

MILIARD DOLARÓW ZA OFFSET NA F-35? REKOMENDACJA MON NA "NIE"

Ministerstwo Obrony Narodowej zarekomendowało Komitetowi Offsetowemu rezygnację z zawarcia umowy offsetowej związanej z pozyskaniem myśliwców F-35 w ramach programu Harpia – dowiedział się Defence24.pl. Amerykańskie propozycje nie odpowiadały polskim potrzebom i wiązałyby się ze zbyt wysokimi kosztami – argumentuje w rozmowie z Defence24.pl płk Jacek Najs, p.o. dyrektora Biura ds. Umów Offsetowych MON.

Resort obrony rekomenduje, by zrezygnować z zawarcia umowy offsetowej w związku z F-35. Ostateczna opinia w tej sprawie zostanie wydana po głosowaniu na kolejnym posiedzeniu Komitetu Offsetowego, jakie ma się odbyć w styczniu, stanowisko MON pozostaje niezmiennie. „To będzie nowy globalny system zaopatrywania w części zamienne i utrzymywania tego samolotu w linii.” – tłumaczy Defence24.pl gen. dyw. pil. Jacek Pszczoła, Inspektor Sił Powietrznych i pełnomocnik ds. pozyskania myśliwca nowej generacji.

„Przedstawiliśmy nasze rekomendacje, aby zrezygnować z zawarcia umowy offsetowej. Chcemy się skupić na porozumieniach przemysł-przemysł, które powinny zostać zawarte w przyszłości, czyli podobnie jak stało się w przypadku porozumień w sprawie samolotów belgijskich” – powiedzieli Defence24.pl przedstawiciele MON - „Rozmowy wstępne na ten temat już się rozpoczęły, ale więcej szczegółów na ten temat na razie nie możemy zdradzić. Ewentualne podpisanie takich umów nie będzie skorelowane z umową zakupu F-35, ale mają nastąpić raczej prędzej niż później.”

Rezygnacja z offsetu ma w założeniu pozwolić na zaoszczędzenie ponad miliarda USD, chociaż jednocześnie może pozbawić polski przemysł szans na pozyskanie wysokich technologii mimo wydania ogromnych pieniędzy (prawdopodobnie co najmniej około 4 mld USD) na nowe myśliwce.

Czytaj też: [Japonia ponownie chce montować F-35](#)

Na pytanie o przyczynę takiego stanu rzeczy otrzymaliśmy od przedstawicieli MON następującą odpowiedź: „Propozycje, które dostaliśmy były nieadekwatne do polskich potrzeb, ponadto nie odpowiadały stronie polskiej biorąc pod uwagę relację koszt-efekt. Pamiętajmy, że offset nie jest za darmo. Mieliliśmy z tyłu głowy, że nie będąc członkiem programu F-35 będzie nam o wiele trudniej wywalczyć jakiegokolwiek zdolności – czy to produkcyjne czy serwisowe – w odniesieniu do tego samolotu. My te szanse pogrzebaliśmy jeszcze w 2008 roku, kiedy Polska otrzymała propozycję przystąpienia do niego w charakterze obserwatora, ale ta propozycja została odrzucona. W przeciwnym przypadku nasza pozycja negocjacyjna byłaby o wiele silniejsza.”

Przedstawiciele MON podkreślają jednocześnie, że taka rekomendacja nie została przyjęta jednostronnie przez ministerstwo, ale po konsultacjach z polskim przemysłem (PGZ), instytucjami

naukowymi i uczelniami.

Czytaj też: [Błaszczak rozmawiał z doradcą Trumpa ds. bezpieczeństwa o zakupie F-35](#)

"Mniej więcej od momentu kiedy został powołany pełnomocnik ds. zakupu samolotu wielozadaniowego, około marca 2019 roku, zaczęliśmy w biurze offsetowym wstępne analizy." – opisuje przebieg prac płk Jacek Najs, p.o. dyrektora Biura ds. Umów Offsetowych – "Pracowaliśmy nad określeniem katalogu zdolności niezbędnych z punktu widzenia potrzeb Sił Zbrojnych RP w kontekście eksploatacji samolotów F-35. Te prace przygotowawcze, opiniowania potencjalnych obszarów współpracy czy offsetu, trwały w miesiącach maj-lipiec przy udziale przedstawicieli Sił Zbrojnych RP, Polskiej Grupy Zbrojeniowej, instytutów i uczelni wojskowych. I taki wstępny zakres zobowiązań został wypracowany. Amerykanie w międzyczasie zaproponowali nam zakres czynności obsługowo-naprawczych, ale jak zauważyliśmy, ich propozycja ograniczała się do takiego poziomu, który i tak byłby nam gwarantowany już w ramach umowy dostawy. Chodziło bowiem o zaplecze logistyczne poziomu baz. Oczywiście stwierdziliśmy, że to nie odpowiada naszym potrzebom i trzeba poszukać czegoś innego."

