

MON finansuje amerykańską spółkę

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 22 grudnia 2008

W 2008 w PZL w Mielcu miały być zbudowane pierwsze kadłuby śmigłowców Sikorsky Blackhawk. Zamiast egzekwować zobowiązania z umowy prywatyzacyjnej, rząd zamierza wesprzeć amerykańską wytwórnię ponad 150 mln zł.

16 grudnia poseł Ludwik Dorn wystosował do premiera Donalda Tuska pismo z wątpliwościami dotyczącymi zakupu 12 samolotów M28 Bryza za 635 mln zł (<http://dorn.blog.onet.pl/2,ID354328810,index.html>). Pismo wystosował po otrzymaniu niesatysfakcjonujących odpowiedzi na dwie interpelacje skierowane do ministra obrony narodowej Bogdana Klicha.

Kontrakt zawarło MON bez przetargu, zobowiązując się do zapłacenia kwoty 2-3-krotnie wyższej od rynkowej ceny tych samolotów ([MON kupuje 12 Bryz bez przetargu](#)). Co więcej, MON zobowiązało się zapłacić do końca 2009 wysoką zaliczkę. Przed sprzedażą obroty PZL w Mielcu wynosiły ok. 100 mln zł. Dane dotyczące obecnych wyników nie są dostępne. Według nieoficjalnych informacji, sprzedaż w 2007, już po prywatyzacji, utrzymała się na podobnym poziomie, a spółka przyniosła ponad 30 mln zł straty.

W przygotowaniu transakcji brało udział wielu amerykańskich lobbystów. Trzej członkowie zarządu PZL w Mielcu, którzy uczestniczyli w przygotowaniu umowy sprzedaży spółki koncernowi United Technology Corp. (poprzez spółkę zależną United Technology Holding), a w br. negocjowali umowę z MON, byli wcześniej pracownikami innej wytwórni należącej do UTC - WSK PZL Rzeszów. Dyrektor Departamentu Programów Offsetowych, Hubert Królikowski, pracował w spółce CEC Government Relations, lobbującej na rzecz zakupu samolotów F-16, a niedawny szef oddziału lotniczego Departamentu Zaopatrywania SZ MON, Ryszard Barański, pracuje obecnie dla PZL w Mielcu. Najważniejszym lobbystą UTC w Polsce pozostaje Alon Redlich, który uczestniczył w przygotowaniu obu prywatyzacji - WSK PZL Rzeszów i PZL w Mielcu.

Jednym z kluczowych punktów umowy miało być zobowiązanie MON do wypłacenia PZL w Mielcu zaliczki w wysokości 40% wartości kontraktu - 254 mln zł(!). Gdy w mediach pojawiły się informacje o aferze, wielkość zaliczki dwukrotnie zmniejszono - najpierw do ok. 30%, a ostatecznie do 25%, czyli blisko 160 mln zł. Oznacza to, że MON zamierza sfinansować prawie 2 lata działalności zagranicznej spółki, która tymczasem nie wywiązuje się ze zobowiązań prywatyzacyjnych (uruchomienie produkcji kabin śmigłowców Black Hawk do końca 2008). Gdy PZL w Mielcu pozostawały w polskich rękach nigdy nie otrzymały z MON porównywalnej kwoty, tym bardziej w charakterze zaliczki. 70 mln zł PZL w Mielcu otrzymały natomiast 2 lata temu - na dwa tygodnie

przed sprzedażem bez przetargu ([Mielec-Sikorsky - przekręt stulecia, SP 03/2007](#)) za 56 mln zł amerykańskiej UTC...

Warto zauważyć, że całe zobowiązania inwestycyjne UTC wynikające z umowy prywatyzacyjnej to zaledwie 45 mln USD, z czego realną wartość ma najwyżej połowa (50-60 mln zł). MON planuje w najbliższych latach zakupić nowe śmigłowce za kilkanaście miliardów złotych. Śledztwo w sprawie okoliczności prywatyzacji PZL w Mielcu prowadzi prokuratura.

