

Ile zostanie wyprodukowanych F-35?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 7 października 2009

Takie pytanie postawił Johan Boeder, niezależny analityk, w opracowaniu dla holenderskich parlamentarzystów. Uważa, że do tej pory szacowana liczba 4500-6000 egz. jest nieprawdopodobna. A na niej opierają się wszystkie założenia gospodarcze i finansowe, związane z zakupieniem tego samolotu przez Holendrów.

Holandia przystąpiła do programu JSF w 2002, przeznaczając na finansowanie prac rozwojowych 800 mln USD. W zamian, Lockheed Martin zobowiązał się do lokowania w miejscowych zakładach przemysłu lotniczego zamówień o łącznej wartości 8 mld USD. Dodajmy, że już to zaczął robić, a ostatnie, wczorajsze zlecenie dla Stork Fokker, dotyczy produkcji powierzchni sterowych skrzydeł o szacowanej wartości 200 mln USD. Holendrzy wykonają te prace do 2014. Liczą, że później również otrzymają zlecenia na kontynuowanie tych prac, których wartość szacują nawet na 1 mld USD.

Niestety, Johan Boeder, niezależny analityk kwestionuje podstawy tych obliczeń. W ostatnim raporcie dla parlamentarzystów, opublikowanym w ubiegłym miesiącu, przypomina, że wszystkie wyliczenia gospodarcze, a także dotyczące cen F-35 i kosztów ich serwisowania, oparto o założenie wyprodukowania od 4500 do nawet 6000 egz. Lightningów II. Ta pierwsza liczba pojawiła się w dokumentach rządu holenderskiego w 2002 i została powtórzona w ubiegłym roku, również w dokumentacji parlamentarnej. Druga wartość była podawana przez przedstawicieli Lockheed Martina i stała się podstawą do szacowania zamówień w przemyśle o wartości do 8 mld USD.

Boeder twierdzi, że jest to nierealne. Szacunki oparto o dane z końca lat 1990., kiedy prognozowano stosunkowo wysokie zapotrzebowanie na nowe samoloty bojowe. Co więcej, gdyby liczby te miały zostać osiągnięte, oznaczałoby to konieczność opanowania przez F-35 aż 90% rynku myśliwców w krajach sprzymierzonych z USA i to przy wzięciu pod uwagę optymistycznych prognoz rozwojowych z końca poprzedniej dekady.

Tymczasem od 2002 zmieniło się bardzo wiele. Sygnałem jest np. fakt zmniejszenia się pierwotnych zamówień krajów biorących udział w programie JSF. To z kolei wiąże się z 4-letnim opóźnieniem programu Lightninga II, przynajmniej 40-procentowym zwiększeniem ceny jednostkowej oraz dwukrotnym zwiększeniem się kosztów użytkowania maszyny.

Co więcej, doświadczenia z ostatnich 10 lat pokazują, że wycofywanie starych samolotów nie oznacza od razu zakupu nowych (a na takim założeniu oparto szacunki

produkcji F-35). W istocie mamy do czynienia ze znacznym zmniejszeniem się liczby samolotów wielozadaniowych.

Wreszcie, zmianie uległa sytuacja na bardzo ważnym, azjatyckim rynku: tamtejsze potęgi są w stanie rozwinąć własną produkcję, uniezależniając się od zachodnich dostawców.

Boeder przedstawia własne szacunki produkcji F-35, zaczynając od USA. Twierdzi, że ze względu na zwiększające się koszty, a także np. rosnące znaczenie bezzałogowców, Waszyngton nie będzie w stanie zakupić więcej niż 1170-1440 egz. (w zależności od kalkulowanej ceny jednostkowej i budżetu zakupowego wojsk lotniczych), zamiast podawanych obecnie 2456 maszyn.

W stosunku do pozostałych krajów także oczekiwania są inne od realnych, bieżących prognoz. W 2001 zakładano, że państwa, biorące udział w programie zakupią łącznie 771 samolotów, natomiast pozostałe kraje ok. 1500 egz. W tych wyliczeniach pojawiły się np. kraje europejskie, z następującym podziałem: Niemcy - 100 egz., Grecja - 80, Szwajcaria - 70, Finlandia - 50, Węgry - 50, Polska - 48, Belgia - 48, Czechy - 48, Portugalia - 48, Hiszpania - 24.

Tymczasem możliwość zakupu F-35 przez Niemcy, Szwajcarię, Węgry, Czechy czy Polskę obecnie nie są rozpatrywane. Według Boedera, w najgorszym ze scenariuszy żadne z państw europejskich (poza uczestnikami programu JSF) nie kupi F-35. W wariacie optymistycznym zostanie zamówi jedynie 176 samolotów, zamiast zakładanych pierwotnie 566 egz...

Podobne liczby dotyczą pozostałych kontynentów. Dla Bliskiego Wschodu Lockheed Martin prognozował możliwość sprzedaży 462 samolotów. Boeder przyjmuje od 75 do 335 maszyn. Dla pozostałych państw azjatyckich liczby te wynoszą odpowiednio 528, 85-350. Kraje Afryki oraz Ameryki Południowej nie zamierzały i nie zamierzają pozyskać F-35.

Najlepsze perspektywy dotyczą państw zaangażowanych w program JSF. Pierwotnie miały ona zakupić 771 maszyn. Teraz wiadomo jednak, że nie będzie ich więcej niż 706 egz. W przypadku sprawdzenia się najgorszych scenariuszy, liczba ta może jednak spaść do nawet 545 samolotów.

