

MYŚLIWIEC 5. GENERACJI PRIORYTETEM SZEFA MON [KOMENTARZ]

- *Chcemy zakupić 32 samoloty wielozadaniowe 5. generacji* - ogłosił w czwartek minister obrony Mariusz Błaszczak. Podkreślił, że resort jest zdeterminowany, by "zastąpić postsowieckie samoloty, które nie mają wartości bojowej" i są wysłużone. Oceniał też, że ubiegłoroczna katastrofa, w której zginął pilot MiG-a-29 "powoduje, że program Harpia, zakup samolotów 5 generacji, jest priorytetem". Tym samym określone zostały ramy kolejnego, wyjątkowo kosztownego programu modernizacyjnego.

MON de facto stawia na jedną kartę i licytuje bardzo wysoko. Sam zakup 32 samolotów tej klasy to lekko licząc 2,5 mld dolarów, plus koszty szkolenia i eksploatacji. Dla porównania w ramach zawartej w 2003 roku umowy na zakup 48 samolotów F-16 same płatowce kosztowały Polskę 2,06 mld a łączna wartość umowy przekroczyła 3,5 mld dolarów.

Warto zauważyć, że Harpia była jedynym spośród zaprezentowanych dzisiaj programów modernizacji technicznej, w którym minister bardzo szczegółowo określił swoje oczekiwania. Sprecyzował również przyczyny i implikacje decyzji.

Chcemy zakupić 32 samoloty wielozadaniowe 5. generacji. Oczekuję, zarówno od szefa Sztabu Generalnego jak i od szefa Inspektoratu Uzbrojenia, natychmiastowych działań, aby zrealizować to priorytetowe zadanie. Ten samolot jest bardzo istotny, gdyż wzmacnia możliwości bojowe również obecnie posiadanych samolotów F-16. Jesteśmy zdeterminowani, aby zastąpić postsowieckie samoloty które nie mają wartości bojowej, są wysłużone. Ten przypadek tragiczny sprzed roku w którym zginął pilot MiG-a-29 też powoduje, że program Harpia, zakup samolotów 5 generacji, jest naszym priorytetem.

minister obrony narodowej Mariusz Błaszczak

W tej krótkiej wypowiedzi minister bardzo jasno zreferował oczekiwania, jednocześnie określił też dostawcę samolotów Harpia, nie wymieniając go z nazwy ani razu.

Jakie są fakty? Zgodnie ze słowami Mariusza Błaszczaka mamy kupić w programie Harpia 32 samoloty myśliwskie 5. generacji, które "wzmocnią możliwości bojowe F-16", jak również szybko zastąpią "postsowieckie samoloty które nie mają wartości bojowej" i "są wysłużone". Należy więc wnioskować, że MON planuje kupić samoloty nowej generacji, interoperacyjne z innymi maszynami sojusznicy.

Przy tym minister oświadczył również: - *Zależy mi na tym, aby w jak najkrótszym czasie wyposażyć Wojsko Polskie w samoloty, które wzmocnią jego możliwości bojowe.*

Czytaj też: [185 mld zł na modernizację techniczną wojska. W planach do 2026 r. m.in. Harpia, Kruk i Narew \[WIDEO\]](#)

Nie zostawia to Polsce wielu opcji do wyboru. Z przyczyn strategicznych i logistycznych produkty spoza NATO odpadają w przedbiegach. Niemcy, Francja i Hiszpania pracują obecnie nad samolotem 5. lub nawet 6. generacji, jednak dopiero rozpoczęły fazę badań i rozwoju. Minie pewnie ponad 10 lat, zanim będzie można myśleć o wprowadzeniu tych maszyn na uzbrojenie. Polska tymczasem, jak zauważył szef MON, potrzebuje pilnie zastąpić przestarzałe i zużyte samoloty Su-22 i MiG-29. Dlatego europejski myśliwiec przyszłości nie może być tu brany pod uwagę. Z tego samego powodu z listy dostępnych samolotów 5. generacji trzeba skreślić brytyjski samolot Tempest.



MiG-29 startujący z 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Malborku. Fot. 22 BLT

W zasadzie pozostajemy więc tylko z jednym kandydatem. Jest nim myśliwiec Lockheed Martin F-35 Lightning II, który powoli staje się "koniem roboczym lotnictwa NATO", sukcesywnie zastępując F-16 i inne konstrukcje. Jest to jedyna dostępna dziś "od ręki" maszyna 5. generacji, przy tym dostosowana do współdziałania z F-16C/D Block 52+, którymi dysponuje obecnie Polska. Taki zakup jest od lat analizowany, jednak jako przeszkodę wskazuje się zwykle potrzeby Sił Powietrznych i koszt takiej inwestycji. Jest on znacząco większy od ceny zakupu nowych F-16 np. w konfiguracji wybranej niedawno przez Słowację czy Bułgarię.

