



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(235)**

11. posiedzenie  
Komisji Obrony Narodowej  
w dniu 7 maja 2008 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja Ministerstwa Obrony Narodowej na temat inwestycji realizowanych w Polsce w ramach Programu Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP).

*(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 31)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Maciej Klima)*

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dzień dobry. Witam wszystkich bardzo serdecznie na jedenastym posiedzeniu senackiej Komisji Obrony Narodowej.

Witam wiceministra obrony narodowej, pana Kosiniaka-Kamysza, witam przedstawiciela Sztabu Generalnego, pana kontradmirała Czesława Rolika, witam też po raz kolejny pana pułkownika Andrzeja Petrulewicza i pana pułkownika Jana Leśkiewicza. I oczywiście witam wszystkich kolegów senatorów.

Tematem jedenastego posiedzenia senackiej Komisji Obrony Narodowej jest Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa na terenie naszego kraju.

Prosiłbym przedstawiciela Ministerstwa Obrony Narodowej o zabranie głosu i przedstawienie komisji wymienionego zagadnienia.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Zenon Kosiniak-Kamysz:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Parę słów tytułem komentarza. Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa, w skrócie NSIP, jest narzędziem Sojuszu służącym do zaspokajania potrzeb w zakresie tworzenia niezbędnych zdolności wojskowych, których zapewnienie wykracza poza narodowe zasoby obronne państw członkowskich. Program ten jest jednym z elementów, które służą stabilizacji Sojuszu Północnoatlantyckiego na terytorium krajów członkowskich. NSIP jest w naszym położeniu geograficznym szczególnie istotnym narzędziem, nie tylko ze względu na zaspokajanie potrzeb w zakresie tworzenia niezbędnych zdolności wojskowych, ale przede wszystkim ze względów polityczno-strategicznych.

Źródłem finansowania programu jest fundusz NSIP tworzony ze składek wnoszonych przez kraje uczestniczące w programie. Fundamentalną zasadą programu jest to, że obejmuje on wyłącznie zadania zgrupowane w pakietach możliwości, tak zwanych pakietach CP, których realizowanie umożliwia dowódcom sojuszniczym, zwykle szczebla strategicznego NATO, osiągnięcie podstawowych zdolności operacyjnych.

Zaraz po wstąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej w strukturę Sojuszu zaistniała konieczność stworzenia na terytorium naszego kraju podstawowej infrastruktury woj-

---

skowej o parametrach zgodnych ze standardami NATO, która zapewniłaby możliwość operowania siłami reagowania oraz integrację Narodowego Systemu Obrony Powietrznej ze zintegrowanym systemem NATO, zarówno w zakresie systemu dowodzenia, jak i rozpoznania przestrzeni powietrznej RP. Te właśnie przesłanki spowodowały, że europejskie strategiczne dowództwo NATO, SHAPE, opracowało pakiety CP – pan admirał je za chwilę wymieni – które terytorialnie objęły oprócz Polski także Republikę Czeską i Węgry. Polska jako kraj gospodarz przyjęła na siebie zobowiązania wdrożeniowe, łącznie sto piętnaście projektów.

Zmiany w sytuacji geopolitycznej, a głównie nowe zagrożenia spowodowały, że władze Sojuszu zdecydowały o potrzebie zapewnienia nowych zdolności wojskowych. Wynikiem tych decyzji są kolejne pakiety CP, które rozszerzają zakres implementowanych inwestycji.

Aktualnie procesowi implementacji na terytorium Polski podlega siedem pakietów CP. Przygotowywana jest implementacja kolejnych projektów. W Polsce za realizowanie inwestycji tego funduszu odpowiada Zakład Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, pozostający w moim nadzorze. A za planowanie tych zamierzeń odpowiada Zarząd Planowania Rzeczowego – P8 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego.

Panie Przewodniczący, o przedstawienie informacji o zadaniach programu NSIP poproszę teraz pana admirała Czesława Rolika, zastępcę szefa Zarządu Planowania Rzeczowego.

**Zastępca Szefa Zarządu Planowania Rzeczowego – P8  
w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego  
Czesław Rolik:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Przedstawię państwu informację o podstawowych zasadach uczestnictwa w tym programie, posługując się slajdami.

Jak widać, współfinansowane jest to z narodowych budżetów obrony. Minimalne wymagania wojskowe, jak powiedział pan minister, ustalają dowództwa strategiczne NATO: SHAPE oraz SACLANT. Pakiety inwestycyjne, tak zwane CP, zatwierdza Rada Północnoatlantycka. Przydział środków finansowych realizowany jest przez Komitet Infrastruktury NATO. Koszty operacyjnego i technicznego utrzymania są z zasady obowiązkiem kraju gospodarza użytkownika.

I teraz pakiety inwestycyjne CP realizowane w Polsce. Na tym slajdzie są ogólne informacje. Może nie będę o tym mówił, pan minister już powiedział, że aktualnie jest sześć pakietów, niebawem będzie siedem.