Obecna sytuacja przypomina tę, która wydarzyła się w ostatniej dekadzie w Czechach. Rząd tego kraju w 1998 zamówił 72 samoloty L-159A - zmodernizowane samoloty szkolne L-59 produkowane przez Aero Vodochody. Na program przeznaczono 967 mln USD, jednocześnie oddając kontrolę nad wytwórnią (ok. 35% akcji, ale 100% wpływu na zarządzanie) amerykańskiemu Boeingowi - głównemu, obok Rockwell Collinsa (jego awionika ma być instalowana na Bryzach), dostawcy nowego wyposażenia.

Amerykanie mieli pomóc w eksporcie wyprodukowanych maszyn. Program się opóźniał, a samoloty wypełniane drogą awioniką stawały się coraz droższe, znacznie droższe niż wynikałoby z ich potencjalnej wartości operacyjnej. Na próbującym odzyskać kontrolę nad przedsiębiorstwem czeskim rządzie, w 2003 Boeing wymusił gwarancje warte 300 mln USD, a w 2004 Czesi musieli dołożyć jeszcze 400 mln USD, by wreszcie pozbyć się Amerykanów z Aero Vodochodów. Po odzyskaniu kontroli nad spółką, rząd oszacował straty związane z jeszcze jedną transakcją - produkcją kadłubów śmigłowców Sikorsky S-76C+. Sprzedawane znacznie poniżej kosztów wytwarzania od 2001 do 2004 przyniosły stratę na poziomie 1,2 mld koron (ok. 40 mln USD, ponad milion dolarów na kadłub!).

Z 72 L-159A jeden się rozbił, a tylko 24 są eksploatowane przez czeskie wojska lotnicze (6 z nich pozostaje w rezerwie, [Dostawa przebudowanych L-159](#)), reszta od kilku lat czeka zmagazynowana na klientów. Na interesach z Boeingiem Czechy straciły ponad miliard dolarów. Podobne problemy przeżywały m.in. Argentyna ([Argentyna zrywa z Lockheed Martinem](#)) i Turcja, która kilka lat walczyła z Lockheed Martinem o odzyskanie kontroli nad swym przemysłem lotniczym (co udało się w 2005). Im słabsze państwo, tym łatwiej je wykorzystać...

MON twierdzi, że kupowane właśnie M28 mają być używane m.in. do szkolenia (według programu Sił Powietrznych aż 9 samolotów tego typu, co jest kuriozalne ze względu na koszty szkolenia na tak dużych samolotach). Tymczasem na tych samolotach ma być instalowana awionika Rockwell Collinsa (dostawcy awioniki do śmigłowców Black Hawk, które mają być montowane w Mielcu), podczas gdy na najpopularniejszych w SP samolotach transportowych CASA C-295M (docelowo - 16 egz.) znajduje się awionika Thalesa. Oferta Thalesa na dostawę awioniki dla nowych Bryz nie została wzięta pod uwagę...

Na kozła ofiarnego w powstałej sytuacji został wybrany sekretarz zespołu negocjującego kontrakt z PZL w Mielcu, Andrzej Głuśniewski. Został zawieszony we wszystkich pełnionych funkcjach, choć umowę podpisywali wyżsi rangą przedstawiciele MON. Według nieoficjalnych informacji, zawieszony, choć nie w związku z tą sprawą, jest też dyrektor Departamentu Budżetowego, kontradm. Czesław Rolik. Ma odejść z resortu do końca roku. Ważą się losy dyrektora Departamentu Zaopatrywania, gen. bryg. Sławomira Szczepaniaka. Składał on dymisję około miesiąc temu, ale nie została ona wówczas przyjęta przez ministra Bogdana Klicha. W stosunku do dwóch jego poprzedników prowadzone są postępowania karne. Trwa również dochodzenie w sprawie nieprawidłowości przy zakupie samolotów CASA C-295M. W kręgu podejrzanych są najwyżsi rangą oficerowie polskich SZ.

