

Orzeł z powyłamywanymi skrzydłami

9 lipca 2012



Państwowa biurokracja niszczy prywatny przemysł lotniczy.

Pierwszy polski samolot powstał w 1919 r. W Polsce przedwojennej i w PRL rozwijał się nowoczesny przemysł lotniczy, po którym pozostały gruzy. Pod koniec zeszłego roku „Newsweek” opublikował artykuł zaczynający się słowami: Tysiące wykwalifikowanych pracowników, miliardy złotych obrotów i najnowocześniejsze technologie – nie, to nie opis Szwajcarii czy też USA, tak wygląda polska „Dolina Lotnicza”. Firmy z Polski zdobywają znaczącą pozycję jako partnerzy gigantów światowej awiacji. w tym samym czasie „Rzeczpospolita” pisała: Oprócz podkarpackiego, najsilniejszego stowarzyszenia, w którym powstają komponenty do silników samolotowych i podwozia, działa skoncentrowany w rejonie Bielska-Białej Śląski Klaster Lotniczy specjalizujący się w konstrukcjach lekkich samolotów, napędów turbinowych i obróbce kompozytów. Klaster Wielkopolski (Kalisz, Wrocław) to zagłębie silników tłokowych, hydrauliki lotniczej i aparatury paliwowej. Śląski Klaster Lotniczy to brzmi dumnie. To właśnie tutaj w firmie Edwarda Margańskiego powstał słynny Bielik,

odrzutowiec dla polskiego wojska, a może i dla innych armii NATO, w tym tej najbogatszej, czyli US Army. W kolejnej śląskiej firmie zostały skonstruowane nowoczesne hydrosamoloty. Są produkowane i sprzedawane. Latają nad wyspami greckimi na Morzu Jońskim i nad włoskim Adriatykiem. Firmy Śląskiego Klastra Lotniczego konstruują, a nawet rozpoczęły budowę kolejnych samolotów: turbośmigłowca dla wojska, którego pierwowzór był używany przez armię USA do zadań specjalnych w Iraku, samolotu desantowego, małych samolotów pasażerskich, samolotów do monitoringu zanieczyszczenia wód. Z tego wynika, że polski przemysł lotniczy ma się wyśmienicie. Niekoniecznie.

BIELIK NIE POLECI

Wiodącą firmą lotniczą na Śląsku mogła być spółka Kama-Eko z Katowic. Firma ta we Włoszech produkuje hydrosamoloty Kama-Hydro. W Polsce miały powstawać Kama-Turbo CA7, Kama-Turbo CA8 i CA10. CA7 w wersji amerykańskiej w Iraku służył do wykrywania ładunków wybuchowych i wykonywał zadania patrolowe. Polska wersja ma lepsze stery i nowszą awionikę. Zabiera na pokład 6 osób, nie licząc pilotów, a do startu i lądowania nie wymaga pasa startowego. Kama-Turbo CA8 lata z prędkością 350 km/h i ma zasięg 3,5 tys. km. Cóż z tego, skoro budowa Kama-Turbo CA7 i Kama-Turbo CA8 została przerwana. Powstały tylko kadłub i skrzydło. Z kolei mały samolot pasażerski Kama-Turbo CA10 miał być budowany w Polsce wspólnie z amerykańską firmą Aerocom. Prototyp CA10 został już oblatany w USA. Odznaczał się rewelacyjnymi parametrami. Wyciągał ponad 600 km/h przy niewielkim zużyciu paliwa, miał bardzo duży zasięg, a na pokład zabierał 8 osób, nie licząc 2 pilotów. Zanim ruszyła jego produkcja, do Kama-Eko i jej amerykańskiego partnera napłynęły zamówienia na 50 samolotów. Wyprodukowano jeden, który trafił do Finlandii i na tym koniec. I wreszcie Bielik. Jest to maszyna odrzutowa wykonana w całości z kompozytów. Z założenia miała być samolotem szkoleniowym. Dotychczas wyprodukowano jeden egzemplarz. Z Wielkiej Brytanii

wypożyczono silnik Merlin, na którym Bielik został oblatany. Potem silnik zwrócono, Kama-Eko zaś, konstruktor samolotu, i firma z USA podpisały umowę o wyposażeniu Bielika w natowskie urządzenia i rozpoczęciu produkcji w Polsce. Umowa nie została zrealizowana. Jak z tego wynika, jedyne samoloty produkowane przez firmy Śląskiego Klastra Lotniczego powstają za granicą. Dobrze byłoby wiedzieć, dlaczego?