I rzut następny. Lokalizacyjnie tak to się przedstawia na mapie Rzeczypospolitej Polskiej.

Poproszę o następny slajd. Powiem teraz o pierwszym pakiecie – zapewnienie infrastruktury dla sił wsparcia w Republice Czech i w Polsce. W tej chwili mówię o Polsce. Mamy w tym pakiecie dziewięćdziesiąt dwa zadania o szacunkowej wartości wynoszącej 2 miliardy 235 milionów zł. Dotyczy to modernizacji infrastruktury siedmiu lotnisk, budowy pięciu składów paliwowych, modernizacji infrastruktury morskiej w dwóch portach.

Proszę o następny slajd. Zapewnienie i obsługa zdolności NATINEADS, Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej NATO. Obejmuje to dziewięć zadań o szacunkowej wartości kosztorysowej wynoszącej 183 miliony zł. Chodzi o modernizację

i budowę czterech obiektów dowodzenia i łączności, system obrony powietrznej wraz z częścią elektroniczną. Są to dwa zadania w Bydgoszczy i w Poznaniu, dwa zadania w Warszawie i Władysławowie.

Proszę o następny pakiet: budowa radarów dalekiego zasięgu typu Backbone. Pakiet ten zawiera dwanaście zadań o łącznej wartości kosztorysowej wynoszącej 440 milionów zł. Są to zadania w miejscowościach Brzoskwinia, Wiewiórczyn, Rozkosz, Chruściel, Suwałki i Zamość. W trzech pierwszych miejscowościach prace już zakończono, w pozostałych miejscowościach trwa jeszcze realizacja zadań.

Następny pakiet obejmuje pięć zadań dotyczących budowy Centrum Szkolenia Sił Połączonych JFTC w Bydgoszczy. Wartość tego pakietu to 185 milionów zł. Nie będę powtarzał tego, co jest napisane na slajdzie.

Następny pakiet dotyczy stanowiska dowodzenia obrony powietrznej typu ARS na terytorium Polski i obejmuje dwa zadania, w części budowlanej i elektronicznej, o szacunkowej wartości kosztorysowej 152 miliony zł. Pakiet jest na etapie opracowywania dokumentacji budowlanej.

Proszę o następny slajd. To, co państwo widzą, obrazuje nakłady na program NSIP na terytorium Polski od początku pozyskiwania środków do końca 2007 r., z uwzględnieniem poszczególnych lat. W sumie wydatkowano 1 miliard 718 milionów zł, z czego środki finansowe sojuszu to 777 milionów zł, środki budżetu obrony narodowej Rzeczypospolitej Polskiej na współfinansowanie – 471 milionów i środki budżetu MON na składkę – tu są podane łącznie nakłady na składkę do budżetu NSIP – 468 milionów 800 tysięcy zł.

I następny slajd. Realizację inwestycji programu NSIP w 2007 r. zrealizowano w 83%, niemalże w 84%, składkę uiszczono niemalże w 100%, konkretnie w 98,9%. Zakończono czterdzieści cztery zadania o wartości 225 milionów 614 tysięcy. I zakończono prace, jak już wcześniej wspomniałem, w trzech pakietach. Jak widać, w tych pakietach zakończono poszczególne zadania.

Proszę o następny slajd. Slajd ten obrazuje nakłady w 2008 r., jesteśmy już w okresie realizacyjnym po I kwartale. Te nakłady wynoszą 664 miliony 200 tysięcy zł, z tego środki NATO to 415 milionów 600 tysięcy, środki budżetu obrony narodowej 248 milionów zł. To nie wynika wprost, ale 185 milionów 800 tysięcy zł jest przeznaczone na realizację zadań, a 62 miliony 900 tysięcy zł na opłacenie składki do budżetu NSIP.

Poproszę o następny slajd. W I kwartale bieżącego roku zrealizowano zadania na kwotę w wysokości około 74 milionów zł – to jest po lewej stronie, lewa strzałka w dół – co stanowi 12,3% stanu realizacji inwestycji na ten rok. Jest to troszkę za mało, jeśli odniesiemy to do czasu, który upłynął, ale, jak wiemy, inwestycje budowlane, a w tym przypadku i konstrukcyjne, na ogół trochę trwają. Co prawda była łagodna zima, wiosna jest dobra, ale one trwają, a zdawanie tych zadań następuje dopiero w następnych miesiącach.

I to tyle. Skróciłem swoją wypowiedź, mimo że miałem więcej napisane. Dziękuję serdecznie.

### **Przewodniczący Maciej Klima:**

Panie Admirale, mam pytanie do pana. Czy według pana oceny realizacja tych inwestycji na przestrzeni ostatnich lat przebiega prawidłowo, jakie są uwagi ewentualnie co do tej formy realizacji?

**Zastępca Szefa Zarządu Planowania Rzeczowego – P8  
w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego  
Czesław Rolik:**

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, proszę delikatnie o zwolnienie mnie z tej odpowiedzi, bo to byłyby bardziej odczucia osobiste. Poprosiłbym pana ministra o wskazanie tych, którzy za realizację odpowiadają. Czy można?

