

Co najmniej 51 śmigłowców dla SZ RP?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 11 kwietnia 2008

MON zamierza kupić w ciągu najbliższej dekady co najmniej 51 śmigłowców w ramach odnowienia floty wojskowych maszyn tego typu. To znacznie mniej niż potrzeba i mniej niż wcześniej planowano. Jednak nawet i przy takiej liczbie może to być jeden z największych programów nadchodzących lat.

Programowi śmigłowcowemu poświęcone będzie także najbliższe, zamknięte spotkanie

Taką informację planistów Sztabu Generalnego WP usłyszeli 10 kwietnia posłowie Sejmowej Komisji Obrony Narodowej, podczas posiedzenia poświęconego modernizacji floty śmigłowcowej SZ RP, w perspektywie najbliższej dekady.

Polskie siły zbrojne posiadają ok. 240 śmigłowców. Tylko część z nich jest względnie młoda (część maszyn rodziny PZL W-3 Sokół, PZL SW-4, niedawno zakupione, wyremontowane Mi-17-1V). Dlatego koniecznym jest wprowadzenie następców starych maszyn i to w ciągu najbliższych lat.

Zamierzenia te resort obrony będzie realizował samodzielnie. Plany połączenia zakupów wojska, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, MSWiA oraz gospodarki morskiej, znane pod nazwą Narodowego Programu Śmigłowcowego, okazały się niemożliwe do zrealizowania.

MON musi również znacznie ograniczyć swoje apetyty. Przedstawiciele wojska poinformowali posłów, że zamierzają kupić w ciągu najbliższych 10 lat, co najmniej 51 śmigłowców. Wcześniej zakładano, iż będzie to 79-85 śmigłowców. Ogólne potrzeby wyliczone przez Sztab Generalny WP mówią o konieczności zakupu nawet 150-156 maszyn i ta liczba jest zdecydowanie bardziej zbliżona do realnych potrzeb.

Powód znacznych ograniczeń jest prozaiczny. Profesjonalizacja armii oraz koszty misji zagranicznych powodują, że do 2018, przy prognozowanym poziomie wzrostu budżetu MON, wydatki modernizacyjne osiągną kwotę ok. 60 mld zł. To o prawie 110 mld zł mniej, niż potrzeby armii. Co więcej, w sumie tej mieszczą się wydatki sztywne, w tym prawie 20% na bieżące utrzymanie sił zbrojnych (m.in. szkolenie, amunicja) oraz już alokowane na kontynuowanie programów zakupów kołowych transporterów opancerzonych Rosomak, ppk Spike-LR oraz systemu F-16 (środki pozabudżetowe wygasną z początkiem nadchodzącej dekady). Wreszcie, w latach 2014-2016 trzeba będzie znaleźć następców systemów przeciwlotniczych Nawa, Krug i Wega, co wedle wyliczeń Sił Powietrznych pochłonie prawdopodobnie co najmniej 20 a być może nawet 25-30 mld zł!

I mimo, że program śmigłowcowy zachował ważną pozycję w planach modernizacyjnych, nie będzie można na niego przeznaczyć więcej, niż 10 mld zł, co - według przedstawicieli MON - nie starczy na więcej, niż na 51 śmigłowców. W wyliczeniach wzięto bowiem pod uwagę nie tylko koszt zakupu statku powietrznego, ale pakiety szkoleniowe, uzbrojenie i modernizację infrastruktury. Łącznie średnio jeden nowy śmigłowiec ma kosztować ok. 200 mln zł (57 mln Euro lub 80 mln USD).

Za priorytet uznano zakup 6 śmigłowców średnich w wersji VIP, a następnie 8 maszyn ewakuacji medycznej i śmigłowce rozpoznania oraz dowodzenia. Ich dopełnieniem mają być m.in. 24 uzbrojone śmigłowce transportowe i 10 szturmowych. Ta ostatnia sprawa nie została przesądzona.

Obok tych zakupów w ramach przetargów, Sztab Generalny planuje bowiem osobne postępowanie w celu zakupu 3 dalszych śmigłowców Mi-17-1V (Mi-171?) oraz 12 Mi-24W (wcześniej miały to być Mi-24P, co nie było najrozsądniejszym wyborem). Mają one przez *dłuższy okres czasu* zapewnić wsparcie lotnicze naszej misji w Afganistanie. W grę wchodzi maszyny używane (o Mi-171 mówiono, iż będą to śmigłowce nowe), jednak poddane gruntownemu remontowi i modernizacji. Koszt ich zakupu - na podstawie wcześniejszych doświadczeń - to jedynie 20 mln zł za sztukę, a więc wartość 10-krotnie mniejsza niż w przypadku nowych egzemplarzy (ale tu istnieje już cała infrastruktura, mamy częściowo przeszkolony personel, no i same śmigłowce są znacznie mniej *wyrafinowane* niż maszyny producentów zachodnich...). Wprowadzenie 12 Mi-24W pozwoliłoby oddalić konieczność zakupu nowych śmigłowców szturmowych w praktyce poza 2020.

