



Rozwój w ramach PGZ

fot. Jarosław Wójcik

Z Piotrem Kisielem, prezesem Wojskowego Centralnego Biura Konstrukcyjno-Technologicznego S.A., o rosnącym potencjale i zamówieniach Spółki, a także współpracy w ramach Polskiej Grupy Zbrojeniowej, rozmawiają Andrzej Kiński i Maciej Szopa.

W 2018 roku kierowane przez Pana przedsiębiorstwo świętuje 50-tą rocznicę istnienia, ale WCBKT S.A. istnieje chyba trochę krócej?

Tak, w roku 2015 obchodziliśmy 35-lecie, ale podmiotu istniejącego pod nazwą Wojskowe Centralne Biuro Konstrukcyjno-Technologiczne S.A. Początki firmy sięgają jednak roku 1968, kiedy powołano Zakład Produkcji Doświadczalnej Wojskowej Akademii Technicznej. Jesteśmy jego bezpośrednim kontynuatorem. Budynek stoi w tym samym miejscu i są u nas pracownicy, którzy pracowali jeszcze w ZPD. Stąd takie podwójne świętowanie. Nie odcinamy się od naszych korzeni, kultywujemy je, bo ZPD kierowało się tymi samymi zasadami co później WCBKT S.A. Była to jednostka ukierunkowana bardzo protechnicznie, chętna do podejmowania nowych wyzwań, wykonywania nietypowych urządzeń, np. laserów, sprzętu łącznościowego. Ten element innowacyjności został utrzymany także dziś, jako jeden z imperatywów naszego działania.

Początkowo nie zajmowaliście się sprzętem naziemnej obsługi statków powietrznych (NOSP), tylko urządzeniami szkolno-treningowymi. Potem, bardzo szybko, pojawiła się ta nowa specjalizacja. To unikat w naszym przemyśle i nowy kierunek, który zdominował waszą działalność.

Po upadku Układu Warszawskiego pojawiła się potrzeba opracowania sprzętu do naziemnej obslu-

gi naszych samolotów wojskowych. Chodziło o to, żeby móc obsługiwać zarówno postsowieckie jak i zachodnie samoloty, które miały się u nas pojawić. Szukano więc podmiotu, który będzie mógł opracować i podjąć produkcję tego typu sprzętu. Udało się to zrobić u nas. To żywy dowód, że spółka może podjąć wyzwania techniczne i produkcyjne.

Urządzenia NOSP to dzisiaj jaki procent waszej działalności?

Ponad 90, szczególnie jeśli wziąć po uwagę także produkcję na rynek cywilny. Jeśli chodzi o tą ostatnią, to jeszcze poprzedni zarząd rozpoczął współpracę z firmami handlingowymi. Staramy się sprostać ich potrzebom. Wiemy, że np. poza skomplikowanymi urządzeniami potrzebują one także wzdziel, schodów i innego prostego sprzętu. Chcemy wejść w ten obszar, choć jeśli będziemy mieli dużo zamówień z wojska, to one zaabsorbują nasze moce produkcyjne. Siły Zbrojne RP były i są dla nas priorytetowym kontrahentem. Nie ukrywam, że ich zamówienia są też dla nas bardziej rentowne, choć bardziej skomplikowane technicznie.

Czy planujecie jeszcze wrócić do produkcji trenerów?

Jest to obszar, który przez lata był naszą główną działalnością. Teraz już tak nie jest, ale chcemy do niego wrócić. W 2017 roku udało się razem, ze spółką-siostrą z Grupy PGZ – Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Urządzeń Mechanicz-



