracy wszystkiego się nauczymy i będziemy dobrze gospodarować tymi środkami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

To były takie wyjściowe wystąpienia, a teraz otwieram debatę.

Proszę o pytania i o przedstawianie swojego punktu widzenia, zwłaszcza w kwestii przyszłości i ewentualnych problemów czy barier rozwojowych, bo przecież głównie o to chodzi. Zapraszam do dyskusji wszystkie obecne tu

osoby, także przedstawiciele ośrodków naukowych, bo ich opinie mnie interesują, i oczywiście państwa senatorów. Proszę się przedstawiać, na użytek, że tak powiem, potomości, żeby było wiadomo, kto mówi.

Dyrektor Instytutu Lotnictwa Witold Wiśniowski:

Witold Wiśniowski. Jestem dyrektorem Instytutu Lotnictwa, o którym już tu wspomiano.

Chcę powiedzieć, że droga rozwoju instytutu była zupełnie inna. W roku 2000 mieliśmy dwustu zatrudnionych, związkowe piekło na głowie i zero zamówień z przemysłu. Co z tym zrobiłem? Kontakty, które uzyskałem, pochodziły z offsetu, ale dzisiaj nasz przychód z offsetu nie przekracza 3%. Struktura przychodu wygląda w ten sposób, że 75% to eksport do Stanów Zjednoczonych. Chodzi o eksport wyłącznie myśli naukowej i owoców intelektu, czyli dóbr niematerialnych. 15% stanowią projekty Unii Europejskiej, 10% projekty realizowane z funduszy POIG i podobnych programów, a 5% środki statutowe. Wartość eksportu do Stanów Zjednoczonych, o którym wspominałem, to 180 milionów zł. Odmienność naszej drogi polega na tym, że przyjąłem strategię świadczenia usług badawczych na światowym rynku bez ambicji robienia czegokolwiek do końca, bo wiedziałem, że ze względu na układy kapitałowe i różne inne uwarunkowania z takimi usługami można pójść najdalej.

Co robimy teraz? Podam kilka przykładów. W związku z rozwojem technologii kompozytowych powstała u nas chociażby istotna część skrzydła samolotu A350. Wprawdzie technologie bezautoklawowe nie weszły do produkcji tego samolotu, ale są one naszym największym sukcesem ostatnich lat i bardzo je rozwijamy. Ponadto dysponujemy największym na świecie laboratorium do badania łożysk silników lotniczych. Mamy też laboratorium systemu wydobywania ropy naftowej z dna morza. To śmieszne, ale te urządzenia, które leżą na dnie morza, niczym nie różnią się od tych wysyłanych na Marsa, bo też muszą same się diagnozować, naprawiać i, że tak powiem, myśleć za siebie. Jeśli chodzi o sprawy krajowe, to wspólnie z ITWL zrobiliśmy śmigłowiec i wiatrakowiec bezpilotowy, co stanowi pewną systemową ofertę dla wojska.

Żeby nie zabierać za dużo czasu, powiem jeszcze tylko, jakie są bariery. Powiedziałbym, że przydałaby się nam odrobina koordynacji. Powinniśmy przypatrzeć się temu, na co wydawane są środki, na przykład kwestii finansowania rozwoju wyposażenia laboratoriów. Jeżeli dobrze wyposażą się laboratoria, to potem są z tego wielkie zyski. Jest jeszcze jedna ważna kwestia. Ja w ciągu ostatnich lat inwestuję w ten sposób, że stawiam mniej więcej dwa budynki rocznie w cyklu sześciomiesięcznym, i robię to wyłącznie za własne pieniądze. Dotychczas nie udało mi się uzyskać żadnych dotacji poza 20 milionami zł na wyposażenie laboratoryjne, a na przykład w tym roku planuję inwestycje na poziomie 50 milionów zł. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.
Następna osoba. Proszę bardzo.

Dyrektor Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych Ryszard Szczepanik:

To może teraz ja. Nazywam się Ryszard Szczepanik. Już od dziewięciu lat jestem dyrektorem Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych. W lotnictwie spędziłem pięćdziesiąt lat, ponieważ gdy wstąpiłem do wojsk lotniczych, miałem lat siedemnaście. W tym roku obchodzimy sześćdziesięciolecie naszego instytutu, o czym wspominam tytułem reklamy. Sześćdziesiąt lat mija od wydanego w 1953 r. rozkazu powołującego instytut, aczkolwiek my nawiązujemy do tradycji sekcji żeglugi napowietrznej, którą rozkazem Józefa Piłsudskiego utworzono w roku Pańskim 1918, tak że z tej perspektywy byłoby to już dziewięćdziesiąt pięć lat.

Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych przez te wszystkie lata pracował bez zakłóceń z tego względu, że między naszym instytutem a Instytutem Lotnictwa, którym dowodzi pan dyrektor Wiśniowski, panował niejako naturalny podział kompetencji. Tam powstawały konstrukcje, a nasz instytut był poświęcony ich eksploatacji i problemom, które rodziły się w lotnictwie wojskowym.

Oczywiście trzeba pamiętać, że w tych latach, które minęły, lotnictwo – z różnych przyczyn, których nie będę tutaj omawiał – było znacznie prężniejsze niż w tej chwili, ale to nas zmusiło do tego, żeby jako instytut specjalistyczny czy branżowy zawsze twardo stać na straży naszego powołania i rozwiązywać problemy, które są spotykane w lotnictwie wojskowym na co dzień. Stąd myśmy nie produkowali pułkowników.

Szkoda, że nie wiedziałem, że będzie możliwość wyświetlenia prezentacji, bo chętnie bym to wszystko państwu przybliżył, ale w ostatnim numerze „Przeglądu Przemysłowego i Gospodarczego”, który zaraz podaruję pani minister i panu przewodniczącemu, jest bardzo dokładne omówienie naszych osiągnięć. Pozwólcie państwo, że je pokrótce wymienię.

Od początku, gdy pierwsze samoloty odrzutowe wchodziły do uzbrojenia armii, naszą domeną są systemy informatycznego wsparcia samolotów. Zajmujemy się tym już bardzo długo. Wcześniej powstały takie systemy jak SAN, SAMANTA, a w tej chwili, o czym wspominał pan generał, rzeczywiście zajmujemy się systemem, który pozyskaliśmy w ramach offsetu, czyli tak zwanym SIWESF-16. Ten system jest opracowany głównie na platformie IFS, którą w ramach licencji otrzymaliśmy od Amerykanów z firmy Lockheed Martin, a teraz wdrażamy do samolotów F-16. Jak to bywa z systemami informatycznymi, są z tym pewne kłopoty, ale dajemy sobie z nimi radę.

