

CO DOKŁADNIE POLSKA KUPI W PROGRAMIE HARPIA? [ANALIZA]

Po wielu miesiącach niepewności i spekulacji dowiedzieliśmy się ile ma kosztować Polskę zakup myśliwców F-35A. Wynegocjowana kwota jest znacznie niższa od maksymalnego pułapu przewidzianego przez stronę amerykańską. Do jej obniżenia przyczyni się prawdopodobnie m.in. rezygnacja z offsetu, co miało przynieść polskiemu podatnikowi „ponad miliard dolarów” oszczędności.

Zgodnie z wrześniowym komunikatem agencji Defence Security and Cooperation Agency (DSCA, pol. agencja bezpieczeństwa i współpracy) Departament Stanu wyraził zgodę na sprzedaż Polsce maksymalnie 32 myśliwców F-35A Lightning II, 33 silników Pratt & Whitney F-135 (co oznacza jeden silnik zapasowy), a oprócz tego środków walki elektronicznej dowodzenia, kontroli, łączności, komputerowych, nawigacji i identyfikacji (C4I/CNI), elementów systemu wsparcia eksploatacji ALGS i logistycznego systemu informatycznego ALIS, specjalnych flar przeznaczonych dla F-35, usług z zakresu rozwoju i integracji oprogramowania, systemów szkoleniowych, części zamiennych, szkolenie pilotów, wsparcia technicznego, inżynieryjnego i szkoleniowego. Oprócz tego przewidziano m.in. sprzedaż pełnego trenażera misji, stworzenie centrum przeprogramowywania, wsparcie przy przelocie maszyn ze Stanów Zjednoczonych do Polski, narzędzia i wyposażenie testowe.

Jak widać większość z elementów tej sprzedaży nie została dokładnie skwantyfikowana i stąd maksymalny dopuszczalny koszt polskiego zakupu został określony na aż 6,5 mld USD (25,6 mld złotych). Nie oznaczało to jednak, że taka będzie cena ostateczna. Dzięki tak wysokiemu górnemu pułapowi możliwego zakupu Polacy mogli jednak np. zdecydować się na wytrenowanie w Stanach Zjednoczonych bardzo dużej liczby pilotów, zamówienie dużej ilości części zamiennych, albo stworzenie w kraju zaawansowanego centrum szkoleniowego.

Czytaj też: [Polskie F-35 w belgijskim zwierciadle \[ANALIZA\]](#)

Jak podał 27 stycznia br. minister Obrony Narodowej Mariusz Błaszczak zakup ma nas kosztować niemal o dwu miliardy USD mniej niż dopuszczalne maksimum - dokładnie 4,6 mld USD co jest odpowiednikiem około **17,82 mld zł** (bez VAT, który MON będzie musiał odprowadzić do Urzędu Skarbowego w momencie dostawy maszyn - to prawdopodobnie ok. 3-4 mld zł). W świetle faktu, że Amerykanie dokonali korekty inflacyjnej dolara jesienią ub. r. jest to podobna cena do belgijskiej.

Zgodnie z wcześniejszymi informacjami pierwsze samoloty zostaną przekazane Polsce prawdopodobnie w 2024 roku, ale te pierwsze egzemplarze będą początkowo służyły w bazie w Stanach Zjednoczonych (najprawdopodobniej będzie baza US Air Force Luke) gdzie polski personel latający i naziemny będzie się na nich szkolił.

Czytaj też: [F-35 bez offsetu, Polska chce przystąpić do programu dużego bezzałogowca \[News Defence24.pl\]](#)

„Nad Wisłą” Harpie pojawia się zapewne dopiero w roku **2026**. Będzie to pierwsza eskadra (16 maszyn), która dzięki prowadzonemu wcześniej szkoleniu w USA szybko osiągnie gotowość operacyjną (IOC). Druga eskadra F-35A zostanie w Polsce ukończona najprawdopodobniej do roku 2030. W związku z tym, że polskie maszyny będą powstawały dopiero w następnych latach, będą reprezentowały dojrzały, dopracowany standard i zostaną wyposażone w najnowsza wersję oprogramowania – Block 4. Zgodnie z zapewnieniami producenta ma ono w znaczący sposób rozszerzyć możliwości Lightninga II, m.in. o możliwość używania lekkich bomb GBU-54/B, zasobników szybujących AGM-154C-1 JSOW i pocisków „powietrze-powietrze” AIM-9X Sidewinder Block II. Ma też umożliwiać wybór celu dla pocisku już po jego odpaleniu.

