

BIAŁORUŚ WYREMONTUJE BUŁGARSKIE SU-25 [KOMENTARZ]

Białoruskie 558. Lotnicze Zakłady Remontowe są jedynym oferentem w przetargu na remont i wydłużenie resursów floty 14 bułgarskich samolotów szturmowych Su-25 (10 jednomiejscowych Su-25K i 4 dwumiejscowych Su-25KUB). Wartość oferty wynosiła pierwotnie 159 mln euro, podczas gdy zaplanowany budżet na ten cel opiewał na około 25 mln euro z opcją podwojenia w szczególnych okolicznościach. Limitem jest jednak 50,8 mln euro, czyli 99 mln lewa, gdyż kontrakty od 100 mln lewa wzwyż wymagają aprobaty parlamentu.

Analiza przetargów związanych z bułgarskimi kontraktami zbrojeniowymi, w szczególności dotyczącymi lotnictwa, przypomina śledzenie fabuły brazylijskiej telenoweli. Dobrym przykładem była tasiemcowa historia remontu i planowanej modernizacji myśliwców MiG-29, która doprowadziła na stanowisko prezydenta byłego dowódcę sił powietrznych Bułgarii Rumena Radewa, ale była też związana z upadkiem rządu. W historii tej pojawiał się również polski wątek, gdyż po rezygnacji z rosyjskiego dostawcy (i przed powrotem do tej opcji), remonty silników Bułgarzy realizowali wraz z zakładami WZL nr 2 i WZL nr 4.

Czytaj też: [Bułgarskie myśliwce pod "opieką" Rosji. Czteroletni kontrakt](#)

Równie ciekawie rozwijał się pierwszy przetarg na następcę tych maszyn, który zakończył się zwycięstwem oferty szwedzkiego myśliwca Saab Gripen, ale został anulowany przez rząd Bojko Borysowa, w którym przeważali zwolennicy używanych F-16 z Portugalii. Efektem było ponowne rozpisanie przetargu. Dziś procedura trwa z udziałem jeszcze szerszego spektrum oferentów, zarówno maszyn fabrycznie nowych jak i używanych.

Obecnie w Bułgarii jest prowadzone również inne interesujące postępowanie, dotyczące wydłużenia resursów i bliżej niesprecyzowanej modernizacji 14 znajdujących się jeszcze w służbie maszyn szturmowych Su-25. W 1985 roku rozpoczęto dostawy tych maszyn, których w szczytowym okresie było 40, ale większość została skanibalizowana lub sprzedana. Na przykład 10 bułgarskich Su-25 trafiło w 2012 roku do Gruzji. Planowany resurs dla tego płatowca to 20 lat, dlatego Bułgaria, której nie stać na zakup odpowiedniej liczby maszyn aby zastąpić zarówno MiGi-29 jak i Su-25, zdecydowała się na wydłużenie resursu tych drugich i doprowadzenie floty ponownie do gotowości operacyjnej.

Jest to tym bardziej pilne, że podobnie jak w przypadku MiGów, liczba maszyn w służbie mocno odbiega od liczby zdolnych do lotu. Obecnie z 14 będących na stanie Su-25 jedynie 4 mogą wzbić się w powietrze.



Fot. Bulgarian Air Force

Złożone planowanie przetargu, czyli polityka i technika

W sierpniu 2018 roku ministerstwo obrony Bułgarii rozpisało przetarg na wydłużenie resursów, remont i wsparcie eksploatacji „floty samolotów szturmowych Su-25”. Celem jest wydłużenie (przekroczonego już dziś co najmniej o 10 lat) resursu maszyn z 20 do 40 lat z opcją prolongacji o kolejną dekadę. Plan jest więc wymagający, a jego celem jest utrzymanie samolotów w służbie do lat 2029-2030.

Planowany budżet na ten cel był dość skromny i określono go pierwotnie na 41 mln lewa, czyli około 21 mln euro. Jednak w „szczególnych okolicznościach” minister obrony Bułgarii Krasimir Karakaczanow przyjął możliwość zwiększenia budżetu nawet do 99 mln lewa (50 mln euro). Skąd ta suma? Otóż wydatki przekraczające 100 mln lewa muszą być zatwierdzone przez parlament, wymagają więc uzyskania większości w tym gremium. Zwiększenie środków do sumy mniejszej niż 100 mln może zrealizować sam Karakaczanow, o ile uzyska aprobatę Rady Ministrów. Ale to nie jedyne ograniczenie z jakim musi się on borykać.

Do tego typu prac niezbędne są licencje i dokumentacji którymi nie dysponuje Avionams. Ich uzyskanie może zabrać 2-3 lata, a my nie możemy czekać. (Su-25 - przyp. red.) To nie jest Żyguli, które można oddać do mechanika w każdej wiosce. To jest sprzęt lotniczy.