W ostatnich latach instytut zajął się czymś, co jest najbardziej innowacyjne, a mianowicie opracowaliśmy polską technologię ucyfrowiania samolotów i śmigłowców. Jest to osiągnięcie na skalę europejską czy nawet światową. Zrobiliśmy to wspólnie z WSK PZL Świdnik, a rezultatem tej współpracy, zresztą bardzo owocnej, jest śmigłowiec W-3 Sokół o nazwie Głuszec. Aktualnie na wyposażeniu naszych wojsk są cztery takie śmigłowce, a następne cztery skończymy w tym i chyba przyszłym roku. Są to śmigłowce, które bardzo podobają się pilotom i żołnierzom, którzy je obsługują. Decyzja, czy będzie ich więcej, należy do

rządu. Naszym zdaniem ten śmigłowiec dorównuje wszystkim konstrukcjom światowym w dziedzinie śmigłowców średniego rozmiaru.

W naszym instytucie od lat opracowujemy również bardzo innowacyjne rejestratory cyfrowe, czyli słynne czarne skrzynki. Jest to technologia o zasięgu światowym, ale będąca własnością naszego wojska.

Proszę pamiętać, że ucyfrowienie śmigłowca Głuszec dało nam nowe możliwości i w tej chwili mamy pełne kompetencje do ucyfrowiania również samolotów szkolno-treningowych takich jak Orlik czy Iskra. Chcę powiedzieć, że drugi z tych samolotów rzeczywiście jest już starzejącym się wyrobem, ale przy odrobinie dobrej woli można by go zmodernizować. Dwanaście takich samolotów ma resurs fabryczny PZL Mielec do 2012 r., a my mamy gotową technologię. Model tego samolotu w wersji cyfrowej już od kilku lat stoi w naszym instytucie i czeka, jak to mówią, na dobry powiew. Te samoloty są porównywalne z samolotami Alpha Jet. Zaistniała sytuacja nas oczywiście niepokoi, a czasami dziwi, bo według pilotów z Dębina, z którymi mamy bardzo dobry kontakt, samolot TS-11 Iskra w wersji cyfrowej jest tam oczekiwany. Oni chętnie by nim latali, ponieważ tak naprawdę najistotniejszą trudnością w przejściu z samolotu szkolno-treningowo typu AJT na samolot myśliwski F-16 czy inne tego typu samoloty wykorzystywane na Zachodzie, takie jak Eurofighter, Gripen czy Rafale, nie jest prędkość, ale wyposażenie. Ucyfrowienie samolotów to istota tego zagadnienia. Piloci muszą po prostu opanować obsługę map cyfrowych, przecierynych celowników cyfrowych, elementów systemu sterowania typu HOTAS, czyli *hands on throttle and stick*, słowem tego wszystkiego, co jest zautomatyzowane.

W kontekście poprzednich przetargów mówiliśmy o samolocie typu LIFT, ale faktem jest, że w tej chwili nie mamy w Polsce odpowiedniej technologii, tak że musielibyśmy ją zakupić. Chodzi po prostu o sterowanie cyfrowe, ale za pomocą dżojstika, czyli poprzez elektronikę. W tym wypadku musielibyśmy zakupić oprogramowanie, które jest niezwykle drogie, ale wszystkie inne typy oprogramowania mamy opracowane i możemy je wdrożyć do naszych samolotów Iskra, jak również Orlik. Zresztą w tej chwili już to robimy, bo w EADS PZL Warszawa Okęcie wykonujemy prototyp cyfrowej wersji samolotu Orlik.

Oczywiście mamy również opracowaną całą rodzinę symulatorów lotniczych. Nas naprawdę boli serce z tego powodu, że takie symulatory nie są zamawiane u nas w ramach polonizacji. To my powinniśmy dawać pracę naszym inżynierom, co jest oczywiste, ale dzieje się inaczej. Mamy również bardzo dobre laboratoria, które sami zbudowaliśmy, oczywiście ze środków, jakie w bardzo oszczędny sposób pozyskujemy głównie z Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Dysponujemy bardzo dobrym laboratorium kalibracji systemów dowodzenia NATO opartych na Link 16, jak również tak zwanej symulacji rozproszonej.

Ostatnio na międzynarodowych targach ILA w Berlinie pani kanclerz Merkel w towarzystwie premiera Pawlaka mogła podziwiać współpracę naszego F-16 lecącego w parze z niemieckim eurofighterem, z tym że oba te samoloty były pilotowane przez dwóch inżynierów, z których jeden był w Monachium, a drugi w Berlinie. Polski inżynier

znajdował się w Berlinie na ILA. To pokazuje możliwości naszych inżynierów i informatyków.

Tak naprawdę jeśli chodzi o ucyfrowianie samolotów i o wszelkie systemy informatyczne, to jesteśmy w stanie stworzyć polski samolot szkolno-treningowy. Myślę, że już najwyższy czas na to, abyśmy my, jako społeczeństwo, mogli poszczycić się polskim samolotem szkolno-treningowym, ponieważ nasz ostatni samolot tego typu to Orlik, który powstał dzięki silnemu poparciu między innymi świętej pamięci generała Hyry, zastępcy dowódcy Sił Powietrznych do spraw szkolenia lotniczego. Tylko dzięki jego entuzjazmowi i ogromnej presji udało się wyprodukować ten samolot. Nie ma tu pana prezesa Skorskiego z EADS PZL Warszawa Okęcie, ale mógłby on potwierdzić moje słowa.

Ponadto wspaniale współpracujemy z firmą Bumar PCO. Monitorujemy praktycznie wszystkie ważne firmy w Polsce i współpracujemy z nimi. Współdziałamy również z Wojskową Akademią Techniczną, z Instytutem Lotnictwa i oczywiście ze wszystkimi wojskowymi zakładami lotniczymi. Naprawdę realizujemy wiele wspólnych projektów, a ich rezultatem jest między innymi opracowanie dwóch bardzo innowacyjnych systemów. Przepraszam za to, że troszeczkę przedłużam swoje wystąpienie, ale na ten temat mógłbym mówić naprawdę długo. Wymienię jeszcze tylko wspomniane systemy. Wspólnie z firmą Bumar PCO, co może potwierdzić pan prezes Kardasz, opracowaliśmy nahełmowy system wyświetlania parametrów lotu, czyli tak zwanego Cyklopa. Jest to supernowoczesna, innowacyjna technologia, którą mogą się poszczycić firmy w tylko trzech albo czterech krajach. Opracowaliśmy również – za co dostaliśmy nagrodę Defender na ostatnich Targach Kielce – nahełmowy system celowniczy, który pozwala pilotowi kierować działkiem za sprawą ruchu głowy. To też jest topowa technologia.

