

POLSKA I WŁOCHY ZACIEŚNIĄ WSPÓŁPRACĘ LOTNICZĄ? [RELACJA]

W warszawskim hotelu Bellotto zakończyło się właśnie polsko-włoskie Aerospace Forum – przedsięwzięcie zorganizowane przez Ambasadę Włoch w Polsce, przy wsparciu ITA/ICE – Agencji Promocji i Internacjonalizacji Przedsiębiorstw Włoskich oraz Włoskiej Izby Handlowo – Przemysłowej w Polsce. Omawiano na nim możliwości współpracy m.in. w zakresie przemysłu lotniczego, w której obydwa państwa już obecnie są silnie powiązane.

Włoski przemysł jest obecny nad Wisłą od dłuższego czasu. Koncern Leonardo jest właścicielem zakładów PZL-Świdnik, produkujących i modernizujących maszyny W-3 Sokół, zajmujących też ważną rolę w łańcuchu dostaw koncernu. Ponadto, Włosi dostarczają do Polski własne rozwiązania, jak samoloty Master czy śmigłowce AW101, a Warszawa w najlepszym wypadku zabezpiecza sobie możliwości wsparcia eksploatacji.

Czytaj też: [List intencyjny PGZ i Leonardo ws. śmigłowca AW249](#)

Polski przemysł może jednak zacząć odgrywać większą rolę, i zależy na tym nie tylko stronie polskiej, ale właśnie Włochom, którzy są na Wisłą nie tylko sprzedawcą ale także inwestorem. Co więcej Włochy mimo, że są jedną z najbardziej rozwiniętych gospodarek świata i dysponują zaawansowanym technicznie przemysłem, z drugiej jednak dysponują potencjałem na tyle ograniczonym, że poszukują zagranicznych partnerów. I właśnie dzięki temu Polska może poprawić swoją pozycję we wzajemnej współpracy.

Czytaj też: [Leonardo: Proponujemy polskiemu przemysłowi współpracę nad koncepcją czołgu przyszłości \[SKANER Defence24\]](#)

Panel I, czyli właśnie lotniczy, konferencji rozpoczęła prezentacja możliwości i potencjału Grupy Leonardo przeprowadzona przez Marco Lupo, prezesa Leonardo Poland.

Polska i Włochy posiadają znaczący potencjał, by odnieść możliwie najlepsze korzyści z dalszego rozwoju współpracy w dziedzinie lotnictwa i kosmonautyki. Obydwa państwa mają podobne wymagania w wielu obszarach, a zarówno doświadczenia w Europie jak i w ramach NATO wielokrotnie pokazały, że wspólne przedsięwzięcia na rzecz rozwoju

nowych, zaawansowanych programów prowadzą do nadzwyczajnych wyników w zakresie korzyści gospodarczych, bezpieczeństwa i zdolności obronnych oraz możliwości eksportowych. Ponadto wzmocnienie tej współpracy pozwoliłoby Polsce na ekspansję w nowych obszarach lub utrzymanie się w czołówce innowacyjności i konkurencyjności w sektorach, w których polski przemysł ma już ugruntowaną i strategiczną obecność. Leonardo odegrało już znaczącą rolę w tym przedsięwzięciu. Przemysł włoski i polski wspólnie mogą nadal być liderami w sferze innowacji.

Marco Lupo, prezes Leonardo Poland

Zgodnie z przytoczonymi przez Marco Lupo danymi Grupa Leonardo osiągnęła w 2018 roku dochód wysokości 12,2 mld euro. 15 proc. z nich pochodziło z zamówień złożonych przez podmioty włoskie, a 85 proc. to... eksport. Przemysł lotniczy przyniósł 55 proc. całości przychodów, przy czym śmigłowcowy 31 proc. a produkujący samoloty i struktury do nich – 24 proc. Pozostałe 44 proc. to przychody z wyrobów z sektora elektroniki, cyberbezpieczeństwa i znajdującej się w USA firmy Leonardo DRS, a 1 proc. inna działalność.

Pomimo swoich rozmiarów Grupa Leonardo angażuje się we współpracę międzynarodową i inwestuje w inne spółki. M.in. ma 67 proc. udziałów w firmie Telespazio, 33 proc. w Thales Alenia Space, 20 proc. w AVIO, 25 proc. w MBDA, 50 proc. w ATR, 31,33 proc. w Elettronica i 100 proc. udziałów w firmie Vitrociset.

Czytaj też: [MSPO 2019: Leonardo i PGZ pracują nad Sokołem nowej generacji](#)

Także w 2018 roku Grupa uzyskała zamówienia o łącznej wartości 15,1 mld euro, a jej portfel zamówień osiągnął 36,1 mld euro. Jednocześnie Marco Lupo podkreślił, że środki o wartości 12 proc. przychodów (1,4 mld euro) zostały zainwestowane w prace badawczo-rozwojowe. Łączne zatrudnienie w grupie wynosi obecnie 46.462 osoby, z czego 29.244 osoby pracują we Włoszech, a 17.218 poza granicami tego kraju. W Polsce, która jest uznawana przez Leonardo za rynek wewnętrzny, podobnie jak Włochy, Wielka Brytania i Stany Zjednoczone, zatrudniona się obecnie 2.622 osoby (niemal wyłącznie są to pracownicy PZL-Świdnik). 70 proc. pracowników zatrudnionych w Leonardo to kadra naukowo-techniczna (Science, Technology, Engineering and Mathematics - STEM). Obecnie produktów Grupy Leonardo używa się w 150 państwach na świecie, a w 20 grupa ma obecność przemysłową.



