

## AKTUALNA SYTUACJA PZL ŚWIDNIK, JEDYNEGO PRODUCENTA WIROPLATÓW W POLSCE

mgr inż. **Mieczysław MAJEWSKI**  
Prezes Zarządu PZL-Świdnik

*W czasie głębokiego kryzysu przeżywanego pod koniec lat 90. Polski Przemysł Lotniczy poddany został procesowi głębokiej restrukturyzacji. Niektóre firmy sektora zostały sprywatyzowane, część znacznie zmniejszyła swój potencjał produkcyjny w porównaniu do lat 80. lub uległa likwidacji. Była to cena dostosowania branży lotniczej do trudnej rzeczywistości gospodarki rynkowej, jak również utraty historycznych rynków zbytu w Europie Wschodniej i Środkowej oraz na Bliskim Wschodzie. Podobny proces przeszedł PZL Świdnik. Jeszcze pod koniec lat 80. firma zatrudniała prawie 9 tysięcy pracowników i produkowała ponad 200 śmigłowców Mi-2 rocznie, głównie z przeznaczeniem na rynek radziecki. Przeobrażenia polityczno-gospodarcze, jakie dokonały się w Polsce na przełomie lat 80/90 spowodowały konieczność zmiany filozofii działania firmy, zarówno jeśli chodzi o poszukiwanie nowych rynków zbytu, jak i dostosowanie do obowiązujących w zachodnim świecie norm produkcyjno-jakościowych. PZL Świdnik wyszedł z tej próby obronną ręką. Dodatkowo, dzięki dokapitalizowaniu przeprowadzonemu w grudniu 1999 roku spółka uzyskała środki pozwalające na uzdrowienie sytuacji finansowej i wejście na drogę rozwoju. Należy podkreślić, że pieniądze uzyskane z dokapitalizowania wykorzystane zostały wyłącznie do osiągnięcia wymienionych wyżej celów. Przede wszystkim unowocześniony został park technologiczny, dzięki czemu możliwy był dynamiczny rozwój współpracy z zagranicznymi producentami sprzętu lotniczego, który jest dziś źródłem prawie 50 procent wpływów ze sprzedaży towarów i usług. PZL Świdnik jest obecnie oficjalnym dostawcą komponentów lotniczych dla takich odbiorców jak: Agusta, Eurocopter, Latecoere, GKN, Bell Helicopter, Cessna, Dassault Aviation, Ratier Figeac, Stork Fokker, Marynarka Wojenna USA. Ważnym segmentem działalności firmy jest produkcja i sprzedaż własnych wyrobów. Rok 2005 jest w tym kontekście historyczny, jako że po raz pierwszy w 50-letniej historii produkcji sprzętu lotniczego świdnicka wytwórnia sprzedaje aż cztery typy własnych śmigłowców: Mi-2, PZL Kania, PZL Sokół i PZL SW-4. PZL Świdnik dynamicznie zwiększa wartość rocznej sprzedaży. W 2003 roku było to 146 mln zł. W 2004 roku już 209 milionów. W roku 2005 sprzedaż ma osiągnąć 294 miliony złotych. Zwiększa się również zatrudnienie. W latach najgłębszego kryzysu firma zatrudniała nieco ponad 2350 pracowników, obecnie zatrudnienie zwiększyło się do prawie 3280 osób. Nadchodzące lata upływać będą na zrównoważonym rozwoju. W roku 2008 wartość sprzedaży przewidziano na poziomie 385 mln złotych przy zatrudnieniu 3400 pracowników. Najdynamiczniej rozwijającą się dziedziną aktywności wytwórni będzie współpraca przemysłowa z partnerami zagranicznymi, której wartość na rok 2008 szacuje się na poziomie 209 milionów złotych. To tyle, ile wynosiła całość sprzedaży firmy w roku 2004. Najważniejszymi programami własnymi wytwórni będą w najbliższych latach modernizacja produkcji i sprzedaż śmigłowca PZL SW-4 oraz uderzeniowa śmigłowców Sokół służących w Polskich Siłach Zbrojnych.*

W czasie kryzysu przeżywanego pod koniec lat 90. polski przemysł lotniczy poddany został procesowi głębokiej restrukturyzacji. Niektóre firmy sektora zostały sprywatyzowane, część znacznie zmniejszyła swój potencjał produkcyjny w porównaniu do lat 80 bądź wręcz uległa likwidacji. Była to cena dostosowania branży lotniczej do trudnej rzeczywistości gospodarki rynkowej, jak również utraty historycznych rynków zbytu w Europie Wschodniej i Środkowej oraz na Bliskim Wschodzie.