Gdy rozmawiam z kolegami, mówię: słuchajcie, panowie, praktycznie rzecz biorąc, teraz możemy dokupić, co chcemy. Nie musimy konstruować silnika, tak jak to się działo w przypadku samolotu Iryda. Bez przerwy wytyka się nam, że była to wpadka i że lepiej kupić samolot zagranicą, niż podjąć trud skonstruowania go przez naszych młodych inżynierów.

(Głos z sali: Piszę książkę na ten temat.)

Czego nam brakuje? Mamy wszystkie technologie, mamy kody źródłowe, mamy wspaniałych aerodynamików, możemy też opracować oprogramowanie. A zatem nic nie stoi na przeszkodzie, żeby podjąć polski program budowy samolotu szkolno-treningowego, który my nazywamy Grot-2, widząc w nim następcę pierwszego samolotu Grot, stworzonego przez ostatniego wielkiego polskiego konstruktora, profesora Sołtyka, członka naszej rady naukowej. Mógłbym jeszcze długo o tym opowiadać, ale dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Dyrektorze, dziękuję bardzo.

Chciałbym, żebyśmy zdążyli zadać jeszcze kilka pytań. Oczywiście najpierw wysłuchamy prezentacji, ale potem będziemy mieli senatorskie pytania do pani minister, do pana generała i do kilku innych osób.

Udzielam panu głosu. Proszę o przedstawienie się.

Członek Zarządu Związku Pracodawców Przedsiębiorstw Przemysłu Obronnego i Lotniczego Cezary Szczepański:

Cezary Szczepański, Związek Pracodawców Przedsiębiorstw Przemysłu Obronnego i Lotniczego.

W pełni zgadzam się z moimi przedmówcami i popieram to, co mówili, jednak chciałbym powiedzieć o jednej sprawie z punktu widzenia pracodawców. W tej chwili w trakcie opracowywania jest program wspierania rozwoju przemysłu obronnego i lotniczego na lata 2013–2020. Zresztą na tej sali są twórcy poprzednich programów, które obowiązywały wcześniej. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na jedną sprawę związaną z nowym programem, a mianowicie na to, że bardzo słabo uwzględnia się w nim przemysł lotniczy, a także firmy, których właścicielami są osoby prywatne, instytucje prywatne bądź też udziałowcy zagraniczni. Wygląda to troszkę tak, jakby przemysł lotniczy nie zawierał się w przemyśle obronnym, a firmy mające ogromną sprzedaż oraz ogromny potencjał gospodarczy i rozwojowy nie były jego częścią, chociaż de facto pracują na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa. Może więc warto byłoby nieco mocniej zaznaczyć obecność przemysłu lotniczego w programie wspierania rozwoju przemysłu obronnego w Polsce na najbliższych siedem lat. To taka krótka uwaga. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Następna osoba. Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Bumar PCO SA Ryszard Kardasz:

Mój przedmówca...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Proszę się przedstawić.)

Nazywam się Ryszard Kardasz i reprezentuję Bumar PCO.

Mój przedmówca, kolega Szczepanik, mówił o osiągnięciach, ale chyba zapomniał o tym, że polski przemysł ma duże osiągnięcia również w budowie latających bezzałogowców. Ja, jako producent sensorów do tych bezzałogowców, myślę, że w tym zakresie jesteśmy w stanie przygotować bardzo dobrą ofertę – może trochę we współpracy z firmami zagranicznymi, ale przy dużym udziale naszych inżynierów – i dostarczać właściwie wszystkie sensory tego typu. Jeśli chodzi o obiekty latające, to mamy naprawdę duży dorobek. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Teraz chciałbym zadać dwa pytania, a potem może wrócimy do tej dyskusji. Moje pierwsze pytanie dotyczy offsetu związanego z F-16. Mówiono, że on wystartował i że potem ma go przejąć Ministerstwo Obrony Narodowej, ale chciałbym wiedzieć, jakie są rzeczywiste pozytywne skutki tego offsetu, na temat którego odbyła się bardzo długa dyskusja.

Drugie pytanie jest takie: skoro my produkujemy części na zamówienia z zewnątrz, to jakie są główne kierunki polskiego eksportu? Mam na myśli to wszystko, co produkujemy w dziedzinie przemysłu lotniczego.

Od razu oddaję głos panu senatorowi Jurcewiczowi, który będzie kierował pytaniami do wszystkich państwa z panią minister i z panem generałem na czele. Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Pani Minister!

Bardzo uważnie wysłuchałem wszystkich wypowiedzi i zastanowiła mnie jedna kwestia. Pan Wiśniowski był uprzejmy powiedzieć, że eksportujemy myśl techniczną do USA. Czy nie jest tak, że później owa myśl, już jako produkt, wraca do nas w ramach offsetu? Moja wiedza została bardzo poszerzona i jest to bardzo pozytywne, ale zadałem takie pytanie, bo myślę, że chodzi także o to, aby w przyszłości, gdy będziemy budować strategię, o której mówiliśmy, eksportowana była nie tylko myśl naszych wspaniałych naukowców, ale jeśli to możliwe – a chyba tak – również gotowe produkty. Przecież za tym idą pieniądze.

Następne pytanie: dlaczego nie ma zamówień na nasze symulatory? O tym, że nie zamawia się polskich symulatorów, usłyszałem w wypowiedzi pana Szczepanika. Chciałbym poznać odpowiedź na pytanie, jakie są tego techniczne powody. Co stanowi barierę, skoro jesteśmy w stanie wytworzyć symulatory na, jak rozumiem, odpowiednim, akceptowalnym poziomie? Trzeba zrozumieć, że działamy w pewnym otoczeniu gospodarczym, w ramach sojuszków itd., itd.

