

# MON kupuje kolejne C295M

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 31 października 2007

**Za rok o tej porze Siły Powietrzne będą posiadać łącznie 12 lekkich samolotów transportu taktycznego CASA C295M. A w 2010 być może nawet 16. Bez przetargu.**

Przypomnijmy, iż Siły Powietrzne wraz z Szefostwem Wojsk Aeromobilnych Wojsk Lądow

Oficjalnie ze względu na duże potrzeby operacyjne analizowana jest konieczność i możliwości zakupu kolejnych czterech średnich [w terminologii SP - wedle terminologii stosowanej w NATO C295M jest lekkim samolotem transportu taktycznego - przyp. red.] samolotów transportowych na podstawie nowej umowy. Do 30 października 2007 polskie samoloty C295M spędziły w powietrzu 9500 godzin (z czego 3600 h w 2007), co stanowi praktycznie dokładnie 25% całości nalotu dostarczonych użytkownikom samolotów C295M.

30 października 2007 Ministerstwo Obrony Narodowej (MON) zamówiło w spółce EADS CASA dwa nowe samoloty CASA C295M. Kontrakt obejmuje także szkolenie kolejnej grupy personelu latającego i technicznego, systemy samoobrony, łączności oraz dostawy dużej ilości części zamiennych do nowych i już intensywnie eksploatowanych samolotów tego typu, będących w wyposażeniu 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego w Krakowie. Jak się dowiedzieliśmy, kontrakt ma wartość ok. 78,825 mln USD. Dopuszczalne są wcześniejsze płatności, co może być korzystne dla strony polskiej ze względu na opusty ceny wynikające z wcześniejszej płatności oraz ze względu na wykorzystanie wysokiej wartości złotego.

Kontrakt - aneks nr 13 do umowy nr 200/IX/S47/ZS/WR/M/B/2001 z 28 sierpnia 2001 - został podpisany przez podsekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartłomieja Grabskiego w obecności ambasadora Hiszpanii w Polsce Rafaela Mendivila, a także gen. broni Andrzeja Błasika, dowódcy Sił Powietrznych, gen. bryg. Sławomira Szczepaniaka, dyrektora Departamentu Zaopatrywania Sił Zbrojnych MON i Jose Leala, prezesa EADS-PZL Warszawa Okęcie. Samoloty mają być dostarczone we wrześniu i listopadzie 2008.

Dotychczas Siły Powietrzne odebrały 10 C295M, z czego 8 było zamówionych w 2001, zaś dwie dalsze zakontraktowano 31 października 2006 na mocy pierwszej z dwóch opcji zawartych w oryginalnym kontrakcie. Te samoloty dostarczono w sierpniu i wrześniu 2007.

Kontrakt z 2001 miał wartość 212 mln Euro, ubiegłoroczny kontrakt obliczono na ok. 72 mln USD (w 2004 przewalutowano rozliczenia z EADS CASA z Euro na dolary, co

było korzystne dla strony polskiej)). W międzyczasie były jeszcze aneksy, w ramach których zamówiono dodatkowe tytanowe opancerzenie kabiny pilotów oraz integrację systemu ostrzegania o nadlatujących pociskach rakietowych EADS AN/AAQ-60 MILDS. Łączny koszt programu C295M dla MON wynosi obecnie ok. 395 mln USD plus cło i podatki.

Samoloty są bardzo intensywnie wykorzystywane do utrzymania mostu powietrznego pomiędzy Polską z PKW w Iraku i Afganistanie. Wysoki nalot sprawił, iż w III kwartale 2007 zdolne do wykonywania misji były tylko 4 z polskich C295M. To jeden z powodów rozpoczęcia negocjacji związanych z zawarciem już całkiem nowej umowy (opcje zostały jednak wykorzystane) na dostawę dalszych 4 samolotów C295M, które uzupełniłyby etat 13. Eskadry do 16 samolotów. Wartość takiego kontraktu powinna oscylować w granicach 100-140 mln Euro (ze wskazaniem na wyższą wartość, o ile nie zostaną zakupione znowu samoloty bez dodatkowego wyposażenia i części zamiennych). Kłopoty z eksploatacją C295M wynikają m.in. z braku centrum serwisowego, które miało powstać w Polsce w ramach offsetu związanego z pierwotną umową. Hiszpanie naciskali przede wszystkim na uruchomienie programu modernizacji samolotów PZL-130 Orlik, ponieważ nie znaleźli na nie klientów zagranicznych. Takie zobowiązanie byłoby zaprzeczeniem idei offsetu.

