

MON nadal chce przepłacać za Bryzy

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 29 maja 2009

W najbliższych dniach ma zostać podpisana umowa pomiędzy DZ SZ MON a amerykańskimi PZL w Mielcu w sprawie zmiany zakresu kontraktu na dostawy transportowych PZL M28B/PT Bryza. Mimo kryzysu finansowego niepotrzebne Siłom Zbrojnym RP samoloty mają być równie drogie, jak zamówione pod koniec 2008.

Pierwotnie, w warunkach rozwijającego się kryzysu finansowego, 10 grudnia 2008 DZSZ MON i należące do amerykańskiego koncernu United Technology Corporation PZL w Mielcu zawarły bez przetargu (!) wieloletnią umowę wartą brutto 635 mln zł (Karmienie nowotworu). Na zakup MON przeznaczyło pieniądze, których - jak się wkrótce okazało - zabrakło na zapłatę za dostawy polskich przedsiębiorstw lotniczo-zbrojeniowych w 2008. Teraz liczbę zamawianych samolotów ograniczono z 12 do 8, ale ich cena jednostkowa (bez zbędnego wyposażenia) pozostała bez zmian. Wartość kontraktu ma wynieść 399 mln zł!

MON zrezygnowało z zakupu 4 samolotów - 2 w konfiguracji bez nowej awioniki i kabiny glass cockpit od Rockwell Collinsa (do dostawy w 2009) oraz 2 w bogatej konfiguracji dyspozycyjno-pasażerskiej (w tym jeden VIP dla 6 osób), do dostawy w 2010. Największym przegranym jest w tej sytuacji spółka Ibcol i jej duński partner, Terma, która miała dostarczyć kompletne systemy samoobrony dla 12 Bryz, wartość łącznie ok. 57,6 mln zł. Nie pozostawiono nawet opcji założenia kabli niezbędnych dla ewentualnego późniejszego zainstalowania systemu samoobrony.

Wedle umowy z grudnia 2008, kwestionowanej przez niezależnych ekspertów i zaangażowanych w branżę obronną polityków spoza koalicji rządowej, do 2014 dostarczonych miało być:

12 samolotów PZL M28B/PT Bryza, z czego 2 w wariantcie pasażersko-dyspozycyjnym (VIP) i dwa (przewidziane do dostawy w 2009) w konfiguracji dotychczasowej (tj. bez nowej awioniki i glass cockpitu, który powstać ma w oparciu o pakiet dostarczony - na podstawie wyboru dokonanego w należących do Amerykanów PZL w Mielcu - przez Rockwell Collinsa, w znacznym stopniu zgodny ze stosowanym na śmigłowcach Sikorsky S-70/UH-60 Black Hawk, a nie mającym nic wspólnego z wyposażeniem innych samolotów transportowych SP);

- nowy symulator samolotu PZL M28 Bryza (nie ustalono dostawcy tego produktu; dotychczas używany przez Lotnictwo MW symulator An-28, ulokowany w Siemirowicach, dostarczyła z Czech spółka Aviation Services);

- narzędzia i sprzęt niezbędny do eksploatacji samolotów (1 komplet na samolot);
- części zamienne (w stosunku 1:5), w tym zapasowe 4 silniki Pratt & Whitney of Canada PT6A-65B.

Dodatkowo przeszkolonych miało być (wedle oferty PZL w Mielcu) 36 członków załóg Bryz. Dostawa pierwszego samolotu miała nastąpić w grudniu 2010, kolejnych 3 w 2011, 2 w 2012 i ostatni w 2013.

