# Przemysł lotniczy: „polski” czy polski?

27 listopada 2015

Niedawne rozstrzygnięcie przetargu na zakup śmigłowców dla Wojsk Lądowych, Polskich Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej, którego realizacja pochłonie prawdopodobnie ponad 10 miliardów złotych, wzbudziło żywe dyskusje na temat produkcji statków powietrznych w Polsce.

Jednym z zasadniczych argumentów oferentów, którzy konkurs przegrali, było właśnie ulokowanie produkcji w kraju. Przed zwycięzcą, firmą Airbus Helicopters, dopiero stoi zadanie stworzenia infrastruktury, w której prowadzony będzie zresztą jedynie montaż Caracali. Istotnie, AgustaWestland prowadzi w swoich zakładach PZL-Świdnik S.A. produkcję śmigłowców W-3 i SW-4 oraz kadłubów AW139, a oferta złożona w przetargu obejmowała przeniesienie produkcji AW149, natomiast Sikorsky Aircraft Corporation (SAC) produkuje w zakładach w Mielcu, również stanowiących jego własność, kadłuby i belki ogonowe S-70i oraz prowadzi ich końcowy montaż. Diabeł jak zwykle tkwi w szczegółach – otóż największy udział w wartości śmigłowca mają silniki, przekładnie oraz awionika. Kadłub, choć mieści to wszystko w sobie, jest elementem relatywnie najprostszym do wykonania i najtańszym. Żaden z „polskich producentów” nie mówi o przeniesieniu produkcji tych najwartościowszych elementów do Polski – w przypadku silników pochodzących od zewnętrznych dostawców byłoby to zresztą bardzo utrudnione. Dlatego różnice ulegają znacznemu spłyceniu, trzeba bowiem pamiętać, że oferta Airbusa obejmowała uruchomienie w kraju (w Dęblinie) również linii montażowej silników Makila 2 firmy Turbomeca, napędzających Caracala. Istnieją co prawda w Polsce zakłady produkujące silniki – WSK PZL-Rzeszów S.A., należące do koncernu-matki SAC, jednak produkowane są w nich wyłącznie te silniki i elementy, które zakład miał w ofercie zanim został sprzedany inwestorowi zagranicznemu w roku 2002. Jak

widać, w każdym zatem przypadku pojęcie „produkcji w Polsce” jest stosowane nieco na wyrost, albowiem obejmuje wytworzenie jedynie części końcowego wyrobu. Zlokalizowany w naszym kraju skromny przemysł lotniczy jest podzielony między kilku zagranicznych właścicieli, wskutek czego utrudniona jest sensowna „konsumpcja kontraktów” z szeroko rozumianą korzyścią dla Polski.

**KRÓTKA HISTORIA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO PO 1945 R.**

Przyczyny zarysowanego wyżej stanu rzeczy leżą w formie, jaką przemysł lotniczy przybrał po roku 1945 oraz w polityce przemysłowej po roku 1989, a właściwie w jej braku. Zakłady były w większości odtwarzane na bazie szczątków infrastruktury II Rzeczpospolitej, które przetrwały wojnę. Tylko zakład w Świdniku został stworzony od podstaw w czasach PRL-u. Rozwój początkowo był dość dynamiczny. Na sowieckiej licencji produkowano myśliwce MiG-15 i 17 oraz ich zmodyfikowane warianty, dość liczne samoloty lekkie. Pod kierunkiem Tadeusza Sołtyka skonstruowano pierwszy polski samolot odrzutowy, TS-11 Iskra, który niedawno przekroczył półwiecze eksploatacji. Świdnik zajął się produkcją śmigłowców na licencji Mila. Jeszcze na przełomie lat 1950. i 1960. plany były ambitne – zespół Sołtyka przymierzał się do konstrukcji naddźwiękowego samolotu szkolno-bojowego TS-16 Grot, który, gdyby doszło do realizacji, byłby sporym osiągnięciem. Rozmyślano też nad projektami średnich samolotów transportowych i odrzutowych samolotów dyspozycyjnych.

