

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Jarosława Obremskiego  
na 49. posiedzeniu Senatu  
w dniu 20 lutego 2014 r.**

Oświadczenie skierowane do wiceprezesa Rady Ministrów, ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego

Szanowny Panie Premierze!

Przed kilkoma miesiącami zdecydowano o zakupie 20 pociągów Pendolino za łączną kwotę 2,7 miliarda zł. Zdaję sobie sprawę, że ani PESA, ani Newag, nie dysponują możliwością produkcji równie zaawansowanych technologicznie pociągów, zastanawiam się jednak, dlaczego nawet część zamówienia związana z podzespołami, częściami, jakie mógł wyprodukować rodzimy przemysł, nie została zlecona podwykonawcom, tylko włoskiej firmie Fiat, będącej głównym zleceniobiorcą całego przedsięwzięcia.

Przykładem patriotyzmu gospodarczego w tej materii mogą być państwa zachodnie. Na przykład Niemcy sprzeciwili się po umowie PESA Bydgoszcz z Deutsche Bahn – nie dopuszczali do siebie myśli, że zagraniczna firma zbuduje im pociągi w całości, nie wykorzystując przy tym podzespołów z Niemiec, pozbawiając tym samym miejsc pracy mieszkańców Niemiec. Efekt w tej sprawie był natychmiastowy, co zaskutkowało zawarciem odpowiedniego porozumienia, w myśl którego PESA musiała wykorzystać podzespoły niemieckie.

Inny przykład, tym razem z za naszej południowej granicy: ambasador Czech, stawiając się w Bydgoszczy osobiście, wraz z przedstawicielami sześciu firm, prosił o częściowe zaopatrzenie się u tych przedsiębiorców. Warto przy tym zauważyć, że stawił się w tej sprawie osobiście, nie wysłał w zastępstwie urzędnika, co świadczyć może o wadze problemu.

Takiego sposobu myślenia w Polsce brakuje, myślenia, które uwzględniałoby długofalowe skutki dla gospodarki narodowej. Jestem przekonany, że Pan Premier również dostrzegł ten problem i podziela moje zdanie.

W związku z tym chciałbym zadać następujące pytania.

1. Czy Ministerstwo Gospodarki próbowało interweniować w związku z zagranicznym zamówieniem na pociągi Pendolino? Co możemy zrobić, aby zakorzenić, zwłaszcza wśród rządzących, nawyk patriotyzmu gospodarczego, uwzględniania w produkcji choćby częściowej partycypacji krajowych producentów?

2. Jakie mogą być skutki przedstawionej sprawy dla gałęzi gospodarki związanej z przemysłem kolejowym? Ile osób mogło dostać pracę przy produkcji podzespołów dla Pendolino i na jaki czas?

3. Jakie przewagi Pendolino nad rodzimymi pociągami możemy wykorzystać już teraz, to jest przy obecnym stanie infrastruktury kolejowej i produktów oferowanych przez polskich przewoźników? Zdaję sobie sprawę, że zanim zakończy się mająca trwać kilkanaście lat realizacja planu dostosowania polskich torów do możliwości Pendolino, zapewne kupimy jeszcze kilka transz taboru, a więc zakup tych wspaniałych pociągów już teraz nie mógł być motywowany wyłącznie przyszłymi korzyściami.

4. Czy analizowano korzyści w szerokiej perspektywie, z uwzględnieniem wpływów z podatków, miejsc pracy, obciążeń w redystrybucji przychodów etc., które utraciliśmy, decydując się na zakup pociągów budowanych za granicą?

Z wyrazami szacunku  
Jarosław Obremski