Jak widać z maksymalnego dopuszczalnego poziomu zakupów Polska więc nie skorzystała. Zachowała się jednak tu najpewniej podobnie jak inni klienci. Spójrzmy na inne państwa, które podobnie jak Warszawa nie są uczestnikami programu F-35, a jedynie klientami eksportowymi. Belgowie mogli dokonać zakupu do kwoty 6,53 mld USD a ostatecznie zdecydowali się na samoloty z pakietem o łącznej wartości 4,4 mld USD (za 34 samoloty), Japonia mogła kupić w ramach pierwszej transzy 44 samoloty za kwotę do 10 mld USD, wydała ostatecznie 8 mld (mowa tu o pierwszej transzy), **Korea Południowa** mogła dokonać zakupu za kwotę do 10,8 mld USD (za 60 F-35) a wydała na nie łącznie **9,9 mld (6,4 mld za pierwszą partię 40 maszyn plus 3,3 mld za kolejne 20)**. Oznacza to, że Polska zamówiła zapewne podobny pakiet towarzyszący jak inni klienci, być może nieco bogatszy niż w przypadku Belgii, która zapłaciła o 200 mln USD mniej mimo zamówienia o dwa samoloty więcej.

Czytaj też: [Koszt infrastruktury dla belgijskich F-35](#)

Jest raczej pewne, że Polska na pewno nie zrezygnowała z rozwiązań towarzyszących, z których nie zrezygnował dotąd żaden z uczestników programu czy klientów eksportowych. Defence24.pl dowiedział się kilka tygodnie temu od przedstawicieli MON, że np. wykluczone jest odejście systemu wsparcia eksploatacji ALGS czy logistycznego systemu informatycznego ALIS. Rozwiązania te pozwalają na prognozowanie zapotrzebowania na części zamienne i w razie potrzeby pobieranie ich z magazynów innych uczestników programu F-35. Skutkuje to zwiększeniem odsetka dostępnych operacyjnie samolotów i rezygnacja z tego byłaby po prostu nieopłacalna.

W ostatnich latach w Polsce dokonano miliardowych inwestycji w system szkolenia pilotów samolotów bojowych. W ich ramach dokonano daleko idących modernizacji 28 samolotów szkolnych PZL-130 Orlik (do standardu TC-II Advanced), zakupu 16 odrzutowych samolotów Szkolnych M-346 Master (polska nazwa Bielik) i bogatego zaplecza symulatorowego na najwyższym światowym poziomie. Polska stara się bowiem od lat osiągnąć jak największą niezależność, jeżeli chodzi o szkolenie pilotów, tak aby nie przepłacać za nie za granicą. W tym kontekście można spekulować, że i tym razem nie będziemy oszczędzać na szkoleniu i symulatorach, szczególnie że F-35 nie mają treningowej wersji dwumiejscowej, a ich rolę pełnią zaawansowane technicznie urządzenia naziemne.

Czytaj też: [Wiemy, ile będą kosztować Polskę F-35](#)

Dodatkowe koszty: uzbrojenie

Warto zwrócić uwagę na to czego przewidywany dla Polski pakiet (podobnie zresztą jak w przypadku

innych klientów eksportowych) nie obejmował nawet w swojej maksymalnej wersji. Nie ma w nim mowy przede wszystkim o uzbrojeniu, które trzeba będzie zakupić w ramach osobnej umowy i otrzymać na nie osobną zgodę rządu Stanów Zjednoczonych.

Będą to kolejne setki milionów dolarów. Przykładowo w listopadzie 2017 roku Departament Stanu wydał zgodę na sprzedaż Polsce 150 naprowadzanych radarowo pocisków powietrze-powietrze średniego zasięgi AIM-120C-7 AMRAAM wraz z wyposażeniem towarzyszącym za kwotę do 250 mln USD, z informacji Inspektoratu Uzbrojenia dot. zakupu tych rakiet wynikało, że za **95 rakiet** zapłacono **590 mln zł**. Rok wcześniej podobną zgodę wydano na sprzedaż 70 pocisków powietrze-ziemia AGM-158B JASSM-ER za kwotę do 200 mln USD. Największy był jednak **zakup uzbrojenia i dodatkowego wyposażenia dla F-16 za kwotę do 447 mln USD (netto) z 2012 roku**. W jego skład weszły 93 pociski krótkiego zasięgu AIM-9X-2 Sidewinder Block II, 65 AIM-120C-7 AMRAAM, 42 bomby GBU-49 Enhanced Paveway II, 200 bomb GBU-54 JDAM, 642 bomby BLU-111, 127 bomb Mk-82, 80 bomb BLU-117, ale także urządzenia noktowizyjne, moduły silników (dziewięć) oraz inne urządzenia i systemy nie będące uzbrojeniem.

