

Tańsze F-35?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 10 kwietnia 2008

Tegoroczny raport Pentagonu o kosztach realizowania głównych programów zbrojeniowych, wskazał na nieznaczne obniżenie wartości programu związanego z zakupami samolotów F-35 - z 299,8 do 298,8 mld USD. Dane te zostały natychmiast uznane za niewiarygodne przez większość niezależnych analityków.

F-35 miał być samolotem nowoczesnym, ale tanim. Nowoczesnym jest na pewno, tanim

Amerykanie zdążyli się już przyzwyczać do stale rosnących kosztów rozwoju głównych systemów uzbrojenia. To samo dotyczy samolotów F-35. Jeszcze kilka lat temu przewidywano, że - ze względu na masową produkcję - Lightnigi II będą kosztować mniej więcej tyle, co obecnie produkowane samoloty. Później wartości te zostały znacznie przekroczone i z roku na roku rosły.

Dlatego nie małym zaskoczeniem był ostatni raport Departamentu Obrony USA, dotyczący kosztów głównych programów zbrojeniowych (SAR - Selected Acquisition Reports), co roku ogłaszany w okresie prac nad budżetem.

Według Pentagonu, w ciągu drugiego półrocza 2007 szacowane koszty związane z zakupem 2400 samolotów F-35 wszystkich wersji, zmniejszyły się o prawie 1 mld USD. Ma to być związane z wynegocjowanym przez Lockheed Martina zmniejszeniem cen części materiałów, kosztów prac podwykonawców, a także *zrewidowaniem szacunków kosztów dodatkowych*.

Władze wojskowe zakładają, że całość produkcji - planowanej do 2035 - łącznie z kosztami prac badawczo-rozwojowych oraz kwotami pakietu logistycznego i szkoleniowego, związanego bezpośrednio z zakupem, zmniejszy się w cenach stałych, do 298,8 mld USD. Oznacza to, że jeden samolot powinien kosztować 124,5 mln USD (wliczając w to poniesione do tej pory koszty prac B+R, których całość szacowana jest na ponad 40 mld USD). Dla porównania, analogiczne koszty pozyskania polskich F-16 (wartość zasadniczej umowy, podzielona przez liczbę samolotów) to 72 mln USD, zaś Eurofighterów dla Arabii Saudyjskiej - 123 mln USD.

Wyliczenia Pentagonu spotkały się z ostrą krytyką niezależnych obserwatorów. Wskazują oni, że wcześniejsze, oficjalne szacunki, Operacyjnego Biura Kontroli Rządu (GAO), przynależnej do Kongresu USA instytucji kontrolno-śledczej, grupy analizy finansowej departamentu obrony, dowództwa lotnictwa US Navy i agencji zarządzania kontraktów obronnych, informowały o szacowanych wzrostach kosztów o kilka-kilkadziesiąt mld USD. Także po analizie dokumentu Pentagonu, krytycy zarzucają jej

autorom nierzetelność, wręcz kreatywną księgowość. Okazuje się bowiem, że część kosztów wzrosła. Dotyczy to *wydatków jednorazowych* (o 4,4 mld USD), kosztów prac wdrożeniowych (3,8 mld USD) i szacowanej ceny układu napędowego (2,8 mld), co daje łącznie 10,9 mld USD.

Ogólne zmniejszenie kosztów programu osiągnięto przez zweryfikowanie wskaźników finansowych (prawie 2 mld), niższe ceny materiałów (1,6 mld), obniżenie wartości kontraktów z podwykonawcami (0,9 mld) i zrewidowanie szacunków dotyczących *kosztów dodatkowych* (7,4 mld), co daje sumę 11,9 mld USD.

O ile więc wzrost kosztów wynika z solidnych przesłanek, ich obniżenie - poza zmniejszeniem kosztów materiałów i pracy podwykonawców - jest trudne do zweryfikowania.