Następna sprawa, którą wynotowałem, to wypowiedź przedstawiciela PZL Świdnik. Zapisalem sobie część tej wypowiedzi mówiącą o tym, iż Świdnik to jedyne miejsce w Polsce, gdzie jest możliwa całościowa produkcja śmigłowców. Być może te słowa były nieprecyzyjne, ale chciałbym zapytać, co to oznacza. Opieram się też na materiale, w którym w zamówieniach rządowych na lata 2013–2020 i kolejne upatruje się dostawy śmigłowców. Powtórzę to pytanie raz jeszcze: czy to oznacza, że gdyby PZL Świdnik otrzymał takie zamówienie, byłby w stanie skonstruować i samodzielnie zbudować prawie cały śmigłowiec? A jeśli tak, to czy oprócz PZL Świdnik nie ma innej firmy działającej na terytorium naszego kraju, która by to potrafiła? Czy jeśli przetarg wygra ktokolwiek inny, to będzie budował taki śmigłowiec z importowanych elementów? To są ciekawe pytania w kontekście naszej gospodarki. Być może decydują o tym inne uwarunkowania, których nie znam, ale mnie ta sprawa interesuje pod kątem zatrudnienia. W temacie dzisiejszego posiedzenia komisji wskazano na 2013 r. między innymi z racji trudnej sytuacji gospodarczej na naszym kontynencie i nie tylko. Stąd moje pytanie.

Przechodzę do ostatniego wątku mojej wypowiedzi. Pan generał wspomniął o poszczególnych częściach do samolotów. Była mowa o silnikach, ale chciałbym, żeby pan generał rozwinął ten temat. W jakim kontekście ta sytuacja dotyczy gospodarki, Ministerstwa Obrony Narodowej czy przemysłu lotniczego? Nie bardzo zrozumiałem ten fragment pańskiej wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy panowie senatorowie mają jakieś pytania? Jeżeli nie, to czy ktoś z pozostałych państwa chciałby jeszcze zabrać głos i wziąć udział w debacie?

Potem oddam głos pani minister, panu generałowi i innym odpowiadającym.

Widzę, że odpowiadać będzie przedstawiciel PZL Świdnik. Tak? Proszę bardzo.

**Prezes Zarządu WSK PZL Świdnik SA
Mieczysław Majewski:**

Mieczysław Majewski, PZL Świdnik.

Chciałbym tylko króciutko nawiązać do tematu eksportu. Otóż w ramach eksportu zawieramy chyba największe w tej chwili kontrakty w Polsce. Na Filipiny dostarczyliśmy już osiem śmigłowców. Są one w trakcie odbioru. Nawiasem mówiąc, od czasu wojny wietnamskiej używano tam tylko amerykańskich śmigłowców, ale Filipińczycy kupili pierwsze polskie maszyny i cieszą się z tego. Drugi kontrakt dotyczy dostarczenia ośmiu śmigłowców Sokół do Algierii. Właśnie rozpoczynamy jego realizację. To naprawdę są dosyć duże i znaczące osiągnięcia. Sokół się odradza.

Padło pytanie, dlaczego nie robimy symulatorów. Otóż między innymi dlatego, że jeżeli nasza armia kupuje nie nasze produkty, to ich symulatory też nie mogą być nasze, bo ktoś, kto chce zrobić symulator, musi wiedzieć wszystko na temat danego statku powietrznego, a to wie tylko tak zwany *original equipment manufacturer*, czyli producent oryginalnego sprzętu, który zaprojektował, a następnie zbudował prototyp, zbadał go, wdrożył do produkcji i uzyskał certyfikat. Jesteśmy jedyną polską firmą, która na swoje produkty śmigłowcowe posiada kwalifikację wojskową albo cywilną. Nikt inny w Polsce nie ma czegoś takiego, bo nikt inny nie zrobił śmigłowca samodzielnie. No, może nie do końca samodzielnie, bo z poddostawcami.

Ważący 8 t 500 kg śmigłowiec AW149, o którym mówiłem, naszym zdaniem świetnie spełnia wszystkie warunki. Jest to śmigłowiec, który w tej chwili znajduje się w fazie rozwoju. W tym roku rozpoczniemy budowę hali, na której osadzone będzie jego nowe gniazdo. Wszystkie podstawowe komponenty tego śmigłowca chcemy wykonywać w Polsce. Chcemy też robić pełną integrację. Będziemy mieli wszystkie kody źródłowe i całe oprogramowanie, które w przyszłości pozwoli nam, wspólnie z Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych, na bazie tego śmigłowca zrobić na przykład Głuszca-2. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Następna osoba. Proszę bardzo.

**Dyrektor Instytutu Lotnictwa
Witold Wiśniowski:**

Witold Wiśniowski, dyrektor Instytutu Lotnictwa.

Chciałbym odnieść się do tematu eksportu myśli, o którym wcześniej powiedziałem.

(Doradca Prezesa PZL Mielec Tadeusz Skubisz: Nazywam się Tadeusz Skubisz i reprezentuję PZL Mielec. Chciałbym nieco...)

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Przepraszam. Może niech pierwszy wypowie się pan dyrektor, a potem pan z PZL Mielec.)

Przepraszam pana.

Chcę jeszcze raz spróbować wytłumaczyć, że wybrałem inną drogę rozwoju. Na rynku światowym jest wielkie zapotrzebowanie na zlecenia dotyczące badań i prac o charakterze badawczym. To zapotrzebowanie wynika z tego, że po pierwsze, na świecie brakuje inżynierów, a po drugie, nie zawsze opłaca się inwestować we własne laboratoria czy własne zespoły badawcze, zwłaszcza jeżeli dany projekt ma ograniczone ramy. Dlaczego mówię o tym z dumą? Bo u mnie produkuje się coś, dzięki czemu dolary wracają do nas, mówiąc po staremu, iskrówką. Ja nie produkuje żadnych materialnych produktów, tylko przyjmuję różnego rodzaju zlecenia i na dobrych warunkach sprzedaję wyniki badań, głównie do Stanów Zjednoczonych. Prosty i najbardziej przemawiającym do wyobraźni przykładem jest to, że mam olbrzymie laboratoria materiałowe. No, nie będę się sprzeczał, czy są one największe w Polsce. Ze Stanów Zjednoczonych przychodzą do mnie materiały do badań, a ja, po wykonaniu tychże badań, wysyłam wyniki. Nie wiem, co potem robi się z tymi materiałami, ale pewnie wracają one z powrotem. Przysyłają mi na przykład zniszczone turbiny gazowe, a ja muszę znaleźć przyczyny tych zniszczeń, opracować technologię remontów i nowe rozwiązania konstrukcyjne. Nie wspominałem o tym, że turbiny energetyczne to jedna z moich specjalności. Badam je, jak również projektuję nowe, podobnie jak inne obecne tutaj osoby projektują elementy silników odrzutowych, z tym że ja w żaden sposób nie zajmuję się ich fizyczną produkcją. Moi pracownicy nadzorują prace laboratoryjne, budowy prototypów i wdrożenia do produkcji w zakładach na całym świecie. Nie oczekuję, że w Polsce zacznie się budować fabryki, ponieważ robią to inni. Ja chcę pozostać w niszy i nie wchodzić w zwarenie z żadną firmą. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Oddaję głos panu z PZL Mielec. Proszę bardzo.