Fot. Maciej Szopa/Defence24

Marco Lupo skupił się następnie na znaczeniu Polski dla Grupy, czyli na zakładach PZL-Świdnik. Poinformował że 2,6 tys. ich pracowników wypracowało w ubiegły roku przychód wysokości 1 mld złotych, a działalność zakładów sprawia, że Polska jest jednym z pięciu państw w Europie zdolnych do stworzenia śmigłowca – od projektowania po produkcję i serwisowanie maszyn. Nadal mogą tam być produkowane od podstaw lekkie śmigłowce SW-4, których bezzałogowy wariant – SW-4 Solo – jest stale rozwijanym programem badawczym. Teoretycznie w Świdniku nadal mogą też być produkowane od podstaw śmigłowce W-3 Sokół.

Czytaj też: [Leonardo zwiększa przychody i zyski](#)

Marco Lupo przypomniał, że PZL-Świdnik jest dzisiaj dla Grupy centrum doskonałości jeśli chodzi o produkcję struktur lotniczych i produkuje je dla pięciu popularnych na świecie konstrukcji – AW139, AW169, AW189, AW109 i AW119, nie wspominając o innej działalności takiej jak przeprowadzanie testów, oblotów, szkoleń, ostatecznego montażu, produkcji kompozytów i innych. W styczniu 2019 r. została założona spółka Leonardo Poland, działająca a w Warszawie i mająca na celu umacnianie pozycji Grupy na polskim rynku.

Na koniec swojego wystąpienia Marco Lupo przedstawił obszary, w których Leonardo jest najbardziej zainteresowany współpracą z polskimi podmiotami gospodarczymi i czynnikami rządowymi. Wymienił tutaj:

- Uderzeniowy śmigłowiec przyszłości AW249, który jest obecnie rozwijany na potrzeby włoskich sił zbrojnych. Maszyna ta mogłaby powstać także przy udziale PZL-Świdnik we współpracy z Polską Grupą Zbrojeniową, a porozumienie międzyrządowe z pewnością byłoby tutaj także dużą pomocą;
- M-346FA (Fighter Attack), czyli bojowy wariant używanego już Polsce szkolno-treningowego Bielika. Polski przemysł mógłby tu potencjalnie zaangażować się w prace inżynierskie, produkcję, wsparcie i testowanie konstrukcji;

- Myśliwiec Eurofighter Typhoon, którego programu Leonardo jest częścią i który nadal jest oferowany Polsce w pakiecie z partnerstwem w tym programie. Udział w nim miałyby utorować Polsce wejście w program myśliwca 6. generacji. Co znamienne Marco Lupo nie wymienił już w tym kontekście „niemiecko-francusko-hiszpańskiego” programu FCAS, ale **Tempesta**, do którego programu dołączył w ostatnim czasie Leonardo i Saab.
- Rodzinę bezałogowców Falco, przy której polski przemysł mógłby „kooperować”.

Prezentacja była wstępem do dyskusji panelowej na temat możliwości stworzenia nowego modelu polsko-włoskiej współpracy. Poza Lorenzo Marianim, dyrektorem handlowym Leonardo, będącym jednocześnie Dyrektorem Generalnym Leonardo International, prelegenci mówili również - często krytycznie - o stanie polskiego przemysłu zbrojeniowego, przyczynach obecnej sytuacji i kierunkach rozwoju.

Lorenzo Mariani odniósł się do danych przytoczonych przez Marco Lupo, a dokładnie tego, że duża część przychodów Grupy Leonardo jest inwestowana w prace badawczo rozwojowe. Mimo to i tak firma bardzo chętnie angażuje się w programy międzynarodowe, bo tylko one zapewniają środki wystarczająco duże aby tworzyć nowoczesne systemy uzbrojenia (nie wspominając o zagwarantowaniu sobie klientów na finalny produkt z kilku państw jednocześnie). Jako koronne przykłady Lorenzo Mariani wymienił francusko-włoski program budowy niszczycieli FREMM, a także programy Eurofighter i NH90. „To inwestycje warte 30-40 mld euro, nikt sam by nie był w stanie tego zrobić” - przekonywał.

Czytaj też: [Eurofighter: Polska może stać się partnerem programu \[Defence24 TV\]](#)

Dyrektor handlowy Leonardo podkreślił, że europejska współpraca nie oderwała firmy, ani Włoch jako państwa od współpracy naukowej i gospodarczej ze Stanami Zjednoczonymi. Wskazał tutaj na program F-35, którego montownia - jedna z dwóch poza granicami USA - znajduje się we Włoszech. „Dla nas to źródło wiedzy, nowych kompetencji” - przekonywał. Oceniał też, że warto aby dwa kraje i ich przemysły współdziałały przy tworzeniu jednego produktu, bo to ułatwia stworzenie optymalnego produktu a następnie oferowanie go na świecie.