W MON z powodu braku planowania, późnego zawierania umów i omijania przepisów, od lat pod koniec roku finansowego wydawane są kwoty bliskie nawet połowie funduszy na wydatki majątkowe. Pod pozorem realizowania tzw. pilnych potrzeb operacyjnych (w ostatnich latach usprawiedliwieniem są misje zagraniczne) MON często rezygnuje z przetargów, a zakupy dokonywane są uznaniowo. Wszystko to dzieje się w sytuacji, gdy brakuje pieniędzy na programy realizowane przez polskie przedsiębiorstwa (choćby korweta dla pogrążającej się w coraz większym kryzysie MW, [Komisja Obrony Narodowej wzywa do ratowania MW](#)), albo na naprawdę ważne inwestycje (np. obrona przeciwlotnicza). Marnowanie pieniędzy jest skrywane za zasłoną tajemnicy, bo nie są publikowane szczegółowe dane dotyczące wydatków resortu, z ilościami i cenami kupowanego sprzętu.

Szerzej znanym przykładem manipulacji jest przetarg na zakup samolotów średniego zasięgu do przewozu VIP. Resortowi obrony nie udało się sfinalizować jego kolejnych edycji od lat ([Samoloty VIP: Do krwi ostatniej?](#)), ostatni rok został zmarnowany pod pozorem restrukturyzacji, a kilka tygodni temu najwyżsi urzędnicy w państwie zapowiedzieli zakup... bez przetargu ([Rozgrywki wokół samolotów dla VIP](#)). Bo trzeba się spieszyć...

Dodatkowo w wersji VIP mają być dostarczone dwa samoloty M28. Bardzo drogie wyposażenie ma w nich zabudowywać wyspecjalizowane przedsiębiorstwo. Problem w tym, że Bryza to bardzo głośny samolot bez ciśnieniowej kabiny i do przewozu VIP w ogóle się nie nadaje. Będą to więc kolejne zmarnowane przez MON pieniądze.

16 grudnia poseł Ludwik Dorn wystosował do premiera Donalda Tuska pismo z wątpliwościami dotyczącymi zakupu 12 samolotów M28 Bryza za 635 mln zł (<http://dorn.blog.onet.pl/2,ID354328810,index.html>). Pismo wystosował po otrzymaniu niesatysfakcjonujących odpowiedzi na dwie interpelacje skierowane do ministra obrony narodowej Bogdana Klicha.

Kontrakt zawarło MON bez przetargu, zobowiązując się do zapłacenia kwoty 2-3-krotnie wyższej od rynkowej ceny tych samolotów ([MON kupuje 12 Bryz bez przetargu](#)). Co więcej, MON zobowiązało się zapłacić do końca 2009 wysoką zaliczkę. Przed sprzedażą obroty PZL w Mielcu wynosiły ok. 100 mln zł. Dane dotyczące obecnych wyników nie są dostępne. Według nieoficjalnych informacji, sprzedaż w 2007, już po prywatyzacji, utrzymała się na podobnym poziomie, a spółka przyniosła ponad 30 mln zł straty.

W przygotowaniu transakcji brało udział wielu amerykańskich lobbystów. Trzej członkowie zarządu PZL w Mielcu, którzy uczestniczyli w przygotowaniu umowy sprzedaży spółki koncernowi United Technology Corp. (poprzez spółkę zależną United Technology Holding), a w br. negocjowali umowę z MON, byli wcześniej pracownikami innej wytwórni należącej do UTC - WSK PZL Rzeszów. Dyrektor Departamentu Programów Offsetowych, Hubert Królikowski, pracował w spółce CEC Government Relations, lobbującej na rzecz zakupu samolotów F-16, a niedawny szef oddziału lotniczego Departamentu Zaopatrywania SZ MON, Ryszard Barański, pracuje obecnie dla PZL w Mielcu. Najważniejszym lobbystą UTC w Polsce pozostaje Alon Redlich, który uczestniczył w przygotowaniu obu prywatyzacji - WSK PZL Rzeszów i PZL w Mielcu.