Podobny proces przeszedł PZL-Świdnik. Jeszcze pod koniec lat 80. firma zatrudniała blisko 9 tysięcy pracowników i produkowała ponad 200 śmigłowców Mi-2 rocznie, głównie z przeznaczeniem na rynek radziecki.

Przeobrażenia polityczno-gospodarcze, jakie dokonały się w Polsce na przełomie lat 1980/90. spowodowały konieczność zmiany filozofii działania firmy, zarówno jeśli chodzi o poszukiwanie nowych rynków zbytu, jak i dostosowanie standardów działania do obowiązujących w zachodnim świecie norm produkcyjno-jakościowych.

Kamieniami milowymi w tym procesie było między innymi:

- uzyskanie w 1993 świadectw typu dla śmigłowca W-3A Sokół wydanych przez organy nadzoru lotniczego USA i Niemiec,
- uzyskanie w 1994 roku certyfikatu na zgodność systemu zapewnienia jakości z normą ISO 9001,
- rozpoczęcie w tym samym roku pierwszego programu kooperacyjnego, którym była produkcja centroplatu samolotu ATR-72,
- pierwszy lot nowej konstrukcji świdnickich inżynierów – śmigłowca PZL SW-4, w październiku 1996 roku.

Dzięki dokapitalizowaniu dokonanemu w grudniu 1999 roku spółka uzyskała środki pozwalające na uzdrowienie sytuacji finansowej i wejście na drogę rozwoju. Należy podkreślić, że pieniądze uzyskane z dokapitalizowania wykorzystane zostały wyłącznie do osiągnięcia wymienionych wyżej celów. Przede wszystkim unowocześniony został park technologiczny, dzięki czemu możliwy był dynamiczny rozwój współpracy z zagranicznymi producentami sprzętu lotniczego, który jest aktualnie źródłem 45 procent wpływów fabryki ze sprzedaży towarów i usług.

W 1995 roku wpływy z tytułu współpracy przemysłowej wyniosły 1 mln złotych, w 2003 – 60 mln złotych a w 2004 – 90 mln złotych. W roku 2005 mają osiągnąć poziom 132 milionów złotych.

PZL-Świdnik jest obecnie oficjalnym dostawcą komponentów lotniczych dla takich odbiorców jak: Agusta, Eurocopter, Latecoere, GKN, Bell Helicopter, Cessna, Dassault Aviation, Ratier Figeac, Stork Fokker, Marynarka Wojenna USA.

PZL-Świdnik dynamicznie zwiększa wartość rocznej sprzedaży. W 2003 roku było to 146 mln zł. W 2004 roku 209 milionów. W roku 2005 sprzedaż ma osiągnąć 294 miliony złotych.

Bardzo ważnym segmentem działalności firmy jest produkcja i sprzedaż własnych wyrobów. Rok 2005 jest w tym kontekście historyczny, jako że po raz pierwszy w 50-letniej historii produkcji sprzętu lotniczego świdnicka wytwórnia produkuje i sprzedaje aż cztery typy własnych śmigłowców: Mi-2, PZL Kania, PZL Sokół i PZL SW-4.

W ostatnich latach zwiększało się również zatrudnienie. W okresie najgłębszego kryzysu firma zatrudniała nieco

ponad 2350 pracowników. Obecnie zatrudnienie zwiększyło się do prawie 3280 osób.

Najbliższe trzy lata upływać będą w PZL-Świdnik na zrównoważonym rozwoju firmy, po trzyletnim okresie ogromnego wysiłku organizacyjnego, inwestycyjnego i wiążących się z nimi napięć. Przyszedł czas na uspokojenie sytuacji, chociaż nikt w Świdniku nie ma wątpliwości, że nie będzie to czas zastoju. Przewiduje się wzrost sprzedaży o 10 procent rocznie. Według przygotowywanego właśnie planu trzyletniego w przyszłym roku wartość sprzedaży ma więc osiągnąć 320 mln złotych, a w roku 2007 – 350. W roku 2008 wartość sprzedaży przewidziano na poziomie 385 mln złotych przy zatrudnieniu 3400 pracowników.

Najbardziej dynamicznie rozwijającą się dziedziną aktywności wytwórni będzie w dalszym ciągu współpraca przemysłowa z partnerami zagranicznymi. Jej wartość szacuje się na 158,5 miliona w roku 2006, 182 miliony rok później i 209 milionów złotych w 2008 roku. To tyle, ile wynosiła cała sprzedaż PZL Świdnik w roku 2004.

