

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY

AIR PROJECT 2017



SEKTOR LOTNICZY

Polska może się pochwalić 100-letnią historią lotnictwa i ponad 80-letnią tradycją przemysłu lotniczego. Silne środowiska naukowe, akademickie i inżynierskie odegrały kluczową rolę w rozwoju tego sektora. Po okresie transformacji rozwój sektora był możliwy dzięki rozszerzeniu międzynarodowej współpracy i bezpośrednim inwestycjom zagranicznym. Obecnie polski przemysł lotniczy ma bogatą ofertę eksportową zaawansowanych produktów lotniczych. Niemal w każdym samolocie pasażerskim na świecie jest przynajmniej jedna część, która została wyprodukowana w naszym kraju.

W Polsce działa ponad 200 firm prowadzących działalność w sektorze lotniczym i okołolotniczym z roczną sprzedażą na poziomie 1,3 bln EUR, zatrudniających łącznie ponad 30 tys. pracowników.

W większości są to małe i średnie przedsiębiorstwa (MSP) i firmy z udziałem kapitału zagranicznego oraz nieliczne już przedsiębiorstwa z mniejszościowym udziałem Skarbu Państwa. Około 80% zakładów zlokalizowanych jest w południowo-wschodniej części naszego kraju w jednym z czterech istniejących klasterów.

Działające zakłady specjalizują się w produkcji samolotów (rolnicze, szkoleniowe, treningowe, dyspozycyjne), helikopterów, szybowców oraz podzespołów (aluminium, kompozyty, GRFP) i akcesoriów. 90% produkcji lotniczej znajduje swych odbiorców za granicą, w takich krajach jak: USA, Wenezuela, Indonezja, Włochy, Grecja, Kanada, Hiszpania, Niemcy, Korea Płd., Wietnam.

Wybrane firmy branży lotniczej:

| Nazwa Firmy | Miejscowość | Zatrudnienie |
|--------------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| „Pratt & Whitney Rzeszów | Rzeszów | 4000 |
| WSK „PZL - Świdnik” / Augusta Westland | Świdnik | 2900 |
| Pratt & Whitney Kalisz | Kalisz | 1400 |
| Polskie Zakłady Lotnicze, Sikorsky a Lockheed Martin Company | Mielec | 2100 |
| GE EDC Poland | Warsaw | 1000 |
| Thoni Alutec | Stalowa Wola | 1200 |
| WSK PZL Kalisz | Kalisz | 600 |
| PZL „Warszawa Okęcie”, Airbus Defence and Space Company | Warsaw | 850 |
| HS Wrocław | Wrocław | 500 |
| Avio Aero | Bielsko-Biała | 400 |

| | | |
|------------------------------------|----------------------|-----|
| UTC Areospace Systems (Goodrich) | Krosno | 400 |
| Safran Transmission Systems Poland | Sędziszów Małopolski | 400 |
| MTU Aero Engines Polska | Rzeszów | 270 |
| Hamilton Sundstrand Poland | Rzeszów | 250 |

Potencjał wytwórczy przedsiębiorstw tkwi przede wszystkim w oferowanej jakości wyrobów (dzięki znajomości obróbki materiałów, odlewnictwa, mechaniki i elektroniki) i konkurencyjnych kosztach pracy. Istniejąca w Polsce sieć firm produkcyjnych i usługowych wspieranych przez centra B+R stanowią o potencjale do kooperacji oraz możliwościach zlecenia zamówień na produkcję części zamiennych i wyrobów gotowych dla sektora lotniczego.

Dzięki wysokim nakładom firm na badania i rozwój, współpracę z ośrodkami badawczymi, udział w międzynarodowych projektach, potencjał ludzki oraz rozwijające się klastry, sektor lotniczy należy do najbardziej innowacyjnych w gospodarce Polski.

Najlepszym potwierdzeniem wysokiego poziomu zaawansowania procesów stosowanych w polskim sektorze lotniczym jest udział firm w projektach międzynarodowych takich jak rozwój silnika innowacyjnego PurePower PW1000G (GTF), GEnx, LEAP.

W przyszłości udział polskich firm w takich projektach będzie wzrastał.

KLASTERY LOTNICZE W POLSCE

Polski przemysł Lotniczy jest głównie zorganizowany w klastrach lotniczych, z których największym jest Dolina Lotnicza.

Wybrane firmy z sektora lotniczego w Polsce



Dnia 11 kwietnia 2003 zostało powołane do życia Stowarzyszenie Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego Dolina Lotnicza.

