

Polnische Luftfahrtindustrie setzt zu neuen Höhenflügen an

Investitionen in Forschung und Produktion / Gute Aussichten auf Fördermittel / Von Michal Wozniak

Warschau (gtai) - Die Luftfahrtindustrie gehört zu den sich am schnellsten entwickelnden Branchen in Polen. Zwar ist ihr Beitrag zur Wirtschaftsleistung noch gering, dafür stemmt sie einen bedeutenden Teil der Forschungs- und Entwicklungsbemühungen im Lande. Zugpferd des Sektors sind ausländische Großkonzerne, in deren Windschatten aber viele polnische KMU erfolgreich gedeihen. Die bevorstehenden Staatsaufträge machen Hoffnung auf weitere neue Investitionen.

Über 130 Unternehmen sind mittlerweile in der Luft- und Raumfahrtindustrie in Polen tätig. Sie beschäftigen mehr als 25.000 Mitarbeiter, davon mehrere Tausend im Bereich der Forschung und Entwicklung. Binnen der letzten zehn Jahre hat alleine die Polnische Agentur für Auslandsinvestitionen (<http://www.paiz.gov.pl>) elf Investitionsprojekte im Wert von über 200 Mio. Euro aus dem Bereich begleitet, darunter solche globaler Marktführer, wie der deutschen MTU (<http://www.mtu.de>) oder der amerikanischen UTC Aerospace Systems (<http://www.utcaerospace.com>) und Hamilton Sundstrand (<http://www.hamiltonsundstrand.com.pl>).

Laut Angelika Wojcik, der Branchenverantwortlichen der PAIZ, werden zur Zeit zwölf weitere Investitionsprojekte mit einem Volumen von etwa 350 Mio. Euro bearbeitet. Sollten sie realisiert werden, würden knapp 1.700 neue Jobs in der Luftfahrtproduktion entstehen. Wie gut der Standort in der Branche wahrgenommen wird, bezeugen auch unabhängige Rankings: Laut der Consultingfirma PwC (<http://www.pwc.pl>) ist Polen für Luftfahrtunternehmen das viertattraktivste Investitionsziel in Europa und achtattraktivste weltweit.

Den Investitionsmagnet schlechthin gibt dabei eines der größten Branchencluster, das ostpolnische Luftfahrttal "Aviation Valley" (<http://www.aviationvalley.pl>). Dieses konnte seit 2003 seine Mitgliederzahl mehr als verfünffachen. Die über 100 um Rzeszow ansässigen Unternehmen generierten 2013 einen Umsatz von etwa 1,5 Mrd. Euro, wovon 90% aus dem Exportgeschäft stammen.

Erstmals positives Außenhandelsaldo

Laut Eurostat hat sich der Wert polnischer Ausfuhren der Luftfahrtindustrie allein 2013 nahezu verdoppelt. Zu den Spezialitäten der in Polen ansässigen Firmen zählen vor allem Flugzeugmotoren und deren Teile sowie Kleinmaschinen. Immer wichtiger wird auch die Hubschrauberherstellung. Im Aviation Valley haben sich bereits zwei der weltgrößten Anbieter, die italienische AgustaWestland (<http://www.agustawestland.com>) sowie die UTC-Tochter Sikorsky (<http://www.sikorsky.com>), angesiedelt. Je nach dem, an wen der Zwei-Milliarden-Euro-Auftrag für 70 Hubschrauber der polnischen Luftstreitkräfte vergeben wird, könnte Airbus Helicopters (<http://www.airbushelicopters.com>) das Trio komplettieren.

Polnische Exporte von Erzeugnissen der Luftfahrtindustrie (in Mio. Euro)

Warenbezeichnung	2012	2013	Veränderung 2013/2012 (in %)
8801. Ballons und Luftschiffe	0,3	0,5	54,3
8802. Andere Luftfahrzeuge	283,6	439,8	55,1
8803. Teile von Luftfahrzeugen	281,9	625,4	121,8
8804. Fall- und Gleitschirme	3,7	3,6	-1,2
8805. Start- und Landevorrichtungen, Geräte zur Flugausbildung	0,9	0,7	-20,8
Gesamt	570,4	1.070,0	87,6

Quelle: Eurostat

Aber auch zivile Projekte könnten die Nachfrage nach Luftfahrtprodukten steigern, darunter das vom Nationalen Zentrum für Forschung und Entwicklung (<http://www.ncbir.pl>) ins Leben gerufene Vorhaben Innotot zur Entwicklung von unbemannten Flugmaschinen mit einem Volumen von über 120 Mio. Euro.