Najważniejszymi programami własnymi wytwórni będą w najbliższych latach useryjnienie produkcji i sprzedaż śmigłowca PZL SW-4 oraz modernizacja śmigłowców PZL Sokół służących w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

PZL-SW-4 wyprodukowany został dotychczas w dwóch egzemplarzach prototypowych oraz jednym przeznaczonym do wojskowych badań kwalifikacyjnych i jednym egzemplarzu seryjnym w wersji cywilnej.

Niektóre rozwiązania techniczne zastosowane w SW-4 zostały opatentowane. Ochroną patentową objęto budowę głowicy wirnika głównego, jego łopat, podwozia płozowego i fragmentów struktury kadłuba.

Świadectwo typu wydane przez Urząd Lotnictwa na zgodność z przepisami JAR-27, SW-4 uzyskał w listopadzie 2002 roku. Bardzo ważnym wydarzeniem było uzyskanie przez PZL-Świdnik świadectwa typu wydanego dla PZL SW-4 przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy Wspólnoty Niepodległych Państw, co nastąpiło 29 lipca bieżącego roku.

Prowadzona jest również procedura zmierzająca do uzyskania przez śmigłowca certyfikatu brytyjskiego organu nadzoru lotniczego (CAA). Ma ona doprowadzić również do nadania PZL SW-4 ogólnoeuropejskiego świadectwa typu. Powinno to nastąpić do końca pierwszej połowy 2006 roku.

Pierwszy egzemplarz SW-4 przystosowany do szkolenia pilotów wojskowych, po wylataniu blisko 140 godzin, zakończył w czerwcu bieżącego roku wojskowe próby kwalifikacyjne.

Zalecenia sformułowane przez komisję kwalifikacyjną nie powodują konieczności poważnej ingerencji w strukturę konstrukcji śmigłowca. Mogą one być wprowadzone zarówno w budowanym na zamówienie wojska śmigłowcu wdrożeniowym o numerze 0203, jak i w istniejącym już śmigłowcu 0201.

Po dokonaniu, wynikających z prób niezbędnych zmian, śmigłowca wdrożeniowy powinien trafić do Sił Powietrznych RP na przełomie lat 2005/2006. Umowa wdrożeniowa przewiduje wykonanie jednego egzemplarza śmigłowca SW-4 zbudowanego z uwzględnieniem zaleceń komisji badań kwalifikacyjnych oraz przygotowanie wyposażenia naziemnego niezbędnego do eksploatacji śmigłowca wraz z dokumentacją pokładową i dokumentacji technicznej na produkcję seryjną śmigłowca.

Zgodnie z umową PZL-Świdnik wyszkoli 6 osób personelu latającego w zakresie budowy i eksploatacji śmigłowca SW-4 oraz 14 osób personelu technicznego w zakresie budowy, zasad eksploatacji oraz wykonywania obsługi bieżących i okresowych śmigłowca.

W planach sprzedaży na rok 2006 jest sześć kolejnych śmigłowców tego typu. Mają one być one przeznaczone zarówno na rynek cywilny – w tym na eksport, jak i wojskowy.

Powodzenie programu wdrożenia śmigłowca PZL SW-4 do szkolenia podstawowego pilotów śmigłowcowych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej jest dla PZL-Świdnik niezmiernie istotne z dwóch powodów. Po pierwsze: sprzedaż eksportowa każdego typu śmigłowca jest w sposób ewidentny uzależniona od jego powodzenia na rynku krajowym, zwłaszcza wojskowym. Po drugie: plany Sił Powietrznych RP przewidują w nadchodzących latach zakup 30 śmigłowców tego typu.

Należy podkreślić, że PZL SW-4 nie jest jedynie śmigłowcem szkolno-treningowym. Militarne zastosowanie maszyn tej klasy jest zaskakująco szerokie. Od lotów dyspozycyjnych, rozpoznawczych i patrolowych, przez ewakuację rannych, wypełnianie zadań powietrznego punktu dowodzenia, bądź kierowania ogniem, po środek zwalczania celów opancerzonych. Dlatego dla wielu pilotów wojskowych PZL SW-4 może być nie tylko „pomocą naukową” umożliwiającą opanowanie sztuki latania, ale również narzędziem wykonywania wojskowego rzemiosła.

Historia wojskowych wersji Sokoła jest dobrze znana wszystkim obecnym na tym spotkaniu, podobnie jak kryptonimy: Salamandra, Aligator, Long, Huzar i kilka innych. Wydaje się, że najbardziej realistyczna jest obecnie koncepcja modernizacji śmigłowców posiadanych przez Siły Zbrojne RP oraz wprowadzenie tego standardu w nowych maszynach produkowanych dla wojska.