nych OBRUM Sp. z o.o. z Gliwic – zmodernizować trenera Beskid do czołgu T-72. To zupełnie nowa jakość. Pokazaliśmy go w ubiegłym roku na Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego w Kielcach i chcemy dalej iść w tym kierunku. Chcemy zmodernizować kolejny trenera rodziny Beskid, tym razem załogi czołgu PT-91 Twardy oraz trenera Ortles do BWP-1. To wszystko zrobimy razem z OBRUM-em. Liczymy, że będzie zapotrzebowanie na przeprowadzenie takich modernizacji, szczególnie, że MON używa wielu urządzeń starszej generacji i chce modernizować czołgi T-72. Kolejną szansę dla naszej Spółki stwarza powstanie Wojsk Obrony Terytorialnej. To lekka piechota, ale być może koszty szkolenia przy użyciu taniego w eksploatacji trenera BWP-1 sprawią, że żołnierze tej formacji będą mogli nabyć dodatko-

we umiejętności. To także ciekawe rozwiązanie dla wojsk operacyjnych, zanim masowo wejdą do linii nowe bojowe wozy piechoty Borsuk. WCBKT S.A. chce także zaistnieć w innych obszarach związanych z systemami do wozów bojowych i pojazdów wojskowych.

Chodzi o system przeciwpożarowy i przeciwwybuchowy Stopfire?

Tak! Wreszcie po wielu latach prac – w różnych podmiotach – właśnie nam udało się zakończyć ten długotrwały i nietławy projekt. System przeszedł w ubiegłym roku próby państwowe i naszym celem jest zainstalowanie go w pojazdach produkowanych w Polsce.

Z kim rozmawiacie na ten temat?

Najbardziej zaawansowane rozmowy toczą się z Hutą Stalowa Wola S.A. Chcemy ten system montować w bojowym wozie piechoty Borsuk, który jest obecnie w fazie rozwoju. Najłatwiej będzie zamontować Stopfire w zupełnie nowym typie pojazdu. Niezależnie od tego rozmawiamy także, za pośrednictwem PGZ, z przedstawicielami Rosomak S.A. i OBRUM-u, aby nasz system był montowany w pojazdach dostarczanych w ramach programu KTO. Jesteśmy również w kontakcie z potencjalnymi klientami zagranicznymi: z Ukrainy, z Wielkiej Brytanii (BAE Systems), ze Szwecji...

Nasz system spełnia wszystkie stawiane dziś tego typu urządzeniom wymogi. Jest tańszy od zachodnich odpowiedników, lepszy, a do tego nasz polski. W warunkach ewentualnego kryzysu będziemy mieli całość dokumentacji i zabezpieczymy wszelkie pojawiające się potrzeby.

Czy wasz system zostanie zainstalowany już w pierwszym prototypie Borsuka?

Tak i nawet zaoferowaliśmy, że pierwszego Stopfire'a celem testów możemy dostarczyć nieodpłatnie. Mamy też inne projekty. WAT pracuje nad bardzo aktualnym projektem aktywnego systemu obrony pojazdów, którego model jest już po wstępnych próbach. Zainteresowaliśmy nim biuro platform lądowych PGZ. Chcielibyśmy być przemysłowym partnerem tego projektu.

To bardzo ambitne zamierzenie i wejście w najbardziej zaawansowane rozwiązania...

Tak. Zdajemy sobie sprawę, że w produkcji masowej nie pokonamy konkurencji zagranicznej, np. chińskiej. Możemy ich wyprzedzić tylko pod względem poziomu technicznego i jakości.

Niedawno odbyła się inauguracja Centrum Dostaw i Serwisu Sprzętu do Nasiemnej Obsługi Statków Powietrznych (CDiSS NOSP) dla całego lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Czy w kontraktach na nowy sprzęt lotniczy będą zapisy, że kwestie sprzętu naziemnej obsługi trzeba będzie konsultować z WCBKT S.A.?

