

SZYBKIE DECYZJE MODERNIZACYJNE KOŁEM RATUNKOWYM DLA MARYNARKI I PRZEMYSŁU. DEBATA DEFENCE24.PL [RELACJA]

Szybkie decyzje o odblokowaniu realizacji programów modernizacyjnych Marynarki Wojennej to szansa na wyjście z regresu sił morskich. Kołem zamachowym dla sektora stocznioвого będzie budowa nowych jednostek w polskich stoczniach. Przy zamówieniach MON muszą być brane interesy gospodarcze i rozwój przemysłowy branży obronnej i produkcji specjalnej - to główne wnioski z debaty Defence24.pl „100-lecie Marynarki Wojennej. Wyzwania gospodarcze i militarne”, zorganizowanej podczas Balt-Military Expo.

Podczas targów Balt-Military-Expo Defence24.pl zorganizowało debatę „100-lecie Marynarki Wojennej. Wyzwania gospodarcze i militarne”. W trakcie debaty przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, eksperci i reprezentanci przemysłu zastanawiali się, w jaki sposób realizować program modernizacji Marynarki Wojennej i jednocześnie wykorzystać go jako koło zamachowe dla polskiego przemysłu.

W debacie uczestniczyli: Maciej Styczyński, naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, kontradmirał rezerwy Adam Mazurek, były zastępca dowódcy Centrum Operacji Morskich, zastępca szefa Sztabu ds. wsparcia w Dowództwie Komponentu Morskiego NATO oraz szef Centrum Wsparcia Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych RP, Krzysztof Krystowski, wiceprezes Leonardo Helicopters, Janusz Przyklang, dyrektor Naval Group w Polsce oraz kmdr por. rez. Maksymilian Dura, ekspert Defence24.pl. Dyskusję moderował Jędrzej Graf, Redaktor Naczelny Defence24.pl.

1. Wsparcie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i zamówienia MON szansą na przemysłu

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wdraża szereg środków mających wesprzeć rozwój branży stoczniowej. Maciej Styczyński, naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego w tym resorcie przypomniał, że przemysł stoczniowy odgrywa kluczową rolę w Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju i ma być jednym z filarów reindustrializacji, czyli zmiany modelu rozwojowego państwa.

W tym celu w Strategii umieszczono dwie duże grupy projektów. Pierwszy, „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego” ma stworzyć podstawy prawne i finansowe do rozwoju całej branży. Jego elementem jest przyjęta już ustawa stoczniowa, „z funkcjonującym praktycznie całkowitym rozszerzeniem możliwości stosowania zerowej stawki podatku od towarów i usług”. Przedstawiciel MG MiŻŚ podkreślił, że rozwiązanie jest w pełni zgodne z prawem europejskim.

Kolejnym elementem tej grupy projektów jest stworzenie specjalnego mechanizmu finansowania branży stoczniowej, bez oparcia o system bankowy, zwanego roboczo Morskim Funduszem Rozwoju.

Pracujemy jako ministerstwo, we współpracy z Ministerstwem Finansów, i KNF, i NBP, i z resortem właściwym ds. rozwoju kraju nad stworzeniem dedykowanego instrumentu, który nazywa się roboczo Morski Fundusz Rozwoju. W chwili obecnej mamy już praktycznie zakończoną większość prac nad projektami. Sądzę że najpóźniej na jesieni tego roku zostaną one przekazane do konsultacji społecznych.

Maciej Styczyński, naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego MGMIŻŚ

Drugie przedsięwzięcie zawarte w Strategii to zespół projektów Batory, służących rozwojowi branży, również dzięki stymulowaniu innowacji. Obejmuje ono m.in. projekt dotyczący innowacyjnych platform morskich, jak i program InnoShip. Rozwojowi całej branży ma też służyć restrukturyzacja sektora, w tym przejście nadzoru nad kolejnymi zakładami od Ministerstwa Obrony Narodowej. Maciej Styczyński podkreślił, że działania resortu mają charakter całościowy, i mają wspierać nie tylko stocznie pozostające w rękach Skarbu Państwa, ale też prywatne.

Przedstawiciel MGMIŻŚ przyznał jednocześnie, że zlecenia z sektora obronnego mogą mieć istotne znaczenie dla stoczni - *Nie sposób zaprzeczyć, że ten komponent zleceń dotyczących modernizacji Marynarki Wojennej jest z punktu widzenia biznesu stoczniowego istotny. Te zlecenia dają stoczniom i pracę, i pozwalają na (...) pozyskiwanie technologii i umiejętności ich wdrażania* - stwierdził. Dodał, że resort nie może wywierać presji na MON w celu składania zamówień, ale będzie tworzyć jak najlepsze warunki dla rozwoju potencjału stoczni.

2. Odważne decyzje i budowa okrętów kluczowa dla Marynarki Wojennej

Podczas debaty eksperci zgodzili się, że Marynarka Wojenna potrzebuje odważnych i szybkich decyzji w sprawie budowy nowych okrętów. - *Z dzisiejszych okrętów to tylko 10 proc. ma jeszcze taki resurs, że może spełniać wymagania przy zbudowanym jednym niszczycielu min Kormoran. A pozostałe okręty to niestety już mają termin wyznaczony do zakończenia służby.* - stwierdził kontradmirał Adam Mazurek.

