



Warszawa, data: 24 listopada 2025 r.

znak sprawy: DIR-III.054.2.2025.ŁM

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
**Marszałek Sejmu RP**

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację nr 13231 Pana Posła Zdzisława Gawlika  
w sprawie realizacji przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej  
kontraktu branżowego dla przemysłu lotniczego**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację, przedstawiam następujące informacje.

Kontrakt branżowy jest instrumentem realizacji polityki przemysłowej, określonym w „Strategii produktywności 2030”, która została przyjęta przez Radę Ministrów 12 lipca 2022 r. „Strategia produktywności 2030” jest sektorową strategią rozwoju, o której mowa w art. 9 pkt. 3) ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 198).

„Strategia produktywności 2030” została przygotowywana przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii. W strukturze tej strategii wskazano kierunki interwencji z proponowanymi działaniami. W ramach kierunku interwencji *IV. Poprawa funkcjonowania instytucji publicznych na rzecz wzmocnienia wzrostu gospodarczego* zostało wymienione działanie *IV.1.3. Aktywna polityka sektorowa*, w którym – jako jeden z przykładowych instrumentów polityki przemysłowej - wskazano kontrakt branżowy. Jest on w strategii określony jako *porozumienie pomiędzy podmiotami sektora publicznego, a reprezentacją przedsiębiorców jednej branży*. W strategii nie zostały przedstawione dokładniejsze informacje dotyczące sposobu ustanowienia kontraktu

branżowego oraz jego realizacji, kwestie te należą do kompetencji Ministerstwa Rozwoju i Technologii, jako właściwego w sprawach dotyczących polityki przemysłowej.

W interpelacji zostały zawarte pytania dotyczące działań związanych z przygotowaniem kontraktu branżowego dla przemysłu lotniczego. Zgodnie z informacjami posiadanymi przez MFiPR zadanie to jest realizowane przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii, przy zaangażowaniu innych resortów i instytucji. MFiPR nie posiada informacji dotyczących aktualnego zakresu propozycji kontraktu branżowego dla sektora lotniczego, zaawansowania uzgodnień, ani możliwego terminu podpisania tego kontraktu.

Odnosząc się do pytań zawartych w interpelacji poselskiej informuję:

#### **Ad 1.**

Przedstawiciele MFiPR uczestniczyli w spotkaniach konsultacyjnych, które były organizowane przez MRiT i dotyczyły omówienia propozycji kontraktu branżowego dla sektora lotniczego. W trakcie tych spotkań przedstawiciele MFiPR prezentowali informacje dotyczące oferty wsparcia projektów badawczo-rozwojowych (B+R) oraz innowacyjnych, dostępnej w ramach programów współfinansowanych z funduszy polityki spójności na lata 2021-2027.

O wsparcie w tym zakresie mogą ubiegać się również przedsiębiorstwa z sektora lotniczego, w ramach naborów prowadzonych w Programie Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki 2021-2027 (FENG). Wsparcie oferowane w ramach Działania 01.01 Ścieżka SMART Programu FENG (jest to główny instrument współfinansowania projektów B+R oraz innowacyjnych), zostało określone w taki sposób, aby firmy mogły z niego korzystać adekwatnie do zidentyfikowanych przez siebie potrzeb rozwojowych. W działaniu 01.01 Ścieżka SMART Programu FENG przedsiębiorcy mogą zrealizować projekty, które obejmują np. wydatki na prace B+R, wdrożenie wyników badań oraz zwiększenie kompetencji pracowników. Możliwa jest realizacja projektu samodzielnie przez przedsiębiorstwo, albo w ramach konsorcjum z udziałem np. innych firm, lub jednostek naukowych. Temat projektu powinien być zgodny z jedną z Krajowych Inteligentnych Specjalizacji.

Dotychczas instrument ten był wykorzystywany przez branżę lotniczą jako źródło finansowania działalności B+R+I, czego przykładem są projekty takich firm, jak, np.: UTC Aerospace Systems Wrocław Sp. z o.o.<sup>1</sup>, Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o.<sup>2</sup>, Consolidated Precision Products Poland Sp. z o.o.<sup>3</sup>, które uzyskały wsparcie z NCBR w ramach naboru: FENG.01.01-IP.01-001/24 – Ścieżka SMART.

---

<sup>1</sup> Projekt: Opracowanie metody produkcji komponentów silnika Airbus A320 nowej generacji z zastosowaniem założeń koncepcji Przemysłu 4.0 oraz zaostrzających się wymagań środowiskowych.