**Doradca Prezesa PZL Mielec
Tadeusz Skubisz:**

Dziękuję bardzo.

Po pierwsze, chciałbym poprosić, aby dzisiejsze spotkanie nie przerodziło się w agitację związaną z przetargiem na helikoptery.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Zapewniam pana, że tak nie będzie.)

Ale chwilami tak to wygląda, co jest niezgodne z procedurami przetargowymi. Nie chciałbym, żeby to się działo w Senacie.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Ja także bym tego nie chciał, tym bardziej że my zabiegamy o to, by zmienić procedury przetargowe, bo uważamy, że są one obciążone poważnymi wadami.)

Po drugie, chciałbym nawiązać do pytania pana senatora Jurcewicza odnoszącego się do wypowiedzi prezesa PZL Świdnik, w której padło stwierdzenie, że Świdnik jest tym miejscem, gdzie zostanie uruchomiona pełna produkcja śmigłowców ze wszystkimi komponentami. Pytanie pana senatora brzmiało, czy należy przez to rozumieć, że Świdnik jest jedynym takim miejscem. Muszę powiedzieć, że wśród innych przedsiębiorstw, które sprowadzają elementy do montażu w ramach polonizacji, jest właśnie PZL Mielec. Owszem, robimy kabiny do produkowanych u siebie helikopterów, stożki ogonowe i pylony, ale nie produkujemy silników ani przekładni, a to są dwa podstawowe elementy helikoptera. Nie produkujemy też awioniki. Jeżeli w Świdniku faktycznie zostanie uruchomiona pełna produkcja wszystkich komponentów śmigłowca, w tym silników, przekładni i awioniki, to bardzo gratuluję prezesowi Majewskiemu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.
Kolejny mówca. Proszę bardzo.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Lotniczego NSZZ „Solidarność” Roman Jakim:

Roman Jakim, Sekcja Krajowa Przemysłu Lotniczego NSZZ „Solidarność”.

Panie Przewodniczący! Pani Minister!

Mam pewne pytanie w kontekście wypowiedzi pana ze związku pracodawców. Rzeczywiście dobrze się dzieje, bo zaczynamy dużo mówić o przemyśle i o polityce przemysłowej. Dla pracodawców i dla strony społecznej jest to sygnał, że politycy wreszcie zrozumieli, iż nie da się zbudować gospodarki na handlu i usługach. Pani Minister, bardzo się cieszę, że o polityce przemysłowej rozmawiamy w kontekście przemysłu lotniczego, ale mam pewną wątpliwość. Pan prezes ITWL wypowiedział się przede mną na temat śmigłowca Sokół i jego wersji Głuszec. Prezes Majewski również mówił o modernizacji tego śmigłowca i o tym, że prowadzi się badania nad zwiększeniem jego nośności przy zachowaniu tych samych napędów i parametrów zużycia paliwa. Jeśli chodzi o strategię rozwoju przemysłowego potencjału obronnego, która jest przygotowana na lata 2013–2020, to w jednym z podzespołów – bo ta sprawa nie stała jeszcze na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego do spraw Społeczno-Gospodarczych Warunków Restrukturyzacji Zakładów Przemysłowego Potencjału Obronnego – mówi się tylko o tym, że sektor lotniczy będzie korzystał z PMG w takim zakresie, w jakim działa na rzecz obronności. W związku z tym chciałbym zapytać panią minister, czy dzisiejsze spotkanie mam traktować jako zapowiedź tego, że pan minister Bogdan, który szefuje zespołowi trójstronnemu, pomyśli trochę nad zmianą koncepcji strategii na lata 2013–2020 i uzupełni ją o te kwestie, o których sama pani mówiła w wypowiedzi skierowanej do pana przewodniczącego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Jak rozumiem, mogę udzielić głosu pani minister, a potem panu generałowi, aby odpowiedzieli państwo na te pytania.

Pani Minister, proszę skutecznie się bronić.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Grażyna Henclewska:

Panie Przewodniczący, ja w ogóle nie widzę potrzeby obrony, bo rozmawiamy o sektorze, który – tak jak mówiłam na samym początku – rzeczywiście się rozwija. Rozumiem, że te wszystkie wypowiedzi to wyraz troski o to, żeby w każdym obszarze działał on jeszcze lepiej i sprawniej. Można nawet powiedzieć, że dzisiejsza dyskusja jest przyjemna, bo są też inne obszary, gdzie problemów jest więcej, a poziom dyskusji zupełnie inny.

Chciałabym oświadczyć, że podzielam zadowolenie z tego, iż Komisja Europejska w końcu przyjęła kierunek reindustrializacji Europy. Stanowisko polskie jest takie, że przemysł rzeczywiście stanowi bazę gospodarki. Wielokrotnie to podkreślaliśmy. Te kraje, gdzie jest duża baza przemysłowa, lepiej radzą sobie w trudnym okresie, a kryzys to po prostu uwidocznili. Myślę, że działania w kierunku powrotu do przemysłu i troski o niego są widoczne, a dla Polski to bardzo dobra wiadomość. No, właściwie chodzi nie tyle o wiadomość, ile o dobre działanie.

Chciałabym powiedzieć, że jeśli chodzi o wsparcie tego sektora, to w tej chwili Ministerstwo Gospodarki przygotowuje się do nowego okresu budżetowego, który zbliża się wielkimi krokami. Mamy już ramy budżetu, ale niezależnie od jego wielkości pracujemy nad Programem Rozwoju Przedsiębiorstw, zwłaszcza w zakresie innowacyjności, choć generalnie chodzi też o wsparcie przedsiębiorców poprzez wpływanie na ich otoczenie. W tej chwili program ten jest na etapie bardzo szeroko zakrojonych konsultacji społecznych. Nie jest on skierowany do poszczególnych sektorów gospodarki. Tak jak powiedziałam, chodzi o działania na rzecz przedsiębiorstw, które chcemy wspierać niezależnie od branży.

