

## **WNIOSKI Z OGÓLNOPOLSKIEJ KONFERENCJI “STAN OBECNY I PRZYSZŁOŚĆ POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO I JEGO ZAPLECZA BADAWCZO-ROZWOJOWEGO”**

Tytułowa konferencja została zorganizowana 30 czerwca 2021 roku w Warszawie przez Polskie Lobby Przemysłowe im. Eugeniusza Kwiatkowskiego i Instytut Lotnictwa Sieci Badawczej Łukasiewicz wspólnie z Wydziałem Zarządzania i Dowodzenia Akademii Sztuki Wojennej, Wydziałem Bezpieczeństwa Lotniczego Lotniczej Akademii Wojskowej, Związkiem Zawodowym Przemysłu Elektromaszynowego, Krajową Sekcją Przemysłu Lotniczego NSZZ „Solidarność” i Związkiem Zawodowym Inżynierów i Techników.

W konferencji „Stan obecny i przyszłość polskiego przemysłu lotniczego i jego zaplecza badawczo-rozwojowego” wzięli udział prezesi najważniejszych firm lotniczych w Polsce, zarówno państwowych jak i prywatnych, dyrektorzy jednostek badawczo-rozwojowych związanych z branżą lotniczą, konstruktorzy sprzętu lotniczego, przedstawiciele Sił Zbrojnych RP, w tym Sił Powietrznych oraz Centrum Operacji Powietrznych, a także reprezentanci wszystkich związków zawodowych posiadających swoje organizacje w przemyśle lotniczym. W oparciu o referaty wygłoszone podczas tej konferencji sformułowane zostały poniższe wnioski.

Polska posiada największy potencjał przemysłu lotniczego w Europie Środkowo-Wschodniej, na który składają się zarówno polskie firmy, głównie remontowo-produkcyjne, skupione w Polskiej Grupie Zbrojeniowej S.A. jak i przedsiębiorstwa produkcyjne sprzedane kapitałowi zagranicznemu, które stały się filiami wielkich zachodnich koncernów. Przemysł lotniczy odgrywa ważną rolę w polskiej gospodarce. Jest bowiem branżą opartą na najnowocześniejszych, innowacyjnych technologiach. Z tego powodu posiada silne zaplecze badawczo-rozwojowe, zarówno w postaci biur konstrukcyjnych będących częścią przedsiębiorstw produkcyjnych, jak i współpracujących z nim wydziałów lotniczych na uczelniach oraz samodzielnych instytutów. Produkty przemysłu lotniczego są wysoce przetworzone, dlatego należy on do najbardziej skoooperowanych o dużej

wartości dodanej. Cechuje go także posiadanie wysokokwalifikowanej kadry-menedżerskiej i technicznej oraz pracowniczej. W ostatnich latach w polskim przemyśle lotniczym ma miejsce stopniowe odchodzenie od technologii poradzieckich na rzecz nowoczesnych technologii zachodnich. W Polsce działają firmy także z sektora Małych i Średnich Przedsiębiorstw, które są poddostawcami części lotniczych i małych podzespołów dla dużych światowych koncernów lotniczych. Większość części produkowanych jest w na Podkarpaciu w Dolinie Lotniczej. W okresie ostatnich 30 lat powstał także prywatny przemysł małych samolotów i dronów. Słabą stroną współczesnego polskiego przemysłu lotniczego jest stosunkowa niewielka liczba produktów finalnych. W okresie PRL-u było ich więcej, ale część z nich to były śmigłowce i samoloty produkowane w oparciu o licencje zakupione w Związku Radzieckim. W okresie transformacji po 1989 roku oraz po dokonaniu prywatyzacji i sprzedaniu największych firm produkcyjnych kapitałowi zachodniemu, poważną część aktywności takich przedsiębiorstw jak PZL „Mielec” S.A, PZL Świdnik S.A. czy PZL-Okęcie S.A. stanowi produkcja podzespołów i komponentów dla Airbusa i Boeinga.

1. Aktualnie przemysł lotniczy w świecie i w naszym kraju znalazł się w trudnej sytuacji. W ramach poszczególnych fal pandemii przestrzeń powietrzna nad wieloma krajami została zamknięta lub ograniczona. Znacznie spadła liczba lotów komercyjnych co odbiło się na producentach samolotów. Doszło do tego, że linie lotnicze przestały odbierać nowe samoloty, zwłaszcza duże szerokokadłubowe samoloty pasażerskie. Część z nich w ogóle nie lata. Jednocześnie spadły zamówienia na części i podzespoły nie tylko do nowych samolotów. To zaś oznacza kłopoty dla firm kooperujących z producentami samolotów, a więc także dla firm na terenie Polski.

2. Tak zwana pandemia jednak prędzej czy później się skończy. Produkcja przedsiębiorstw lotniczych może odegrać dużą rolę w działaniach przewyżających tendencje kryzysowe w gospodarce, a z taką sytuacją spowodowaną pandemią koronawirusa obecnie mamy do czynienia. Podobnie było w okresie międzywojennym, gdy przewyżczano wielką depresję, która trwała w latach 1929-1933. Wszystko to wymaga wypracowania odpowiedniego wieloletniego programu odbudowy i rozwoju tego przemysłu. To zaś oznacza, iż program polityki przemysłowej projektowany przez obecny rząd powinien zawierać istotne zapisy dotyczące tego przemysłu. Taki wieloletni program powinien uwzględniać zasady programowania

działań, finansowania i rozliczania podobne do tych, które zastosowano w europejskim programie Clean Sky. Pożądane jest aby uwzględniły one w większym niż dotąd stopniu wymogi ochrony środowiska, co wymaga zmian w napędzie samolotów.