Niestety, już rok 1963 przyniósł podcięcie skrzydeł tych inicjatyw, wynikające z kilku przyczyn, m.in. brakło poparcia dla rozwoju niezależnego potencjału konstrukcyjnego ze strony władz, niechętne było także stanowisko towarzyszy radzieckich. Projekty anulowano, zespoły konstrukcyjne rozwiązano, a przemysł miał skupić się na licencyjnej produkcji maszyn konstrukcji sowieckiej. W związku z tym, że w ramach obozu socjalistycznego PRL przypadła obsługa przede wszystkim lotnictwa rolniczego, były to maszyny proste, jak śmigłowiec

Mi-2, albo wręcz zupełnie prymitywne, jak samolot An-2. Wcześniejszy dorobek również został zmarnowany – według wspomnień profesora Sołtyka rozwojem Iskry byli zainteresowani Hindusi (którzy kupili serię tych maszyn), kupować chcieli Syryjczycy, ale przemysł… nie był chętny do sprzedaży. Odwilż przyszła dopiero w drugiej połowie lat 1970., gdy podjęto prace nad samolotem szkolno-bojowym I-22 Iryda, a Świdnik, konsultując się z biurem Mila i sowieckimi planowanymi głównymi odbiorami, przystąpił do prac nad śmigłowcem W-3 Sokół. Powstało też kilka krajowych samolotów rolniczych.

Wszelkie prace znakomicie utrudnił krach gospodarki w latach 1980. oraz sankcje wprowadzone w odpowiedzi na stan wojenny. Trzeba pamiętać, że i wcześniej nie było łatwo – krajowi inżynierowie mieli ze zrozumiałych względów bardzo ograniczony dostęp do myśli technicznej Zachodu. Stosunek Sowietów do dzielenia się technologiami dobrze obrazuje natomiast historia z drugiej połowy lat 1970. Oto dowódca sowieckiej floty, admirał Siergiej Gorszkow, powróciwszy z manewrów na Bałtyku najwyraźniej w stanie wstrząsu psychicznego, spowodowanego dojmującą zapyziałością polskiej Marynarki Wojennej, polecił opracowanie dla niej eksportowej wersji niszczycieli typu „Sowriemiennyj”, które zaczęły wchodzić do uzbrojenia WMF [Wojenno-Morskoj Fłot, czyli marynarka ZSRR – dop. red. NO] w roku 1980. Pracom przyświecało motto sformułowane przez szefa działu projektowania dużych okrętów nawodnych: „Niczego nowoczesnego tym potencjalnym dezerterom nie udostępniać”. W efekcie proponowany Polsce wariant jednostki był wyposażony w systemy z pierwszej połowy lat 1960., więc wypada cieszyć się, że zakupu nie dokonano. Nie istniała też współpraca i wymiana myśli między mniejszymi krajami RWPG. Skutek był taki, że szeroko otwarte gdzie indziej drzwi trzeba było przy raczej rachitycznej posturze krajowej myśli technicznej mozolnie wyważać.

**W NOWEJ RZECZYWISTOŚCI**

W roku 1989 pojawiło się kilka osobnych podmiotów. W Mielcu

produkowano, obok maszyn rolniczych, niewielkiego transportowego licencyjnego Ana-28, maszynę na pewno użyteczną, ale znów bardzo prostą, tanią, dającą producentowi niewielką marżę. Dopracowywano w bólach Irydę, która będąc mniej zaawansowanym (przede wszystkim z uwagi na jednoprzepływowe silniki) odpowiednikiem francusko-niemieckiego Alpha Jeta z połowy lat 1970., zdążyła się już poważnie zestarzeć. Okęcie, obok drobnicy takiej jak Wilga, dopracowywało szkolno-treningowego turbośmigłowego Orlika. Świdnik zdążył wdrożyć do produkcji Sokoła, próbował szczęścia ze zmodyfikowanym Mi-2, oferowanym pod nazwą Kania, a w planach był lekki śmigłowiec SW-4. W Rzeszowie (ze wsparciem mniejszych zakładów w Kaliszu) produkowano lub planowano produkcję silników i elementów napędu dla wszystkich wymienionych maszyn poza SW-4.