Wszystko to powoduje, że zamiast *prawie 6000 samolotów*, Lockheed Martin i jego partnerzy przemysłowi mogą wyprodukować od 1875 do 3007 F-35. Różnica ta musi mieć decydujący wpływ na opłacalność przedsięwzięć przemysłowych oraz warunki zakupu i służby tych samolotów. Według Boedera, wyjątkowo niekorzystne.

Holandia przystąpiła do programu JSF w 2002, przeznaczając na finansowanie prac rozwojowych 800 mln USD. W zamian, Lockheed Martin zobowiązał się do lokowania w miejscowych zakładach przemysłu lotniczego zamówień o łącznej wartości 8 mld USD. Dodajmy, że już to zaczął robić, a ostatnie, wczorajsze zlecenie dla Stork Fokker, dotyczy produkcji powierzchni sterowych skrzydeł o szacowanej wartości 200 mln USD. Holendrzy wykonają te prace do 2014. Liczą, że później również otrzymają zlecenia na kontynuowanie tych prac, których wartość szacują nawet na 1 mld USD.

Niestety, Johan Boeder, niezależny analityk kwestionuje podstawy tych obliczeń. W ostatnim raporcie dla parlamentarzystów, opublikowanym w ubiegłym miesiącu, przypomina, że wszystkie wyliczenia gospodarcze, a także dotyczące cen F-35 i kosztów ich serwisowania, oparto o założenie wyprodukowania od 4500 do nawet 6000 egz. Lightningów II. Ta pierwsza liczba pojawiła się w dokumentach rządu holenderskiego w 2002 i została powtórzona w ubiegłym roku, również w dokumentacji parlamentarnej. Druga wartość była podawana przez przedstawicieli Lockheed Martina i stała się podstawą do szacowania zamówień w przemyśle o wartości do 8 mld USD.

Boeder twierdzi, że jest to nierealne. Szacunki oparto o dane z końca lat 1990., kiedy prognozowano stosunkowo wysokie zapotrzebowanie na nowe samoloty bojowe. Co więcej, gdyby liczby te miały zostać osiągnięte, oznaczałoby to konieczność opanowania przez F-35 aż 90% rynku myśliwców w krajach sprzymierzonych z USA i to przy wzięciu pod uwagę optymistycznych prognoz rozwojowych z końca poprzedniej dekady.

Tymczasem od 2002 zmieniło się bardzo wiele. Sygnałem jest np. fakt zmniejszenia się pierwotnych zamówień krajów biorących udział w programie JSF. To z kolei wiąże się z 4-letnim opóźnieniem programu Lightninga II, przynajmniej 40-procentowym zwiększeniem ceny jednostkowej oraz dwukrotnym zwiększeniem się kosztów użytkowania maszyny.

Co więcej, doświadczenia z ostatnich 10 lat pokazują, że wycofywanie starych samolotów nie oznacza od razu zakupu nowych (a na takim założeniu oparto szacunki produkcji F-35). W istocie mamy do czynienia ze znacznym zmniejszeniem się liczby samolotów wielozadaniowych.

Wreszcie, zmianie uległa sytuacja na bardzo ważnym, azjatyckim rynku: tamtejsze potęgi są w stanie rozwinąć własną produkcję, uniezależniając się od zachodnich dostawców.

Boeder przedstawia własne szacunki produkcji F-35, zaczynając od USA. Twierdzi, że ze względu na zwiększające się koszty, a także np. rosnące znaczenie bezzałogowców, Waszyngton nie będzie w stanie zakupić więcej niż 1170-1440 egz. (w zależności od

kalkulowanej ceny jednostkowej i budżetu zakupowego wojsk lotniczych), zamiast podawanych obecnie 2456 maszyn.

W stosunku do pozostałych krajów także oczekiwania są inne od realnych, bieżących prognoz. W 2001 zakładano, że państwa, biorące udział w programie zakupią łącznie 771 samolotów, natomiast pozostałe kraje ok. 1500 egz. W tych wyliczeniach pojawiły się np. kraje europejskie, z następującym podziałem: Niemcy - 100 egz., Grecja - 80, Szwajcaria - 70, Finlandia - 50, Węgry - 50, Polska - 48, Belgia - 48, Czechy - 48, Portugalia - 48, Hiszpania - 24.

Tymczasem możliwość zakupu F-35 przez Niemcy, Szwajcarię, Węgry, Czechy czy Polskę obecnie nie są rozpatrywane. Według Boedera, w najgorszym ze scenariuszy żadne z państw europejskich (poza uczestnikami programu JSF) nie kupi F-35. W wariancie optymistycznym zostanie zamówi jedynie 176 samolotów, zamiast zakładanych pierwotnie 566 egz...

Podobne liczby dotyczą pozostałych kontynentów. Dla Bliskiego Wschodu Lockheed Martin prognozował możliwość sprzedaży 462 samolotów. Boeder przyjmuje od 75 do 335 maszyn. Dla pozostałych państw azjatyckich liczby te wynoszą odpowiednio 528, 85-350. Kraje Afryki oraz Ameryki Południowej nie zamierzały i nie zamierzają pozyskać F-35.

Najlepsze perspektywy dotyczą państw zaangażowanych w program JSF. Pierwotnie miały ona zakupić 771 maszyn. Teraz wiadomo jednak, że nie będzie ich więcej niż 706 egz. W przypadku sprawdzenia się najgorszych scenariuszy, liczba ta może jednak spaść do nawet 545 samolotów.

Wszystko to powoduje, że zamiast *prawie 6000 samolotów*, Lockheed Martin i jego partnerzy przemysłowi mogą wyprodukować od 1875 do 3007 F-35. Różnica ta musi mieć decydujący wpływ na opłacalność przedsięwzięć przemysłowych oraz warunki zakupu i służby tych samolotów. Według Boedera, wyjątkowo niekorzystne.