<sup>2</sup> Projekt: Opracowanie technologii wytwarzania wielkogabarytowych, zoptymalizowanych topologicznie foremników do lotniczych struktur kompozytowych produkowanych w autoklawie, w procesie wytwarzania przyrostowego (LFAM), z systemem stabilizacji i kontroli termicznej (STABTERM).

<sup>3</sup> Opracowanie zautomatyzowanej technologii wytwarzania nowej generacji rdzeniowanych statycznych elementów turbiny niskiego ciśnienia silnika turbowentylatorowego PW 1000.

Na 2026 r. zostały zaplanowane kolejne nabory, co powoduje, że oferta wsparcia jest i będzie nadal dostępna dla firm z tego sektora.

Dodatkowe możliwości wsparcia dla przedsiębiorstw zostały zapewnione w Programie FENG w ramach nowego priorytetu 5. *Wsparcie projektów realizujących cele inicjatywy STEP*. Zasady realizacji naborów przeprowadzane w 5. Priorytecie Programu FENG uwzględniają postanowienia, które zapewniają, że wsparcie będzie oferowane zgodnie z właściwymi dokumentami unijnymi, które dotyczą inicjatywy STEP. W szczególności znaczenie mają Wytyczne KE dotyczące niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2024/795 w sprawie ustanowienia Platformy na rzecz Technologii Strategicznych dla Europy (STEP), w których wskazano jakie technologie są krytyczne i mogą być objęte wsparciem. Zgodnie z tymi wytycznymi inicjatywa STEP jest skierowana do 3 obszarów, w których występują m.in. technologie wskazywane przez sektor lotniczy jako istotne dla realizacji kontraktu branżowego:

- technologii cyfrowych i innowacji w ramach głębokich technologii, np. autonomiczne pojazdy załogowe i bezzałogowe (kosmiczne, powietrzne); systemy autonomiczne – systemy wspomagane sztuczna inteligencją;
- czystych i zasobooszczędnych technologii, w tym technologie neutralne **emisyjnie**, np. technologie zrównoważonych paliw alternatywnych, technologie wodorowe, technologie napędu elektrycznego, zaawansowane materiały, materiały bezpieczne i zrównoważone już na etapie projektowania;
- biotechnologii, w tym produktów leczniczych znajdujących się w unijnym wykazie produktów leczniczych o krytycznym znaczeniu i ich składniki.

Mając powyższe na uwadze, w opinii MFiPR przedsiębiorstwa z sektora lotniczego mają możliwość uzyskania współfinansowania na realizację prac B+R oraz projektów innowacyjnych. Wsparcie to może zostać wykorzystane na projekty, których realizacja będzie przyczyniała się do osiągnięcia celów przygotowywanego kontraktu branżowego dla przemysłu lotniczego. W związku z tym MFiPR nie identyfikuje konieczności ustalania osobnej puli środków, czy odrębnych zasad wsparcia dla tego sektora.

W trakcie dotychczasowych spotkań organizowanych przez MRiT w sprawie opracowania ww. kontraktu branżowego przedstawiciele MFiPR wskazywali, że niektóre oczekiwania formułowane przez sektor lotniczy (np. znaczące wydłużenie okresu wdrożenia wyników badań, albo ograniczenie projektu B+R do badań przemysłowych), nie są możliwe do wprowadzenia w ramach 1. Priorytetu Programu FENG, z uwagi na treść programu oraz przepisy prawa UE. Jednocześnie, jak wskazano powyżej, istotna część postulatów sformułowanych przez branżę lotniczą jest już możliwa do realizacji w ramach Programu FENG.

Odnosząc się do kwestii dostępności środków z Programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS), informuję, że w 2023 r. NCBR ogłosiło konkurs pn. *Kształcenie na potrzeby branż kluczowych*. Wybrane uczelnie mogły uruchamiać lub modyfikować kierunki kształcenia, dostosowując je do

potrzeb gospodarki, zielonej i cyfrowej transformacji oraz podnosić kwalifikacje i kompetencje studentów i kadry dydaktycznej. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju wskazało w założeniach konkursu wybrane branże, kluczowe ze strategicznego punktu widzenia, w które musiały się wpisywać projekty uczelni. Jedną z takich branż była branża lotniczo-kosmiczna. Wsparcie w tym konkursie otrzymało ostatecznie 26 uczelni, spośród których 7 zaplanowało wsparcie w sektorze lotniczo-kosmicznym.

Ponadto warto wspomnieć, że w ramach FERS uruchomiono wsparcie kierowane do uczelni, dotyczące rozwoju kompetencji na potrzeby technologii krytycznych. W listopadzie br. rozpoczął się nabór wniosków w konkursie NCBR pn.