*(Wypowiedź w tle nagrania)*

Przepraszam bardzo.

*(Dyrektor Departamentu Infrastruktury w Ministerstwie Obrony Narodowej Andrzej Petrulewicz: Do trudnych pytań jest zawsze pułkownik, dobrze.)*

Przepraszam bardzo. Jestem planistą, więc...

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

**Dyrektor Departamentu Infrastruktury  
w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Andrzej Petrulewicz:**

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Pytanie jest oczywiście bardzo dobre i celne, choć niełatwe. Co to znaczy? Nie jest tak dobrze, jak zakładaliśmy. Można powiedzieć, że realizacja programu w wielu elementach idzie bardzo dobrze. Bardzo dobrze idzie, jeśli chodzi o zadania obejmujące przygotowanie infrastruktury lotniskowej. Można powiedzieć, że praktycznie 90% zadań, jakie Sojusz Północnoatlantycki do dzisiaj zatwierdził do realizacji w naszym kraju, zostało już zakończonych. Dlaczego mówiłem przed chwilą, że to idzie nie za dobrze, a teraz mówię, że bardzo dobrze? Bo ta właśnie część idzie bardzo dobrze, ale mamy duże opóźnienie w realizacji programu w zakresie przechowywania paliw płynnych. Są to bardzo duże i drogie inwestycje. Sojusz nakazał nam... Zresztą taka jest zasada w pakcie, że większość przetargów to są przetargi międzynarodowe. Ale w przypadku dostaw inwestorskich z obszaru zbiorników paliwowych, z obszaru całej armatury niezbędnej do wybudowania baz i stacji paliwowych, za przyczyną decyzji ekspertów NATO musieliśmy przeprowadzić siedem przetargów międzynarodowych. Jeden z nich to był przetarg kluczowy, był to bowiem przetarg na dostawy zbiorników, pozostałe sześć przetargów można było uruchomić po rozstrzygnięciu tego pierwszego.

Ten pierwszy przetarg międzynarodowy trwał w sumie, bez półtora miesiąca, trzy lata. Był to przetarg, w przypadku którego bardzo duże zainteresowanie wykazały konsorcja niemieckie, tureckie i polskie. Przetarg był tak trudny, że w pewnym momencie sekretarz generalny NATO powoływał radę arbitrażową do rozstrzygnięcia problemów technicznych związanych z wątpliwościami interpretacyjnymi przepisów, wymagań NATO, polskich przepisów. W każdym razie ten przetarg udało się w zeszłym roku zakończyć – umowa jest podpisana, wygrało polskie konsorcjum, którego liderem jest firma PBG z Wysogotowa. Obecnie w dwóch lokalizacjach zaczęto już roboty – montaż zbiorników. Pierwszy zbiornik, który zaczęliśmy budować, w tej chwili ma tylko czterdzieści dwa metry średnicy. Jest to zbiornik walcowy.

Po rozstrzygnięciu pierwszego przetargu, jak już powiedziałem, zostało uruchomionych pozostałych sześć. Z tych sześciu pięć jest już rozstrzygniętych, podpisane są umowy, a szósty jest w fazie ostatniej, czyli rozstrzygania. Wszystkie oferty zostały

już sprawdzone, w tym tygodniu powinno nastąpić rozstrzygnięcie, a w terminie dwóch tygodni podpisanie umowy na ostatnie dostawy związane z instalacjami. Tak to zostało zaplanowane, żeby przetarg odbył się w formule dostawy zbiorników, później dostawy urządzeń do dwóch lokalizacji – na lotnisko w Malborku i bazę paliw w Cybowie, a zwycięzca przetargu ma prawo otrzymać wszystkie inne dostawy w trybie z wolnej ręki. A więc tak naprawdę był to przetarg na wszystkie lokalizacje, wszystkie firmy od początku wiedziały, że takie są warunki. I stąd bardzo ostra rywalizacja firm. Kontrakt jest wartościowy, ale trudny do wykonania.

Dlatego w tym roku w prezentacji pana admirała pojawiły się tak duże liczby i tak niekorzystnie wygląda ubiegły rok. Otóż planowaliśmy, że te zbiorniki uda się uruchomić już w ubiegłym roku, ale trzeba było dopełnić wszystkich formalności. Ruszyły już prace w bazach paliw i właśnie dlatego zakładamy tak duże wydatki na realizacją tego programu. To są największe zadania.

Przejdę teraz do baz morskich. Możemy powiedzieć, że na przełomie listopada i grudnia przewidujemy uroczyste zakończenie realizacji zadania w zakresie bazy morskiej w Gdyni – prace zostaną zakończone, baza zostanie zmodernizowana. Piękna robota została zrobiona.