Solche Maßnahmen könnten auch die Einfuhren beleben, die nach einem Rekordjahr 2012 seit anderthalb Jahren etwas schwächeln. Der Wert der Importe fiel 2013 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 8%, im 1. Halbjahr 2014 betrug der Rückgang bereits 13,5%. Besonders stark eingebrochen ist die Nachfrage nach Segelflugzeugen und anderen nicht motorisierten Flugmaschinen, die sogar um bis zu 90% abflachte. Auch im Bereich großer Passagiermaschinen sind auf absehbare Zeit keine großen Sprünge zu erwarten. Nachdem 2012 und 2013 insgesamt 1,2 Mrd. Euro ausgegeben wurden, sind die polnischen Airlines nun vor allem mit Restrukturierungsmaßnahmen und Kosteneinschnitten beschäftigt.

Ein Lichtblick sind alleine Flugzeuge bis 15 t Eigengewicht, deren Einfuhren von Januar bis Juni 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um das Dreifache auf knapp 11,5 Mio. Euro zugenommen haben.

Polnische Importe von Erzeugnissen der Luftfahrtindustrie (in Mio. Euro)

Warenbezeichnung	2012	2013	Veränderung 2013/2012 (in %)
8801. Ballons und Luftschiffe	1,2	0,3	-74,7
8802. Andere Luftfahrzeuge	747,6	679,2	-9,2
8803. Teile von Luftfahrzeugen	181,5	173,4	-4,4
8804. Fall- und Gleitschirme	2,0	1,7	-14,6
8805. Start- und Landevorrichtungen, Geräte zur Flugausbildung	1,1	1,6	41,7
Gesamt	933,4	856,2	-8,3

Quelle: Eurostat

Für deutsche Unternehmen bedeuten diese Zahlen allerdings keinen allzu großen Verlust. Obwohl Polens westlicher Nachbar seit der Wende ununterbrochen der unangefochtene größte Außenhandelspartner des Landes ist, bilden deutsche Firmen und Kunden nur eine Randerscheinung in den Exporten und Importen der Luftfahrtindustrie.

Die wichtigsten Außenhandelspartner Polens in der Luftfahrtindustrie (2013; in %)

Land	Anteil Import	Land	Anteil Export
USA	59,5	USA	53,9
Brasilien	19,3	Moldawien	10,3
Spanien	9,0	Frankreich	4,2
Russland	2,6	Italien	3,7
Italien	2,3	Kanada	3,7
Frankreich	1,5	Vereinigtes Königreich	3,2
Vereinigtes Königreich	1,4	VR China	3,1
Deutschland	0,9	Ukraine	3,1
Schweiz	0,7	Irland	2,3
Österreich	0,7	Deutschland	1,9

Quelle: Eurostat

Immer mehr Regionen heben ab

Außer dem Aviation Valley bemühen sich noch zwei größere Cluster um ein entsprechendes Umfeld für die Luftfahrtbranche: Das Großpolnische Luftfahrtcluster (<http://www.wlk.org.pl>), das um die Stadt Kalisz 24 Unternehmen vereint, sowie das Schlesische Luftfahrtcluster (<http://www.aerosilesia.eu>) im Süden des Landes, zu dessen über 40 Mitgliedern auch zahlreiche Bildungseinrichtungen zählen. Erst in der Aufbauphase befindet sich hingegen ein Cluster in Bromberg (Bydgoszcz), das um die Militärflugbetriebe Nr. 2 (<http://www.wzl.mil.pl>) entstand. Eine ähnliche Institution wird auch im niederschlesischen Lubin geplant, wo bereits Firmen wie Becker Avionics (<http://www.becker-avionics.pl>), GE Aviation (<http://www.ge.com>), Cube ITG (<http://www.cubeitg.pl>) oder UTC tätig sind.

Hervorragende Bedingungen vor allem für Forschungsarbeiten liefert ferner die Zentralregion um Warschau. Dort bilden sechs Hochschulen Fachkräfte für die Luft- und Raumfahrt aus, was sicherlich einer der Gründe für das Engagement der Airbus Group (<http://www.airbusgroup.com>) in den Luftfahrtwerken PZL Warszawa-Okecie (<http://www.pzl.eads.ent>) an Polens größtem Flughafen war.

Bei seiner neuesten Investition entschied sich der deutsch-französische Gigant dennoch, 100 km weiter nach Lodsch zu ziehen. Dort soll ab 2015 ein neues Konstruktionsbüro von Airbus Helicopters seinen Betrieb aufnehmen und langfristig 100 Ingenieuren einen Arbeitsplatz bieten. Die Stadtpräsidentin Hanna Zdanowska verkündete nach Gesprächen mit dem Investor, dieser werde noch im November 2014 entsprechende Räumlichkeiten besichtigen.

UTC ist der europäischen Konkurrenz mehrere Schritte voraus. Bereits im Sommer eröffnete sie ihr globales Ingenieurzentrum in Breslau (Wroclaw). "Heute beschäftigen wir hier 130 Ingenieure, innerhalb der nächsten drei Jahre möchten wir unsere Belegschaft mehr als verdreifachen", versicherte Wojciech Wasik, Vorstandsvorsitzender der polnischen UTC-Tochter HS Wroclaw (<http://www.utas.pl/wroclaw/pl>). Dazu kündigte er an, auch die Produktionskapazitäten steigern zu wollen: Zu den heute 800 Angestellten sollen 700 neue Kollegen hinzustoßen.