Gotowe propozycje offsetowe związane z Aneksem 13 zostały przedstawione dyrektorowi Departamentu Offsetowego dr. Hubertowi Królikowskiemu jeszcze 30 października po południu. Wobec zmiany rządu konieczne jest szybkie zwołanie komitetu offsetowego dla przyjęcia proponowanych projektów. W przeciwnym przypadku możliwe jest niezgodnienie offsetu do końca listopada 2007, co oznaczałoby, że umowa nie wejdzie w życie. MON nie wydałoby wówczas zarezerwowanych środków finansowych i musiało odprowadzić je do budżetu.

Formalnie podpisanie dokumentu o zwiększeniu offsetu towarzyszącego oryginalnej umowie musi nastąpić w ciągu 60 dni, czyli do końca grudnia 2007.

Wedle danych EADS CASA, dotychczas zamówiono 62 C295M, z czego dostarczonych zostało 39 samolotów, które - w poważnej mierze za sprawą polskich samolotów - spędziły w powietrzu 38 tysięcy godzin.

Prócz Hiszpanii (13 - 9 zamówionych w grudniu 2000, 2 w grudniu 2005 i grudniu 2006 oraz 2 potwierdzone przez rząd Hiszpanii w sierpniu 2007) i Polski (która była pierwszym eksportowym użytkownikiem C295M), samoloty te zakontraktowała także Jordania (2), Finlandia (2+5), Algieria (6 w tym 4 morskie patrolowe i 2 VIP), Portugalia (12), Brazylia (12) i ostatnio Chile (3 morskie patrolowe, w tym 2 uzbrojone). W 2008 Meksyk zamierza zakupić 3 C295M w miejsce ostatnio wycofanych średnich samolotów transportu taktycznego C-130A Hercules.

W czerwcu 2007 C295M przegrał z C-27J Spartan w przetargu na dostawy nowych lekkich samolotów transportu taktycznego dla US Army i USAF - Departament Obrony USA zamówił pierwszych 78 samolotów C-27J, które dostarczane mają być przez konsorcjum spółek L-3, Alenia North America, Boeing Integrated Defense Systems oraz Global Military Aircraft Systems. W październiku General Account Office (GAO, amerykański odpowiednik polskiego NIK) odrzucił protest Raytheona i EADS North America, co oznacza, że dostawa pierwszych 2 C-27J dla USA powinna mieć miejsce na przełomie 2007 i 2008.



*Przypomnijmy, iż Siły Powietrzne wraz z Szefostwem Wojsk Aeromobilnych Wojsk Lądowych dopiero pod koniec 2006 zdołały przeprowadzić proces certyfikacji samolotów C295M, który umożliwił rozpoczęcie szkolenia spadochronowego z wykorzystaniem polskich spadochronów AD-95 i AD-2000. Przy okazji potwierdzone zostały istotne ograniczenia związane z pojemnością przestrzeni ładunkowej oraz charakterystykami opływu powietrza wokół tylnej części kadłuba / Zdjęcie: Grzegorz Hołdanowicz*

Oficjalnie ze względu na duże potrzeby operacyjne analizowana jest konieczność i możliwości zakupu kolejnych czterech średnich [w terminologii SP - wedle terminologii stosowanej w NATO C295M jest lekkim samolotem transportu taktycznego - przyp. red.] samolotów transportowych na podstawie nowej umowy. Do 30 października 2007 polskie samoloty C295M spędziły w powietrzu 9500 godzin (z czego 3600 h w 2007), co stanowi praktycznie dokładnie 25% całości nalotu dostarczonych użytkownikom samolotów C295M.

30 października 2007 Ministerstwo Obrony Narodowej (MON) zamówiło w spółce EADS CASA dwa nowe samoloty CASA C295M. Kontrakt obejmuje także szkolenie kolejnej grupy personelu latającego i technicznego, systemy samoobrony, łączności oraz dostawy dużej ilości części zamiennych do nowych i już intensywnie eksploatowanych samolotów tego typu, będących w wyposażeniu 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego w Krakowie. Jak się dowiedzieliśmy, kontrakt ma wartość ok. 78,825 mln USD. Dopuszczalne są wcześniejsze płatności, co może być korzystne dla strony polskiej ze względu na opusty ceny wynikające z wcześniejszej płatności oraz ze względu na wykorzystanie wysokiej wartości złotego.

Kontrakt - aneks nr 13 do umowy nr 200/IX/S47/ZS/WR/M/B/2001 z 28 sierpnia 2001 - został podpisany przez podsekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej

Bartłomieja Grabskiego w obecności ambasadora Hiszpanii w Polsce Rafaela Mendivila, a także gen. broni Andrzeja Błasika, dowódcy Sił Powietrznych, gen. bryg. Sławomira Szczepaniaka, dyrektora Departamentu Zaopatrywania Sił Zbrojnych MON i Jose Leala, prezesa EADS-PZL Warszawa Okęcie. Samoloty mają być dostarczone we wrześniu i listopadzie 2008.