Nas satysfakcjonowałby zapis, że urządzenia NOSP mają być zabezpieczone przez przemysł krajowy. Żeby nie popełnić błędu popełnionego przy okazji kupna F-16 i M-346. Wraz z Jastrzębiami przyjechały do Polski urządzenia amerykańskie, nie różniące się funkcjonalnie niczym od tych, jakie my wytwarzamy, a pieniądze zostały wydane za granicą. Dziś do rozwiązania są kwestie prawne – Amerykanie bronią się, że nie mogą nas do tego sprzętu dopuścić, że musimy mieć odpowiednie certyfikaty. I to co podpisaliśmy ostatnio z BAE Systems to jest próba odzyskania tamtego pola – oddanego kilkanaście lat temu bez walki. Naszym celem strategicznym jest polonizacja, czyli zapewnienie, aby

cały sprzęt NOSP w Polsce był polskiej produkcji. Z punktu widzenia wojska unifikacja zawsze obniża koszty i ułatwia obsługę, więc nie chodzi tylko o zyski naszej firmy.

A jaki procent sprzętu NOSP waszej produkcji jest obecnie wykorzystywany w SZ RP?

Szacujemy, że ok 80 procent i ten udział rośnie. W 2017 roku dostarczyliśmy np. kilkanaście nowych urządzeń nie licząc szeregu zmodyfikowanych. Te ostatnie nie zwiększyły stanu posiadania, ale podniosły jakość. Mamy teraz pomysł na wymianę postsowieckich lotniskowych urządzeń rozruchowych typu APA-4 i 5. Najwyższy czas żeby to zrobić – one są wiekowe, zawodne i występuje problem z częściami do nich.

Możemy liczyć, że w tym roku zaprezentujecie ich następcę?

Tak, urządzenia APA będą użytkowane, a w ich miejsce będziemy proponowali nasze lotniskowe urządzenia zasilania elektroenergetycznego LUZES V/D seria V na podwoziu Jelcz. Pierwsze urządzenie tego typu będzie gotowe w pierwszym kwartale 2018 roku i trwa już jego montaż. Będzie to rozwiązanie nowoczesne, zdolne do poruszania się w każdym terenie, co gwarantuje Jelcz, a przy okazji będzie miało kilka nowych funkcjonalności. Będzie to projekt całkowicie polski, efekt współpracy dwóch spółek PGZ. Chcemy też przenieść na Jelcze takie urządzenia, które obecnie są zamontowane na przyczepach, aby zapewnić im jak najwyższą mobilność. Mamy pomysł wykorzystania kontenera 15-stopowego, żeby łatwo można było montować na samochodzie różne moduły, w zależności od potrzeb.

Kiedy nastąpi ten moment, że amerykański sprzęt NOSP do F-16 będzie wymagał wymiany?

F-16 weszły do służby w Polsce w latach 2006-2008, a więc zbliżamy się do okresu, w którym trzeba będzie przeprowadzić gruntowną ocenę ich stanu technicznego. Zastanowić się co będzie bardziej opłacalne – odtworzenie ich pełnej zdolności technicznej czy np. wymiana na polskie.

Ostatnio wielkie inwestycje poczyniono, jeśli chodzi o odbudowę floty samolotów VIP. Jaki jest w tym udział WCBKT S.A.?

W ramach pakietu, który ma dostarczyć Boeing mają zostać dostarczone także polskie urządzenia. Część z nich będzie pochodzić od nas. W tym momencie są to dwie pary schodów pasażerskich i nasz holownik lotniskowy Pegaz. Czekamy na zamówienie ze strony Boeinga dotyczące narzędzi, podnośników hydraulicznych, dużego holownika lotniskowego, wodniarki i asenizatora. Zamówienia są realizowane w ten sposób, że głównym dostawcą będą Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr. 2 S.A., które są certyfikowanym kooperantem Boeinga. My będziemy ich poddostawcą. Zakładamy, że w 2018 roku te dostawy będą realizowane i obejmą one wraz z drobnym sprzętem około 50 pozycji.

Czy to oznacza, że będziecie mogli oferować dzięki temu analogiczne wyposażenie także innym użytkownikom Boeinga 737?

Na pewno wykorzystamy to marketingowo. To sprzęt naziemny i wystarczy mieć zaświadczenie, że może być on wykorzystywany przy 737, żeby wszędzie oferować go do tych samolotów. To nam otwiera szeroki rynek. Specjalnie poszerzyliśmy ofertę spółki o wyposażenie produkowane dotychczas przez zlikwidowaną spółkę ZREMB Wojkowiec, której dokumentację przejęliśmy, czyli około 80 rodzajów sprzętu lotniskowego począwszy od

schodów pasażerskich do różnego typu platform, podnośników, wózków bagażowych itp. Prowadzimy rozmowy z polskimi firmami handlingowymi, aby – niezależnie od sprzętu wysokotechnicznego – wyposażać je także w sprzęt podstawowy. Naszą ambicją jest, że kiedy powstanie Centralny Port Lotniczy, to wyposażymy go w pełni w sprzęt lotniskowy – zarówno prosty jak i skomplikowany technicznie. Wiemy, że to będzie duże wyzwanie. Istnieją też inne lotniska, które będą potrzebowały naszego wyposażenia. Rynek widzimy nie tylko w Polsce, ale i w państwach położonych za naszą wschodnią granicą.

Czy można powiedzieć, że jesteście czołową światową w branży jeśli chodzi o jakość?

Zdecydowanie dziś zaliczamy się do tych z czołówek stawki. Nasze urządzenia wywodzą się z wojskowych, spełniają więc ostrzejsze normy.

Nie możemy pozwolić sobie na produkcję masową, ale mamy dobry stosunek jakości do ceny. Kiedyś był w branży cywilnej kierunek żeby kupować możliwie najtańsze urządzenia NOSP. Ale okazało się to złym pomysłem i teraz jest popyt na jakość. To dla nas spora szansa.

Czy rozwijacie się pod względem wielkości i zatrudnienia?

Tak. Chcemy m.in. wybudować nową halę produkcyjną w miejsce budynku 118 przy ul. Radiowej. Wybudujemy też wiatę i zmodernizujemy istniejącą halę fabryczną. Wszystko żeby usprawnić proces produkcyjny. W 2017 roku obroty były większe niż w roku poprzednim o kilkanaście procent. Teraz naszą podstawową słabością jest powierzchnia produkcyjna. Mamy na Bemowie hektar gruntu i w jego obrębie możemy się rozwijać. Na krótki okres nam to wystarczy, ale jeśli będzie dużo zamówień to może pojawić się konieczność wydzierżawienia czy kupienia hali gdzie indziej.

Czy rozważacie porozumienie się w tym względzie w ramach Grupy PGZ?

Już rozmawialiśmy nawet na ten temat z WZL Nr. 4 S.A. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby w przyszłości zostawić na Radiowej biurowce i prototypownię, a produkcję masową przenieść gdzie indziej. To że działamy w grupie jest dla nas sporą szansą, bo możemy dzielić się informacjami albo oddać gdzieś część produkcji, np. do Wojskowych Zakładów Inżynierskich z Dębina. Zrobiliśmy tak w ubiegłym roku. Zastanawiamy się nawet czy nie przekazać im „prostej” produkcji w jeszcze większym zakresie.

Robicie przymiarki do dostarczania sprzętu NOSP do samolotów kolejnej generacji? F-35?

F-35 będą miały potrzeby podobne pod tym względem jak F-16. Dla nas kluczowe jest żeby wiedzieć, jakie jest zapotrzebowanie samolotu na zasilanie, parametry elektryczne, gazy techniczne, ciśnienia itp. Jeśli takie same, to urządzenia zarówno do F-16 jak i F-35 mogą być używane w niezmienionej postaci. A projektujemy je z dużym zapasem wydajności i jesteśmy przygotowani do ich dalszej modyfikacji. Na przykład teraz pracujemy nad urządzeniem bezobsługowym. Będzie można nim sterować tabletem z kabiny Jelcza. Będą też wyświetlone na nim wszelkie niezbędne operatorowi informacje.

Panie Prezesie dziękujemy za rozmowę.

Andrzej Kiński 
Maciej Szopa