3. Konieczna jest zmiana procedur i trybu finansowania tych projektów uwzględniająca fakt, że opracowanie nowych i oryginalnych konstrukcji związane jest zawsze z ryzykiem i potrzebą zmian w trakcie realizacji. W branży lotniczej należy stosować system zamówień rządowych, także w procesie badawczo-rozwojowym realizowanym przez kilka firm. W etapie końcowym wybierana jest ostatecznie firma lub firmy, które realizują kontrakt finalny.

4. Przy produkcji nowoczesnego, przyszłościowego sprzętu lotniczego na potrzeby wojska, zarówno samolotów, śmigłowców jak i dronów, polski przemysł lotniczy wraz z jego zapleczem badawczo-rozwojowym powinien wchodzić na partnerskich warunkach w programy międzynarodowe, zwłaszcza realizowane przez Unię Europejską i finansowane z Europejskiego Funduszu Obrony. To zaś wymaga określonych kompetencji, które można nabyć m.in. dzięki transakcjom offsetowym, zapewniającym transfer najnowszych technologii, pod warunkiem, że będzie wola ich wynegocjowania przez polityków dokonujących zakupów uzbrojenia i sprzętu wojskowego za granicą.

5. Uwzględniając różne aspekty możliwości rozwojowych przemysłu lotniczego w Polsce należy mieć na uwadze fakt, że jego stan jest uwarunkowany globalną sytuacją gospodarczą i poziomem gospodarki krajowej i tak jak ona przeżywa chwile rozwoju jak i co jakiś czas ulega również regresowi. Poza tym bardzo ważnym czynnikiem stymulującym i napędzającym przemysł lotniczy z punktu widzenia zamówień na samoloty lub różnego rodzaju podzespoły jest rosnąca liczba zamówień na tego typu produkty oraz ogólna kondycja rynku międzynarodowych przewozów lotniczych. Inną ważną kwestią z punktu widzenia sprawnego funkcjonowania i rozwoju przemysłu lotniczego jest wdrażanie rozwiązań, które pomogą uzyskać lepsze wskaźniki ekonomiczne, zapewnią większy udział w sektorze oraz poprawią ich konkurencyjność.

6. Kluczowe znaczenie w tym względzie odgrywa stworzenie w Polsce odpowiedniej strategii dla przemysłu lotniczego. Sformułowanie strategii dla przemysłu lotniczego należy poprzedzić analizą marketingowo-rynkową dla produkcji samolotów w Polsce, z której wnioski powinny zostać uwzględnione w tej strategii. Program

wieloletni, o którym wyżej wspominali, powinien wynikać z takiej strategii dla przemysłu lotniczego, pracującego na potrzeby zarówno cywilne, jak i wojskowe związane z obronnością państwa. W ramach tej strategii należy uwzględnić w szczególności na jaki potencjalny wyrób finalny w perspektywie kilkunastu lat oczekuje rynek światowy, a jego aktualna produkcja oraz powstające dziś projekty nie zaspakajają tych oczekiwań. Poszukując alternatyw strategicznych, należy się poważnie zastanowić nad systemowymi działaniami o charakterze kooperacyjnym i konsolidacyjnym, które pozwoliłyby na budowanie wyższej pozycji przedsiębiorstw z Polski w łańcuchach dostawców w branży lotniczej, a w konsekwencji do opracowania i finalnej produkcji, zwłaszcza małych statków powietrznych.

Reasumując uważamy, że budowanie strategii dla przemysłu lotniczego nie może mieć formy iluzorycznych działań, choćby ze względu na fakt, że wymaga ono rzetelnego zdiagnozowania procesów i zdarzeń kształtujących ten sektor zarówno w przeszłości, jak i obecnie. Taką diagnozę należy przeprowadzić nie tylko w kontekście samego sektora lotniczego, ale również i otoczenia, w którym on funkcjonuje obecnie i będzie funkcjonował w przyszłości. Właściwa diagnoza dotycząca sfer otoczenia zewnętrznego przemysłu lotniczego, głównie w kontekście prognozowanych zmian, stanowić powinna podstawę do formułowania pytania o pożądaną strategię odbudowy i rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce, w tym określającej jego zdolności, strukturę, organizację i inne elementy tworzące ten sektor.

Strategia odbudowy i rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce powinna powstać w wyniku współpracy organów rządowych odpowiedzialnych za realizację polityki przemysłowej ze środowiskiem lotniczym, reprezentowanym przez klastry i firmy lotnicze, zarówno państwowe skupione w Polskiej Grupie Zbrojeniowej S.A. jak i prywatne, naukowców z uczelni i instytutów lotniczych oraz związki zawodowe działające w tej branży.

**Włodzimierz Adamski, Józef Grzybowski,  
Krzysztof Jankowski, Edward Margański,  
Paweł Soroka, Paweł Stężycki**