Dotychczas Siły Powietrzne odebrały 10 C295M, z czego 8 było zamówionych w 2001, zaś dwie dalsze zakontraktowano 31 października 2006 na mocy pierwszej z dwóch opcji zawartych w oryginalnym kontrakcie. Te samoloty dostarczono w sierpniu i wrześniu 2007.

Kontrakt z 2001 miał wartość 212 mln Euro, ubiegłoroczny kontrakt obliczono na ok. 72 mln USD (w 2004 przewalutowano rozliczenia z EADS CASA z Euro na dolary, co było korzystne dla strony polskiej). W międzyczasie były jeszcze aneksy, w ramach których zamówiono dodatkowe tytanowe opancerzenie kabiny pilotów oraz integrację systemu ostrzegania o nadlatujących pociskach rakietowych EADS AN/AAQ-60 MILDS. Łączny koszt programu C295M dla MON wynosi obecnie ok. 395 mln USD plus cło i podatki.

Samoloty są bardzo intensywnie wykorzystywane do utrzymania mostu powietrznego pomiędzy Polską z PKW w Iraku i Afganistanie. Wysoki nalot sprawił, iż w III kwartale 2007 zdolne do wykonywania misji były tylko 4 z polskich C295M. To jeden z powodów rozpoczęcia negocjacji związanych z zawarciem już całkiem nowej umowy (opcje zostały jednak wykorzystane) na dostawę dalszych 4 samolotów C295M, które uzupełniłyby etat 13. Eskadry do 16 samolotów. Wartość takiego kontraktu powinna oscylować w granicach 100-140 mln Euro (ze wskazaniem na wyższą wartość, o ile nie zostaną zakupione znowu samoloty bez dodatkowego wyposażenia i części zamiennych). Kłopoty z eksploatacją C295M wynikają m.in. z braku centrum serwisowego, które miało powstać w Polsce w ramach offsetu związanego z pierwotną umową. Hiszpanie naciskali przede wszystkim na uruchomienie programu modernizacji samolotów PZL-130 Orlik, ponieważ nie znaleźli na nie klientów zagranicznych. Takie zobowiązanie byłoby zaprzeczeniem idei offsetu.

Gotowe propozycje offsetowe związane z Aneksem 13 zostały przedstawione dyrektorowi Departamentu Offsetowego dr. Hubertowi Królikowskiemu jeszcze 30 października po południu. Wobec zmiany rządu konieczne jest szybkie zwołanie komitetu offsetowego dla przyjęcia proponowanych projektów. W przeciwnym przypadku możliwe jest nieuzgodnienie offsetu do końca listopada 2007, co oznaczałoby, że umowa nie wejdzie w życie. MON nie wydałoby wówczas zarezerwowanych środków finansowych i musiało odprowadzić je do budżetu.

Formalnie podpisanie dokumentu o zwiększeniu offsetu towarzyszącego oryginalnej umowie musi nastąpić w ciągu 60 dni, czyli do końca grudnia 2007.

Wedle danych EADS CASA, dotychczas zamówiono 62 C295M, z czego dostarczonych zostało 39 samolotów, które - w poważnej mierze za sprawą polskich samolotów - spędziły w powietrzu 38 tysięcy godzin.

Prócz Hiszpanii (13 - 9 zamówionych w grudniu 2000, 2 w grudniu 2005 i grudniu 2006 oraz 2 potwierdzone przez rząd Hiszpanii w sierpniu 2007) i Polski (która była pierwszym eksportowym użytkownikiem C295M), samoloty te zakontraktowała także Jordania (2), Finlandia (2+5), Algieria (6 w tym 4 morskie patrolowe i 2 VIP), Portugalia (12), Brazylia (12) i ostatnio Chile (3 morskie patrolowe, w tym 2 uzbrojone). W 2008 Meksyk zamierza zakupić 3 C295M w miejsce ostatnio wycofanych średnich samolotów transportu taktycznego C-130A Hercules.

W czerwcu 2007 C295M przegrał z C-27J Spartan w przetargu na dostawy nowych lekkich samolotów transportu taktycznego dla US Army i USAF - Departament Obrony USA zamówił pierwszych 78 samolotów C-27J, które dostarczane mają być przez konsorcjum spółek L-3, Alenia North America, Boeing Integrated Defense Systems oraz Global Military Aircraft Systems. W październiku General Account Office (GAO, amerykański odpowiednik polskiego NIK) odrzucił protest Raytheon i EADS North America, co oznacza, że dostawa pierwszych 2 C-27J dla USA powinna mieć miejsce na przełomie 2007 i 2008.