Fot. Maciej Szopa/Defence24

Dariusz Śliwowski, wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu nadziei na doprowadzenie do optymalnej współpracy z Włochami upatrywał w tworzeniu w kraju, a dokładnie w polskich ośrodkach naukowych i przemysłowych, warunków do rozwoju dla ludzi kreatywnych ludzi i naukowców. Miałoby to się udać poprzez połączenie sił środków różnych organizacji i podmiotów. „Jako branża lotnicza, także kosmiczna już takie ciała mamy. To czego brakuje polskiemu sektorowi lotniczemu to praw własności intelektualnej” – powiedział Śliwowski, wskazując, że np. myśl wypracowana w Świdniku jest własnością Leonardo a nie Polski. Włoską grupę i jej historię postawił jako przykład jak państwo może wybudować swój potencjał – w tym także w oparciu o partnera zagranicznego (Agusta rozpoczynała od współpracy z amerykańską firmą Bell).

Czytaj też: [Leonardo weźmie udział w programie Tempest](#)

Zapytany o współpracę międzynarodową i offset w szczególności prezes WB Group Adam Bartosiewicz odpowiedział, że: „Offset jest obszarem z obszaru polityki, nie ekonomii” i ocenił, że jest to bardziej plaster na ranę niż realna pomoc. Przypomniał jednocześnie, że offset nie jest dawany gospodarce za darmo i oznacza wyższą cenę zakupu sprzętu którego dotyczy. „Jest to więc tak naprawdę import” – przekonywał. Pytał następnie skąd bierze się przepaść między dokonaniem eksportowymi włoskiej grupy, a sytuacją polskiego państwowego przemysłu zbrojeniowego.

U nas eksportu w ogóle nie ma i całkiem bezrefleksyjnie się podchodzi do tego, że tak było, jest i będzie. Jest taka trochę wzruszająca opowieść o tym jak PGZ zaspokaja potrzeby polskiej armii, ale gdyby koncernowi Leonardo odjąć te 80 proc. eksportu to byłby właśnie PGZ-em. To wymaga zmiany myślenia. Dlatego, że jeśli ta sytuacja będzie kontynuowana przez naszych polityków, to z tego kraju taniej siły

roboczej po prostu nigdy nie wyjdziemy. Wszystko to jest proste, tylko nie można zamykać oczu na tę prostotę.

Adam Bartosiewicz, wiceprezes WB Group

Adam Bartosiewicz przypomniał, że „to nie inżynierowie i przedsiębiorcy decydowali o tym jak to rozwijać przemysł, tylko państwo” i w tym właśnie upatruje przyczyn słabości polskiej państwowej zbrojeniówki.

Małe, średnie i duże przedsiębiorstwa lotnicze zaczynają się od pasji swoich założycieli. Za każdą z tych 800 firm lotniczych we Włoszech stoi jakiś założyciel, który kierując się pasją i głodem sukcesu budowali swoją firmę przez kolejne pokolenia. Nam to doświadczenie jest trochę obce. Tam gdzie się udało to zaobserwować, np. w naszej firmie, widać że to jest ten jedyny sposób, jedyne naturalne źródło rozwoju.

Adam Bartosiewicz, wiceprezes WB Group

Roman Ignasiak, dyrektor Biura Platform Lotniczych PGZ zapytany o to dlaczego stan lotniczego sektora państwowego przemysłu zbrojeniowego jest taki a nie inny przypomniał, że Polska Grupa Zbrojeniowa powstała dopiero w 2014 roku, a pięć lat to bardzo krótki okres, w którym nie da się w pełni uporządkować sektora zbrojeniowego. „Lotnictwo i rozwój projektów lotniczych to jest doświadczenie, które buduje się naprawdę przez lata. Zwrot z inwestycji i zysk są możliwe ale w czasie. To są lata lub dziesięciolecia.” – powiedział. Jednocześnie dyrektor Ignasiak poinformował, że trwają rozmowy z włoskimi partnerami z Leonardo na temat śmigłowca AW249 „jako projektu konstrukcyjnego dla polskiej domeny lotniczej”. Oceniał też, że takie propozycje, jak ta dotycząca Eurofightera, to projekty, które mogą najbardziej przyczynić się do odtworzenia polskiego przemysłu lotniczego. „Myślę, że w tym kierunku żeby rozwijać nasze możliwości” - powiedział.

Wicedyrektor Instytutu Lotnictwa Sylwester Wyka powiedział, że ostatnie poważne inwestycje i reorganizacja polskiego przemysłu lotniczego miały miejsce w latach 50. i 60. Obecnie kroki w kierunku zmian są konieczne, dlatego polityka wsparcia wydaje się celowa. Przypomniał, że jego instytut rozpoczął działania mające na celu stworzenie polskiego małego samolotu komunikacyjnego (projekt ILX-34), który ma być bodźcem do rozwijania kompetencji lotniczych w Polsce.