Chciałabym także powiedzieć o bardzo ważnej kwestii stanowiącej dodatkowy element, który pojawił się w dialogu z Komisją Europejską w sprawie nowej perspektywy finansowej. Jest to tak zwana *smart specialisation*, czyli inteligentna specjalizacja. Sprowadza się ona do tego, że każde państwo członkowskie, podpisując z Komisją Europejską umowę partnerstwa na nową perspektywę finansową, czyli formułując programy operacyjne i ustalając kryteria i zasady wykorzystywania środków europejskich, powinno również określić obszary, na których w dłuższej perspektywie – choć teraz mówimy o okresie przynajmniej do 2020 r. – chciałoby skupić swoją uwagę i położyć szczególny nacisk na ich wsparcie. To jest zadanie dla nas. Przeprowadziliśmy już *foresight* technologiczny przemysłu, wskazaliśmy kluczowe obszary o największym potencjale i główne technologie, ale zdajemy sobie sprawę z tego, że powinniśmy te obszary zawęzić i wskazywać je

konkretniej. Chciałabym powiedzieć, że będziemy brać pod uwagę potencjał tkwiący w klastrach, Krajowy Program Badań i obszary badawcze, które wskazujemy jako obszary strategiczne, mapę drogową infrastruktury badawczej i *foresight* technologiczny. W dyskusji ze środowiskiem ekspertów przede wszystkim wskażemy te technologie, w których już teraz widzimy duży potencjał, ale też takie, które będą mogły stać się wiodącymi technologiami dopiero dzięki naszemu wsparciu. Nie chcę niczego przesądzać z góry. Jeśli chodzi o *foresight*, to mamy... Tych obszarów jest siedem?

(*Głos z sali: Dziesięć.*)

W tej chwili mamy dziesięć obszarów i dziewięćdziesiąt dziewięć technologii, ale w dyskusji z naszymi ekspertami z instytutów reprezentujących świat nauki będziemy próbowali wyznaczyć obszary o największym potencjale, które otrzymają szczególne wsparcie.

Jeśli chodzi o strategię rozwoju potencjału obronnego, to nie jest to moja domena. Nie podejmowałam dyskusji w tym zakresie, więc nie chciałabym też wypowiadać się na ten temat. Myślę, że strategia rozwoju potencjału obronnego powinna być spójna z naszymi strategiami gospodarczymi. Mówię o Strategii Innowacyjności i Efektywności Gospodarki i o wspomnianym Programie Rozwoju Przedsiębiorstw. To również jest nasz obszar wsparcia w ramach nowej perspektywy finansowej.

Co do offsetu to... Przepraszam, najpierw padło pytanie o główne kierunki eksportu. Chciałabym powiedzieć, że według danych statystycznych 80% przychodów branży lotniczej pochodzi ze sprzedaży w ramach eksportu. Główne kierunki to Stany Zjednoczone, Wenezuela, Indonezja, Włochy, Hiszpania i Niemcy.

Jeśli chodzi o pozostałe tematy związane z offsetem, to myślę, że jest to raczej domena ministra obrony narodowej, niemniej jednak jest tutaj przedstawicielka Departamentu Programów Offsetowych w Ministerstwie Gospodarki i jeśli zajdzie potrzeba przedstawienia konkretnych zobowiązań, to jesteśmy na to gotowi. Mamy zestawienie takich zobowiązań mieszczących się w ramach umowy zawartej między Skarbem Państwa a Lockheed Martin Corporation. Ta umowa była związana z zakupem samolotów wielozadaniowych. Zresztą w państwa dzisiejszych wypowiedziach przewijały się tematy dotyczące tego offsetu. Mówiono choćby o tym, że dzięki offsetowi w ramach wspomnianej umowy w Instytucie Lotnictwa utworzono Centrum Badań Materiałowych i Struktur.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Proszę?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak, zyskaliśmy również wkład kapitałowy w celu dokonania restrukturyzacji oraz modernizacji WSK PZL Rzeszów, zakupu towarów i usług, a także doprowadziliśmy do certyfikacji FAA.

(*Głos z sali: Amerykańskiej agencji nadzoru lotniczego.*)

Chodzi o amerykańską agencję nadzoru lotniczego. Zyskaliśmy także zakup części lotniczych od Polskich Zakładów Lotniczych w Mielcu, zakup komponentów do turbosprężarek i urządzeń energetycznych od WSK PZL Rzeszów oraz nieodpłatny transfer technologii i *know-how* w ramach wdrożenia w WZL Bydgoszcz zdolności dłu-

goterminowego planowania w celu przygotowania usług naprawczych polskich samolotów wielozadaniowych F-16. Wspomnę jeszcze o utworzeniu wspólnego programu rozwoju we współpracy z Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych, wdrożeniu w Bydgoszczy zdolności wykonywania usług malowania i nakładania powłok w przypadku polskich samolotów wielozadaniowych, udziale Lockheed Martin we wdrażaniu zdolności suchego usuwania powłok lakierniczych, bezpłatnym transferze technologii w celu wdrożenia podstawowych umiejętności potrzebnych do wykonywania napraw i remontów określonych komponentów elektrycznych i hydraulicznych, jak również bezpłatnym transferze technologii i *know-how* w celu wdrożenia zdolności w zakresie awioniki samolotów wielozadaniowych. Offsetobiorcami są PZL Mielec, WSK PZL Rzeszów, Instytut Lotnictwa, WZL Bydgoszcz, Pratt & Whitney Kalisz, Goodrich Krosno i ETC-PZL z Warszawy.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Rozumiem.

Panie Generalne, proszę o ostatni głos w dyskusji.

Dyrektor Departamentu Polityki Zbrojeniowej w Ministerstwie Obrony Narodowej Leszek Cwojdziański:

Panie Przewodniczący! Pani Minister!

