



Skrzydła dla Podkarpacia

LOTNICTWO | Dzięki kryzysowym oszczędnościom koncerny odkryły Dolinę Lotniczą. Przejmują, inwestują, zatrudniają

ZBIGNIEW LENTOWICZ

To, co jeszcze dekadę temu wydawało się czystą fantazją grupy entuzjastów z Podkarpacia, dziś dzięki ich determinacji zmienia się w gospodarczy konkret. W rolniczym regionie setka firm stworzyła zagłębienie technologii lotniczych i zarabia grube miliony na dostawach dla gigantów światowej awiacji.

Tylko zeszły rok przyniósł przedsiębiorcom podkarpackiego klastra półtora miliarda dolarów z eksportu lotniczych części. Zatrudnienie w branży przekroczyło 23 tysiące specjalistów. - To przestaje nam wystarczać. Doszliśmy do momentu, kiedy czas na nowe cele umacniające firmy Doliny Lotniczej na globalnym rynku. Przyszłością jest rozwój. Będziemy więc tworzyć biura konstrukcyjne, laboratoria badawcze i budować instytucje komercjalizujące wynalazki - zapowiada Marek Darecki, współzałożyciel awiacyjnego klastra, prezes rzeszowskiej WSK (dziś to część amerykańskiego konglomeratu United Technologies Co.), prawdziwy kapitan skrzydlatej doliny.

Boeing lądzie w Dolinie

Niektórzy twierdzą, że mistrzostwa w lotniczym fachu nabywa się dopiero w drugim pokoleniu - tak wysoko poprzeczkę techników i inżynierów podnoszą wymagania dotyczące jakości i bezpieczeństwa. - Jesteśmy dobrzy, mamy doskonałych inżynierów, programistów - bo tylko dlatego w Dolinie Lotniczej zamawiają podzespoły Airbus i Boeing, inwestują Pratt & Whitney, bawarski koncern silnikowy MTU, czy globalny specjalista od samolotowych podwozi Goodrich, a fabryki kupili śmigłowcowi potentaci Sikorsky Aircraft czy Agusta-Westland - wylicza prezes Darecki.

O sukcesie lotniczego Podkarpacia przesądziły ludzie: technicy i inżynierowie. Tańsi, świetnie przygotowani i często nieosiągalni na Zachodzie. Klastrer dba o ich przygotowanie, a kolejnych inwestorów przyciąga już sama obecność pod Rzeszowem takich potentatów jak UTC czy niemiecki

MTU. Skrupulatni Bawarczyści policzyli, że zarobki polskich konstruktorów są kilkakrotnie niższe od monachijskich.

Marek Bujny, szef Ultratechu, który samodzielnie przebił się do technologicznej czołówki, a dziś sprzedaje precyzyjne części m.in. do boeingów i wielkich airbusów A-380, wiceprezes lotniczego stowarzyszenia, mówił niedawno, że kryzys to dobry czas dla polskich technologicznych klastrów i całej Doliny. Światowe potęgi w trudnych

Kolejne firmy, które niedawno powstały od fundamentów w okolicach Rzeszowa, Mielca, Stalowej Woli, Sędziszowa Małopolskiego, dziś już planują rozbudowę.

Od podstaw na terenach technologicznej strefy tworzy fabrykę potentat w produkcji samolotowych podwozi - Goodrich Aerospace Poland. Na pełnych obrotach pracuje oddział bawarskiego koncernu silnikowego MTU - w jego



czasach same szukają nowych poddostawców. - Dzięki niższemu kosztom i doskonałej jakości podkarpackie spółki okazują się bezkonkurencyjne.

Skrzydlaty przemysł skupiony przede wszystkim w południowo-wschodniej Polsce od Świdnika po Krosno, a także w klastrach wielkopolskim (hydraulika i silniki tłokowe) i śląskim (kompozyty, lekkie konstrukcje), reprezentuje już pokazywany potencjał: wśród ponad 100 firm są producenci kompletnych śmigłowców, samolotów, zaawansowanych technologicznie komponentów silnikowych i części robionych dla największych producentów z Boeingiem, Airbusem i Bombardierem. Tylko w ostatnich latach na terenie podkarpackiego klastra na branżowe inwestycje przeznaczono miliard dolarów. Nic nie wskazuje, że rozwojowy impet osłabnie.