Zakłady te, jak zostało powiedziane, były osobnymi firmami. To, co w księżycowy sposób mogło działać w księżycowej ekonomii realnego socjalizmu, w której istniała integrująca wszystko (wraz ze współpracą z Instytutem Lotnictwa i MON-owskim Instytutem Technicznych Wojsk Lotniczych) czapa w postaci zjednoczenia branżowego, okazało się przepisem na katastrofę w realiach rynkowych. Zakłady te były, w porównaniu z zagranicznymi, planktonem uzależnionym od jednego czy dwóch niezbyt zaawansowanych produktów, które w dodatku w związku z przemianami politycznymi i gospodarczymi straciły głównego odbiorcę, jakim dla Ana-28 i Sokoła miał być Związek Sowiecki. Przy mizernych zasobach, stojąc w obliczu konieczności kontynuowania kosztownych prac rozwojowych nad dokończeniem i wdrożeniem opracowywanych konstrukcji, były w większości w tragicznej sytuacji finansowej.

Sprawę pogarszał brak realnej polityki przemysłowej nakierowanej na utrzymanie krajowego potencjału, wskutek czego zakłady były postrzegane nie jako szansa, ale jako obciążenie. Nie podjęto najbardziej oczywistego ruchu w postaci konsolidacji zasobów i utworzenia jednej firmy. Mielec

praktycznie upadł w związku z krachem programu „Iryda”. Konstrukcja ta była już zwietrzała, ale mimo wszystko miała potencjał, żeby zostać niezłym samolotem, w szczególności w kontekście zupełnej przestarzałości Iskry (notabene jedyni zagraniczni użytkownicy tej ostatniej, Hindusi, byli zainteresowani również Irydą). Niestety, fatalna współpraca na linii wojsko-przemysł, przy nieżyczliwości polityków wobec tego ostatniego (tu szczególnie „zasłużyli się” przedstawiciele Unii Wolności – Janusz Onyszkiewicz i Alicja Kornasiewicz) doprowadziła do smutnego końca. Drobna strużka zakupów Orlika była zaledwie kroplówką podtrzymującą nędzną wegetację Okęcia. Kilka projektów powstałych w latach 1990., takich jak PZL-230 z Okęcia czy „konkurencyjna” wobec niego, opracowana w Instytucie Lotnictwa Kobra 2000, trudno z perspektywy czasu traktować poważnie z uwagi na chwiejność koncepcji, oderwanie od rzeczywistych potrzeb polskiego lotnictwa, słabość zakładów i brak perspektyw finansowania. Podobnie było z lansowanym przez chwilę przez Mielec pomysłem na „okcydentalizację” odkupionych składów producenta myśliwców MiG-29 (które miałyby nazywać się PZL M-2000). Stosunkowo najlepiej radził sobie Świdnik dzięki niedużym, ale mimo wszystko w miarę znaczącym sprzedażom Sokoła. Fabryka w Rzeszowie dzieliła losy sióstr wytwarzających płatowce.

W XXI wiek nasz przemysł lotniczy wszedł w stanie fatalnym, bez cienia koncepcji na rewitalizację. Okęcie zostało w latach 2001–2002 dosłownie wciśnięte koncernowi EADS (obecnie Airbus Group) przy okazji zakupu samolotów transportowych CASA C-295M. W tym samym czasie koncern UTC przejął rzeszowską wytwórnię silników. Z zakupem F-16 nie wiązały się żadne realne korzyści dla resztek przemysłu. Najlepszym offsetem byłaby licencyjna produkcja maszyn, ewentualnie montaż z produkcją części podzespołów, to jednak wymagałoby twardej postawy negocjacyjnej i miałoby sens ekonomiczny zapewne dopiero przy większej skali zakupu. Ponadto wymagałoby sanacji i odtworzenia potencjału Mielca, znajdującego się w stanie śmierci klinicznej po wdaniu się jeszcze w latach 1990. w