Były dowódca Centrum Operacji Morskich zaznaczył, że decyzje o wprowadzeniu nowych okrętów leżą nie w rękach Marynarki Wojennej, a najwyższych władz państwowych. - *Marynarka Wojenna nie kupuje okrętów. To polskie państwo kupuje okręty. To polskie państwo dba o to, żeby Marynarka Wojenna mogła zabezpieczyć interesy polskiego państwa na morzu.* - zaznaczył.

Przypomniał też, że fregaty Perry, które miały tylko „wypełnić próżnię” do czasu budowy nowych jednostek, pozostają w służbie do dziś. Dodał, iż wydawanie pieniędzy na utrzymywanie starego sprzętu nie może być zastępstwem dla pozyskiwania nowych okrętów. Zwrócił też uwagę, że nadal nie ma jednej koncepcji rozwoju floty, choć w ubiegłym roku w MON powstał Strategiczny Przegląd Obrony, a w BBN - Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego.

Kmdr por. rez. Maksymilian Dura, ekspert Defence24.pl podkreślił, że różnice pomiędzy Strategiczną Koncepcją Bezpieczeństwa Morskiego a wcześniej ustalonym planem modernizacji, de facto spowodowały zatrzymanie programów nowych okrętów, a to właśnie szybkie i odważne decyzje o budowie nowych jednostek są najbardziej potrzebne nie tylko polskiej flocie, ale i gospodarce. To z kolei przekłada się na miejsca pracy i jej dalszy rozwój.

O podejmowanie decyzji z uwzględnieniem potencjału przemysłowego zaapelował również wiceprezes Leonardo Helicopters Krzysztof Krystowski: - *Ministerstwa są różne ale Polska jest jedna. (...) Jest kwestia (...) poczucia odpowiedzialności MON za takie podejmowanie decyzji, aby w jak największym stopniu korzystała z nich nie tylko obronność państwa, ale korzystała z nich również rozwój własnego sektora przemysłu obronnego. Jednocześnie, jak zaznaczył, z punktu widzenia przemysłu najkorzystniejsza jest planowa realizacja programów, a częste zmiany wymagań „nie służą sprawie”.*

Z kolei Maksymilian Dura stwierdził też, że program modernizacyjny Marynarki Wojennej musi być realizowany w ramach ustalonego planu, i w sposób całościowy. Jeżeli zrezygnujemy z części elementów, na przykład z wprowadzenia samolotów Płomykówka, czy okrętów ZOP, to sprzęt pozyskany w innych programach nie będzie mógł być efektywnie użyty - zaznaczył. Jako przykład podał zakup Nadbrzeżnego Dywizjonu Rakietowego, w którym zrezygnowano z systemu dalekiego wykrywania, w efekcie czego może on wykorzystać tylko część możliwości.

Janusz Przyklang, dyrektor Naval Group w Polsce zwrócił uwagę, że „przesunięcia i brak decyzji” spowodowały utratę możliwości operacyjnych Marynarki Wojennej, przez co w tej chwili rozważa się wprowadzenie zdolności pomostowych, mających dać możliwość dotrwania do momentu dostawy nowych okrętów.

Przedstawiciel Naval Group stwierdził też, że - jako rozwiązanie pomostowe - może zostać zmodernizowany polski okręt podwodny ORP Orzeł. Po modernizacji ta jednostka będzie gotowa zarówno do szkolenia, jak i do użycia operacyjnego. - *Ta modernizacja może zostać rozpoczęta jutro, przez modernizację systemu walki (...) Już za 18 miesięcy ten okręt może być operacyjny* - stwierdził Janusz Przyklang. Dodał, że modernizacja Orła - rozpoczęta od najbardziej zaawansowanego elementu, czyli systemu walki - pozwoli zaangażować i rozwinąć kompetencje polskiego przemysłu, w tym OBR CTM.

3. Orka może powstać w Polsce

Janusz Przyklang stwierdził, że francuski przemysł okrętowy zamierza przeprowadzić szeroko zakrojony transfer technologii do polskich stoczni, w ramach programu Orka. Przypomniał, że Francuzi realizują już szereg innych projektów budowy okrętów podwodnych poza granicami kraju.

W tej chwili francuskie stocznie wojenne prowadzą kilka takich programów za granicą. W Brazylii budujemy okręty podwodne, w Indiach, podpisaliśmy największy w tej chwili kontrakt na budowę okrętów podwodnych w Australii (...) Praktycznie wszystkie programy, które są dla kontrahentów zagranicznych, są realizowane w krajach odbiorców, jeśli chodzi o okręty podwodne (...) Jest też dużo elementów, które mogą przeniknąć do przemysłu stoczniowego cywilnego, i mogą w sposób bardzo konkretny zdynamizować także sektor cywilny

Janusz Przyklang, Dyrektor Naval Group w Polsce

Transfer kompetencji ma obejmować m.in. technologie organizacyjne pozwalające na prowadzenie złożonych programów, a także zarządzanie skomplikowanym łańcuchem logistycznym dostawców - nie tylko krajowych, ale i zagranicznych. Z kolei w odniesieniu do specyficznych systemów okrętów podwodnych, do polskich podmiotów mogą być transferowane technologie systemów walki

(beneficjentem może być OBR CTM), ale też montażu urządzeń w bardzo ograniczonej przestrzeni, z wykorzystaniem modelowania.