W ramach współpracy z Departamentem Polityki Zbrojeniowej MON, PZL-Świdnik przygotował projekt budowy, na bazie śmigłowca W-3W/WA Sokół, uzbrojonego śmigłowca wsparcia pola walki. Zostanie on przystosowany do niszczenia naziemnych środków walki w postaci pododdziałów wojsk zmechanizowanych jak również pojazdów opancerzonych.

Śmigłowca będzie powstawać zarówno poprzez głęboką modernizację Sokółów posiadanych już przez Siły Zbrojne RP, jak i na bazie nowo produkowanych maszyn.

W ramach modernizacji śmigłowce wojskowe będą wyposażone w następujące systemy:

- FADEC,
- głowica obserwacyjno-celownicza,
- przystosowanie kabiny pilotów do NVG,
- celownik HUD,
- tablica przyrządów z monitorami LCD,
- podkadłubowy karabin kierowany (ze skrzynką amunicyjną i taśmą podającą) – opancerzenie podłogi i części drzwi,
- system nawigacji niezależnej IN/GPS,
- system oświetlenia NVG,
- belka uzbrojenia z zamkami w standardzie NATO,
- komputer misji,
- wytwórnia gazu neutralnego,
- system rejestracji,
- klimatyzacja kabiny pilotów,
- światła konturowe do lotu w szyku,

- system zakłóceń IR,
- filtrowentylacja.

Wytwórnia PZL Świdnik jest największą polską firmą lotniczą wyłącznie o polskim kapitale. Biorąc pod uwagę tendencje panujące w światowej branży lotniczej, której coraz bardziej zauważalnym elementem jest świdnicka wytwórnia oraz dokonane, jak i realizowane w niej obecnie inwestycje, ma ona szansę na trwale ustabilizowanie swojej sytuacji ekonomicznej.

W tym kontekście ze szczególną uwagą należy śledzić plany zakupów śmigłowców dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, śmigłowców klasy VIP dla rządu RP, wreszcie transportowych maszyn dla Wojska Polskiego. Wszystkie te przetargi niewątpliwie rozstrzygną również o przyszłości PZL Świdnik, i w pewnym sensie całej polskiej branży lotniczej.

Na koniec informacja, którą trudno pominąć przedstawiając aktualną sytuację PZL Świdnik. 20 czerwca 2005 roku Mieczysław Majewski, prezes zarządu PZL Świdnik odebrał z rąk prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego Nagrodę Gospodarczą Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w kategorii Najlepsze Polskie Przedsiębiorstwo.

Traktujemy tę nagrodę jako wyraz uznania dla PZL Świdnik jako firmy, która wysiłkiem całej załogi przetrwała trudne czasy, zmieniła sposób działania, a dzisiaj walczy o trwałą pozycję w światowej rodzinie producentów sprzętu lotniczego.

M. Majewski

#### THE CURRENT SITUATION OF ONE ROTORCRAFT MANUFACTURER IN POLAND

##### Summary

During the deep crisis experienced at the end of the 1990s, the Polish aerospace industry underwent a process of deep restructuring. Some companies in the sector were privatized and a part significantly decreased its production potential compared to the 1980s or was liquidated. This was the cost of the aerospace sector to the difficult reality of the market economy, as well as the loss of historically-important export markets in Eastern and Central Europe and the Middle East. PZL-Swidnik underwent a similar process. As late as the end of the 1980s, the company employed almost 9 thousand workers and produced annually over 200 Mi-2 helicopters, mainly designated for the Soviet market. The political and economic reforms which took place in Poland at the turn of the decade from the 1980s to the 1990s caused the change to the philosophy of the company's operation to become a matter of urgency, in terms of both the search for new export markets and compliance with production and quality norms binding in the Western world. PZL-Swidnik completed this task successfully. Additionally, thanks to funding provided in December 1999, the company gained capital, which allowed for the financial situation to become healthy and for entry onto the path of progress. It should be