drenujące ze środków interesy z aferalnym kapitałem. Szumne zapowiedzi dotyczące doprowadzenia do sprzedaży w ramach offsetu setek Skytrucków i rolniczych Dromaderów rozwiały się jak sen złoty, bo Amerykanie policzyli sobie dzięki odpowiednim mnożnikom, że wykonanie zobowiązań będzie kosztowne. W rezultacie Mielec powędrował w roku 2007 do obecnego właściciela, przy czym tajemnicą poliszynela było, że jest to inwestycja obliczona na, uznawany za zupełnie pewny, zakup Black Hawków przez Wojsko Polskie. Wreszcie w 2010 koncern AgustaWestland przejął zakłady w Świdniku, co oznaczało praktyczny koniec polskiej własności w przemyśle lotniczym – ostały się wyłącznie remontowo-modernizacyjne wojskowe WZL-e i mała firma Edwarda Margańskiego. O chorym charakterze prywatyzacji sektora świadczą obecne, stojące na pograniczu szantażu, naciski na władze w związku z będącym nie po myśli koncernów-matek (czy może bardziej macoch) wyborem dokonanym w konkursie. A wcześniej dla wojska zmiana właścicieli oznaczała skokowy wzrost cen podzespołów i kosztów obsługi serwisowej. Rzeczywistość postkolonialna w pełnej krasie…

Czy mogło być inaczej? Pytanie jest niełatwe. Na pewno niezbędnym krokiem byłaby wspomniana konsolidacja branży i utworzenie jednej większej firmy. Byłaby ona partnerem tak dla władz, jak i dla podmiotów zagranicznych, zarówno pod względem konkurencji, jak i współpracy. Jednak, jak powiadają, od samego mieszania herbata nie staje się słodsza. Konieczne byłoby lokowanie odpowiednich zamówień przez Siły Zbrojne (tu duże znaczenie miałoby dokończenie „Irydy” mimo wszystkich przeciwności), a także efektywna promocja eksportu, której zawsze brakowało. Dalej – twarde negocjacje w sprawie przenoszenia produkcji do nas przy zakupach sprzętu za granicą. Wracając do konkursu na samolot wielozadaniowy z początku XXI wieku – gdyby jako warunek sine qua non wyznaczyć realne korzyści dla krajowego przemysłu, być może zamiast na niekoniecznie chętnych do dzielenia się technologią Amerykanów lepiej byłoby postawić na Francuzów, poszukujących aż do

bieżącego roku pierwszego klienta eksportowego na swojego Rafale. Na początku XX wieku oferowali oni bardzo daleko idącą współpracę przemysłową Korei Południowej. Oczywiście wymagałoby to innego sformułowania warunków przetargu i wyasygnowania większych środków finansowych, których jednak znaczna część pozostałaby w kraju. Naturalne byłoby również poszukiwanie zagranicznego partnera celem udziału w produkcji maszyn transportowych i/lub komunikacyjnych.

To jednak jest już historią niebyłą, a – jak słusznie zauważył sir Francis Drake – okazja raz stracona jest stracona na zawsze. Obecnie polski przemysł lotniczy jest w rękach właścicieli zagranicznych, a przyszłość, przynajmniej zakładów w Mielcu, może być niepewna. Odrzucenie oferowanego Black Hawka sprawiło, że straciły one w praktyce rację bytu dla właściciela, który zresztą zmienił się w związku z nabyciem Sikorsky Aircraft przez koncern Lockheed Martin.

**SZANSE REAKTYWACJI**

Czy odtworzenie polskiego (pod względem własnościowym) przemysłu lotniczego byłoby celowe i realne? W horyzoncie dekady czeka Polskę zakup kolejnych wielozadaniowych samolotów bojowych, których liczbę MON określił na aż 64. Nasuwa się pytanie, czy ta idąca w dziesiątki miliardów złotych (koszt jednego samolotu można szacować na 400–500 milionów) inwestycja da wymierne korzyści polskiej gospodarce, czy może znów będziemy konsumować głównie współczynniki offsetowe. Niestety, bez ulokowania w kraju ważnej części produkcji trudno liczyć na korzystne rozwiązania, które mogłyby być stymulatorami krajowego sektora wysokich technologii, szansą dla uczelni technicznych itp.