W następnej kolejności starano się spojrzeć na kwestie offsetowe szerzej, jako na szeroko pojęty system obrony powietrznej, jednocześnie próbując wyjść poza obszary związane z tym samolotem. Jednocześnie nie można było wyjść poza obszar związany bezpośrednio z F-35, jako że offset nie jest obecnie narzędziem kompensacyjnym i zgodnie z prawem musi wiązać się bezpośrednio z przedmiotem zakupu.

Czytaj też: [Potrzebny szeroki offset dla F-35. Eksperci: to jedyna szansa zatrzymania pieniędzy w kraju](#)

„Patrząc na specyfikę programu tego samolotu trzeba powiedzieć, że jest to program zamknięty. Dziewięciu jego członków już dawno podzieliło rynek dostaw i produkcji. We Włoszech mamy fabrykę w Camari, gdzie obecnie są montowane F-35, a potem będą tam wykonywane naprawy poziomu D czyli poziomu zakładowego. Z kolei w Holandii prowadzone są zaawansowane prace dotyczące silnika. Wejście tu byłoby trudne. Na pewno nie byłoby to rozwiązanie efektywne kosztowo” – komentuje płk Najs.

Strona polska zastanawiała się nad wejściem w system zabezpieczenia logistycznego F-35, ale i tutaj zderzono się z nowoczesnością. „System zabezpieczenia logistycznego F-35 jest specyficzny, odmienny od tego co znaleźliśmy dotąd. Oparty o GSS (Global Support Solution) i system ALIS, czyli te rozwiązania przyjęte już przez stronę amerykańską i pozostałe państwa programu, są na tyle globalnie zunifikowane, że robienie wyłomu teraz, i realizowanie czynności obsługowo-naprawczych w Polsce poza tym systemem byłoby niemożliwe.” – argumentuje płk Najs.

Czytaj też: [Tureckie dostawy do F-35 wkrótce ustaną? "Są alternatywy"](#)

„To będzie nowy globalny system zaopatrywania w części zamienne i utrzymywania tego samolotu w linii.” – tłumaczy gen. dyw. pil. Jacek Pszczoła, Inspektor Sił Powietrznych i pełnomocnik ds. pozyskania myśliwca nowej generacji – „Dotąd przy F-16 kiedy psuła się jedna część to wysyłaliśmy ją do Stanów Zjednoczonych i w ramach naprawy wracała ona do nas po jakimś czasie. A teraz przy wykorzystaniu systemu ALIS, który monitoruje funkcjonowanie całego systemu F-35, na bieżąco śledzi

co się psuje i wysyła informację do centrali w USA. Wszelkie, ewentualne niesprawności powinny być usuwane gwarantując tym samym zadeklarowaną dostępność samolotów do operacyjnego użycia. System sprawdza z jakiego magazynu będzie najkorzystniej pozyskać część zapasową. To może być magazyn innego państwa, np. Belgii czy, Holandii. Element będzie do nas dostarczony w wymaganym czasie. Podobnie nasze części będą wędrowały do innych użytkowników, co zresztą będzie wymagało zmian w polskim prawie. W umowie jest zagwarantowane serwisowanie samolotów. Amerykanie zobowiązują się do utrzymania zadeklarowanego poziomu dostępności operacyjnej statków powietrznych. Ten globalny system części zamiennych, to jest prawdziwe novum.”

Sytuacja, w której informacja o stanie części polskich samolotów trafia do Stanów Zjednoczonych i tamtejszy system decyduje o tym czego potrzebują polskie samoloty i bazy wydaje się jednak niepokojąca. Trzeba zadać pytanie: czy nie stawia to Polski w roli podmiotu, który wyłącznie użytkuje myśliwce, a wszystkie związane z nimi zabiegi serwisowe i inne, są pozostawione w rękach sojusznika? Jaka w tej sytuacji będzie polska decyzyjność jeśli chodzi o te samoloty i jaka niezależność?