Baza morska w Świnoujściu. Praktycznie już jest zrobiona, ale będziemy mieli przestój. Z tego powodu, że miasto Świnoujście zasilane jest jedną linią napowietrzną, poprzez cieśninę. Stoją tam dwa słupy przekroczeniowe, które mają ponad sto dziesięć metrów wysokości. Te słupy wybudowano na początku lat sześćdziesiątych i powiedzmy, że są w miernym stanie technicznym. Dopóki dostawca energii energetycznej na tamtym terenie nie zakończy układania kabla podmorskiego, dopóty my w sąsiedztwie tego słupa nie możemy prowadzić robót kafarowych. Po prostu nie możemy ryzykować, że słup się przewróci. Dopiero jak dostawca zakończy roboty, a obiecuje, że do wakacji to zrobi, bo firma wybrała już wykonawcę i wszystko jest przygotowane, my możemy rozpocząć nasze. W związku z tym zamiast skończyć nabrzeże w porcie w Świnoujściu w tym roku w październiku, skończymy to pewnie w przyszłym roku w lipcu, sierpniu. Ale też jest to bardzo poważnie zaawansowany projekt. Możemy powiedzieć, że z punktu widzenia organizacji te zadania również są prawidłowo realizowane.

Inne zadania. Jak to na rynku, są oczywiście firmy lepsze, są firmy gorsze, jeden proces idzie trochę lepiej, drugi trochę gorzej, ale generalnie można powiedzieć, że to, czego od nas wymaga Sojusz, a więc realizowanie zadań zgodnie z założeniami, w terminach, które nie są za późne dla Sojuszu, a tych wszystkich terminów przestrzegamy, prawidłowego rozliczenia zarówno odbioru technicznego, jak i odbioru finansowego tychże zadań, jest robione. Jak do tej pory wywiązujemy się ze wszystkiego bez zastrzeżeń.

Może jeszcze tylko jedna uwaga, dotycząca pakietu bydgoskiego. On już w tym roku ma być zakończony. Całość programu, całość zadań objętych programem będzie zakończona w lipcu. Polska jako kraj gospodarz wywiąże się z obowiązków związanych z wybudowaniem obiektów centrum, później jeszcze instytucje NATO będą realizowały różne zadania przygotowawcze, ale już poza obszarem właściwości kraju gospodarza.

Ale Polska nie wywiąże się do końca tego roku z obowiązku, jakie na siebie przyjęła w zakresie wybudowania hotelu dla potrzeb JFTC. Hotel ma być wybudowany ze środków pozabudżetowych. Na razie jest to zadanie powierzone agencji, chwilowo

nie będzie jeszcze zrobione, aczkolwiek w tej chwili jest to zadanie bardzo mocno pilnowane, dąży się do tego, żeby jednak budowa hotelu ruszyła. To jest takie zaległe zobowiązanie naszego kraju, które musimy jak najszybciej wypełnić.

Jeżeli mam jeszcze coś więcej dopowiedzieć, to służę uprzejmie. A jeśli nie, to podziękowałbym.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dziękuję panu pułkownikowi.  
Czy ktoś z kolegów ma pytania?  
Panie Profesorze, proszę.

**Senator Piotr Wach:**

Ja mam takie dość ogólne pytanie. Chciałbym zapytać, jak wygląda proces decyzyjny, jeżeli chodzi o inwestycje NATO. Po czyjej stronie leży inicjatywa? Jak dochodzi do tego typu inwestycji? Chodzi mi między innymi o to, czy to jest realizacja tego, co było planowane przy współfinansowaniu NATO i za jego zgodą, czy... Jaki jest po prostu proces decyzyjny i jak dochodzi do tych inwestycji? Jak później jest ustawiana hierarchia?

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Może jeszcze kolega.

**Senator Maciej Grubski:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Goście!

Pójdę w tym samym kierunku, co pan profesor. Kiedy się patrzy na wymieniony katalog, widać, że wszystkie rodzaje wojsk praktycznie coś dla siebie dostają. Ale brakuje mi tu wojsk specjalnych. Ja rozumiem to w ten sposób, że... Czy pakiet realizowany w Bydgoszczy w jakimś sensie obejmuje wojska specjalne? My cały czas stoimy w tym samym miejscu. Już na pierwszym czy drugim posiedzeniu komisji pytałem o siedzibę, ale taką skonkretyzowaną siedzibę, bo ona jest wskazana w Bydgoszczy, a nie do końca to jest realizowane. Czy jest to ten kierunek? A jeżeli nie, to dlaczego nie zostało to zakwalifikowane?