Oczywiście przystępowanie do samodzielnej konstrukcji takiej maszyny byłoby w sytuacji ograniczonych możliwości finansowych i przemysłowych klasycznym przykładem porywania się z motyką na słońce. Należy zatem rozważyć potencjał współpracy międzynarodowej. Zarysowuje się prawdopodobnie kolejna szansa,

być może ostatnia w dającej się przewidzieć przyszłości. Oto bowiem w Szwecji realizowany jest program Flygsystem 2020, który ma doprowadzić do powstania w roku 2020 samolotu V generacji, następcy myśliwca Gripen. Szwedzi, zdając sobie niechybnie sprawę z ograniczonych możliwości nabywczych własnych sił powietrznych, poszukują aktywnie partnerów zagranicznych, współpraca z którymi mogłaby zmniejszyć koszty realizacji projektu, przekładające się też później bezpośrednio na cenę zakupu maszyn. Przed dwoma laty nawiązana została np. współpraca między firmą Saab a tureckimi zakładami TAI, mająca doprowadzić do powstania pierwszego w historii rodzimego otomańskiego myśliwca, noszącego oznaczenie TFX. Jednak już to autarkijne deklaracje Turków, już to poszukiwanie przez nich innych partnerów każą powątpiewać w jej dalsze perspektywy.

W tej sytuacji można przypuszczać, że wystosowanie przez Polskę propozycji partycypacji w szwedzkim programie, poparte konkretnymi zobowiązaniami finansowymi i planami zakupowymi, byłoby mile widziane i otworzyło perspektywy rewitalizacji krajowego przemysłu lotniczego. W obecnej chwili Polska mogłaby zaoferować udział w pracach swojej bazy naukowej oraz części zbrojeniówki wnoszącej wkład w przedmiotowej dziedzinie (można tu brać pod uwagę np. zajmujący się m.in. techniką radiolokacyjną ośrodek PIT-RADWAR S.A). Jednocześnie ewentualne wycofanie się zagranicznego inwestora z Mielca mogłoby stworzyć okazję do polubownego odkupienia zakładów przez kapitał krajowy (zapewne po prostu państwo), co oddałoby do dyspozycji już gotową infrastrukturę produkcyjną, w którą można by następnie poczynić inwestycje ukierunkowane na realizację programu.

Szwecja nie jest jednak jedynym potencjalnym partnerem w regionie. Innym narzucającym się kierunkiem jest Ukraina. Kraj ten odziedziczył po Związku Sowieckim czołowe w kilku dziedzinach zakłady, wytwarzające produkty o rząd bardziej zaawansowane niż te, które przypadały w udziale przemysłowi

PRL-u. W dziedzinie lotnictwa należy tu wymienić transportowce Antonowa i silniki do śmigłowców, samolotów transportowych, szkolno-treningowych oraz – przynajmniej w fazie prac rozwojowych – bojowych, pochodzące z biura konstrukcyjnego Iwczenko-Progress oraz zakładów Motor Sicz. Antonow, obok produkcji maszyn jeszcze z czasów sowieckich, opracował w latach 1990. i później gamę nowych samolotów, obejmującą turbośmigłowy pasażerski An-140, rodzinę pasażerskich odrzutowców komunikacji regionalnej/transportowców budowaną wokół Ana-148 oraz ciężki samolot transportowy An-70. Maszyny te były i nadal są konstruowane w warunkach ograniczonych finansów, przy niepewnym, podatnym na wahania polityczne (a obecnie już niebyłym) łożeniu środków przez Rosjan. Zatem stabilny strategiczny partner, ułatwiający drogę na rynki europejskie (i, szerzej, „zachodnie", w sensie uniwersum ekonomicznego, nie kierunku geograficznego), który w przeciwieństwie do wielkich koncernów amerykańskich czy zachodnioeuropejskich nie stwarzałby zagrożenia wydrenowaniem słabszej strony z technologii i działań mających na celu likwidację konkurencji, mógłby coś ugrać. Antonow zresztą oferował swoje maszyny An-32 wraz z ulokowaniem montażu w Mielcu we wspomnianym wyżej przetargu na maszyny transportowe, który wygrała CASA. Obecnie zarówno Antonow, jak i zakłady Motor Sicz zupełnie otwarcie poszukują możliwości współpracy z Polską. Ukraińskie lotnictwo wojskowe z kolei od upadku Związku Sowieckiego nie pozyskało ani jednego nowego samolotu bojowego i stanie za kilka lat przed koniecznością zapoczątkowania wymiany swojego parku maszyn, w pierwszym rzędzie myśliwców wielozadaniowych (notabene Ukraińcy zerkają tutaj w stronę… Turków).