Programem nie byłyby prawdopodobnie objęte również zakupy lekkich śmigłowców szkolnych PZL SW-4 Puszczyc, zakontraktowanych wszak już w 2006 i z pewnym opóźnieniem dostarczane potrzeby WSOSP w Dęblinie.

Posłowie komisji - bez względu na przynależność partyjną - podkreślili, że MON przy ewentualnym wyborze śmigłowca lub typów śmigłowców, powinien kierować się interesami polskiego przemysłu lotniczego. Janusz Zemke, przewodniczący komisji, powiedział nawet, że byłaby to podstawa do ewentualnego znalezienia innych, pozabudżetowych źródeł finansowania.

Zwrócono uwagę, że w Polsce rodzime wytwórnice są lub będą zaangażowane w produkcję śmigłowców średnich AW139 i Black Hawk. W najbliższym czasie może być również dostępna nowa, większa wersja Sokoła. Zakłady w Świdniku planują bowiem wykorzystanie mocniejszych silników i powiększenie kadłuba. Wzrost mocy powinien zapewnić możliwość wykorzystania Sokołów II (lub Sokołów Plus) w górskich terenach Afganistanu (to chyba nieco zbyt daleko idące oczekiwania, albo zamierzamy w misji ISAF uczestniczyć znacznie dłużej niż dotychczas zakładano...).

Wszystko to - zdaniem posłów - stwarza pozytywne przesłanki do ulokowania produkcji, lub przynajmniej jej części wraz z montażem finalnym, w polskich zakładach.



Programowi śmigłowcowemu poświęcone będzie także najbliższe, zamknięte spotkanie w Sztabie Generalnym, gdzie zostaną omówione kwestie niejawne. Wiadomo jednak, że jedną z poruszanych spraw będzie niska sprawność wojskowych śmigłowców. Obecnie wynosi ona jedynie 47%, co nie powinno jednak dziwić, zważywszy, iż znakomitą większość sprzętu śmigłowcowego (z

wyjątkiem Sokółów i obecnie Puszczyków oraz Mi-17-1V) zakupiono w latach 1975-1989. Zaniepokojeni posłowie stwierdzili nawet, że trudno będzie mówić o nowych zakupach, bez rozwiązania problemu bieżącego serwisowania. Posłowie będą również mówić o kwestiach szkolenia, by uniknąć w przypadku śmigłowców kłopotów, związanych z wdrażaniem F-16 / Zdjęcie: Grzegorz Hołdanowicz

Taką informację planistów Sztabu Generalnego WP usłyszeli 10 kwietnia posłowie Sejmowej Komisji Obrony Narodowej, podczas posiedzenia poświęconego modernizacji floty śmigłowcowej SZ RP, w perspektywie najbliższej dekady.

Polskie siły zbrojne posiadają ok. 240 śmigłowców. Tylko część z nich jest względnie młoda (część maszyn rodziny PZL W-3 Sokół, PZL SW-4, niedawno zakupione, wyremontowane Mi-17-1V). Dlatego koniecznym jest wprowadzenie następców starych maszyn i to w ciągu najbliższych lat.

Zamierzenia te resort obrony będzie realizował samodzielnie. Plany połączenia zakupów wojska, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, MSWiA oraz gospodarki morskiej, znane pod nazwą Narodowego Programu Śmigłowcowego, okazały się niemożliwe do zrealizowania.

MON musi również znacznie ograniczyć swoje apetyty. Przedstawiciele wojska poinformowali posłów, że zamierzają kupić w ciągu najbliższych 10 lat, co najmniej 51 śmigłowców. Wcześniej zakładano, iż będzie to 79-85 śmigłowców. Ogólne potrzeby wyliczone przez Sztab Generalny WP mówią o konieczności zakupu nawet 150-156 maszyn i ta liczba jest zdecydowanie bardziej zbliżona do realnych potrzeb.