Der Zulieferer Avio Polska will derweil binnen vier Jahren etwa 35 Mio. Euro in sein Werk in Bielitz-Biala (Bielsko-Biala) anlegen. Dafür sollen in Schlesien eine neue Produktionslinie gebaut sowie das Entwicklungszentrum vergrößert werden. Insgesamt sollen 100 neue Mitarbeiter eingestellt werden, davon 20 Ingenieure.

"Pratt & Whitney will in seinen Werken eine neue Halle und Laboratorien bauen", kündigte daneben Waldemar Macheta, Direktor für Zusammenarbeit mit Investoren des Stadtamtes von Rzeszow, gegenüber der Tageszeitung Puls Biznesu (<http://www.pb.pl>) an. Im Luftfahrttal, in der Stadt Krasnik, plant ferner die kanadische Cyclone MFG (<http://www.cyclonemfg.com>) ein Flugzeugteilewerk. "Wir interessieren uns für Krasnik, weil es mitten im Aviation Valley liegt. Wir hoffen, unsere Produkte unter anderem nach Swidnik (Agusta-Westland-Tochter PZL Swidnik; <http://www.pzl.swidnik.pl>; d. Red.) und Krosno (Flugzeugfahrwerkproduktion bei Goodrich Krosno; <http://www.goodrich.com>; d. Red.) liefern zu können", erläuterte gegenüber dem Regionalblatt Dziennik Wschodni (<http://www.dziennikwschodni.pl>) Firmenchef Andrzej Sochaj.

Sorgen um Fachkräftenachschub

Damit den neuen Investoren genügend Fachkräfte zur Verfügung stehen, weiten die Regionen auch ihr Engagement bei den Bildungseinrichtungen aus. Dabei werden nicht nur die Kooperationen mit Hochschulen gestärkt: "Im Karpatenvorland besteht bereits seit Jahren ein durch das Cluster gestartetes Schulnetzwerk für Luftfahrtmechaniker. Zurzeit investieren wir knapp 25 Mio. Euro in die Ausstattung von Berufsbildungszentren in zwölf Städten, wo Operateure von CNC-Maschinen ihr Fach erlernen sollen", berichtet Andrzej Rybka, Direktor des Clusters Aviation Valley. "Wir erwarten, dass in den kommenden Jahren alleine im Karpatenvorland 3.000 solcher Fachleute gebraucht werden", pflichtet ihm Marek Darecki, Vorstandsvorsitzender der Pratt & Whitney-Tochter WSK-PZL Rzeszow sowie des Aviation Valleys, bei.

Im Interview mit dem Portal <http://www.onet.pl> gibt Darecki sich optimistisch bezüglich des Potenzials des Clusters: "Wir sind ein geschätzter, solider Partner, der die neuesten Techniken und Technologien erfolgreich implementiert und anwendet. Die Bestellungen steigen, besonders im Bereich großer Flugzeugmotoren. Hier ist die Situation viel besser als bei den Kleintriebwerken." Als Hauptziele für das Cluster sieht er vor allem den Aufbau und die Stärkung von Beziehungen zu ähnlichen Zusammenschlüssen weltweit und stärkeres Engagement in EU-weiten Projekten.

Schützenhilfe erhielt die Branche bereits von der Regierung. Da in der neuen EU-Finanzperspektive 2014 bis 2020 Fördermittel gezielter ausgegeben werden sollen, entschlossen sich die Machthaber in Warschau, eine Liste von Prioritätssektoren aufzustellen: Darunter auch die Luft- und Raumfahrt. "Wir möchten, dass Polen in den nächsten Jahren so stark in der Luftfahrt und bei Flugzeugteilen wird, wie es bereits heute im Automotive-Bereich ist", versichert Ilona Antoniszyn-Klik, Unterstaatssekretärin im Wirtschaftsministerium (<http://www.mg.gov.pl>).

Einen besonderen Leckerbissen sollten für die Branche vor allem die über 13 Mrd. Euro darstellen, die alleine in den beiden landesweiten Operationellen Programmen "Intelligente Entwicklung" sowie "Wissen, Bildung, Entwicklung" zur Verfügung stehen. Damit könnte die Luftfahrtindustrie ihre Rolle als Innovationsvorreiter im Lande stärken. "Obwohl die Ausgaben für Forschung und Entwicklung in der polnischen Luftfahrtindustrie steigen, sind sie mit 6% immer noch viel niedriger als zum Beispiel bei den britischen Kollegen, wo sie fast ein Viertel der Kosten ausmachen", so Greg Micorek vom Breslauer Softwarehaus Output42 (<http://www.output42.com>).

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2016 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.