

NAJDROŻSZY OKRĘT POLSKIEJ FLOTY? KOSZT DOKOŃCZENIA „ŚLĄZAKA” - NIEZNANY

Inspektorat Uzbrojenia po raz pierwszy przyznał, że nie wiadomo, ile będzie jeszcze kosztowało dokończenie okrętu patrolowego „Ślązak” przebudowanego z wcześniej budowanej korwety „Gawron”. Nie ma możliwości określenia ani kosztu prac na okręcie przed jego przyjęciem do służby, ani wydatków, jakie trzeba ponieść, aby móc utrzymać go w eksploatacji.

Podczas połączonego posiedzenia sejmowych komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Obrony Narodowej w dniu 27 września 2017 r., poświęconego procesowi restrukturyzacji Stoczni Marynarki Wojennej S.A., zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia płk Waldemar Bogusławski wyjaśnił bowiem, że dopiero po zakończeniu prób portowych, będzie można powiedzieć, co trzeba na przyszłym patrolowcu jeszcze poprawić, co trzeba zmienić, do czego wezwać specjalistyczny serwis – a więc jednocześnie: ile trzeba będzie za to wszystko zapłacić.

„Zakończenie prób portowych, jeśli zostaną zrealizowane, tak naprawdę powie nam: co trzeba poprawić, co trzeba zmienić i jaki serwis trzeba wprowadzić”.

Zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia płk Waldemar Bogusławski

Jest to wbrew pozorom bardzo dobry sygnał – wskazujący, że Ministerstwo Obrony Narodowej wreszcie zrozumiało, z czym trzeba się zmierzyć, by dokończyć „Gawrona”. I słusznie pułkownik Bogusławski zauważył, że nie chodzi tylko o kwestie techniczne, ale również finansowe, czasowe oraz organizacyjno-prawne.



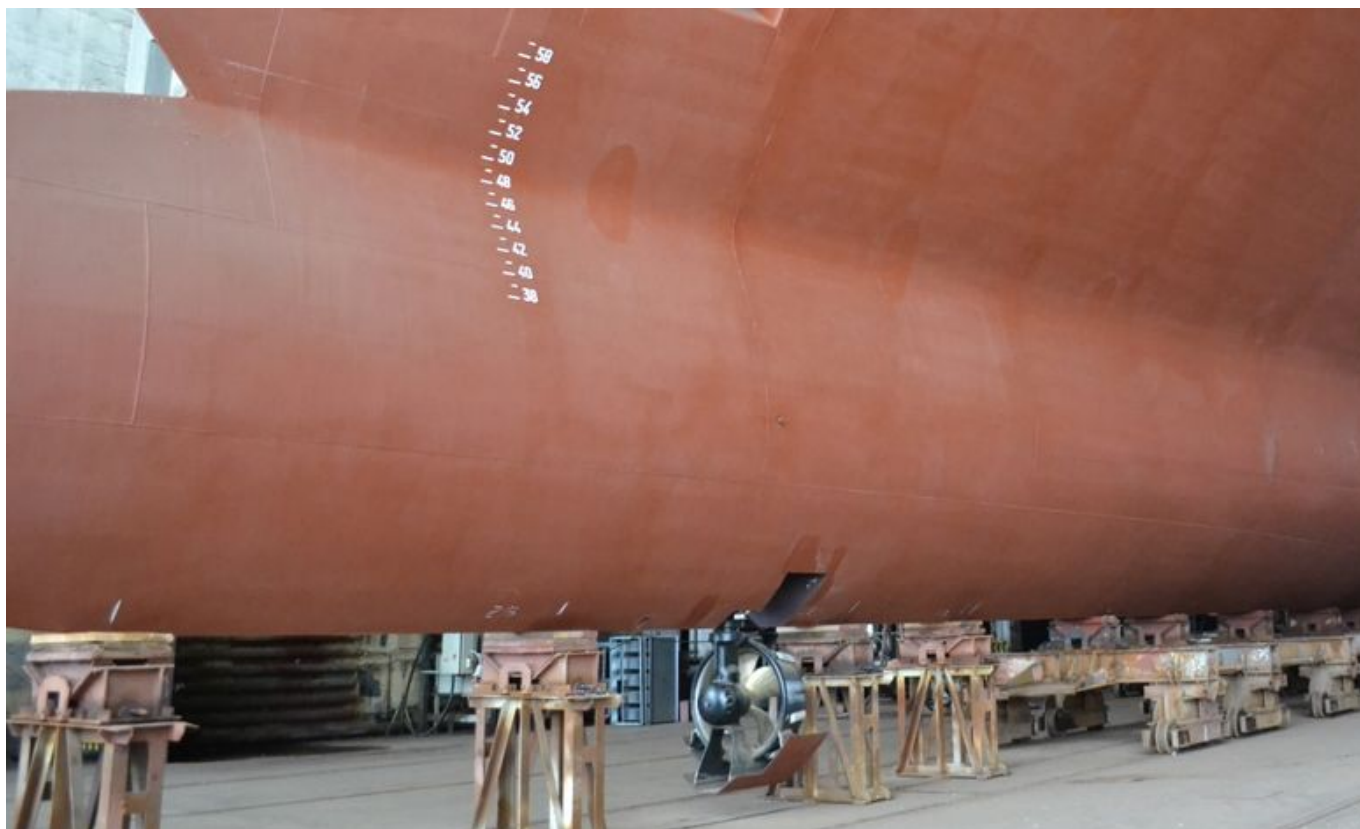
Pierwsze wodowanie techniczne „Ślązaka” odbyło się już w 2014 r. Fot. M.Dura