Postaram się odpowiedzieć na dwa pytania, które były skierowane do mnie, ale chciałabym również zwrócić uwagę na pewną sprawę, która przewijała się w dyskusji i też pozostała bez odpowiedzi. Pierwsza kwestia dotyczy komponentów do silników. Jak już wspomniałem, kiedyś mieliśmy problemy z silnikami, ale potem, w okresie powojennym, produkowaliśmy silniki zarówno turboodrzutowe, jak i turbośmigłowe czy tłokowe. Robiono to w Rzeszowie. Były tam produkowane silniki SO3, SO3W i GTD-350, a w WSK Kalisz produkowano silniki tłokowe. Co prawda, w ostatnim czasie to nie były topowe technologie, ale w momencie, kiedy weszły do produkcji, naprawdę spełniały wszystkie wymagania ówczesnych najnowocześniejszych konstrukcji. Dlaczego mówiłem na ten temat? Dlatego że dziś robimy tylko komponenty silników. Musimy zdać sobie sprawę z tego, że w przypadku jakiegokolwiek problemu czy kryzysu otrzymanie silników do statków powietrznych będzie głównym warunkiem tego, czy będą one sprawne i czy będą mogły wykonywać swoje zadania. Dlatego uważam, że należy zwrócić uwagę na ten problem i skupić się na tym, aby uzyskać zdolność do produkcji choćby jednego modelu silnika turboodrzutowego, a następnie przejąć związaną z tym technologię. Instytut Lotnictwa i WZL-4 mają takie możliwości. Myślę, że najpierw odbywałoby się to na drodze nadzorowanego montażu, tak jak to było w przypadku silników do F-16 w WSK Rzeszów, gdzie zmontowaliśmy ponad pięćdziesiąt sztuk. To samo możemy zrobić teraz. Najpierw osiągnęlibyśmy technologię produkcji traktów gazowych i wysokotemperaturowych, a później moglibyśmy produkować u siebie silniki przeznaczone do napędu statków powietrznych.

Chciałbym również zwrócić uwagę na to, o czym mówił już pan dyrektor Wiśniowski, a mianowicie na temat łożysk. Musimy mieć świadomość, że w Polsce łożyska były produkowane na bardzo wysokim, światowym poziomie, ale niestety stało się tak, że oddaliśmy kontrolę nad dwoma czołowymi zakładami, które je produkowały, to jest nad Poznańską Fabryką Łożysk Tocznych i Fabryką Łożysk Tocznych „Iskra” w Kielcach. W tej chwili mamy tylko fabrykę w Kraśniku. Łożyska stanowią strategiczną część wszystkich jednostek napędowych i we wszystkich państwach ich rola jest bardzo doceniana. Państwo, które chce się rozwijać, musi je produkować.

Następna sprawa dotyczy symulatorów. Powiem tak: nieprawdą jest to, o czym mówiono, ponieważ w naszej historii produkowaliśmy już symulatory i wojsko je kupowało. Przypomnę tylko pierwszy symulator, jakim był Iapetus, symulator Klaudia dla śmigłowca W-3, symulator Izolda dla samolotu Su-22 czy symulator samolotów Iskra i Orlik. Dlaczego ich nie kupujemy? Bo niestety ustawa – Prawo zamówień publicznych jest taka, że nasz rodzimy przemysł z nią przegrywa. To jest coś, co powinno zostać zmienione.

Powiem jeszcze o trzeciej kwestii, którą chciałbym poruszyć. Zajmując swoje stanowisko od roku, mam możliwość podróżowania po świecie i uczestniczenia w różnych konferencjach. Z przerażeniem stwierdzam, że w wielu państwach takich jak Niemcy czy Francja, nie wspominając o Stanach Zjednoczonych, istnieją ustawy i pewne normy prawne, które zezwalają żołnierzowi na użytkowanie uzbrojenia wytworzonego tylko w danym kraju. Żaden z polityków tych państw, o których mówiłem, nie proponuje zakupu uzbrojenia na zewnątrz. Produkcja musi być w kraju. Najlepszym sposobem na to, żeby wyposażać żołnierza, jest produkowanie własnego uzbrojenia, bo nikt inny nie robi tego lepiej. U nas niestety odeszło się od takiego właśnie sposobu promowania własnego przemysłu i własnych osiągnięć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Pan senator Jurcewicz chciałby sformułować jeszcze jedno pytanie czy też uwagę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Mam króciutkie pytanie do pani minister: kiedy jest planowane zakończenie konsultacji dotyczących tej strategii na lata 2013–2020, która przewijała się w pani wypowiedzi?

Podzielał opinie pana generała odnośnie do tego, że silniki powinniśmy produkować w całości u nas, niezależnie od tego, czy chodzi o śmigłowce, czy też o coś innego, choć akurat ja podałem przykład śmigłowca. Także moim zdaniem trzeba maksymalizować produkcję, bo to przekłada się na zatrudnienie dla naszych podmiotów, kooperantów i wreszcie konkretnych ludzi. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani Minister, czy odpowie pani króciutko na to pytanie?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Grażyna Henclewska:

Chciałabym zaznaczyć, że mówiąc o funkcjonowaniu przemysłu lotniczego w Polsce, nie myślałam o przemyśle obronnym. Pan, jak rozumiem, pyta o strategię przemysłu obronnego?

(*Senator Stanisław Jurcewicz: Nie, nie.*)

Proszę mi to wyjaśnić, bo chyba źle zrozumiałam.

(*Senator Stanisław Jurcewicz: Chodzi mi o to, czy jest przygotowywany jakiś dokument, który będzie mówił o przyszłości przemysłu lotniczego.*)

Chciałabym powiedzieć, że jeśli chodzi o strategię czy politykę przemysłową, to te dokumenty, o które pan pyta, są horyzontalne. Tak jak powiedziałam, w tej chwili przygotowujemy Program Rozwoju Przedsiębiorstw, a więc skupiamy się nie na branżach, ale na przedsiębiorstwach w ogóle i to do nich odnoszą się te wszystkie regulacje. Do poszczególnych sektorów gospodarki odnoszą się programy sektorowe, które są ustanawiane w ramach Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. Dotyczą one takich tematów jak badania naukowe czy innowacje, a więc można powiedzieć, że są to programy rozwojowe. Tak jak mówiłam, wiążą się one z Programem Rozwoju Przedsiębiorstw, w którym określimy, w jaki sposób będziemy wspierać przedsiębiorców.

Chciałabym jeszcze coś dodać. Koleżeństwo podsunęło mi informację, że w ramach offsetu związanego z F-16 w Polsce uruchomiono także produkcję nowego modelu samochodu Opel Astra, a potem Opel Zafira wraz z produkcją części zamiennych.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę Państwa, za chwilę oddam przewodnictwo obrad panu senatorowi Jurcewiczowi, a teraz udzielam głosu panu senatorowi Śmigiełskiemu, który chce zadać jeszcze jedno pytanie. Ja muszę państwa pożegnać, bo o piątą mam następne spotkanie, tak że bardzo dziękuję. Oby we wszystkich dziedzinach naszego przemysłu było tak dobrze pod względem projektów na przyszłość. Myślę, że niezależnie od problemów i barier, które istnieją, wygląda to naprawdę optymistycznie.