Mamy zatem zupełnie niepowtarzalną zbieżność potrzeb Szwecji, Polski i Ukrainy, kluczowych krajów Europy bałtyckiej. Wykorzystanie jej mogłoby mieć daleko idące konsekwencje w dziedzinie współpracy na niwach militarnej, gospodarczej i politycznej, niewykorzystanie natomiast byłoby kolejnym zmarnowaniem potencjału regionu. Wolno przypuszczać, posuwając

się nieco dalej w rozważaniu możliwości przemysłowych, że ukraiński potencjał w dziedzinie produkcji lotniczej do zastosowań podwójnych, wojskowo-cywilnych i stricte cywilnych stanowiłby bardzo pożądane zrównoważenie oferty postulowanego bałtyckiego partnerstwa przemysłowego. Mogłoby ono przejść dzięki temu z poziomu współpracy zadaniowej do formy ponadnarodowego koncernu, mogącego zdobywać różnych klientów dzięki szerokiej gamie produktów, podobnego do zachodnioeuropejskiej Airbus Group (do niedawna EADS). Oczywiście trzeba pamiętać cały czas, że rynek produkcji lotniczej nie jest łatwy, konkurencja jest bardzo mocna, jednak łatwo nie jest w żadnej dziedzinie. Wszak o lokowanie zakładów korzystających z taniej siły roboczej trzeba też starać się bardzo, dopieszczając na wszelkie sposoby inwestorów, do tego stopnia, że czasem trudno rozpoznać, która strona faktycznie inwestuje…

Warto wspomnieć o jeszcze jednej, tym razem niematerialnej korzyści z inwestycji w tę spektakularną dziedzinę. Oto samoloty będące wytworem współpracy, w której Polska brałaby aktywny udział, byłyby pożywką dla dobrze pojmowanej dumy narodowej, stanowiąc namacalny dowód, że orzeł rzeczywiście coś może – i nie jest to groteska z czekolady i waty słownej. Można odwołać się do wydarzenia z kwietnia bieżącego roku: oto prototyp samolotu An-178 został z wielką pompą przewieziony ulicami Kijowa, jako symbol potencjału, podnoszący na duchu społeczeństwo boleśnie doświadczone wojną. Było to niewątpliwie przedsięwzięcie dobrze przemyślane z PR-owego punktu widzenia. W Polsce brak tego rodzaju inspiracji czy symboli integrujących, podnoszących zbiorową samoocenę, jest bardzo widoczny, na co wskazują choćby szaleństwa na punkcie sukcesów reprezentantów kraju w nawet niszowych sportach.

**POZALOTNICZE POSTSCRIPTUM UKRAIŃSKIE**

Ukraina to nie tylko lotnictwo. Sztandarowym, obok Antonowa, przedstawicielem tamtejszego przemysłu zbrojeniowego jest charkowski kompleks pancerny, składający się z zakładów

produkcyjnych im. Małyszewa oraz biura projektowego im. Morozowa. W Związku Sowieckim był wiodącym podmiotem w dziedzinie projektowania i produkcji czołgów. Obecnie jego najważniejszymi produktami są czołg Opłot-M, dorównujący większością parametrów najnowocześniejszym konstrukcjom zachodnim, oraz rodzina wysokiej klasy silników wysokoprężnych.