Należy bowiem pamiętać, że „Gawron” był budowany w oparciu o umowę z 2001 roku, do której w międzyczasie wprowadzono dwadzieścia jeden aneksów i dwa porozumienia częściowe. Niestety kiedy na podstawie aneksu piętnastego podpisanego w 2013 r., zdecydowano o zmianie konfiguracji okrętu i przeklasyfikowaniu korwety na okręt patrolowy „Ślązak”, ukrywano, że trzeba będzie dokończyć jednostkę, której stanu technicznego nikt tak naprawdę nie znał. Pomimo tego, ignorując ostrzeżenia zewnętrznych specjalistów, w Inspektoracie Uzbrojenia i Stoczni Marynarki Wojennej pierwotnie uzgodniono, że budowa ma się zakończyć w mało realnym terminie 30 listopada 2016 r.

Tymczasem było wiadomo, że w ciągu dwunastu lat w kadłubie okrętu zamontowano wiele urządzeń (w tym elementów napędu głównego), które już utraciły gwarancję i nie wiadomo było, jak się zachowają po uruchomieniu. Prawdopodobnie realny stan okrętu wykazały próby portowe, które zaczęły się 6 sierpnia 2017.

Jeszcze 22 sierpnia 2017 r. przedstawiciele Stoczni Marynarki Wojennej informowali gazetę „Trójmiasto Wyborcza”, że *„Mimo upływu lat mechanizmy główne, silniki i agregaty uruchomiły się bez uwag. Są jednak części, które podlegają wymianie, np. uszczelki czy części gumowe. Przy uruchamianiu niektórych sprzętów okazuje się, że nagle trzeba wymienić jakiś rurociąg czy zawór”*.

Dlaczego jednak pomimo tych uspakajających sygnałów, 11 września 2017 r. Inspektorat Uzbrojenia informował Defence24.pl o planowanym zakończeniu budowy okrętu w lipcu 2018 r., a już dwa tygodnie później płk Bogusławski zakomunikował w Sejmie o przesunięciu terminu przekazania „Ślązaka” flocie na przełom roku 2018-2019? I nie było to stwierdzenie pewne, ale wyrażenie poprzedzone słowami *„na dzień dzisiejszy przewidujemy i oczekujemy”*.