Druga inwestycyjna fala

- W obecnym kryzysie rośnięmy „zaledwie” o 10 proc. rocznie. Przy lepszej koniunkturze przemysłowy potencjał skrzydlatej doliny przyszedł nawet 40 proc. rocznie - podkreśla Marek Darecki.

raz energiczniej szuka też AgustaWestland. Włosi, którzy od lat korzystali z inżynierskich usług w Świdniku, teraz, u siebie, rozwijają centrum projektowo-konstruktorskie dla całej grupy AW.

Ogłoszony właśnie przez armię plan ogromnych, wartych 10 mld zł zakupów floty helikopterów i warunków wojskowych: produkcja śmigłowców w Polsce zachęca do inwestycji kolejnego giganta - Eurocoptera. Francusko-niemiecki producent to śmigłowcowa potęga: w zeszłym roku zgarnął ponad 40 proc. światowych dostaw cywilnych maszyn i dzierży trzecie miejsce na rynku militarnym.

- Rozmawiamy z kilkoma lotniczymi zakładami. Jesteśmy zdecydowani robić helikoptery we współpracy z polskim przemysłem - twierdzi Lutz Bertling, prezes Eurocoptera. - Jeśli jakiś kraj jest zainteresowany kupnem 50 lub więcej śmigłowców, to jest to wystarczający powód, by nawiązać intensywną współpracę przemysłową - podkreślał ostatnio, otwierając fabrykę w Brazylii.

Czy europejski lider helikopterowy wylądował ze swoimi inwestycjami w należących do Airbus Military zakładach na warszawskim Okęcu? Eurocopter i Airbus Military łączy przynależność do lotniczo-kosmicznej zachodnioeuropejskiej korporacji EADS. Ten kierunek współpracy wydaje się więc naturalny.

Czas na innowacje

Należące najpierw do Pratt & Whitney, a teraz do korporacji UTC, rzeszowskie zakłady WSK, które przed laty pod kierownictwem Marka Dareckiego rozpoczęły budowę Doliny Lotniczej, nadal wyznaczają trendy w kra-

biurze konstrukcyjnym już zatrudniono setkę inżynierów. Kompleks silnikowy z własnym zapleczem rozwojowym uruchomił już w samym Rzeszowie amerykański Hamilton Sundstrand z konglomeratu UTC. W Sędziszowie Młp. dalszy rozwój planuje francuska Hispano-Suiza należąca do militarnej korporacji Safrane.

Śmigłowcowe zagłębienie

Zupełnie nową jakością w Dolinie Lotniczej wprowadzili w ostatnich latach rywalizujące o polskie zamówienia wojskowe fabryki śmigłowców: należące do Sikorsky Aircraft PZL Mielec i PZL Świdnik - dziś własność włosko-brytyjskiego koncernu AgustaWestland.

Mieleckie zakłady produkujące helikoptery Black Hawk i samoloty M 28 Bryza i Dromadery, nawet w kryzysowym dołku nie przestawały zatrudniać. Obecnie z załogą liczącą ponad 2200 pracowników należą do największych w regionie pracodawców. Sikorsky konsekwentnie rozbudowuje w kraju sieć poddostawców, co sprzyja biznesom mniejszych spółek umacniających swoją pozycję w lotniczym klastrze. Partnerów przemysłowych w regionie co-

nowym biznesie związanym z awiacją. W kryzysowym dołku nie uniknęły zwolnień, ale teraz, po kuracji oddechującej, wspierają budowę ośrodków badawczo-rozwojowych służących nie tylko własnej korporacji. Cel: samodzielne konstrukcje silników lotniczych.

Na rozwój nowych technologii lotniczych państwo i branżowy przemysł wyda w najbliższych pięciu latach pół miliarda złotych. **Narodowe Centrum Badań i Rozwoju** oraz firmy zrzeszone w Polskiej Platformie Technologicznej Lotnictwa zdecydowały się działać wspólnie i skoncentrować te fundusze na rozwój programów, które mają największe szanse na komercyjnie wykorzystanie. - Postawiliśmy na rozwój silników lotniczych, budowę nowych śmigłowców i lekkich samolotów, w tym bezpilotowców - mówi Darecki.

W końcu listopada innowacyjna koalicja oceni pierwsze konkretne komercyjne projekty badawcze, które dostaną pieniądze. Platforma technologiczna lotnictwa ma połączyć badaczy z kilkunastu uniwersytetów i politechnik z przedsiębiorcami. To oni już w najbliższych latach mają przekazać kolejne technologiczne granice skrzydlatej doliny. ■