Również tu można dopatrywać się niewykorzystanej szansy polskiej zbrojeniówki – Opłot wywodzi się z T-80, czołgu znacznie bardziej zaawansowanego od produkowanego przez Polskę T-72, jednak wciąż o wiele bliższego mu technologicznie niż konstrukcje zachodnie. Ewentualna współpraca mogłaby uczynić zbędnym pozyskiwanie Leopardów 2, bo potężny przemysł niemiecki jest bardzo trudnym partnerem jeżeli chodzi o podział prac przy obsłudze i modernizacji, a pozycja strony polskiej – dość słaba. O brak silników z kolei rozbiła się w głównej mierze kwestia polskich podwozi do haubicoarmaty Krab – na S-12, będące pochodnymi starego sowieckiego W-46, nie było już klientów ani krajowych, ani zagranicznych, więc ich produkcję zatrzymano i zlikwidowano zakład, tracąc krajowy potencjał w tym zakresie. Gdyby zamiast PT-91, którego wojsko, jako nieperspektywicznego, po prostu już słusznie nie chciało, oferowany i kupowany był „spolonizowany” Opłot, problem ten prawdopodobnie by nie wystąpił. Niestety, znów mamy do czynienia z korzyścią, którą można było uzyskać, a nie zrobiono tego.

Na szczęście nie wszystkie możliwości związane ze współpracą z partnerami ukraińskimi pozostały niewykorzystane. W drugiej połowie pierwszej dekady XXI wieku Wojskowy Instytut Techniczny Uzbrojenia nawiązał kooperację z tamtejszą firmą Microtek w zakresie systemów obrony aktywnej pojazdów pancernych, która stała się jednym ze źródeł proponowanego obecnie przez polski przemysł rozwiązania noszącego nazwę ZASOP. Zakłady MESKO we współpracy z firmą Progress opracowują amunicję precyzyjną kalibru 155 mm z przeznaczeniem dla

haubicoarmat Krab i Kryl. Te same zakłady budują, korzystając ze wsparcia konstrukcji ukraińskiej firmy Łucz, kierowany pocisk przeciwpancerny Pirat, który w perspektywie ma uzupełnić Spike'i. Wszystkie te przedsięwzięcia są dowodami, że jednak można.

**PODSUMOWANIE**

Wydaje się, że warunkiem sine qua non efektywnej współpracy przemysłowej z partnerami zagranicznymi jest istnienie żywotnych, stanowiących własność krajową zakładów, realizujących spójną politykę modernizacyjną, na którą przeznaczone są adekwatne środki finansowe. Potrzeby Polski, Szwecji i Ukrainy odnośnie do obronności będą w perspektywie nadchodzących dekad znaczące i w wielu aspektach podobne. Być może ewentualne powodzenie programu budowy nowych okrętów wojennych spowoduje, że Polska będzie w stanie przedstawić wschodniemu sąsiadowi sensowną ofertę techniczną i przemysłową, kiedy ten zacznie odbudowywać flotę (jedną z istotnych opcji jest tu współpraca ze Szwecją przy budowie okrętów podwodnych nowej generacji, oferowana nam przez Sztokholm). Również wspólne potrzeby dotyczące nowego wyposażenia lotnictwa mogą przynajmniej potencjalnie stanowić podstawę wyciągnięcia polskiego przemysłu lotniczego z opisanego w pierwszej części tekstu smutnego położenia, a przy okazji także być źródłem nieocenionych zysków politycznych.

Wiele szans już stracono, jednak wysiłki mające na celu reindustrializację kraju mogłyby uwzględniać również i tę dziedzinę oraz możliwości z nią związane – także te odnoszące się do współpracy z partnerami z Europy bałtyckiej. Skoro geopolityka sama podpowiada korzystne rozwiązania, grzechem byłoby z nich nie korzystać. A jak wielokrotnie dowiodła historia, jest ona boginią surową, która za występki przeciwko sobie karze bez taryfy ulgowej.

Autorstwo: dr Jan Przybylski
Źródło: NowyObywatel.pl