Krasimir Karakaczanow, minister obrony Bułgarii

Już na wstępie określono więc, że prac nie są w stanie zrealizować krajowe, bułgarskie zakłady lotnicze Avionams, gdyż nie posiadają odpowiednich licencji i dokumentacji technicznej dla tak kompleksowych prac. Przywrócenie Su-25 do służby to przy tym kwestia nagląca. Jak dramatycznie

oświadczył minister Karakaczanow – *Niewykorzystywanie samolotów, które mogłyby latać jeszcze 10 lat byłoby zbrodnią*. Jednocześnie jednak szef resortu obrony podkreślił, skomplikowanie i koszty tego planu.

Ostatecznie w ramach przetargu ministerstwo wysłało zapytania ofertowe do dwóch podmiotów zagranicznych, które dysponują niezbędnymi kompetencjami w zakresie remontów i innych prac na płatowcach Su-25. Były to Russian United Aircraft Corporation do którego obecnie należy firma Suchoj, producent samolotów Su-25 oraz białoruskie 558. Lotnicze Zakłady Remontowe w Baranowiczach, które od czasów ZSRR prowadziły prace serwisowe na maszynach tego typu.

Kosztowne remonty na Białorusi

We wrześniu 2018 roku okazało się, że Rosjanie z UAC nie raczyli w ogóle odpowiedzieć na zapytanie ofertowe, tak więc jedynym potencjalnym realizatorem niezbędnych prac na bułgarskich samolotach szturmowych jest białoruski zakład. Przedstawiona we wrześniu oferta dotycząca remontów głównych i obsługi technicznej Su-25 opiewała na zawrotną sumę 132 mln euro, czyli ponad 258 mln lewa netto. Wraz z podatkiem VAT dawało to łącznie około 159 mln euro (261 mln lewa). Była to suma ponad pięciokrotnie przekraczająca planowany budżet i grubo ponad dwukrotnie środki, o jakie Karakaczanow mógłby się zwrócić do Rady Ministrów. Dodatkowo oferta zawierała też opcję na 6 proc. wzrost ceny w latach 2019-2022. Pojawiły się więc plotki o planowanym ograniczeniu remontów do niesprecyzowanej liczby samolotów, rozłożeniu prac na kilka tur lub ograniczaniu zakresu prac.

Czytaj też: [Najnowsze F-16 dla Bułgarii? Jedna z licznych opcji \[KOMENTARZ\]](#)

Co ciekawe, analiza treści przetargu ujawniła również, że niemożliwe jest anulowanie go w związku z przekroczeniem wartości środków planowanych w budżecie na remont całej floty Su-25. Jako maksimum określono sumę, jaką może przeznaczyć instytucja zamawiająca za zgodą Rady Ministrów. Tak więc sytuacja była mocno skomplikowana. Prowadzone we wrześniu negocjacje z 558. Lotniczymi Zakładami Remontowymi doprowadziły do znacznego zredukowania ceny, przy zdecydowanym utrzymaniu przez stronę bułgarską wymogu, aby umowa obejmowała całkowity koszt prac dla 14 samolotów Su-25 i 28 silników R-95Sz stosowanych do ich napędu.



Fot. Bulgarian Air Forces

Ostatecznie wartość umowy ramowej, której zatwierdzenie nastąpiło 23 października, wyniosła 73,6 mln euro brutto, czyli 143 mln lewa z podatkiem VAT. Jest to maksymalna kwota, jaka może zostać osiągnięta w ramach czteroletniego programu remontów. Co istotne, zawarto jedynie umowę ramową, tak więc realizację poszczególnych zadań można będzie rozpiąć w ramach odrębnych porozumień, nie przekraczających limitu środków jakimi może dysponować ministerstwo obrony. Umożliwi to realizację kontraktu poza kontrolą parlamentu. W wyniku tej umowy Bułgaria ma mieć zapewnioną eksploatację samolotów Su-25K i Su-25KUB co najmniej do roku 2028. W tym okresie wsparciem eksploatacji, a więc serwisem i dostawami części zamiennych będą się zajmować białoruskie zakłady.

Jak widać z tego przykładu, eksploatacja posowieckiego sprzętu przez kraje należące do NATO to istotny, kosztowny i często politycznie złożony problem. Jest to szczególnie trudne w przypadku sprzętu lotniczego, w zakresie którego liczba posiadających kompetencje i uprawnienia podmiotów jest bardziej ograniczona niż np. w zakresie sprzętu pancernego. Jest to istotny argument za rezygnacją z takiego sprzętu, o ile krajowe lub sojusznicze zakłady nie mogą wspierać jego dalszej eksploatacji. Z drugiej strony jest to też sygnał o złożoności sytuacji polityczno-militarnej Bułgarii, która od kilku wieków pozostawała w sieci militarnych, politycznych i kulturowych związków z Rosją a później ZSRR. Jest to kwestia wpływająca na sytuację w całym regionie, ale też drobny sygnał o skomplikowaniu sytuacji na wschodniej flance NATO, które często umyka analizom geopolitycznym i militarnym.