*(Brak nagrania)*

**Senator Krzysztof Zaremba:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Panowie Oficerowie!

Mam pytanie o bazę w Świdwinie. Zgodnie z procedurami i programem F-16 jest to lotnisko wytypowane jako lotnisko zapasowe i awaryjne. Ja już interpelowałem w poprzednich dwóch kadencjach w tej sprawie, szczególnie w ostatniej kadencji, do ministerstwa. Odpowiedzi były wtedy takie, że inwestycja jest realizowana. Jak się okazało, niestety nie do końca tak było, bo gdyby nie było w Mirosławcu lotniska awaryjnego, gdyby były dokończone te inwestycje, gdyby wszystko działało, tak jak nale-



ży, toby nie było tego wypadku. Ale moje pytanie dotyczy Świdwina, a konkretnie systemów naprowadzania. Mam na myśli przygotowanie infrastruktury. Po pierwsze, czy pas startowy spełnia wymogi eksploatacyjne F-16? Chodzi mi nie tylko o samą konstrukcję pasa, ale także o pokrycie jego powierzchni odpowiednią farbą, która musi mieć certyfikat. Wiem, że w innych bazach, szczególnie w Łasku były z tym problemy. Po drugie, czy są tam miejsca na przynajmniej trzy stanowiska dla pełnej obsługi naziemnej samolotu, z możliwością dokonania bieżącej pobieżnej naprawy, jeśli awaria miałyby dotyczyć jakiegoś prostego podzespołu czy systemu?

To jest kluczowe, bo przy tych nakładach nie chcielibyśmy, ażeby w przypadku coraz intensywniejszej eksploatacji tych maszyn, a za chwilę będą też następne... Poza tym pamiętajmy o tym, że nie tylko F-16 jest na uzbrojeniu, jeśli chodzi o samoloty i myśliwce wielozadaniowe. Nie chcielibyśmy, żeby jakieś niedobre przygody się zdarzały. Szczególnie interesuje mnie Świdwin, ponieważ leży w pobliżu Krzesin, więc jest on najbardziej zaawansowany... Oczywiście pytanie dotyczy też Malborka i Powidza, bo wszystkie lotniska z wyjątkiem baz, czyli Łaska i Krzesin, muszą spełniać te standardy. Dziękuję bardzo i przepraszam za zbyt długie intro, ale było to niezbędne. Dziękuję.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dziękuję.  
Proszę bardzo.

**Senator Zbigniew Meres:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Panowie!

Były duże problemy, jeżeli chodzi o przetarg dotyczący baz paliw, prawda? Wynikało to niewątpliwie z warunków technicznych, które jeżeli chodzi o polskie wymogi, są takie, a jeżeli chodzi o inne wymogi, są nieco inne. Oczywiście to się już zakończyło, teraz jesteśmy na etapie realizacji. Zdajemy sobie sprawę z tego, jak trudny będzie etap odbioru, z uwagi właśnie na dość skomplikowane warunki techniczne. Czy są podobne jeszcze sytuacje, jeżeli chodzi o pakiety obecnie realizowane, które wskazywałyby na to, że będzie podobny problem w przypadku przetargów? Dziękuję.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dziękuję.

Ja mam jeszcze jedno pytanie. W przedstawionym materiale największe wydatki inwestycyjne były w 2005 r. Od tego czasu obserwujemy spadek inwestycji. Pytanie brzmi: czym to jest spowodowane i czy w najbliższych latach planujemy utrzymanie tych inwestycji na określonym poziomie? Czy ewentualnie jest przewidywany jakiś wzrost? Dziękuję.

*(Brak nagrania)*

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Zenon Kosiniak-Kamysz:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Proces decyzyjny. Otóż program NSIP służy zapewnieniu zdolności obronnych NATO, a więc o tym, co będzie budowane i gdzie będzie budowane, rozstrzyga tak naprawdę właściwe dowództwo strategiczne. Określenie, że gdzieś w państwach NATO trzeba coś wybudować, należy do dowództwa strategicznego. Dowództwo to podejmuje konsultacje z dowództwami rodzajów sił zbrojnych poszczególnych państw i analizuje, gdzie można to zlokalizować, które państwo ma częściowo odpowiednie zasoby, a w którym trzeba byłoby budować od nowa, czy coś trzeba uzupełnić. W naszym kraju ten obszar jest pod nadzorem pana admirała, ale strona polska odpowiada jak gdyby na inicjatywę dowództwa NATO. To dowódca NATO, który ma zadanie operacyjne, określa wymagania, że taka a nie inna infrastruktura, takie a nie inne zdolności są potrzebne do zrealizowania operacji, która jest mu powierzona.

Starania naszych przedstawicieli wojskowych przy dowództwach strategicznych zmierzają do tego, aby trafiło do Polski to, gdzie jest wybór, gdzie można daną infrastrukturę zlokalizować w różnych miejscach. Ale decyzje podejmuje owo dowództwo strategiczne, przy czym podlega to później akceptacji Komitetu Wojskowego NATO, Wyższej Rady do spraw Zasobów, a następnie jest zatwierdzane przez Radę Północnoatlantycką. Formalnie pakiet CP zatwierdzany jest przez Radę Północnoatlantycką.

Naszą rolą jest umożliwić i zapewnić jak najlepsze współgranie tego z infrastrukturą, jaką mamy w naszym kraju – zarówno wojskową, jak i cywilną. Przykładowo, w Bydgoszczy musimy zapewnić nie tylko infrastrukturę wojskową, ale musimy myśleć też o tym, że personelowi międzynarodowemu dowództwa musimy zapewnić szkołę dla dzieci czy opiekę zdrowotną. I to też jest ściśle związane z pakietem.