Czytaj też: [Duże zamówienie na F-35. Redukcja ceny](#)

W okresie sierpień-październik prowadzono rozmowy i korespondowano z producentami najważniejszych elementów F-35, czyli przede wszystkim Lockheed Martinem i Pratt & Whitney. „Procedura przewidywała przeprowadzenie wstępnych rozmów w formie dialogu offsetowego, w którym brał też udział polski przemysł obronny i ośrodki naukowe. Była to nowatorska metoda, bo mogliśmy dzięki niej poznać potencjalny zakres oferowany przez stronę amerykańską i porównać z nim nasze potrzeby, poznać wyceny, a także system zabezpieczenia logistycznego.” – mówi płk Najs. „Konfrontowaliśmy propozycje z polskim przemysłem i jego możliwościami absorpcyjnymi, bo to są ogromne koszty. Nie sztuką jest zapłacić dużo za offset, chodzi przede wszystkim o to, żeby po otrzymaniu technologii wypracować zdolności do ich wprowadzenia. W to także musielibyśmy zainwestować kolejne pieniądze.” – dodaje.

Dialog zakończył się w pierwszym tygodniu grudnia br. W jego wyniku resort obrony zdecydował o wydaniu rekomendacji, by zrezygnować z zawarcia umowy offsetowej. Jako główne przyczyny przedstawiciele MON wymieniają trzy: nowatorskie technologie F-35 (w których posiadanie z różnych względów Polska nie mogła wejść), istniejący już niemożliwy do zmiany system zabezpieczenia logistycznego i brak uczestnictwa Polski w programie F-35. Szczegółów MON nie podaje, jak mówią jego przedstawiciele wynika to z objętych klauzulą tajemnic amerykańskich przedsiębiorstw.

Czytaj też: [Szatkowski o F-35, wojskach USA i budżecie na obronność państw NATO](#)

Co nam pozostaje

Początkowo Lockheed Martin chciał lokować inwestycje w PZL Mielec, ale szybko zrozumiał, że w ujęciu prawa polskiego przejście do takiego rozwiązania jest niemożliwe. W wyniku dalszych rozmów amerykańska firma miała proponować stronie polskiej tylko zwiększenie kompetencji serwisowych dotyczących samolotów C-130 i F-16.

„Zakres proponowany przez Amerykanów nie wpisywał się w zdefiniowane przez nas obszary służące ochronie podstawowych interesów bezpieczeństwa państwa. Moglibyśmy szukać różnych rozwiązań alternatywnych, ale mieliśmy na względzie co się dzieje w UE, jak restrykcyjnie patrzy się tam na offset i jego zastosowanie. Offset swoim zakresem musi wchodzić w ramy umowy głównej. Nie można

- jak sugerują niektórzy - pozyskać np. zdolności dotyczących produkcji czy serwisowania okrętów, podpisując umowę na zakup samolotów. W kontekście kwoty - ponad 1 miliarda dolarów - koniecznych do poniesienia za offset to zdecydowanie zbyt mało. Zależało nam przede wszystkim na zdolnościach produkcyjnych, na wstępnym etapie dialogu do F-35, w późniejszych fazach do F-16 i C-130. Otrzymana propozycja dotyczyła przede wszystkim zdolności serwisowych do F-16 i C-130. Po prostu uznaliśmy, że lepiej w tej sytuacji będzie pójść w stronę pozaoffsetowej współpracy przemysłowej. Te porozumienia wydają się być lepszym rozwiązaniem, z uwagi na większą elastyczność relacji w formacie biznesowym, większy zakres jeśli chodzi o możliwości podpisania, a także moment podpisania i ramy czasowe. Z kolei zaoszczędzony miliard mamy gdzie wykorzystać. Potrzeby Planu Modernizacji Technicznej są ogromne." - argumentuje płk Najś.