Jednym z kluczowych punktów umowy miało być zobowiązanie MON do wypłacenia PZL w Mielcu zaliczki w wysokości 40% wartości kontraktu - 254 mln zł(!). Gdy w mediach pojawiły się informacje o aferze, wielkość zaliczki dwukrotnie zmniejszono - najpierw do ok. 30%, a ostatecznie do 25%, czyli blisko 160 mln zł. Oznacza to, że MON zamierza sfinansować prawie 2 lata działalności zagranicznej spółki, która tymczasem nie wywiązuje się ze zobowiązań prywatyzacyjnych (uruchomienie produkcji kabin śmigłowców Black Hawk do końca 2008). Gdy PZL w Mielcu pozostawały w polskich rękach nigdy nie otrzymały z MON porównywalnej kwoty, tym bardziej w charakterze zaliczki. 70 mln zł PZL w Mielcu otrzymały natomiast 2 lata temu - na dwa tygodnie przed sprzedaniem bez przetargu ([Mielec-Sikorsky - przekręt stulecia, SP 03/2007](#)) za 56 mln zł amerykańskiej UTC...

Warto zauważyć, że całe zobowiązania inwestycyjne UTC wynikające z umowy prywatyzacyjnej to zaledwie 45 mln USD, z czego realną wartość ma najwyżej połowa (50-60 mln zł). MON planuje w najbliższych latach zakupić nowe śmigłowce za kilkanaście miliardów złotych. Śledztwo w sprawie okoliczności prywatyzacji PZL w Mielcu prowadzi prokuratura.

Obecna sytuacja przypomina tę, która wydarzyła się w ostatniej dekadzie w Czechach. Rząd tego kraju w 1998 zamówił 72 samoloty L-159A - zmodernizowane samoloty szkolne L-59 produkowane przez Aero Vodochody. Na program przeznaczono 967 mln USD, jednocześnie oddając kontrolę nad wytwórnią (ok. 35% akcji, ale 100% wpływu na zarządzanie) amerykańskiemu Boeingowi - głównemu, obok Rockwell Collinsa (jego awionika ma być instalowana na Bryzach), dostawcy nowego wyposażenia.

Amerykanie mieli pomóc w eksporcie wyprodukowanych maszyn. Program się opóźniał, a samoloty wypełniane drogą awioniką stawały się coraz droższe, znacznie droższe niż wynikałoby z ich potencjalnej wartości operacyjnej. Na próbującym odzyskać kontrolę nad przedsiębiorstwem czeskim rządzie, w 2003 Boeing wymusił gwarancje warte 300 mln USD, a w 2004 Czesi musieli dołożyć jeszcze 400 mln USD, by wreszcie pozbyć się Amerykanów z Aero Vodochodów. Po odzyskaniu kontroli nad spółką, rząd oszacował straty związane z jeszcze jedną transakcją - produkcją kadłubów śmigłowców Sikorsky S-76C+. Sprzedawane znacznie poniżej kosztów wytwarzania od 2001 do 2004 przyniosły stratę na poziomie 1,2 mld koron (ok. 40 mln USD, ponad milion dolarów na kadłub!).

Z 72 L-159A jeden się rozbił, a tylko 24 są eksploatowane przez czeskie wojska lotnicze (6 z nich pozostaje w rezerwie, [Dostawa przebudowanych L-159](#)), reszta od kilku lat czeka zmagazynowana na klientów. Na interesach z Boeingiem Czechy straciły ponad miliard dolarów. Podobne problemy przeżywały m.in. Argentyna ([Argentyna zrywa z Lockheed Martinem](#)) i Turcja, która kilka lat walczyła z Lockheed Martinem o odzyskanie kontroli nad swym przemysłem lotniczym (co udało się w 2005). Im słabsze państwo, tym łatwiej je wykorzystać...

MON twierdzi, że kupowane właśnie M28 mają być używane m.in. do szkolenia (według programu Sił Powietrznych aż 9 samolotów tego typu, co jest kuriozalne ze względu na koszty szkolenia na tak dużych samolotach). Tymczasem na tych samolotach ma być instalowana awionika Rockwell Collinsa (dostawcy awioniki do śmigłowców Black Hawk, które mają być montowane w Mielcu), podczas gdy na najpopularniejszych w SP samolotach transportowych CASA C-295M (docelowo - 16 egz.) znajduje się awionika Thalesa. Oferta Thalesa na dostawę awioniki dla nowych Bryz nie została wzięta pod uwagę...