*Kształcenie na potrzeby technologii krytycznych* z alokacją 160 mln zł. Projekty mogą dotyczyć działań na kierunkach studiów kształcących w zakresie obszarów technologii krytycznych - technologii cyfrowych, czystych i zasobooszczędnych oraz biotechnologii (obszary wskazane w Komunikacie KE C/2024/3209 dot. STEP). Wspierane będzie tworzenie lub modernizacja przez uczelnie programów kształcenia oraz nabywanie kwalifikacji i podnoszenie kompetencji przez studentów oraz kadrę akademickiej. Nabór wniosków potrwa do 9 marca 2026 r.

Ponadto, w ramach konkursu PARP dotyczącego prowadzenia rad sektorowych ds. kompetencji, podpisano porozumienie w zakresie utworzenia rady sektorowej dotyczącej przemysłu lotniczego. Rada prowadzona jest przez Podkarpackie Centrum Innowacji Spółka z.o.o. w partnerstwie ze Stowarzyszeniem Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego „Dolina Lotnicza” oraz Siecią Badawczą Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa. Członkowie i członkinie rady zostali powołani do jej składu przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w dniu 18 września br. Rada podpisała też już umowę z PARP na realizację projektu w FERS o wartości ok. 3,9 mln zł, w ramach którego będzie się zajmować identyfikacją i monitoringiem potrzeb zawodowych sektora oraz wydawaniem rekomendacji w zakresie dostosowania kadr gospodarki do aktualnych potrzeb przedsiębiorców w sektorze. Następnie, przez wybranego przez PARP operatora realizowany będzie projekt, w którym pracownicy przedsiębiorstw będą mogli uzyskać wsparcie zgodne z rekomendacjami rady. Na ten cel w sektorze lotniczym przeznaczono blisko 5 mln zł.

## **Ad 2.**

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej nie planuje przygotowania instrumentów wsparcia, w ramach funduszy unijnych, skierowanych wyłącznie na realizację celów określonych w kontrakcie branżowym. Stanowisko to uwzględnia następujące okoliczności: programy współfinansowane z funduszy unijnych zawierają różnorodne instrumenty wsparcia, niektóre z nich mają charakter tematyczny (tj. dotyczą określonego typu projektów, np. B+R), albo są skierowane do określonych sektorów/branż (np. nabory w ramach inicjatywy STEP prowadzone w Programie FENG, czy wsparcie w zakresie kształcenia na potrzeby branż kluczowych w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027). Oferta programów unijnych jest

uzupełniana przez programy krajowe, których realizacja pozostaje w gestii właściwych ministrów lub dyrektorów agencji (np. PARP, NCBR, itd.) oraz przez programy regionalne, które są nadzorowane przez Marszałków Województw. W rezultacie, przedsiębiorstwa zainteresowane uzyskaniem środków na rozwój mogą korzystać z różnorodnych możliwości wsparcia, oferowanych przez programy unijne i krajowe.

Ponadto, programy współfinansowane z funduszy UE znajdują się obecnie w połowie okresu realizacji i wprowadzane są w nich zmiany związane przede wszystkim z usprawnieniem wdrażania, lub uwzględnieniem dodatkowych priorytetów (np. obronność). W opinii MFiPR na obecnym etapie wdrażania programu, nie jest zasadne podejmowanie działań związanych z ewentualnym przygotowaniem kierunkowych zmian w programach współfinansowanych z funduszy unijnych.

**Ad 3.**

Projekty współfinansowane z funduszy UE są monitorowane zgodnie z właściwymi przepisami prawa unijnego i krajowego. Szczegółowe rozwiązania dotyczące monitorowania projektów są również określone w *Wytycznych MFiPR dotyczących monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów na lata 2021-2027*. Do celów monitorowania realizacji programów oraz projektów wykorzystywany jest Centralny system teleinformatyczny (CST2021). Zakres danych monitorowanych w ramach konkretnego projektu określa umowa o dofinansowanie. Wskazane rozwiązania i narzędzia będą mogły zostać zastosowane w przypadku, gdy środki funduszy UE zostaną przeznaczone na realizację projektów związanych z kontraktem branżowym dla sektora lotniczego. Przy czym, jak wskazano powyżej, dotychczas nie ustalono, że zostanie wydzielona pula środków z funduszy unijnych, która będzie przeznaczona na realizację kontraktu branżowego

**Ad 4.**

Udzielenie odpowiedzi na wskazane pytanie należy do Ministra Finansów i Gospodarki, jako właściwego w zakresie koordynacji polityki przemysłowej, reprezentującego stronę publiczną w ramach przygotowania kontraktu branżowego.

Z poważaniem

z up. Ministra

Jan Szyszko

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/

**Do wiadomości:**

Pan Andrzej Domański, Minister Finansów i Gospodarki