Czytaj też: [Offset w szwajcarskim programie myśliwca](#)

Jednocześnie jak powiedziano Defence24 za wcześnie jest liczyć na korzyści, jakie mogłyby wyniknąć z wyrzucenia Turcji z programu F-35. Amerykanie liczą się z tym, że odbierając pewne kompetencje Turkom, mogą zostać pozwani do sądu. Nie chcą obarczać innych tymi konsekwencjami, szczególnie że włączenie w łańcuch dostaw innego państwa mogłoby powodować jakieś większe zawirowania. Części do samolotów są w Azji Mniejszej cały czas produkowane. Teoretycznie Ankara ma jeszcze czas na „opamiętanie się” a realizowane obecnie kontrakty tureckie mają być realizowane co najmniej do marca 2020 roku, chociaż Pentagon twierdzi, że znalazł już potencjalnych następców na zdecydowaną większość „tureckich” części. Dopiero ewentualne całkowite wyrzucenie Turcji z programu mogłoby więc zaowocować przekazaniem jakichś kompetencji produkcyjnych do Polski. To nie mogłoby się wiązać z ustawą offsetową, która towarzyszyłaby umowie o zakupie przez Polskę, ponieważ ta ma zostać podpisana jeszcze na początku przyszłego roku.

W odpowiedzi na pytanie Defence24.pl o to czy zakup F-35 nie powinien być warunkowany wcześniejszym lub równoległym stworzeniem zdolności do obrony baz lotniczych, gdzie będą stacjonować te samoloty, gen. Pszczoła zwrócił uwagę na duże potrzeby jakie występują w SZ RP: „Dzisiaj mamy trzy pełnowartościowe eskadry plus dwie MiG-ów-29 i jedną Su-22. MiG-i są bardzo dobre do prowadzenia dyżurów, a Su-22 do przeprowadzania ćwiczeń, uczenia JTAC-ów współpracy z lotnictwem. Ale ani jedno ani drugie nie są jednak przygotowane do skutecznych działań w warunkach współczesnego konfliktu. Mamy jednak te samoloty i potencjał ludzki w trzech bazach. Łatwo byłoby je rozwiązać, ale odbudowanie tego potencjału szłoby w latach a może nawet dziesięciolecia. Nie mówię, że to najważniejszy argument za podtrzymaniem tych samolotów, ale takie jest życie. Dlatego np. w USA latają nadal A-10 nie wspominając o B-52” - mówi gen. Pszczoła.

Czytaj też: [Błaszczak: Toczą się rozmowy o nowej lokalizacji dla Amerykanów, rozważany jest offset za F-35](#)

„Sytuacja jaka wystąpiła w tym roku z MiG-ami to był przyczynek do tego, że przyspieszyliśmy program Harpia i poszliśmy w kierunku samolotu 5. generacji. To pierwszy raz w czasach powojennych kiedy mamy szansę wejść do elitarnego w skali światowej klubu. Zgadzam się, że najlepiej byłoby modernizować wszystko, ale mamy ograniczone środki i trzeba coś wybrać kosztem czegoś, złotego środka nie ma. Odpowiadam za siły powietrzne, jako element systemu obrony powietrznej. Na razie mamy Wisłę, będzie Harpia, a w programach są rozwój obrony powietrznej średniego i krótkiego zasięgu. Jesteśmy też jako całość w systemie NATO-wskim” - podkreśla gen. Pszczoła.

Przyszłe umowy związane z F-35 i polskim przemysłem mają być „zgodne z potrzebami Sił zbrojnych

RP i „opłacalne dla polskich zakładów”, chociaż MON jednocześnie nie chce „ograniczać firm aby mogły prowadzić biznes w sposób otwarty”. Tak naprawdę więc wszystkie opcje leżą a stole. Można zaryzykować stwierdzenie, że pojawią się - bądź nie - zupełnie niezależnie od tego czy Warszawa zdecydowała się na zakup F-35A.

Jędrzej Graf, Maciej Szopa, współpraca Jakub Palowski

Komitet Offsetowy działa przy MON jako organ opiniotawczo-doradczy zgodnie z nową ustawą offsetową, przyjętą w 2014 roku. W jego skład wchodzi przedstawiciele Prezydenta RP, Prezesa Rady Ministrów, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw gospodarki, ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego i nauki, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ministra właściwego do spraw zagranicznych, Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, Prezesa Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej oraz Szefów ABW, BBN i SKW. W wypadku prowadzenia o udzielenie zamówienia na dostawę jest prowadzone w trybie negocjacji z jednym zagranicznym dostawcą (tak jak w wypadku F-35), procedurę zawarcia umowy offsetowej określa Minister Obrony Narodowej po zasięgnięciu opinii Komitetu Offsetowego.

Komitet Offsetowy MON w obowiązujących przepisach