Na kozła ofiarnego w powstałej sytuacji został wybrany sekretarz zespołu negocjującego kontrakt z PZL w Mielcu, Andrzej Głuśniewski. Został zawieszony we wszystkich pełnionych funkcjach, choć umowę podpisywali wyżsi rangą przedstawiciele MON. Według nieoficjalnych informacji, zawieszony, choć nie w związku z tą sprawą, jest też dyrektor Departamentu Budżetowego, kontradm. Czesław Rolik. Ma odejść z resortu do końca roku. Ważą się losy dyrektora Departamentu Zaopatrywania, gen. bryg. Sławomira Szczepaniaka. Składał on dymisję około miesiąc temu, ale nie została ona wówczas przyjęta przez ministra Bogdana Klichę. W stosunku do dwóch jego poprzedników prowadzone są postępowania karne. Trwa również dochodzenie w sprawie nieprawidłowości przy zakupie samolotów CASA C-295M. W kręgu podejrzanych są najwyżsi rangą oficerowie polskich SZ.

W MON z powodu braku planowania, późnego zawierania umów i omijania przepisów, od lat pod koniec roku finansowego wydawane są kwoty bliskie nawet połowie

funduszy na wydatki majątkowe. Pod pozorem realizowania tzw. pilnych potrzeb operacyjnych (w ostatnich latach usprawiedliwieniem są misje zagraniczne) MON często rezygnuje z przetargów, a zakupy dokonywane są uznaniowo. Wszystko to dzieje się w sytuacji, gdy brakuje pieniędzy na programy realizowane przez polskie przedsiębiorstwa (choćby korweta dla pogrążającej się w coraz większym kryzysie MW, [Komisja Obrony Narodowej wzywa do ratowania MW](#)), albo na naprawdę ważne inwestycje (np. obrona przeciwlotnicza). Marnowanie pieniędzy jest skrywane za zasłoną tajemnicy, bo nie są publikowane szczegółowe dane dotyczące wydatków resortu, z ilościami i cenami kupowanego sprzętu.

Szerzej znanym przykładem manipulacji jest przetarg na zakup samolotów średniego zasięgu do przewozu VIP. Resortowi obrony nie udało się sfinalizować jego kolejnych edycji od lat ([Samoloty VIP: Do krwi ostatniej?](#)), ostatni rok został zmarnowany pod pozorem restrukturyzacji, a kilka tygodni temu najwyżsi urzędnicy w państwie zapowiedzieli zakup... bez przetargu ([Rozgrywki wokół samolotów dla VIP](#)). Bo trzeba się spieszyć...

Dodatkowo w wersji VIP mają być dostarczone dwa samoloty M28. Bardzo drogie wyposażenie ma w nich zabudowywać wyspecjalizowane przedsiębiorstwo. Problem w tym, że Bryza to bardzo głośny samolot bez ciśnieniowej kabiny i do przewozu VIP w ogóle się nie nadaje. Będą to więc kolejne zmarnowane przez MON pieniądze.

Powiązane wiadomości

[MON finansuje amerykańską spółkę \(2008-12-22\)](#)

[Dostawa przebudowanych L-159 \(2007-11-27\)](#)

[Radar i jego ochrona \(2007-08-29\)](#)

[Argentyna zrywa z Lockheed Martinem \(2007-12-06\)](#)

[Komisja Obrony Narodowej wzywa do ratowania MW \(2008-05-30\)](#)

[MON kupuje 12 Bryz bez przetargu \(2008-12-10\)](#)

[Rozgrywki wokół samolotów dla VIP \(2008-12-19\)](#)

[Samoloty dla VIP bez przetargu? \(2008-12-08\)](#)

[Tu-154M w Japonii \(2008-12-04\)](#)