Czytaj też: [Chorwacja nie dostanie izraelskich F-16? USA blokuje sprzedaż](#)

Wersja F-16 Block 70 to płatowiec 4. generacji, który jednak korzysta z wielu rozwiązań opracowanych dla F-35 i dzieli z nim znaczną część możliwości oraz komponentów. Jest wśród nich np. radar AESA

Northrop Grumman AN/APG-83 SABRE (ang. Scalable Agile Beam Radar) na bazie stacji radiolokacyjnej AN/APG-81 stosowanej w F-35, a także celownik napełmowy Joint Helmet Mounted Cueing System. Umożliwia to wykorzystanie uzbrojenia kierowanego najnowszej generacji, w tym pocisków powietrze-powietrze AIM-120C7 i AIM-9X, powietrze-ziemia JASSM czy AARGM oraz bomb kierowanych Paveway IV i JDAM. Cena samego samolotu tego typu to około 70-75 mln dolarów. Cena F-35 to obecnie około 90 mln dolarów plus koszty infrastruktury, którą trzeba będzie tworzyć w Polsce od nowa, podczas gdy dla F-16 została ona już zbudowana.



F-16 Block 70. Fot. Lockheed Martin

Są to powody, dla których opcja pozyskania najnowszych F-16 Block 70 od lat konkurowała z planem zakupu samolotów F-35. Oprócz kosztów zakupu i eksploatacji podkreślano też potrzeby lotnictwa, wśród których dla obrony kraju ważniejsze są duże możliwości i posiadanie znacznej liczby maszyn niż niska wykrywalność. Oznacza to, że do wielu zadań F-35 musiałby przenosić dodatkowe uzbrojenie pod skrzydłami, tracąc wiele ze swych walorów stealth. Decyzja ministra Błaszczaka zdaje się zdecydowanie przecinać te dyskusje.

Dlaczego (maszyna – przyp. red.) 5. generacji? Ponieważ chcemy doprowadzić do skoku jakościowego, jeśli chodzi o sprzęt, w jaki wyposażone jest Wojsko Polskie. Tak jak przed laty takim skokiem jakościowym było kupienie samolotów F-16, tak teraz kupienie samolotów 5. generacji to będzie przełom. To będą zdolności interoperacyjne, które spowodują, że nasze zdolności odstraszania przeciwnika znacząco wzrosną.

minister obrony narodowej Mariusz Błaszczak

Harpia w nowej odsłonie. Mniej za to, szybko i 5. generacji

Każda decyzja ma swoje skutki. Nie na wszystkie MON będzie miał wpływ, ale z pewnością wpłyną one na siły zbrojne i budżet państwa. Ogłoszony przez ministra Błaszczaka plan realizacji programu Harpia jasno określa, czego możemy oczekiwać.

Jeszcze dwa lata temu w programie Harpia mówiono o zakupie od 48 do nawet 64 myśliwców. Jest to o tyle uzasadnione, że muszą one co najmniej zastąpić trzy eskadry nadających się dawno do wycofania Su-22 i MiG-ów-29. Potrzebujemy więc co najmniej trzech eskadr po 16 maszyn dla wymiany floty. Natomiast dla zaspokojenia naszych potrzeb operacyjnych, związanych zarówno ze wsparciem własnych wojsk, zwalczaniem celów powietrznych, zadaniami uderzeniowymi (np. z użyciem pocisków JASSM) i innymi przewidzianymi dla lotnictwa zadaniami liczbę niezbędnych maszyn określono na 64, czyli 6 eskadr.

Czytaj też: [Bezzałogowiec Boeing BATS wesprze Super Hornety? Innowacyjny projekt z Australii](#)
[\[KOMENTARZ\]](#)

Zgodnie z deklaracją ministra dziś mowa jest już tylko o 32 samolotach, ale za to 5. generacji. Oznacza to, że w miejsce obecnie istniejących dwóch eskadr samolotów MiG-29 i jednej Su-22 powstaną dwie eskadry samolotów Harpia. Możliwości realizacji zadań zostaną więc w pewnym stopniu zredukowane, na rzecz, nazwijmy to umownie, "jakości". Problem polega jednak na tym, że obecnie Siły Powietrzne mają niedostateczne możliwości zarówno w zakresie ilości, jak i jakości posiadanych maszyn.



Fot. USAF

Problemem może być też tempo wprowadzania nowych maszyn. Planuje się, że umowa w programie Harpia zostanie zawarta w 2020 roku z dostawą samolotów w ciągu 2 lat. Realny czas dostawy samolotów F-35, w optymistycznej wersji, to 3 do 5 lat od zawarcia umowy, natomiast Inspektorat Uzbrojenia jest dziś w fazie analityczno-koncepcyjnej i przynajmniej oficjalnie nie rozpoczął jeszcze działań w zakresie zawarcia umowy. Jak pokazuje przykład programu Wisła, negocjacje Harpii mogą zająć jeszcze dużo czasu.