Lockheed Martin

F-35 miał być samolotem nowoczesnym, ale tanim. Nowoczesnym jest na pewno, tanim - przeciwnie. I choć nadal Lockheed Martin zapewnia zagranicznych odbiorców, że cena jednostkowa (bez kosztów dodatkowych), nie przekroczy 50 mln USD, trudno w to wierzyć. Ten fakt, jak również powstałe w latach poprzednich istotne opóźnienia programu, powodują, że część potencjalnych odbiorców (np. Australia lub Norwegia), zaczyna rozpatrywać możliwość zakupu innych samolotów, w tym Eurofighterów / Zdjęcie:

Amerykanie zdążyli się już przyzwyczaić do stale rosnących kosztów rozwoju głównych systemów uzbrojenia. To samo dotyczy samolotów F-35. Jeszcze kilka lat temu przewidywano, że - ze względu na masową produkcję - Lightningi II będą kosztować mniej więcej tyle, co obecnie produkowane samoloty. Później wartości te zostały znacznie przekroczone i z roku na roku rosły.

Dlatego nie małym zaskoczeniem był ostatni raport Departamentu Obrony USA, dotyczący kosztów głównych programów zbrojeniowych (SAR - Selected Acquisition Reports), co roku ogłaszany w okresie prac nad budżetem.

Według Pentagonu, w ciągu drugiego półrocza 2007 szacowane koszty związane z zakupem 2400 samolotów F-35 wszystkich wersji, zmniejszyły się o prawie 1 mld USD. Ma to być związane z wynegocjowanym przez Lockheed Martina zmniejszeniem cen

części materiałów, kosztów prac podwykonawców, a także *zrewidowaniem szacunków kosztów dodatkowych*.

Władze wojskowe zakładają, że całość produkcji - planowanej do 2035 - łącznie z kosztami prac badawczo-rozwojowych oraz kwotami pakietu logistycznego i szkoleniowego, związanego bezpośrednio z zakupem, zmniejszy się w cenach stałych, do 298,8 mld USD. Oznacza to, że jeden samolot powinien kosztować 124,5 mln USD (wliczając w to poniesione do tej pory koszty prac B+R, których całość szacowana jest na ponad 40 mld USD). Dla porównania, analogiczne koszty pozyskania polskich F-16 (wartość zasadniczej umowy, podzielona przez liczbę samolotów) to 72 mln USD, zaś Eurofighterów dla Arabii Saudyjskiej - 123 mln USD.

Wyliczenia Pentagonu spotkały się z ostrą krytyką niezależnych obserwatorów. Wskazują oni, że wcześniejsze, oficjalne szacunki, Operacyjnego Biura Kontroli Rządu (GAO), przynależnej do Kongresu USA instytucji kontrolno-śledczej, grupy analizy finansowej departamentu obrony, dowództwa lotnictwa US Navy i agencji zarządzania kontraktów obronnych, informowały o szacowanych wzrostach kosztów o kilka-kilkadziesiąt mld USD. Także po analizie dokumentu Pentagonu, krytycy zarzucają jej autorom nierzetelność, wręcz kreatywną księgowość. Okazuje się bowiem, że część kosztów wzrosła. Dotyczy to *wydatków jednorazowych* (o 4,4 mld USD), kosztów prac wdrożeniowych (3,8 mld USD) i szacowanej ceny układu napędowego (2,8 mld), co daje łącznie 10,9 mld USD.

Ogólne zmniejszenie kosztów programu osiągnięto przez zweryfikowanie wskaźników finansowych (prawie 2 mld), niższe ceny materiałów (1,6 mld), obniżenie wartości kontraktów z podwykonawcami (0,9 mld) i zrewidowanie szacunków dotyczących *kosztów dodatkowych* (7,4 mld), co daje sumę 11,9 mld USD.

O ile więc wzrost kosztów wynika z solidnych przesłanek, ich obniżenie - poza zmniejszeniem kosztów materiałów i pracy podwykonawców - jest trudne do zweryfikowania.