Stowarzyszenie otrzymało znaczącą pomoc finansową od firmy Pratt & Whitney, światowego lidera w projektowaniu, produkcji i obsłudze silników lotniczych, rakietowych systemów napędowych oraz przemysłowych turbin gazowych.

Dlaczego Dolina Lotnicza powstała w Polsce południowo-wschodniej?

- 100 lat historii lotnictwa
- ponad 80 lat historii przemysłu lotniczego
- 90 % polskiej produkcji w przemyśle lotniczym
- Konkurencyjne koszty pracy i produkcyjne
- Politechnika Rzeszowska z rozwiniętym Wydziałem Budowy Maszyn i Lotnictwa
- Środowisko przyjazne inwestorom
- Niski podatek dochodowy od osób prawnych (CIT)
- Centralnie zlokalizowane lotnisko o międzynarodowym charakterze
- Główna autostrada łącząca południowo-wschodnią Polskę z jej południowo-zachodnią częścią

Obecnie, w skład Stowarzyszenia wchodzi 158 podmiotów z regionu, a kolejni zainteresowani przechodzą proces aplikacyjny.

CEL AIR PROJECT W POLSCE

Zawarcie ponadzakładowego układu zbiorowego uwzględniającego podnoszenie kwalifikacji i kompetencji pracowników

CELE POŚREDNIE/ CZĄSTKOWE

- Wyrównanie standardów zatrudnienia w branży lotniczej,
- Wyrównanie zasad konkurencyjności,
- Zatrzymanie migracji wykwalifikowanych pracowników

GRUPA ADRESATÓW

- Pierwszą grupą adresatów projektu będą największe zakłady lotnicze w kraju gdzie funkcjonują organizacje związkowe „Solidarnosci” tj .Pratt& Whitney /Canada /US , PZL Mielec/ Sikorsky /US and PZL/Swidnik/Leonardo Helicopter /ITALY,
- Każde z wybranych przedsiębiorstw posiada lokalny układ zbiorowy.

WYZWANIA

- Podstawowym wyzwaniem będzie przekonanie strony Pracodawców do zrzeszenia się i podjęcia rozmów, analizy przygotowanego projektu układu ponadzakładowego.
- Różnice w podejściu mogą wynikać z faktu, iż przedsiębiorstwa lotnicze są w posiadaniu kapitału zagranicznego z USA , Włoch gdzie jest różna kultura i podejście do układów zbiorowych.
- Problemem stworzenia wspólnej platformy / standardu zapisów może być fakt iż w większości zakładów istnieją lokalne układy zbiorowe których zapisy różnią się pomiędzy poszczególnymi zakładami lotniczymi.
- Korporacja UTC posiada w głównych zakładach w Polsce lokalne układy zbiorowe – ale w części zakładów nie istnieją układy. Może pojawić się opór angażowania w układ ponadzakładowy spowodowany podejrzliwością chęci objęcia układem wszystkich jednostek, co wymusiłoby na Pracodawcy podniesienie standardów zatrudnienia i spowodowało dodatkowe koszty.

WYBRANE METODY/PLAN DZIAŁANIA:

- Opracowanie ogólnego projektu układu ponadzakładowego, który będzie zawierał ogólnie akceptowalne zapisy, elastyczne i akceptowalne przez pracodawców,
- Złożenie wspólnego projektu zbiorowego układu ponadzakładowego pracodawcom, u których związki zawodowe zrzeszone są w krajowej sekcji przemysłu lotniczego NSZZ „S”,
- Przeprowadzenia spotkań informujących z pracodawcami o celu układu,
- Wystosowanie wniosku do pracodawców o zrzeszenie się celem uzyskania podmiotowości strony do zawarcia układu,

- Potencjalna inicjatywa ustawodawcza celem ustawowego uregulowania branżowej reprezentacji pracodawców.