Czytaj też: [Białoruś przekazała Serbii myśliwce MiG-29 \[WIDEO\]](#)

Kolejny poważny problem to koszty i udział polskiego przemysłu, o którym w zasadzie nie ma co marzyć. Program F-35 jest projektem międzynarodowym, w którym udział ma wiele krajów, dostarczających wybrane komponenty maszyn. Jedyne rodzaje udziału, czy raczej offsetu w przypadku takiego zakupu, to jakaś transakcja wiązana z rządem USA i/lub koncernem Lockheed Martin. Może ona np. dotyczyć udostępnienia innych technologii czy też udziału w łańcuchu dostaw. To wszystko trzeba będzie jednak wliczyć do umowy, co nie będzie ani tanie, ani łatwe. Szczególnie w jeśli zakup nastąpi w ramach programu FMS.

Warto też otwarcie powiedzieć, że deklarując zamiar zakupu samolotu 5. generacji, minister Mariusz Błaszczak zamyka de facto możliwość konkurowania kogokolwiek z ofertą koncernu Lockheed Martin i stawia MON oraz Inspektorat Uzbrojenia w trudnej sytuacji negocjacyjnej. Dotąd w Harpii swoje miejsce mogły znaleźć oferty co najmniej 5 maszyn i 4 producentów. Dziś mamy tylko jedną opcję do wyboru. Inne warunki można uzyskać, gdy negocjuje się z kilkoma oferentami a inne, rozmawiając z jednym producentem. Błąd ten popełniono już raz w programie Wisła i jak widać, sytuacja się powtórzy.

Czytaj też: [Europejska ofensywa Super Hornetów \[ANALIZA\]](#)

Problem krótkiej koldry

Kolejna kwestia, o której wspominałem na początku, to koszty. Budżet MON będzie przez najbliższe kilka lat poważnie obciążony wartością około 4,75 mld dolarów (zgodnie z szacunkami MON) pierwszą fazą programu Wisła. Trzeba jeszcze myśleć o wartym 414 mln dolarów pierwszym z 4 planowanych dywizjonów raketowych Homar i innych realizowanych lub zaplanowanych programach.

Czytaj też: ["Turecki Apache" już za 5 lat? \[ANALIZA\]](#)

Jak na ich tle wygląda Harpia? Cena samolotu F-35A w ubiegłym roku spadła poniżej 90 mln dolarów i do 2020 roku producent planuje zejść do około 80 mln, co jest dla MON dobrą wiadomością. Mowa tu rzecz jasna o samym płatowcu, bez kosztów infrastruktury, szkolenia i wsparcia eksploatacji. 32 samoloty F-35 nawet w cenie 80 mln to już 2,56 mld dolarów. Belgia, która w ubiegłym roku zdecydowała się na F-35, oszacowała, że koszty wprowadzenia maszyn do służby to ponad 1/3 ceny płatowca. Przyjmując, dla łatwiejszego szacowania, że do ceny 80 mln trzeba dodać kolejne 30 mln na infrastrukturę i szkolenie, otrzymujemy nieco ponad 3,5 mld dolarów za wprowadzenie do służby 32 samolotów 5. generacji i jest to moim zdaniem suma mocno niedoszacowana. Należy do niej dodać chociażby koszty eksploatacji. Przy tym nie należy spodziewać się dostawy pierwszych maszyn wcześniej niż za 3 lata od podpisania umowy, czyli realnie za jakieś 4-5 lat.

Podsumowując, naświetlony przez ministra obrony narodowej program Harpia, zawarty w PMT na lata 2017-2026 jest bardzo efektywny, ale wymagający i de facto dość ryzykowny. Pozwoli dziś ogłosić, że rząd "wymienia poradziecki złom na samoloty 5. generacji" i planuje zwiększyć możliwości Sił Powietrznych. Jest to maksymalne uproszczenie, na granicy taniej propagandy, ponieważ jak pokazał program Wisła, decyzja o realizacji zakupu to dopiero początek trudnej drogi związanej z pozyskaniem konkretnego systemu uzbrojenia. Zarysowane w powyższym tekście zagadnienia to jedynie bardzo pobieżne i ogólne przedstawienie sprawy.

Realna ocena decyzji o pozyskaniu w programie Harpia samolotów 5. generacji, czy raczej konkretnych samolotów 5. generacji, będzie możliwa najwcześniej w momencie zawarcia umowy zakupu 32 myśliwców. Do tego czasu pozostaje nam jedynie obserwować uważnie działania MON, ze świadomością, że Harpia jest zaledwie jednym z wielu programów, które powinny być zrealizowane pilnie lub są od lat opóźnione. Przy tym, będzie to również jeden z kilku najbardziej kosztownych z projektów, których wartość w okresie 2017-2026 ma wynieść 185 mld zł.

Czytaj też: [185 mld zł na modernizację techniczną wojska \[Defence24 TV\]](#)