

# Inspektorat Uzbrojenia faworyzuje Boeinga

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 31 marca 2017

**10 marca Inspektorat Uzbrojenia wszczął postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie zamówienia z wolnej ręki na dostawę samolotów *średnich* do przewozu najważniejszych osób w państwie (VIP). Tego samego dnia zamawiający przekazał do publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej Ogłoszenie o dobrowolnej przejrzystości, tzw. *ex ante*, zawierające m.in. informacje dotyczące podstaw wyboru trybu udzielenia zamówienia. Z opublikowanych tam informacji wynika, że tylko Boeing Business Jet 2 (oparty na konstrukcji samolotu pasażerskiego 737-800) spełnia wymagania stawiane przez IU.**



*Dla zastąpienia przestarzałych Tu-154  
Czechy zakupiły dwa Airbusey ACJ319*

*W Ogłoszeniu o dobrowolnej przejrzystości ex ante, wydanym przez Inspektorat Uzbrojenia czytamy, że: W odpowiedzi na wymagania zawarte w poprzednim postępowaniu konkurujący wykonawcy zaproponowali typ samolotów B737-800 produkowany przez Boeing. Oznacza to, że to rynek lotniczy zweryfikował wymagania Zamawiającego w zakresie wyposażenia i osiągnięć samolotów, proponując tylko jeden typ samolotu. W postępowaniu obok producenta samolotów udział wziął podmiot pośredniczący w zakupach, co wskazuje, iż tylko ten typ samolotu spełnia wymagania Zamawiającego – żaden z wykonawców, pomimo takiej możliwości, nie zgłosił innego typu samolotów. W podobnym duchu w trwającym właśnie postępowaniu przed Krajową Izbą Odwoławczą wypowiedział się reprezentujący IU płk Michał Marciniak.*

Tymczasem to sam Inspektorat Uzbrojenia i inne komórki MON zdecydowały o prowadzeniu postępowania jedynie z podmiotami oferującymi Boeingi BBJ2. Mimo, że na rynku istnieje inny samolot spełniający wymagania stawiane przez IU – Airbus

ACJ319 (A319CJ, wersja biznesowa samolotu komunikacyjnego A319, [ACJ z łącznością satelitarną](#) , 2016-04-15). Według danych producentów, z 8 pasażerami na pokładzie zasięg BBJ2 wynosi 10 453 km, a ACJ319 – 10 649 km. W przypadku zabrania 45-55 pasażerów BBJ2 może przebyć dystans z Warszawy do Pekinu, a z 70 – z Warszawy do Nowego Jorku. Natomiast ACJ319 z 70 osobami może dotrzeć z Warszawy do Nowego Jorku, a z 50 pasażerami – z Warszawy do Miami.



Dane te stoją w sprzeczności ze stanowiskiem IU, jakoby samolot Airbusa nie gwarantował bezpiecznego wykonania przelotu z Warszawy do Nowego Jorku z 30 pasażerami na pokładzie – co jest jednym z kluczowych wymagań. Informacje o osiągnięciach ACJ319 są znane IU chociażby z materiałów z poprzednich postępowań (przedstawiciele Airbusa prezentowali możliwości ACJ319 w lutym 2016), ale również z dwóch ofert złożonych przez dystrybutorów samolotów – szwajcarską spółkę Jet Aviation i brytyjską The Jet Business. Złożyły one swoje oferty 14 marca br., czyli kilka dni po tym jak IU ogłosił rozpoczęcie postępowania z wolnej ręki.

Podobnie jak Boeing, także Airbus, jako producent zapewnia bezpośrednią rezerwację samolotów nowych i jest właścicielem certyfikatów typu oraz wyłącznym właścicielem dokumentacji produkcyjnej samolotów bazowych. Airbus także ma wyłączne prawa do dysponowania slotami produkcyjnymi samolotów ACJ319, które produkowane są na bieżąco. Dlatego też Boeing nie jest jedynym wykonawcą, który przy założeniu natychmiastowego wykonania zamówienia będzie w stanie złożyć ofertę i zrealizować dostawy.

**70 Passengers**  
**45-55 Passengers**



Z porównania zasięgów BBJ2 i ACJ319 wynika, że – wbrew twierdzeniom płk. Michała Marciniaka z Inspektoratu Uzbrojenia MON – produkt europejski ma podobne, a nawet lepsze parametry jak amerykański / Źródło: materiały informacyjne Airbusa i Boeinga

Warto dodać, że ograniczanie się wyłącznie do producentów nie jest korzystne z punktu widzenia polskich podatników. Przedsiębiorstwa leasingowe, zamawiające dziesiątki samolotów, mogą je bowiem zaoferować taniej niż producent (cena katalogowa Boeinga 737-800 wynosi 98,1 mln USD, czyli 384 mln zł, [Boeing podniósł ceny samolotów](#), 2017-03-29), a w dodatku dostarczyć znacznie szybciej niż producent, niekiedy niemal natychmiast. Jedynym ograniczeniem jest czas trwania procesu doposażenia zgodnie z wymaganiami odbiorcy (zabudowanie systemów samoobrony, walki elektronicznej i łączności specjalnej).

KIO rozpatrywała sprawę 28 marca na trwającym kilkanaście godzin posiedzeniu, po czym – ze względu na stopień jej skomplikowania i obszerność materiału dowodowego – odłożyła wydanie orzeczenia do 3 kwietnia ([KIO zadecyduje o samolotach dla VIP-ów](#), 2017-03-29). Tymczasem IU dysponuje środkami na zaliczkowanie zakupu do końca marca, bo pochodzą one z budżetu na 2016. Według płk. Marciniaka, dodatkowym powodem pośpiechu MON jest kończenie produkcji Boeingów 737-800, które wkrótce ma zastąpić model 737MAX. Nowej wersji samolotu Boeinga resort nie może zamówić, bo wymagania przewidują zakup samolotów produkowanych od co najmniej 3 lat. To zaś oznacza, że Boeingi 737MAX mogłyby być dostarczone najwcześniej w latach 2025-2028.

Zgodnie z wymaganiami IU MON, samolot używany ma trafić do Polski do 15 listopada 2017. Samolot i jego silniki nie mogą być starsze niż 5 lat. Natomiast 2 samoloty nowe mają być przekazane stronie polskiej odpowiednio do 15 listopada 2020 i 15 listopada 2021. Muszą one być w bieżącej ofercie producenta i mieć certyfikat typu, wydany lub uznany przez EASA, dopuszczający konstrukcję do lotu od co najmniej trzech (3) lat.

Powiązane wiadomości

[Inspektorat Uzbrojenia faworyzuje Boeinga \(2017-03-31\)](#)

[ACJ z łącznością satelitarną \(2016-04-15\)](#)

Comlux zamówiła ACJ320neo (2016-02-05)

Pierwsze zamówienie na ACJneo (2015-05-20)

KIO zadecyduje o samolotach dla VIP-ów (2017-03-29)

Nowe postępowanie na samoloty VIP (2017-03-10)

MON odrzuca oferty na średnie samoloty VIP (2017-03-09)

---

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