Staramy się o to, aby inwestycje programu NSIP wspomagały jak najbardziej nasze inwestycje narodowe. Te siedem lotnisk, które dzisiaj są przygotowywane do przyjmowania samolotów NATO, zostało zrealizowanych w podstawowym zakresie z funduszy programu NATO, bo to w ramach tego programu wybudowano liny hamujące, pewne elementy nawigacyjne, chociażby systemy Calvert na głównym kierunku podejścia. A tam, gdzie wchodzimy z naszymi zadaniami – jest to szczególnie widoczne w Łasku i Krzesinach – ten program NATO, który jest przygotowany pod samolot typu generic, a więc samolot NATO każdego typu używany przez wojska NATO, zarówno przez samoloty typu „F”, mirage, jak i inne samoloty, nie w pełni zabezpiecza nasze potrzeby. I tam musimy wejść z zadaniami narodowymi i w ramach programu inwestycji krajowych po prostu to zrobić. Przykładowo, budowaliśmy bazę w Krzesinach czy Łasku i nakłady polskie na rozwój tych lotnisk są większe niż nakłady w ramach programu NSIP. W przypadku pozostałych lotnisk nakłady NSIP miały bardzo istotne znaczenie.

Jak to się ma do wojsk specjalnych? To nie ma związku. To, że dzisiaj nasze siły powietrzne wykorzystują te lotniska, jest zasadą programu. Infrastruktura NATO pozostaje własnością kraju, na którego terenie została wybudowana, ale jest ujęta również w ewidencji wspólnej infrastruktury NATO. Kraj gospodarz ma pełne prawo korzystania z tej infrastruktury. Są też pewne ograniczenia – nie wolno jej bez akceptacji Brukseli w istotny sposób przebudowywać i bez zgody Komitetu Infrastruktury NATO nie wolno zaprzestać jej użytkowania. My mamy obowiązek zabezpieczyć pełne koszty utrzymania tejże infrastruktury i mamy w odpowiednim momencie operacyjnym tą infrastrukturę udostępnić właściwemu dowódcy NATO, który otrzyma zadanie operacyjne do zrealizowania.

JFTC w Bydgoszczy nie jest ośrodkiem szkolenia ani wojsk specjalnych, ani wojsk lądowych. Ma ono status dowództwa NATO. W ramach restrukturyzacji NATO powstają trzy bardzo istotne ośrodki szkoleniowe na różnych szczeblach. Jednym z nich jest polskie centrum, zlokalizowane w Bydgoszczy. Mówimy polskie, bo jest u nas, ale zawsze dyrektorem tego centrum będzie generał duński, a zastępcą na przykład generał polski. To jest ośrodek szkoleniowy i w zależności od sytuacji, od wykorzystywania wniosków operacji NATO w Afganistanie czy gdziekolwiek indziej, w tym ośrodku będą prowadzone szkolenia zespołów, sztabów, dowództw dla potrzeb wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Nie jest to związane z żadnym rodzajem sił zbrojnych, nie jest to związane z żadnym krajem. Po prostu będą tam przyjeżdżać żołnierze ze wszystkich państw członkowskich NATO, a prawdopodobnie również personel cywilny na odpowiednie szkolenia. To jest ośrodek szkoleniowy NATO, taki sam jak w Stavanger w Norwegii czy w Portugalii. Można mówić o pewnej analogii do szkoły NATO w Rzymie czy w Niemczech.

Przetargi międzynarodowe. One zawsze niosą pewne ryzyko rozstrzygnięć w szczegółach technicznych. Najtrudniejsze były te związane z instalacjami paliwowymi. Proszę państwa, to jest po prostu XXI wiek. To są instalacje, to są zbiorniki stalowe z monitoringiem, zagrożenia wycieków z lokalizacją monitoringu z dokładnością do jednego metra. Tam jest oczywiście podwójne dno, są podwójne ściany, jest cały system zabezpieczenia przeciwpożarowego, zabezpieczenia przed wyciekami. Były wątpliwości właśnie w zakresie tych rozwiązań konstrukcyjnych, zarówno monitoringu wycieków, jak i zabezpieczeń ściennych. W tej chwili oceniamy, że tak trudnych przetargów nie mamy w najbliższym czasie do zrealizowania. Raczej wydaje się, że już najgorsze mamy za sobą.