Powód znacznych ograniczeń jest prozaiczny. Profesjonalizacja armii oraz koszty misji zagranicznych powodują, że do 2018, przy prognozowanym poziomie wzrostu budżetu MON, wydatki modernizacyjne osiągną kwotę ok. 60 mld zł. To o prawie 110 mld zł mniej, niż potrzeby armii. Co więcej, w sumie tej mieszczą się wydatki sztywne, w tym prawie 20% na bieżące utrzymanie sił zbrojnych (m.in. szkolenie, amunicja) oraz już alokowane na kontynuowanie programów zakupów kołowych transporterów

opancerzonych Rosomak, ppk Spike-LR oraz systemu F-16 (środki pozabudżetowe wygasną z początkiem nadchodzącej dekady). Wreszcie, w latach 2014-2016 trzeba będzie znaleźć następców systemów przeciwlotniczych Nawa, Krug i Wega, co wedle wyliczeń Sił Powietrznych pochłonie prawdopodobnie co najmniej 20 a być może nawet 25-30 mld zł!

I mimo, że program śmigłowcowy zachował ważną pozycję w planach modernizacyjnych, nie będzie można na niego przeznaczyć więcej, niż 10 mld zł, co - według przedstawicieli MON - nie starczy na więcej, niż na 51 śmigłowców. W wyliczeniach wzięto bowiem pod uwagę nie tylko koszt zakupu statku powietrznego, ale pakiety szkoleniowe, uzbrojenie i modernizację infrastruktury. Łącznie średnio jeden nowy śmigłowiec ma kosztować ok. 200 mln zł (57 mln Euro lub 80 mln USD).

Za priorytet uznano zakup 6 śmigłowców średnich w wersji VIP, a następnie 8 maszyn ewakuacji medycznej i śmigłowce rozpoznania oraz dowodzenia. Ich dopełnieniem mają być m.in. 24 uzbrojone śmigłowce transportowe i 10 szturmowych. Ta ostatnia sprawa nie została przesądzona.

Obok tych zakupów w ramach przetargów, Sztab Generalny planuje bowiem osobne postępowanie w celu zakupu 3 dalszych śmigłowców Mi-17-1V (Mi-171?) oraz 12 Mi-24W (wcześniej miały to być Mi-24P, co nie było najrozsądniejszym wyborem). Mają one przez *dłuższy okres czasu* zapewnić wsparcie lotnicze naszej misji w Afganistanie. W grę wchodzi maszyny używane (o Mi-171 mówiono, iż będą to śmigłowce nowe), jednak poddane gruntownemu remontowi i modernizacji. Koszt ich zakupu - na podstawie wcześniejszych doświadczeń - to jedynie 20 mln zł za sztukę, a więc wartość 10-krotnie mniejsza niż w przypadku nowych egzemplarzy (ale tu istnieje już cała infrastruktura, mamy częściowo przeszkolony personel, no i same śmigłowce są znacznie mniej *wyrafinowane* niż maszyny producentów zachodnich...). Wprowadzenie 12 Mi-24W pozwoliłoby oddalić konieczność zakupu nowych śmigłowców szturmowych w praktyce poza 2020.

Programem nie byłyby prawdopodobnie objęte również zakupy lekkich śmigłowców szkolnych PZL SW-4 Puszczyc, zakontraktowanych wszak już w 2006 i z pewnym opóźnieniem dostarczane potrzeby WSOSP w Dęblinie.

Posłowie komisji - bez względu na przynależność partyjną - podkreślili, że MON przy ewentualnym wyborze śmigłowca lub typów śmigłowców, powinien kierować się interesami polskiego przemysłu lotniczego. Janusz Zemke, przewodniczący komisji, powiedział nawet, że byłaby to podstawa do ewentualnego znalezienia innych, pozabudżetowych źródeł finansowania.

Zwrócono uwagę, że w Polsce rodzime wytwórnie są lub będą zaangażowane w produkcję śmigłowców średnich AW139 i Black Hawk. W najbliższym czasie może być również dostępna nowa, większa wersja Sokoła. Zakłady w Świdniku planują bowiem wykorzystanie mocniejszych silników i powiększenie kadłuba. Wzrost mocy powinien zapewnić możliwość wykorzystania Sokołów II (lub Sokołów Plus) w górskich terenach Afganistanu (to chyba nieco zbyt daleko idące oczekiwania, albo zamierzamy w misji ISAF uczestniczyć znacznie dłużej niż dotychczas zakładano...).

Wszystko to - zdaniem posłów - stwarza pozytywne przesłanki do ulokowania produkcji, lub przynajmniej jej części wraz z montażem finalnym, w polskich zakładach.

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