emphasized that the finances gained from the funding were used exclusively for achieving the aims mentioned earlier. Primarily, the technology park was modernized, thanks to which a dynamic increase in co-operation with foreign manufacturers of aerospace equipment, which today is the source of almost 50% of income from sales of products and services, was made possible. PZL-Swidnik is at present an official supplier of aerospace components for customers such as: Agusta, Eurocopter, Latecoere, GKN, Bell Helicopter, Cessna, Dassault Aviation, Ratier Figeac, Stork Fokker and the US Navy. An important part of company activity is the production and sale of our own products. The year 2005 is historical in this context, as for the first time in its 50-year history of production of aerospace equipment, the production plant in Swidnik is selling as many as four types of its own helicopters: Mi-2, PZL Kania, PZL Sokol and PZL SW-4. PZL-Swidnik is dynamically increasing the value of its annual sales. In 2003, this was 146 million zloty. In 2004 already 209 million zloty. In the year 2005, the sales are forecast to be higher than 294 million zloty. This also increases employment. In the years of the deepest crisis, the company employed just over 2350 workers. Currently, this has increased to almost 3280. The coming years will see continuous progress. In the year 2008, the value of sales is forecast at 385 million zloty with the employment of 3400 workers. The most dynamically developing sector of activity of the production plant will be the industrial cooperation with foreign partners, whose value for the year 2008 is estimated to be at the level of 209 million Zloty. This is the same as the whole of the company sales for the year 2004. The most important in-house programs of the production plant will in the coming years be the serialization of production and the sale of the PZL-SW4 helicopter as well as the modernization of Sokol helicopters in service with the Polish defense forces.

М. Маевский

#### АКТУАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ ПЗЛ СВИДНИК, ЕДИНСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ В ПОЛЬШЕ

##### Резюме

Во время глубокого кризиса переживаемого в конце 90. годов в польской авиационной промышленности была осуществлена глубокая модернизация. Некоторые фирмы отрасли были приватизированы, часть из них сократила свой производственный потенциал по сравнению с периодом 80. лет или была ликвидирована. Это была цена перестройки авиационной отрасли применительно к трудным реальным условиям рыночной экономики, а также потере исторических рынков сбыта в восточной и средней Европе и на Ближнем Востоке. Похожий путь прошел завод ВСК Свидник. Еще в конце 80. годов на заводе работало почти 9 тысяч человек и он производил свыше 200 вертолетов Ми-2 в год, предначиненных прежде всего на советский рынок. Политико-экономические изменения, которые произошли в Польше на преломе

80-90. годов повлекли за собой необходимость изменения философии действия фирмы так в сфере поисков новых рынков сбыта как и подхода к действующим в западном мире производственным и качественным стандартам. Завод ВСК Свидник преодолел эти препятствия. Дополнительно, благодаря докапитализации проведенной в декабре 1999 г. компания получила средства дающие возможность улучшить финансовое положение и вступить на путь развития. Следует подчеркнуть, что деньги полученные в результате докапитализации были использованы исключительно для достижения перечисленных выше целей. Прежде всего был модернизирован технологический парк, благодаря этому стало возможным динамичное развитие сотрудничества с зарубежными производителями авиационной техники, которая в настоящее время является источником почти 50% доходов от продажи товаров и услуг. ПЗЛ Свидник является официальным поставщиком авиационных компонентов для таких фирм как: Agusta, Eurokopter, Latecoere, GKN, Bell Helicopter, Cessna, Dassault Aviation, Ratier Figeac, Stork Fokker, Военно-Морской Флот США. Важным сегментом деятельности фирмы является производство и продажа собственных изделий. В этом контексте 2005 г.

является историческим, так как первый раз в 50-летней истории продукции авиационной техники свидницкий завод продает четыре типа собственных вертолетов: Ми-2 (Mi-2), ПЗЛ Каня (PZL Kania), ПЗЛ Сокол (PZL Sokół) и ПЗЛ СВ-4 (PZL SW-4). Объем годовой продажи ПЗЛ Свидник динамично увеличивается. В 2003 г. он составлял 146 млн. злотых. В 2004 г. это уже 209 млн. В 2005 г. объем продажи достигнет 294 млн. злотых. Увеличивается также количество работающих в фирме. В период глубокого кризиса в фирме работало немного более 2350 человек, а в настоящее время количество работающих увеличилось почти до 3280 человек. В ближайшие годы фирма будет развиваться равномерно. Согласно прогнозу объем продажи в 2008 г. составит 385 млн. злотых, а занятых – 3400 работников. Наиболее динамичного развивающейся областью активности завода будет промышленное сотрудничество с зарубежными партнерами объем которого на 2008 г. оценивается на 209 млн. злотых. Это столько, сколько составлял объем продажи фирмы в 2004 г. Наиболее важными собственными программами завода будут в ближайшие годы серийное производство и продажа вертолета ПЗЛ СВ-4 и модернизация вертолетов Сокол для Польских Вооруженных Сил.