Jest to też związane z pytaniem pana przewodniczącego o pewien regres finansowy ubiegłego roku. To właśnie, że nie zaczęliśmy w zeszłym roku tych zbiorników budować, spowodowało, że nie mogliśmy wydać pieniędzy. Po prostu nie zrobiliśmy roboty. Ale środki na to są nam przydzielone, one są do dyspozycji naszego kraju i w najbliższym czasie planujemy je wydać. Pragnę tu podkreślić jedną rzecz. W NATO jest inny system planowania wydatków finansowych. Nie ma tego, z czym w Polsce się borykamy, czyli rocznego budżetu, kiedy to z końcem roku nagle coś znikną. W NATO nie ma takiego systemu, środki są przydzielone na realizację konkretnego zadania i są uruchamiane w perspektywie półrocznej. Na pół roku wcześniej składamy zapotrzebowanie na taką a nie inną wysokość środków finansowych, ale do konkretnego, zatwierdzonego przez Komitet Infrastruktury NATO, kosztorysu – w ramach puli przydzielonych środków na realizację zadania. Jest to bardzo dobry system finansowania. Czasami będzie skutkował tym, że to wykonanie będzie niższe, czasem wyższe. Ale myślę, że ta sprawa będzie już niebawem uporządkowana.

Ostatnia sprawa, dotycząca Świdwina. Częściowo odpowiedziałem na to pytanie, mówiąc o zasadach finansowania tych siedmiu lotnisk. Bliższe szczegóły na temat tego, co w Świdwinie jest zrobione, jeżeli pan przewodniczący i pan minister pozwolą, przedstawiłby pan pułkownik Leśkiewicz, zastępca dyrektora Zakładu Inwestycji NATO, który bezpośrednio realizuje te inwestycje, oczywiście poprzez firmy. Zakład jest inwestorem krajowym całego programu NSIP na terenie naszego kraju. Dziękuję.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Proszę bardzo, Panie Pułkowniku.

**Zastępca Dyrektora Zakładu Inwestycji  
Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego  
Jan Leśkiewicz:**

Szanowni Państwo!

Jestem po raz pierwszy tutaj, jest to dla mnie zaszczyt uczestniczyć w posiedzeniu tak szanownego gremium.

Od początku jestem związany z realizacją programu NSIP, szczególnie jeśli chodzi o infrastrukturę lotniskową. Stąd też moja wiedza jest i historyczna, i bieżąca. Pytanie było szczegółowe, dotyczyło bazy lotniczej w Świdwinie jako lotniska zapasowego dla samolotów F-16, tego, czy spełnia wymogi. Otóż kiedy program NSIP, a w zasadzie pakiet 22. był opracowywany w latach 1989–1999, nikomu się nie śniło o samolocie F-16 ani o żadnym innym samolocie. Stąd też projekty, które były wówczas opracowywane, były dla samolotu typu generic – my mówimy samolot obliczeniowy, czyli o niekorzystnych, ekstremalnych parametrach. I takie przyjęto założenia w celu realizacji tego programu.

Jeśli chodzi o Świdwin, to jest on kolejnym z siedmiu... Na pięciu lotniskach zostały wykonane już wszystkie inwestycje, wszystkie zadania z zakresu infrastruktury stricte lotniskowej – pomijam tutaj MPS. Są to lotniska w Malborku, Krzesinach, Łasku, Powidzu i Świdwinie. Przy czym w Świdwinie mamy taką sytuację, że odbiór i przekazanie użytkownikowi nastąpiło, jesteśmy w fazie odbiorów technicznych dla strony NATO i oczywiście rozliczeń finansowych.

Jeśli chodzi o zabezpieczenie dla F-16, to nie było takich planów. Program przewidywał inwestycje dla samolotu, w obrębie drogi startowej wykonano świetny system podejścia, wybiegi, które są bardzo ważne, i zainstalowano urządzenia na obu kierunkach, tak zwany system hamowania linowego, który jest dla samolotu F-16 jak najbardziej odpowiedni. Jeśli chodzi o remont czy renowację drogi startowej, to takich zamiarów nie było. Droga startowa nie była w naszych zamierzeniach przewidziana do remontu. Jeśli chodzi o nośność drogi startowej, to dla celów projektowych oczywiście na początku 2001 r. i 2002 r. były przeprowadzone jej badania. Ona spełnia wymogi dla każdego praktycznie samolotu myśliwskiego, ma odpowiednie parametry, tak zwany współczynnik PCN. To tyle, jeśli chodzi o tę sprawę. Dziękuję.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

*(Brak nagrania)*

**Zastępca Dyrektora Zakładu Inwestycji  
Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego  
Jan Leśkiewicz:**

Jeszcze siatki ATU, które są z poprzednich. One są wykorzystywane. A ten system dostaliśmy jak gdyby w prezencie od NATO. Chociaż zawirowania były – z tego względu, że jak Polska zaczęła się interesować samolotem F-16, to wówczas istniało zagrożenie nawet skreślenia tych akurat inwestycji, ale okazało się, że wybudowaliśmy, na wszystkich pięciu lotniskach są zamontowane.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Tak, proszę.

**Zastępca Szefa Zarządu Planowania Rzeczowego – P8  
w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego  
Czesław Rolik:**

Tak jest, żeby być fair i wszystkie tematy poruszyć w większym lub mniejszym stopniu.

Panie Przewodniczący! Szanowni Panowie!