Po kilku miesiącach *negocjacji*, krytykowane przez ekspertów i niezależnych polityków MON zamierza kupić samoloty M28 tak samo drogo jak w grudniu 2008. Bez systemów samoobrony, wyposażenia VIP i symulatora jeden M28 miał wówczas kosztować ok. 40 mln zł. Tyle samo (czyli ok. 12-13 mln USD) ma kosztować ten samolot zgodnie z nową umową. Tymczasem jeszcze przed sprzedażą PZLw Mielcu amerykańskiemu UTC, polskie Ministerstwo Obrony Narodowej kupowało samoloty M28 za mniej niż 30 mln zł. Co warto dodać, porównywalny pod względem parametrów, najdroższy wariant patrolowania morskiego konkurencyjnego samolotu CASA C212-400 kosztuje 6-8 mln USD (z radarem i systemem monitoringu sytuacji na morzu!). Łatwo obliczyć, że MON zamierza zapłacić za samoloty z PZL w Mielcu około dwa razy więcej niż są one warte. Za samoloty, które nie są dziś polskim SZ w ogóle potrzebne. Bo przecież nie ma nawet paliwa, by na nich latać...

Jakby tego było mało, prace okresowe na samolotach rodziny PZL M28, prowadzone do niedawna w należących do MON Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 3 w Dęblinie, są od marca realizowane w PZL w Mielcu... MON konsekwentnie prowadzi politykę, która w krótkim czasie może doprowadzić do bankructwa wielu przedsiębiorstw polskiego potencjału obronnego. Wspiera natomiast producentów zagranicznych.

Warto przy okazji dodać, iż amerykańska spółka Sierra Nevada Corporation (SNC) wykonująca m.in. różne zlecenia na rzecz rządu i SZ USA (m.in. w Afganistanie) potwierdziła zamówienie na 3 samoloty PZL M28 i dodatkowo odkupiła egzemplarz M28 zakupiony wcześniej przez spółkę Skytruck z Florydy (kosztujący poniżej 5 mln USD!), która miała odpowiadać za promocję i sprzedaż Skytrucków na świecie (m.in. w ramach offsetu na samoloty polskie F-16 - zobowiązanie sprzedaży 100 samolotów M28 zostało wykreślone jako *nierealistyczne* i *niewykonalne*, przez co PZL w Mielcu okazały się bliskie bankructwa i trafiły w ręce UTC). Samoloty kupione przez SNC - łącznie nawet 10 - mają trafić do eskadry sił specjalnych US SOCOM w Newadzie (pierwszy samolot przekazany miał być w czerwcu). Zaawansowane są rozmowy w sprawie zakupu kolejnych 16 M28 z realną możliwością rozszerzenia kontraktu do 40 samolotów określanych mianem *Alfa*. Być może część z tych samolotów trafi nie w ręce lotników amerykańskich, a w ramach wzmacniania potencjału antynarkotykowego do wojsk lotniczych państw Ameryki Łacińskiej. Ceny M28 w tych transakcjach nie są na razie znane.

Pierwotnie, w warunkach rozwijającego się kryzysu finansowego, 10 grudnia 2008 DZSZ MON i należące do amerykańskiego koncernu United Technology Corporation PZL w Mielcu zawarły bez przetargu (!) wieloletnią umowę wartą brutto 635 mln zł (Karmienie nowotworu). Na zakup MON przeznaczyło pieniądze, których - jak się wkrótce okazało - zabrakło na zapłatę za dostawy polskich przedsiębiorstw lotniczo-zbrojeniowych w 2008. Teraz liczbę zamawianych samolotów ograniczono z 12 do 8, ale ich cena jednostkowa (bez zbędnego wyposażenia) pozostała bez zmian. Wartość kontraktu ma wynieść 399 mln zł!

MON zrezygnowało z zakupu 4 samolotów - 2 w konfiguracji bez nowej awioniki i kabiny glass cockpit od Rockwell Collinsa (do dostawy w 2009) oraz 2 w bogatej konfiguracji dyspozycyjno-pasażerskiej (w tym jeden VIP dla 6 osób), do dostawy w 2010. Największym przegranym jest w tej sytuacji spółka Ibcot i jej duński partner, Terma, która miała dostarczyć kompletne systemy samoobrony dla 12 Bryz, warte łącznie ok. 57,6 mln zł. Nie pozostawiono nawet opcji założenia kabli niezbędnych dla ewentualnego późniejszego zainstalowania systemu samoobrony.