Dyrektor Naval Group sprzeciwił się też porównywaniu programu Orka do projektu okrętu Gawron/Ślązak. W ramach tego ostatniego jak mówił „nie było transferu technologii”, gdyż wymyślano na nowo, „to co gdzieś indziej już istnieje”, podczas gdy te technologie należało przenieść do Polski. Naval Group zamierza realizować budowę okrętów w Polsce poprzez stworzenie specjalnej, wspólnej spółki joint venture, do której włączone zostaną elementy polskich stoczni biorących udział w programie. W ten sposób Francuzi będą mogli zagwarantować realizację programu zgodnie z wymogami technicznymi, budżetem oraz harmonogramem.

4. Śmigłowce razem z okrętami

Krzysztof Krystowski przypomniał, że należąca do Leonardo Helicopters spółka PZL Świdnik oferuje obecnie w postępowaniu na wiroplaty dla Marynarki Wojennej maszyny AW101.

Dzisiaj w przetargu, który trwa, oferujemy śmigłowiec AW101. Jest to duży śmigłowiec, ale odpowiedni do tego żeby bazując na lądzie obsługiwać te potrzeby obrony naszych wód terytorialnych w zakresie zwalczania okrętów podwodnych (...) Mówimy o śmigłowcu, który ma udowodniony zasięg 1350 km, mówimy o śmigłowcu dużym, który ma 5,5 godziny lotu, pojemnym, który ma bardzo dużą ładowność

Krzysztof Krystowski, wiceprezes Leonardo Helicopters

Zaznaczył, iż ten śmigłowiec jest w stanie spełnić wymagania łączenia zdolności zwalczania okrętów podwodnych z wykonywaniem misji poszukiwania i ratownictwa SAR, charakteryzuje się dużą ładownością. Spółka oczekuje na zaproszenie do składania ofert ostatecznych ze strony Inspektoratu Uzbrojenia, do czasu ich otrzymania nie ma żadnych podstaw formalnych żeby mówić o zmianach wymagań, choć pojawiają się informacje o ich modyfikacji w celu wprowadzenia śmigłowców pokładowych.

Wiceprezes Leonardo Helicopters dodał, że jego zdaniem pozyskanie śmigłowców pokładowych powinno się odbywać w koordynacji z zakupem okrętów, na których będą one bazować. Przypomniał, że śmigłowce Kaman, używane obecnie na fregatach Perry mają ograniczone rozmiary i projektowano w ten sposób właśnie po to, aby mogły bazować na tych okrętach. Obecnie są już jednak rozpowszechnione w bardzo niewielkim stopniu.

Krzysztof Krystowski dodał też, że zakłady PZL Świdnik już dziś uczestniczą w produkcji elementów kadłuba śmigłowców AW101, choć przyznał, że zmniejszenie liczby wiroplatów z 16 do 4 nie pozostanie bez wpływu na skalę programu przemysłowego w Polsce. Stwierdził też, że zakup AW101 dla Marynarki Wojennej będzie się wiązał nie tylko z produkcją samych tych maszyn, ale też zwiększeniem krajowego udziału w produkcji wiroplatów tego typu na rynki światowe, i stworzeniem dodatkowych miejsc pracy.

Wiceprezes Leonardo Helicopters zaznaczył, że zakup śmigłowców AW101 pozwoli wykorzystać i rozwinąć posiadane już zdolności produkcyjne i serwisowe. Przypomniał też, że w Siłach Zbrojnych RP lata ponad 150 śmigłowców produkowanych w Świdniku, co daje korzyści logistyczne. Zwrócił też

uwagę, że AW101 jest już od dawna wykorzystywany do zwalczania okrętów podwodnych, operuje też z dużych okrętów o odpowiednich parametrach.

Odważne decyzje kluczowe dla Marynarki Wojennej i przemysłu

Uczestnicy debaty zgodzili się, że najważniejsze dla Marynarki Wojennej jest podjęcie szybkich i odważnych decyzji o budowie nowych okrętów. Program modernizacji floty musi być realizowany w sposób spójny, całościowy i w ramach jednego, jasnego i obowiązującego planu. Realizacja długofalowych projektów, w oparciu o własny potencjał przemysłowy, będzie też najkorzystniejszym rozwiązaniem dla przemysłu stoczniowego i obronnego, jak i całej gospodarki, przyczyniając się do tworzenia miejsc pracy i budowy nowych kompetencji.

Budowa okrętów dla Marynarki Wojennej może stać się kołem zamachowym branży stoczniowej, i wesprzeć wysiłki w celu jej restrukturyzacji podejmowane w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Najpierw jednak muszą zapaść kluczowe decyzje.