Pan pułkownik Petrulewicz omówił system, w związku z tym już nam się troszkę wyklarowało. W tej sytuacji możemy mówić o 2009 r. pod kątem planistycznym. Mianowicie zakłada się – i są już, można powiedzieć, pewne ustalenia – że w 2009 r. nakłady będą zbliżone do tych z 2008 r., trochę wyższe. Środki budżetowe, nasze krajowe, w tym przede wszystkim składka będzie na poziomie zbliżonym, zakłada się, że to będzie 59 milionów zł. To już jest ustalone. Jeśli idzie o nasze współfinansowanie, nasz wkład budżetowy, to jest na poziomie 164 milionów zł. To jest też troszeczkę więcej. W sumie daje to kwotę 223 milionów zł. Wydatki inwestycyjne NATO są na poziomie 212 milionów zł. Razem daje to 435 milionów zł, czyli o kilkanaście milionów więcej w porównaniu do 2008 r. Jak będzie w 2010 r.? Postaramy się, żeby było jak najlepiej, ale tak jak tu pan pułkownik powiedział, to dowódca strategiczny ustala, wybiera pewne sprawy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z kolegów chce jeszcze zabrać głos?

Jeszcze pan senator, proszę bardzo.

**Senator Zbigniew Meres:**

Mam jeszcze pytanie odnośnie do tych warunków technicznych. One są bardzo skomplikowane, jeżeli chodzi o składy paliw czy bazy paliw, i mniej skomplikowane, aczkolwiek dokładnie określone, jeżeli chodzi o jakiegokolwiek budowle. Te warunki stosuje się czy to w kraju gospodarza, czy, tak jak normy, powiedzmy, VdS lub inne, na zewnątrz. Czy to jest później określone w SIWZ w taki sposób, że nie ma wyjścia? I czy te wtedy warunki, które są wymagane na terytorium danego kraju, mogą być modyfikowane odnośnie do przepisów, które na terenie kraju gospodarza funkcjonują? No bo jest to jakby podstawa problemów wynikających z przeprowadzenia przetargu. Tak mi się wydaje. Dziękuję.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Proszę, Panie Pułkowniku.

**Dyrektor Departamentu Infrastruktury  
w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Andrzej Petrulewicz:**

Łączenie przepisów NATO i krajowych odbywa się na etapie tworzenia wymagań technicznych. NATO nie ma swoich przepisów technicznych jako takich. Ma tak zwane STANAG, standardization agreement, a więc coś w rodzaju polskich norm. Przy czym te normy są w większości tak stworzone, że ich uszczegółowienie następuje poprzez przepisy krajowe. Akurat w przypadku zbiorników chodziło o konstrukcję i rozwiązania szczegółowe w zakresie tak zwanego korytarza, sposobu dostępu do drugiej płaszczyzny zbiornika. Te wymagania, które NATO określiło, mówiąc, że mają to być zbiorniki stalowe, i zalecenia do rozwiązania konstrukcyjnego tych zbiorników były w pewnej rozbieżności właśnie z przepisami krajowymi dotyczącymi budowania tego typu zbiorników. I to stało się jednym z elementów trudnych, co chyba nie do końca potrafiliśmy przewidzieć na etapie pisania specyfikacji. Zresztą specyfikację, opis techniczny robią inwestorzy zastępczy, firmy konsultingowe, które są wynajęte do tego celu. I trzeba to na tym etapie pogodzić. Może wówczas niewystarczająco precyzyjnie dostrzeżono, że są takie niuanse w rozwiązaniach technicznych, ściśle technicznych. Obecnie wyciągnęliśmy z tego wnioski. Wydaje nam się, że już w pozostałych przypadkach będzie to szło dobrze. Gwarancji nie dam, bo to są czasami bardzo, bardzo drobne szczegóły.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dziękuję, Panie Pułkowniku.  
(*Senator Zbigniew Meres: Jeśli można...*)  
Tak, proszę.

**Senator Zbigniew Meres:**

Zbiorniki na składach paliw z całym technicznym zabezpieczeniem to bardzo skomplikowane budowle, można to przenieść na prostsze, czyli typowe budynki, nie wiem, hotelowe czy budynki o określonej kategorii zagrożenia ludzi. Wtedy problem pogodzenia tych przepisów też występuje. Stąd było moje pytanie, czy te sytuacje mogą mieć jeszcze miejsce. Dziękuję.

**Dyrektor Departamentu Infrastruktury  
w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Andrzej Petrulewicz:**

Nie, to jest już dużo prostsze.

**Przewodniczący Maciej Klima:**

Dziękuję bardzo za odpowiedź.  
Czy ktoś z kolegów ma jeszcze jakieś pytania?

Panie Ministrze, czy ktoś z osób towarzyszących panu ma jeszcze coś do powiedzenia w tej sprawie? Nie.

Dziękuję państwu za udział w jedenastym posiedzeniu senackiej Komisji Obrony Narodowej.

Dziękuję panu ministrowi i zaproszonym gościom. Życzę państwu miłego dnia.  
Zamykam posiedzenie.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 18)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851