URZĘDY SPROWADZAJĄ NA ZIEMIĘ

Kama-Eko, oprócz konstruowania i produkowania samolotów, konstruowała i produkowała również zegary do pomiaru przepływających zanieczyszczeń. Były to bardzo dokładne urządzenia, Kama-Eko podpisała więc parę intratnych kontraktów na montaż całych systemów pomiarowych, ale wówczas Główny Urząd Miar (GUM) swoimi decyzjami zakazał ich stosowania. W podobnej sytuacji znalazło się kilka innych firm sprzedających urządzenia pomiarowe, a jednocześnie ich konkurencja miała zezwolenia i certyfikaty GUM. Ci ostatni stwierdzili nawet, że prezes GUM swoimi zarządzeniami naruszył Konstytucję RP („Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania administracji miar i administracji probierczej”, nr 11/2005/P04054/KGP). Zanim jednak nowa pani prezes GUM w 2007 r. cofnęła nielegalne decyzje poprzednika, ileś firm zbankrutowało, a inne popadły w tarapaty finansowe. W tym Kama-Eko, która musiała płacić setki tysięcy złotych odszkodowań od unieważnionych kontraktów. w tej sytuacji Adam Kloska, prezes Kama-Eko, napisał w 2008 r. do II Urzędu Skarbowego w Katowicach prośbę o przyznanie pomocy polegającej na umorzeniu części zaległości podatkowych albo przynajmniej na rozłożeniu ich na raty (pomoc de minimis). I dostał decyzję odmowną. Tak czy siak nie był w stanie spłacić wszystkiego za jednym zamachem. Postanowił spłacać zaległość w ratach. Gdy na konto urzędu wpłynęła pierwsza rata, wynosząca kilka tysięcy złotych, urząd zablokował Klosce konto.

LOT KOSZĄCY TRAWĘ

Wbrew wysiłkom – i radom! – pracowników II Urzędu Skarbowego w Katowicach, spółka Kama-Eko nie upadła. Kłoska odwołał się natychmiast do Izby Skarbowej w Katowicach. Izba podtrzymała decyzję urzędu skarbowego. Wówczas prezes Kłoska napisał znów do II Urzędu Skarbowego: Firma postanowiła zrezygnować z produkcji nowoczesnych samolotów nagradzanych medalami i opatentowanych zwężek pomiarowych, unikalnego systemu monitoringu wód zabudowanego na samolocie i postanowiła świadczyć usługi w zakresie koszenia trawy. Na to oświadczenie urząd skarbowy odpowiedział dwoma pismami. W jednym informował: Na decyzje dyrektora Izby Skarbowej, które nie spełniają oczekiwań podatnika, można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Drugie pismo zawierało formularz in blanco wniosku o przyznanie pomocy de minimis na koszenie trawy i wezwanie do uzupełnienia braków formalnych w terminie 7 dni. Ostatecznie prezes Kłoska zrezygnował z planów koszenia trawy, skorzystał natomiast z rady, by sądzić się z fiskusem. Wcześniej zdążył jeszcze poskarżyć się na działania urzędników skarbowych ministrowi finansów. Po pół roku otrzymał odpowiedź z ministerstwa: Minister Finansów uprzejmie zawiadamia, że zażalenie na postanowienie dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach nie zostało załatwione w terminie określonym w art. 35 § 3 kodeksu postępowania administracyjnego w związku z dużą ilością spraw wpływających do Ministerstwa Finansów. Z uwagi na konieczność ich rozpatrywania według kolejności wpływu, przewidywany termin załatwienia sprawy do 15 lipca 2009 r. Tego terminu już dotrzymano. Kłoska dowiedział się, że niekorzystne dla niego decyzje były OK.

SPADANIE NA DZIÓB

Inna firma już dawno zostałaby zrównana z ziemią. Ale Kama-Eko przetrwała. W listopadzie 2011 r. zapadł pierwszy wyrok niekorzystny dla Izby Skarbowej w Katowicach, a korzystny dla firmy Kama-Eko. Wydał go Naczelny Sąd Administracyjny. W styczniu 2012 r. zapadł kolejny wyrok niekorzystny dla urzędników skarbowych wydany przez Wojewódzki Sąd

Administracyjny w Gliwicach. Co ważne, sąd zobowiązał izbę skarbową do oszacowania strat, jakie Kama-Eko poniosła wskutek nielegalnych działań GUM. Ciekawe, że wkrótce po tym wyroku II Urząd Skarbowy w Katowicach ponownie zainteresował się firmą Kama-Eko i zawiadomił jej prezesa o wszczęciu kontroli w sprawie podatków za styczeń. Prezes na to, że jest zdziwiony, albowiem firma rozlicza się z fiskusem w cyklu kwartalnym. Urząd powinien to wiedzieć. Na to urząd, że kontrola będzie dotyczyła wcześniejszych dwóch kwartałów. Nieważne, jaki okres, byleby znaleźć haka? Na punkcie tych haków Kłoska jest przeczulony. Jakieś ciemne siły załęgły się w polskich urzędach i dbają o to, by rodzimego przemysłu lotniczego nie było. Podaje przykłady. Gdy 10 lat temu zawiązała się Federacja Firm Lotniczych, na obrady trzeba było wynajmować sporą salę. Teraz jej członkowie pomieszczą się przy kawiarnianym stoliczku. Najnowocześniejszy szybowiec na świecie Diana nie jest produkowany, bo jego konstruktor zbankrutował. Ukończony i oblatany Bielik stoi w hangarze. W zeszłym roku cichcem usiłowano przepchnąć przez Sejm podwyżkę opłat lotniczych nawet o 1000 proc., choć to na szczęście udało się zablokować. PZL Świdnik został przejęty przez koncern helikopterowy Augusta-Westland. PZL Mielec stał się własnością kolejnego wytwórcy śmigłowców Sikorsky Aircraft. WSK Rzeszów należy do United Technologies Corporation. Dobrze, że choć im nikt nie przeszkadza działać.

Autor: Mateusz Cieślak

Zdjęcie: Kama-Eko

Źródło: [„Nie” nr 14/2012](#)