Czytaj też: [Błaszczak: Pierwsze polskie F-35 w 2024 roku. Umowa w przyszłym tygodniu](#)

Oczywiście Lightning II może, bądź będzie mógł w przyszłości, używać (integracja z kolejnymi rodzajami uzbrojenia trwa) tych samych pocisków raketowych i bomb co polskie F-16 C/D. Uzbrojenie znajdujące się obecnie w magazynach Sił Zbrojnych RP będzie więc można podwieszać pod skrzydłami, albo umieszczać w komorach uzbrojenia F-35. Trzeba jednak pamiętać, że posiadany obecnie oręż został zakupiony z myślą o 48 eksploatowanych obecnie Jastrzębiach, a dodatkowe 32 maszyny będą wymagały zwiększenia jego stanu posiadania.

Dodatkowe koszty: infrastruktura

Drugim ważnym elementem nie ujętym w FMS jest infrastruktura, którą trzeba będzie wybudować dla dwóch eskadr samolotów. Będą to kolejne setki milionów dolarów. Dobrym punktem odniesienia znów jest tutaj Belgia, która przebudowuje w tym celu dwie bazy: Kleine Brogel i Florennes.

Czytaj też: [Miliard dolarów za offset na F-35? Rekomendacja MON na "nie"](#)

Zgodnie z doniesieniami belgijskiej prasy prace w każdej z baz objąć mają budowę: podziemnych miejsc przechowywania samolotów, które będą w stanie pomieścić sześć maszyn, 16 lekkich hangarów, budynku odpraw i miejsca, w których zabudowane będą mogły zostać cztery symulatory. Koszt tych inwestycji szacowany jest przez Belgów na 308 mln USD czyli równowartość około **1,2 mld PLN**. Trzeba jednak pamiętać, że Belgowie przebudowują na potrzeby F-35 bazy, które **wcześniej były przystosowane do bazowania F-16** - samolotu nie aż tak wymagającego dobrych warunków jak F-35, ale i tak znacznie bardziej „wybrednego” niż konstrukcje sowieckie.

Jeżeli MON zdecyduje się na przystosowywanie dla Harpii baz, z których wcześniej operowały MiG-i-29 lub Su-22, wówczas **koszty mogą okazać się jeszcze większe**. Specjalnego wyboru zresztą nie ma, bo podniesienie do tego standardu F-35 baz F-16 w Krzesinach i Łasku oznaczałoby albo „wyrzucenie” stamtąd Jastrzębi - a co za tym idzie olbrzymie komplikacje organizacyjne - albo wspólne bazowanie wszystkich F-16 i F-35 w dwóch tylko bazach. Byłoby to na pewno tańsze i korzystne np. z punktu widzenia planowania obrony mniejszej liczby baz, ale także ryzykowne.

Czytaj też: [ODIN zamiast ALIS. Nowy system do F-35](#)

Z kolei biorąc pod uwagę, że bazy polskich MiG-ów są położone blisko wschodniej granicy (szczególnie Malbork, ale także Mińsk Mazowiecki), a przez to narażone na niespodziewany atak, bardziej zasadne wydaje się ulokowanie F-35 w Świdwinie na Pomorzu Zachodnim (a zatem tam, gdzie są dzisiaj Su-22) lub adaptacja starych/budowa nowych obiektów w zachodniej lub centralnej części kraju, co jednak wiązałoby się z jeszcze większymi kosztami. Na obniżenie kosztów budowy baz może wpłynąć informacja, która podawał dzisiaj TVN24, a którą Defence24.pl potwierdził u rzecznika Inspektoratu Uzbrojenia mjr. Krzysztofa Płatka: polskie F-35 mają otrzymać spadochrony hamujące, które skrócą drogę ich lądowania. Co za tym idzie będą mogły operować z krótszych pasów startowych, co może być korzystne także w przypadku rozśrodkowania F-35 na wypadek wojny. To dodatkowa korzyść, chociaż głównym powodem wybrania wersji wyposażonej w spadochron ma być podobno zwiększenie zdolności do operowania w trudnych warunkach atmosferycznych. Co ciekawe wcześniej wersję ze spadochronem wybrali tylko Norwedzy, którzy zdążyli już zapłacić za opracowanie odpowiedniego rozwiązania.

Czytaj też: [Pierwsze norweskie F-35 już w kraju](#)

Trzeba też pamiętać, że Polska jako kraj położony praktycznie na linii frontu ewentualnej wojny potrzebowałaby baz dysponujących lepiej zabezpieczoną infrastrukturą przed atakami lotniczymi i raketowymi, czyli np. lepiej niż w przypadku Belgii chronionymi podziemnymi magazynami paliwa, uzbrojenia i miejscami postojowymi dla samolotów. To także będzie wiązało się z większymi kosztami. Jakiegokolwiek wariantu Polska jednak nie wybierze, koszty infrastruktury będą co najmniej tak wysokie jak te belgijskie. A bazy F-35 (jak i zresztą F-16) powinny być chronione przez systemy obrony powietrznej Wisła i Narew, bo inaczej użycie myśliwców w sytuacji zagrożenia może okazać się co najmniej bardzo trudne...