

PZL potwierdza plany outsourcingu

Z widokiem na wielki kontrakt



– Decyzja dotycząca outsourcingu do wyspecjalizowanych przedsiębiorstw niektórych obszarów działalności PZL-Świdnik jest częścią naszej strategii biznesowej, mającej na celu zlecenie pewnych, niezwiązanych bezpośrednio z produkcją działań, na zewnątrz – tłumaczy Martyna Gawryluk, specjalistka ds. komunikacji świdnickich zakładów.

Władze przedsiębiorstwa przekonują też, że zawieszenie produkcji Sokoła (a co za tym idzie, przekwalifikowanie pracowników) nie jest przesądzone, zaś PZL wciąż ma największe szanse na zdobycie prestiżowego i dochodowego kontraktu na dostawę śmigłowców dla polskich sił zbrojnych.

Przesunięcia będą

Pewny jest natomiast budzący duże kontrowersje wśród załogi outsourcing – w opinii części związkowców grożący utratą przez pracowników uprawnień wynikających z pakietu socjalnego, wynegocjowanego przed laty z AgustaWestland, a docelowo być może także zwolnieniami. – Obszary działalności PZL-Świdnik, które mają zostać objęte outsourcingiem w 2014 r., to punkt medyczny, ekspedycja, oczyszczanie ścieków oraz dostawy energii elektrycznej i wody – zapowiada Gawryluk. A co z Sokołem? Dla PZL

może to być trudny wybór – sprawdzony, odnoszący sukcesy na rynkach całego świata, choć nie najnowocześniejszy już helikopter miałby ustąpić miejsca AW-149 (oczywiście, o ile decyzję o zakupie tej maszyny podejmie MON). Dla zatrudnionych przy oznaczaloby to konieczność przekwalifikowania. – Decyzja dotycząca zawieszenia produkcji śmigłowca Sokół nie została podjęta. Zresztą wewnętrzna mobilność pracowników, uwzględniająca ich specjalizację oraz doświadczenie, jest dość powszechna w przedsiębiorstwach o podobnej do PZL-Świdnik wielkości – zastrzega Gawryluk.

Wygramy, bo jesteśmy najlepsi

AW-149, choć efektywnie prezentowany (jednak mniej hucznie, niż konkurencyjne maszyny, pokazywane na wystawach z pozorowanym sprzętem bojowym), to wciąż pieśń przyszłości. Jak władze PZL-Świdnik odnoszą się do pogłosek o możliwym „obdzieleniu” kontraktem dwóch lub nawet trzech producentów? – PZL-Świdnik liczy na zdobycie całego kontraktu – zapowiada Gawryluk. – Jesteśmy przekonani, że AW-149 to najlepsze rozwiązanie mogące sprostać potrzebom polskich sił zbrojnych. AW-149 to najnowocześniejszy śmigłowiec tej kategorii zdolny spełnić współczesne wymagania wojskowe. To jedyny śmigłowiec oferowany w przetargu, posiadający otwartą architekturę oprogramowania zarządzającego sys-

temami śmigłowca, które jest własnością oraz podlega kontroli PZL-Świdnik i AgustaWestland. Oznacza to, że systemy śmigłowca mogą być z łatwością modyfikowane i dostosowywane do bieżących i przyszłych potrzeb polskich Sił Zbrojnych. Zakres adaptacji AW-149 do potrzeb klienta nie będzie uzależniony od przepisów prawnych dotyczących transferu technologii, obowiązujących w innych państwach, czy też klimatu politycznego. Jeśli AW-149 zostanie wybrany, własność intelektualna tzw. kodów źródłowych będzie kontrolowana przez PZL-Świdnik w Polsce. Jest to szczególnie ważne, ponieważ zapewnia prawdziwy transfer technologii do kraju i umożliwi bezpieczną eksploatację śmigłowca przez najbliższe 30-40 lat – konkluduje przedstawicielka świdnickich zakładów.

Wart 8 miliardów złotych przetarg ma zostać rozstrzygnięty na początku tego roku. Szanse Świdnika zwiększyć mają porozumienia o współpracy zawarte w ramach Polskiej Grupy Przemysłowej z WB Electronics, Bumarem Elektronika, Zakładami Mechanicznymi Tarnów, Wojskowym Centralnym Biurem Konstrukcyjno-Technologicznym, Radiotechniką Marketing, Instytutem Lotnictwa oraz łódzkimi Wojskowymi Zakładami Lotniczymi nr 1. Pierwsze z 70 zamówionych śmigłowców miałyby trafić do służby w 2014 r. PZL-Świdnik już zapowiedziało, że na potrzeby nowej produkcji zatrudni co najmniej 250 specjalistów.

TAK