Wedle umowy z grudnia 2008, kwestionowanej przez niezależnych ekspertów i zaangażowanych w branżę obronną polityków spoza koalicji rządowej, do 2014 dostarczonych miało być:

12 samolotów PZL M28B/PT Bryza, z czego 2 w wariantcie pasażersko-dyspozycyjnym (VIP) i dwa (przewidziane do dostawy w 2009) w konfiguracji dotychczasowej (tj. bez nowej awioniki i glass cockpitu, który powstać ma w oparciu o pakiet dostarczony - na podstawie wyboru dokonanego w należących do Amerykanów PZL w Mielcu - przez Rockwell Collinsa, w znacznym stopniu zgodny ze stosowanym na śmigłowcach Sikorsky S-70/UH-60 Black Hawk, a nie mającym nic wspólnego z wyposażeniem innych samolotów transportowych SP);

Dodatkowo przeszkolonych miało być (wedle oferty PZL w Mielcu) 36 członków załóg Bryz. Dostawa pierwszego samolotu miała nastąpić w grudniu 2010, kolejnych 3 w 2011, 2 w 2012 i ostatni w 2013.

Po kilku miesiącach *negocjacji*, krytykowane przez ekspertów i niezależnych polityków MON zamierza kupić samoloty M28 tak samo drogo jak w grudniu 2008. Bez systemów samoobrony, wyposażenia VIP i symulatora jeden M28 miał wówczas kosztować ok. 40 mln zł. Tyle samo (czyli ok. 12-13 mln USD) ma kosztować ten samolot zgodnie z nową umową. Tymczasem jeszcze przed sprzedażą PZL w Mielcu amerykańskiemu UTC, polskie Ministerstwo Obrony Narodowej kupowało samoloty M28 za mniej niż 30 mln zł. Co warto dodać, porównywalny pod względem parametrów, najdroższy wariant patrolowania morskiego konkurencyjnego samolotu CASA C212-400 kosztuje 6-8 mln USD (z radarem i systemem monitoringu sytuacji na morzu!). Łatwo obliczyć, że MON

zamierza zapłacić za samoloty z PZL w Mielcu około dwa razy więcej niż są one warte. Za samoloty, które nie są dziś polskim SZ w ogóle potrzebne. Bo przecież nie ma nawet paliwa, by na nich latać...

Jakby tego było mało, prace okresowe na samolotach rodziny PZL M28, prowadzone do niedawna w należących do MON Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 3 w Dęblinie, są od marca realizowane w PZL w Mielcu... MON konsekwentnie prowadzi politykę, która w krótkim czasie może doprowadzić do bankructwa wielu przedsiębiorstw polskiego potencjału obronnego. Wspiera natomiast producentów zagranicznych.

Warto przy okazji dodać, iż amerykańska spółka Sierra Nevada Corporation (SNC) wykonująca m.in. różne zlecenia na rzecz rządu i SZ USA (m.in. w Afganistanie) potwierdziła zamówienie na 3 samoloty PZL M28 i dodatkowo odkupiła egzemplarz M28 zakupiony wcześniej przez spółkę Skytruck z Florydy (kosztujący poniżej 5 mln USD!), która miała odpowiadać za promocję i sprzedaż Skytrucków na świecie (m.in. w ramach offsetu na samoloty polskie F-16 - zobowiązanie sprzedaży 100 samolotów M28 zostało wykreślone jako *nierealistyczne* i *niewykonalne*, przez co PZL w Mielcu okazały się bliskie bankructwa i trafiły w ręce UTC). Samoloty kupione przez SNC - łącznie nawet 10 - mają trafić do eskadry sił specjalnych US SOCOM w Newadzie (pierwszy samolot przekazany miał być w czerwcu). Zaawansowane są rozmowy w sprawie zakupu kolejnych 16 M28 z realną możliwością rozszerzenia kontraktu do 40 samolotów określanych mianem *Alfa*. Być może część z tych samolotów trafi nie w ręce lotników amerykańskich, a w ramach wzmacniania potencjału antynarkotykowego do wojsk lotniczych państw Ameryki Łacińskiej. Ceny M28 w tych transakcjach nie są na razie znane.