Proszę, Panie Senatorze.

Senator Bogusław Śmigiełski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Słuchając państwa, dowiedziałem się, że tak naprawdę w Polsce moglibyśmy sami zrobić wszystko, co jest potrzebne do złożenia samolotu lub helikoptera. Rozumiem, że tego rodzaju pomysły fajnie brzmią, tylko że potem takie samoloty musielibyśmy komuś sprzedać, a żeby to zrobić, nawet w wypadku samolotów Agusta Westland czy F-16, część produkcji trzeba przenieść do innego państwa w ramach offsetu. Myślę, że do tego tematu mamy trochę zbyt historyczne podejście. Mówiono o tym, że było fajnie, gdy kiedyś produkowaliśmy różne silniki. Silnik odrzutowy, o którym pan generał powiedział, że powinniśmy umieć

zrobić go w Polsce, jest chyba tego najważniejszym przykładem. Rodzi się jednak pytanie, czy jeśli zrobimy silnik, to będziemy umieli zrobić także samolot, a jeśli tak, to czy go potem sprzedamy. Polski przemysł lotniczy jest chyba najbliższej produkcji silników do śmigłowców. W tym zakresie mamy już pewne doświadczenie, więc nasze instytucje mogłyby rozpocząć ten proces. Powstaje jednak pytanie, jakie trzeba ponieść koszty, żeby wyprodukować prototyp, a potem wdrożyć go do seryjnej produkcji i sprzedawać gotowe helikoptery. Rozumiem, że te pytania są trudne. Potrzebny jest rynek zbytu, zatem na razie robimy to, co możemy sprzedać, resztę kupując gdzie indziej. W Polsce powinniśmy produkować te komponenty, które są najdroższe i dają największe zyski, tak aby produkty końcowe były jak najtańsze, a przemysł się rozwijał. Bardzo źle odebrałem pobrzmiwający w głosie jednego z panów zarzut, że robimy elementy do sprzężarek niskociśnieniowych, ale nie robimy silników. Należy postawić pytanie, ile pieniędzy musiałoby mieć ministerstwo, żeby zamówić prototyp silnika, a potem wdrożyć do produkcji finalny produkt, i ile czasu potrzebowałibyśmy na realizację projektu polskiego samolotu myśliwskiego. Jak rozumiem, gdybyśmy wyprodukowali taki silnik, pasowałby on tylko do jednego typu samolotu, a więc nie moglibyśmy go przekładać z jednego do drugiego modelu. Musielibyśmy na bazie jednego silnika budować różne typy samolotów.

Ogromnie się cieszę, że w Polsce rozwija się przemysł lotniczy. To jest branża, która musi współpracować z innymi podmiotami na całym świecie, a my jesteśmy postrzegani jako niezwykle ważny element rynku globalnego. Nie mam jednak wątpliwości, że w niektórych krajach nowe pomysły w zakresie innowacyjnych technologii są ściśle chronione i nie sprzedaje się ich na zewnątrz, aby nie przysparzać sobie konkurencji. Wsłuchując się w pytanie pana senatora Jurcewicza, zrozumiałem, że sprzedajemy badania, które można by zrobić także w innych krajach. Nie są to badania chronione patentami, ale sprzedajemy je za odpowiednią cenę, a nie wykonujemy za darmo. Cieszę się z dzisiejszego spotkania, bo przekonałem się, jak dużo polskich firm uczestniczy w europejskim czy globalnym rynku produkcji samolotów. Życzę państwu, abyście przeszli do produkowania tych elementów samolotów, które cechują się najwyższym poziomem technologicznej innowacyjności, a nie zajmowali się produkcją tylko najprostszymi elementami. Rozumiem, że farba na samolotach może być niezwykle ważna, ale chyba tylko wtedy, gdy jej kompo-

nenty zapobiegają wykryciu przez radary. No, pokrycie samolotu farbą na pewno wiąże się z jakąś tam technologią, ale nie taką z najwyższej półki. Dostrzegam, że to nie jest prosta czynność, ale mimo wszystko powinniśmy walczyć o to, aby w ramach offsetu docierały do nas technologie z najwyższego poziomu. Życzę państwu również, żeby polskie firmy wygrały przetargi, które zostały ogłoszone. Wiem też o przetargu na sprzęt zbrojeniowy, który będzie zamawiało Ministerstwo Obrony Narodowej. Rozumiem, że jest między państwem duża konkurencja, dlatego życzę, by wygrał niekoniecznie najtańszy, ale najlepszy produkt, jaki możecie państwo wyprodukować. Dziękuję.

(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącego Stanisław Jurcewicz)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Jeśli państwo chcieliby dodać jakiś komentarz do wypowiedzi pana senatora Śmigielskiego, to proszę bardzo, a jeśli nie, to à propos tego, czy zwycięży najtańszy, czy najlepszy produkt, powiem panu, Panie Senatorze, że podnoszona już dziś kwestia ustawy – Prawo zamówień publicznych jest elementem, który nie zawsze nam pomaga.

Pani Minister, zapytałem o tę strategię dlatego, że zbliża się nowa perspektywa finansowa, co wiąże się ze środkami unijnymi. Jak wynika z moich materiałów i z państwa wypowiedzi, część zamówień będzie oparta na zamówieniach rządowych. Z tego powodu podniosłem ten temat.

Droży Państwo, jeśli nie ma innych chętnych do zabrania głosu, to chciałbym bardzo serdecznie podziękować za to spotkanie, bo rzadko zdarza się, że gościmy praktycznie 100% zaproszonych osób. W związku z tym wydaje się, że nasza inicjatywa jest celowa.

Gdybyście byli państwo zainteresowani kontynuowaniem tej dyskusji bądź gdyby komuś nasunęły się jakieś wnioski, to bardzo prosimy o pisemne skierowanie ich do komisji, a my poddamy je analizie i ewentualnie skierujemy do odpowiednich resortów jako nasze stanowisko. Na stronie internetowej komisji znajdziecie państwo tematy naszych posiedzeń. Jeśli będzie taka potrzeba, to być może za jakiś czas wrócimy do tego tematu na kolejnych posiedzeniach.

Dziękuję za przybycie zarówno pani minister wraz z towarzyszącymi jej osobami, jak i wszystkim pozostałym.

Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 09)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii