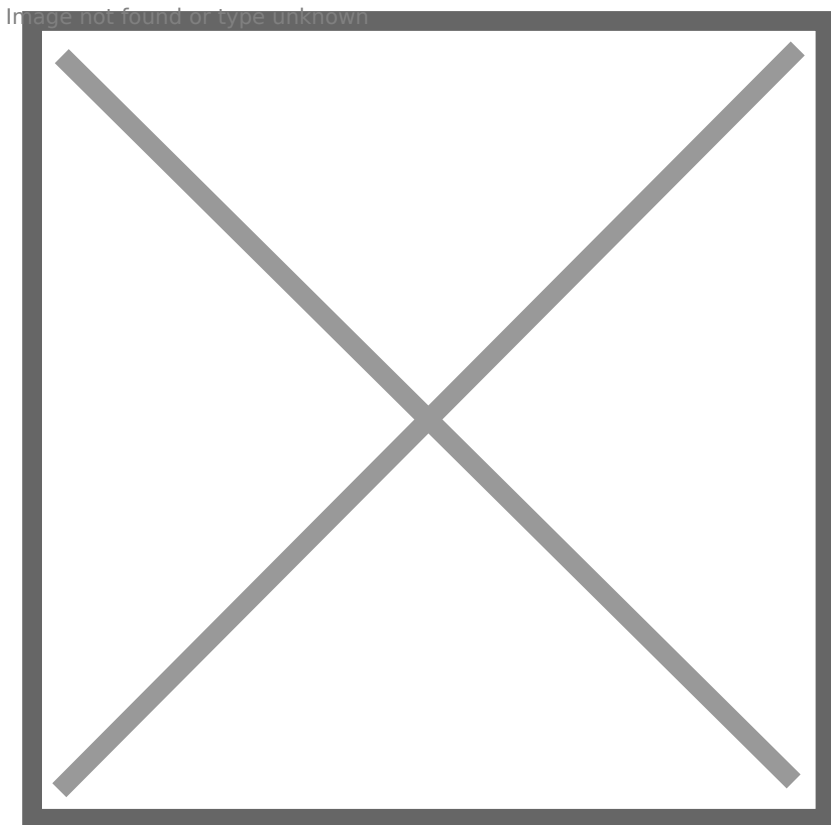


Śledztwa SKW

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 14 stycznia 2010

Służba Kontrwywiadu Wojskowego ujawniła, że prowadzi postępowania w sprawie zakupu przez MON samolotów M28 Bryza i uzbrojenia dla Nadmorskiego Dywizjonu Raketowego MW, a także leasingu samolotów Embraer 175LR do przewozu VIP.



O działaniach SKW poinformował sekretarz kolegium ds. spraw specjalnych, Jacek Cichocki, odpowiadając na zapytanie posła Ludwika Dorna. W piśmie do marszałka Bronisława Komorowskiego Cichocki pisze o działaniach w kilku wybranych obszarach dotyczących przetargów związanych z modernizacją Sił Zbrojnych RP.

SKW monitoruje m.in. procedury zakupu samolotów transportowych

M28 Bryza. Umowa w tej sprawie została podpisana niezgodnie z wytycznymi Sztabu Generalnego WP dotyczącymi jej finansowania, co mogło doprowadzić do poniesienia strat przez MON. SKW skierowała w tej sprawie zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa.

Przypomnijmy, że chodzi o zawarty przez MON bez przetargu kontrakt na dostawę za 635 mln zł mało potrzebnych Siłom Zbrojnym 12 samolotów transportowych M28 ([Karmienie nowotworu](#)). Po ujawnieniu afery MON ograniczyło zakup do 8 samolotów za ok. 400 mln zł ([MON nadal chce przepłacać za Bryzy](#)), ale cena jednostkowa pozostała w praktyce bez zmian, mimo ograniczenia wyposażenia pokładowego. Tymczasem podobnej klasy samolot z podobnym wyposażeniem - C212 kosztuje na rynkach międzynarodowych 5-8 mln USD, czyli 2-3 razy mniej niż MON chce zapłacić za M28, i prawie 2 razy mniej niż resort płacił za samoloty tego typu, gdy PZL w Mielcu znajdowały się w polskich rękach.

Według opublikowanego niedawno raportu NIK, zaliczka dla amerykańskiego dostawcy pozostała niezmienna: ponad 250 mln zł, z których trzy czwarte już wypłacono. Sama zaliczka jest więc wyższa niż rzeczywista wartość zamówionych samolotów. Według informacji MON z końca listopada, rata za 2009 wyniosła 94,2 mln zł, a za 2010 - 63,9 mln zł (w kolejnych trzech latach - po 75 mln zł, a w 2014 - 14,97 mln zł). Według MON, M28 miałyby być wykorzystane do szkolenia załóg samolotów C295M, C-17(?) i przeznaczonych do przewozu VIP(?). Tymczasem drogie wyposażenie M28 jest zupełnie inne niż tych samolotów. M28 są też bardzo drogie w eksploatacji - na świecie do szkolenia w lataniu samolotami wielosilnikowymi stosowane są samoloty mniejsze i znacznie tańsze w użytkowaniu.

Służby badają też powiązania zarządu PZL w Mielcu i jego doradców z urzędnikami MON. Dowodami w sprawie są m.in. bilingi z drugiego półrocza 2008, z okresu przed zawarciem kontraktu.

SKW wspólnie z ABW objęła postępowaniem proces realizacji umowy na dostawę uzbrojenia i sprzętu wojskowego dla Nadbrzeżnego Dywizjonu Raketowego Marynarki Wojennej oraz związanej z nim umowy offsetowej ([NDR z NSM zamówiony](#)). SKW przedstawiła MON negatywne uwagi w zakresie spełniania przez zamówione pociski raketowe NSM WZTT (wymagań taktyczno-technicznych) oraz wątpliwości odnośnie wartości merytorycznej i nominalnej zobowiązania offsetowego ([Cięcia made in Poland](#)).

Zasadnicze zarzuty wobec NSM to nieudowodniony próbami dla MON (miały się odbyć w pierwszej połowie 2009) zasięg 200 km, brak dostaw dla norweskiego ministerstwa obrony (nieoficjalnie prawdopodobnie produkcja nie była rozpoczęta w 2009), a także fakt, że jest to inny pocisk niż stosowany na okrętach MW (RBS-15), z czym wiąże się brak zamienności części i wyposażenia serwisowego (pożądany, ale nie jednoznacznie wymagany). Krytykowane jest też naprowadzanie pasywne (głowica elektrooptyczna) pocisku. Oponenci twierdzą, że nie zapewni ona celnego rażenia w każdych warunkach, Dostawca uważa, że nie będzie z tym problemów, a rozwiązanie zapewnia wysokie właściwości *stealth*.

Inny kluczowy problem to brak zatwierdzenia umowy offsetowej przez Radę Ministrów, co jest wymagane ustawowo. Mimo to realizacja umowy została rozpoczęta, a dostawca już 30 grudnia 2008 otrzymał wysoką zaliczkę - 130 mln zł. Stało się to w tym samym czasie, gdy MW nie ma środków na zakupy nowych okrętów, w tym dokończenie budowy korwety 621/I (*Projekt Gawron*).

Przedstawiciele SKW, wspólnie z Żandarmerią Wojskową uczestniczą w pracach zespołu odpowiedzialnego za zapewnienie przewozu najważniejszych osób w państwie (VIP) oraz doprowadzenie do przejęcia przez 36. SPLT dwóch samolotów Embraer

175LR. Według Służby, wskazane samoloty to typowe maszyny rejsowe bez modyfikacji podnoszących bezpieczeństwo. Koszty obsługi leasingu (198 mln zł) stanowią zaś znaczne obciążenie przedsięwzięcia (koszty obsługi pośredniczącej).

Przypomnijmy, że w połowie 2009 Bogdan Klich zamknął trwające od 2007 postępowanie dotyczące zakupu średnich samolotów dalekiego zasięgu do przewozu ważnych osób w państwie i postanowił bez przetargu wyleasingować 2 niespełniające żadnych wymagań stawianych tego rodzaju maszynom samoloty Embraer 175LR. 4,5-letni leasing miał kosztować ok. 200 mln zł - tyle co zakup 2 nowych, spełniających warunki samolotów dyspozycyjnych Bombardiera, Dassault czy Gulfstreama - wytwórni wyspecjalizowanych w produkcji tej klasy maszyn. Zakup samolotów, które mogłyby latać w polskich barwach 25-30 lat. MON kierowane przez Bogdana Klicha zamierza zapłacić za wybrane bez jakiegokolwiek postępowania konkurencyjnego samoloty kilka razy więcej niż są one warte. Z uwzględnieniem kosztów eksploatacji cena rynkowa leasingu 2 samolotów wymaganej klasy przez 4,5 roku wynosi bowiem 30-40 mln zł.

Dwa kwestionowane przez SKW kontrakty zostały zawarte w ostatnich dniach 2008, gdy kryzys finansowy spowodował załamanie finansów MON. Mimo to resort wypłacił wysokie zaliczki zagranicznym dostawcom, nie realizując umów z krajowymi producentami ([Kredyty zamiast zamówień](#)). Wielu z nich, w tym spółki nadzorowane przez resort (np. WZMot i WZL-2), znalazło się przez to w krytycznym położeniu. Pogłębia się zadłużenie sektora, brakuje pieniędzy na rozwój i promocję eksportu. Zwolnienia objęły co najmniej kilkuset pracowników.



O działaniach SKW poinformował sekretarz kolegium ds. spraw specjalnych, Jacek Cichocki, odpowiadając na zapytanie posła Ludwika Dorna. W piśmie do marszałka Bronisława Komorowskiego Cichocki pisze o działaniach w kilku wybranych obszarach dotyczących przetargów związanych z modernizacją Sił Zbrojnych RP.

SKW monitoruje m.in. procedury zakupu samolotów transportowych M28 Bryza. Umowa w tej sprawie została podpisana niezgodnie z wytycznymi Sztabu Generalnego WP dotyczącymi jej finansowania, co mogło doprowadzić do poniesienia strat przez MON. SKW skierowała w tej sprawie zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa.

Przypomnijmy, że chodzi o zawarty przez MON bez przetargu kontrakt na dostawę za 635 mln zł mało potrzebnych Siłom Zbrojnym 12 samolotów transportowych M28 ([Karmienie nowotworu](#)). Po ujawnieniu afery MON ograniczyło zakup do 8 samolotów za ok. 400 mln zł ([MON nadal chce przepłacać za Bryzy](#)), ale cena jednostkowa pozostała w praktyce bez zmian, mimo ograniczenia wyposażenia pokładowego. Tymczasem podobnej klasy samolot z podobnym wyposażeniem - C212 kosztuje na rynkach międzynarodowych 5-8 mln USD, czyli 2-3 razy mniej niż MON chce zapłacić za M28, i prawie 2 razy mniej niż resort płacił za samoloty tego typu, gdy PZL w Mielcu znajdowały się w polskich rękach.

Według opublikowanego niedawno raportu NIK, zaliczka dla amerykańskiego dostawcy pozostała niezmienna: ponad 250 mln zł, z których trzy czwarte już wypłacono. Sama zaliczka jest więc wyższa niż rzeczywista wartość zamówionych samolotów. Według informacji MON z końca listopada, rata za 2009 wyniosła 94,2 mln zł, a za 2010 - 63,9 mln zł (w kolejnych trzech latach - po 75 mln zł, a w 2014 - 14,97 mln zł). Według MON, M28 miałyby być wykorzystane do szkolenia załóg samolotów C295M, C-17(?) i przeznaczonych do przewozu VIP(?). Tymczasem drogie wyposażenie M28 jest zupełnie inne niż tych samolotów. M28 są też bardzo drogie w eksploatacji - na świecie do szkolenia w lataniu samolotami wielosilnikowymi stosowane są samoloty mniejsze i znacznie tańsze w użytkowaniu.

Służby badają też powiązania zarządu PZL w Mielcu i jego doradców z urzędnikami MON. Dowodami w sprawie są m.in. bilingi z drugiego półrocza 2008, z okresu przed zawarciem kontraktu.

SKW wspólnie z ABW objęła postępowaniem proces realizacji umowy na dostawę uzbrojenia i sprzętu wojskowego dla Nadbrzeżnego Dywizjonu Raketowego Marynarki Wojennej oraz związanej z nim umowy offsetowej ([NDR z NSM zamówiony](#)). SKW przedstawiła MON negatywne uwagi w zakresie spełniania przez zamówione pociski raketowe NSM WZTT (wymagań taktyczno-technicznych) oraz wątpliwości odnośnie wartości merytorycznej i nominalnej zobowiązania offsetowego ([Cięcia made in Poland](#)).

Zasadnicze zarzuty wobec NSM to nieudowodniony próbami dla MON (miały się odbyć w pierwszej połowie 2009) zasięg 200 km, brak dostaw dla norweskiego ministerstwa obrony (nieoficjalnie prawdopodobnie produkcja nie była rozpoczęta w 2009), a także

fakt, że jest to inny pocisk niż stosowany na okrętach MW (RBS-15), z czym wiąże się brak zamienności części i wyposażenia serwisowego (pożądany, ale nie jednoznacznie wymagany). Krytykowane jest też naprowadzanie pasywne (głowica elektrooptyczna) pocisku. Oponenci twierdzą, że nie zapewni ona celnego rażenia w każdych warunkach, Dostawca uważa, że nie będzie z tym problemów, a rozwiązanie zapewnia wysokie właściwości *stealth*.

Inny kluczowy problem to brak zatwierdzenia umowy offsetowej przez Radę Ministrów, co jest wymagane ustawowo. Mimo to realizacja umowy została rozpoczęta, a dostawca już 30 grudnia 2008 otrzymał wysoką zaliczkę - 130 mln zł. Stało się to w tym samym czasie, gdy MW nie ma środków na zakupy nowych okrętów, w tym dokończenie budowy korwety 621/I (*Projekt Gawron*).

Przedstawiciele SKW, wspólnie z Żandarmerią Wojskową uczestniczą w pracach zespołu odpowiedzialnego za zapewnienie przewozu najważniejszych osób w państwie (VIP) oraz doprowadzenie do przejęcia przez 36. SPLT dwóch samolotów Embraer 175LR. Według Służby, wskazane samoloty to typowe maszyny rejsowe bez modyfikacji podnoszących bezpieczeństwo. Koszty obsługi leasingu (198 mln zł) stanowią zaś znaczne obciążenie przedsięwzięcia (koszty obsługi pośredniczącej).

Przypomnijmy, że w połowie 2009 Bogdan Klich zamknął trwające od 2007 postępowanie dotyczące zakupu średnich samolotów dalekiego zasięgu do przewozu ważnych osób w państwie i postanowił bez przetargu wyleasingować 2 niespełniające żadnych wymagań stawianych tego rodzaju maszynom samoloty Embraer 175LR. 4,5-letni leasing miał kosztować ok. 200 mln zł - tyle co zakup 2 nowych, spełniających warunki samolotów dyspozycyjnych Bombardiera, Dassault czy Gulfstreama - wytwórni wyspecjalizowanych w produkcji tej klasy maszyn. Zakup samolotów, które mogłyby latać w polskich barwach 25-30 lat. MON kierowane przez Bogdana Klicha zamierza zapłacić za wybrane bez jakiegokolwiek postępowania konkurencyjnego samoloty kilka razy więcej niż są one warte. Z uwzględnieniem kosztów eksploatacji cena rynkowa leasingu 2 samolotów wymaganej klasy przez 4,5 roku wynosi bowiem 30-40 mln zł.

Dwa kwestionowane przez SKW kontrakty zostały zawarte w ostatnich dniach 2008, gdy kryzys finansowy spowodował załamanie finansów MON. Mimo to resort wypłacił wysokie zaliczki zagranicznym dostawcom, nie realizując umów z krajowymi producentami ([Kredyty zamiast zamówień](#)). Wielu z nich, w tym spółki nadzorowane przez resort (np. WZMot i WZL-2), znalazło się przez to w krytycznym położeniu. Pogłębia się zadłużenie sektora, brakuje pieniędzy na rozwój i promocję eksportu. Zwolnienia objęły co najmniej kilkuset pracowników.

Powiązane wiadomości

[Śledztwa SKW \(2010-01-14\)](#)

NDR z NSM zamówiony (2008-12-30)
Cięcia made in Poland (2009-02-11)
NDR z NSM zamówiony (2008-12-30)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Cięcia made in USA (2009-02-10)
Droższa US Army (2008-12-15)
587 mld USD budżetu na 2010 (2009-01-12)
Kredyty zamiast zamówień (2009-03-20)
MON nadal chce przepłacać za Bryzy (2009-05-29)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o