ELEMENTY ZACHĘTY DLA PRACODAWCÓW:

- Zrzeszenie się pracodawców daje im możliwość dołączenia w podmiocie stronny do obrad komisji trójstronnej,
- Uczestnictwo w komisji trójstronnej daje bezpośrednią możliwość wnioskowania, lobbowania w zakresie własnych propozycji ułożenia kwestii społeczno –gospodarczych w sektorze lotniczym,
- To również możliwość wpływania na rząd w zakresie budowania polityki wewnętrznej sektora lotniczego w zakresie preferencji zamówień gospodarczych, uzyskania preferencji/ wsparcia w zakresie budowania i utrzymania miejsc pracy.
- Pracodawcy objęci układem budują dobre imię , markę która gwarantuje pewien poziom standardu warunków zatrudnienia,
- Pracodawcy objęci układem przy wsparciu organizacji zakładowych mogliby wnioskować o pierwszeństwo, uprzywilejowanie w zamówieniach publicznych sektora lotniczego,

KORZYŚCI PRACOWNIKÓW

- Pracownicy objęci układem ponadzakładowym uzyskują parasol ochronny w postaci ogólnych standardów postępowania pracodawców w sferze stosunków zatrudnienia,
- Pojawi się tendencja organizowania się pracowników, tworzenia związków zawodowych w małych jednostkach nieobjętych układem celem przystąpienia do układu np. MTU, Safran

JAKIE DZIAŁANIA ZREALIZOWANO DO TEJ PORY ?

- Przygotowanie projektu, przeprowadzenie wewnętrznych rozmów pomiędzy organizacjami związkowymi celem ustalenia finalnej wersji Układu Ponadzakładowego Sektora Lotniczego Październik-Listopad 2016;
- Akceptacja ostatecznej wersji projektu Grudzień 2016,
- Wysłanie projektu do zarządów spółek na terenie kraju Styczeń 2017;
- Spotkania z zarządami spółek na terenie kraju styczeń – luty 2017;
- Wysłanie projektu do zarządów spółek matek właścicieli Pratt& Whitney /Canada &US , Sikorsky /US and Leonardo Helicopter /ITALY,
- Marzec 2017 – uzyskanie negatywnych odpowiedzi od zarządów spółek na terenie kraju
- Kwiecień 2017 uzyskanie negatywnych odpowiedzi od zarządu Pratt&Whitney Canada ;
- Spotkania z zarządami spółek na terenie kraju celem uzyskania uzasadnienia odmowy udziału w układzie ponadzakładowym;
- Spotkanie i uzyskanie wyjaśnień na Radzie pracowniczej od kierownictwa Pratt&Whitney Canada Maj/Czerwiec 2017,
 - Kierownictwa Pratt&Whitney Canada obiecało ponownie rozpatrzyć swoje stanowisko i dać ostateczną odpowiedz w drugiej połowie 2017 roku .

CZEGO NIE UDAŁO SIĘ OSIĄGNĄĆ?

Zawarcie Układu Ponadzakładowego Sektora Lotniczego nie jest możliwe z Pracodawcami niezrzeszonymi. Tylko zorganizowani i zarejestrowani Pracodawcy mogą, jako prawny podmiot być stroną układu

JAKIE BYŁY PRZESZKODY?

Część pracodawców jak Pratt&Whitney Canada negatywnie odniosła się do propozycji zawarcia układu ponadzakładowego uzasadniając to faktem braku identyfikacji wartości dodanej uczestnictwa w układzie poprzez fakt iż są stroną układu zakładowego i woleliby budować relacje ze stroną pracowniczą na lokalnym obszarze.

Inni Pracodawcy jak PZL Swidnik/ Leonardo Helicopter /ITALY nie odpowiedzieli na propozycję do tej pory.

PLANOWANIE DALSZYCH PRAC PO STRONIE ZWIĄZKU

Związki mają zamiar poprzez dialog przypominać pracodawcom o propozycji zawarcia układu Ponadzakładowego I będą wywierać presję na pracodawców w tym zakresie. Ponadto związki rozważą poprzez udział w Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Pracy przy MRPiPS opracowania i wdrożenia nowych rozwiązań w zakresie zbiorowych stosunków pracy, które zaadresują kwestie układów ponadzakładowych.

CO DZIAŁANIE PRZYNIOSŁO ZWIĄZKOM?

CO DZIAŁANIA DAŁY Z PUNKTU WIDZENIA OPERACYJNEGO I PERSPEKTYWY GOSPODARKI?

Pracodawcy zaczęli dyskutować i rozważać o pozytywach i negatywach przystąpienia do układu ponadzakładowego.

Również w strukturach związku Metalowców rozpoczęły się dyskusje I analizy możliwości zrzeszenia się w ponadzakładowych układach w innych branżach.

Kwestia zawarcia ponadzakładowych układów będzie przedstawiona na Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Pracy przy MRPiPS opracowania i wdrożenia nowych rozwiązań w zakresie zbiorowych stosunków pracy, w sposób, który może zachęcić Pracodawców do zrzeszania się i brania aktywnego udziału w układach ponadzakładowych.