Dziobowy pędnik był już zamontowany w 2012 r. (a może wcześniej). Sprawdzony w działaniu jednak zostanie dopiero siedem lat później. Fot. M.Dura

Ważne w tym wszystkim jest jednak to, że płk Bogusławski wreszcie uświadomił głośno, na czym polega problem z zakończeniem budowy patrolowca. Przede wszystkim stwierdził on, że perspektywy i zagrożenia dla „Ślązaka” *„trzeba rozpatrywać w trzech płaszczyznach: technicznej, prawnej i finansowej”*. Jeżeli chodzi o problemy techniczne to przypominał, że budowa „Ślązaka”/„Gawrona” jest już realizowana od 16 lat, a *„część systemów i urządzeń przez wiele lat, niektóre nawet 10 po zamontowaniu nie były uruchamiane”*. Inspektorat Uzbrojenia zdał sobie więc wreszcie sprawę, że tu nie chodzi tylko o uruchomienie, ale bardzo często o naprawę urządzeń, które są już poza okresem gwarancyjnym i bez specjalistycznego serwisu.

Trzeba dodatkowo pamiętać, że jak na razie mówimy o próbach portowych - statycznych, które mają się zakończyć w grudniu 2017 r. Próby morskie, w których dojdą czynniki dynamiczne (drgania uderzenia, wibracje, długi czas pracy) najprawdopodobniej wykażą kolejne problemy. Nie wiadomo, kto będzie odpowiedzialny za ich rozwiązanie, jak i za sfinansowanie dodatkowych prac.

Problemem stało się bowiem ustalenie, kto będzie koordynatorem i odpowiedzialnym za budowę, którym dzięki „specyficznemu” zawartej umowie w 2013 r. Obecnie jest to prawdopodobnie... Zamawiający, czyli Inspektorat Uzbrojenia. Z powodu sprzedania Stoczni Marynarki Wojennej właścicielem niedokończonego okrętu zostało Ministerstwo Obrony Narodowej. Marynarka Wojenna będzie więc formalnie przyjmowała okręt od swojego przełożonego - czyli Ministra Obrony Narodowej.



Skąd pewność, że aktywny system stabilizacji przechyłów będzie działał ponad osiem lat po zamontowaniu i bezczynności? Fot. M.Dura

W rzeczywistości sprawa może się rozstrzygnąć jeszcze przed zakończeniem prób portowych. Wyjaśnił to pułkownik Bogusławski, który poinformował, że w związku z planowanym przejęciem majątku Stoczni Marynarki Wojennej, w miesiącu październiku trzeba będzie rozliczyć umowę główną z SMW, wynegocjować i zawrzeć nową umowę z nowym wykonawcą oraz pozostałymi dwoma podmiotami realizującymi budowę: firmami Thales i Enamor.

„Należy pamiętać, że te próby, które w tej chwili właśnie realizujemy powinny być wykonane w 2015 r. Jakie będą oczekiwania finansowe poszczególnych firm dowiemy się na negocjacjach”.

Zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia płk Waldemar Bogusławski

I tutaj też nie wiadomo, ile to wszystko będzie kosztowało. Jak na razie wiadomo, że finansowo umowa zawarta w 2013 r. została zrealizowana na poziomie 96 proc. Nie ma żadnych szans, by pozostałe cztery procent wystarczyły na dokończenie montażu wyposażenia pokładowego, jego uruchomienie w porcie, sprawdzenie w morzu, zrealizowanie uwag oraz wprowadzenie poprawek.

Jak na razie nikt nie mówi, jaki procent systemów pokładowych ma gwarancję producenta, a więc będzie naprawianych za darmo. Przedłużający się etap prób może jednak spowodować, że za uszkodzenia, jakie pojawią się podczas prób morskich będzie musiał zapłacić nie Wykonawca ale

Zamawiający. Każdy, kto kiedykolwiek brał udział w odbiorze prototypowych okrętów doskonale zdaje sobie sprawę, jak dużo to może być wydatek.



Tak wyglądała końcówki wałów napędowych „Gawrona” w październiku 2012 r. Trudno jest więc wyrokować, jak cały napęd będzie się zachowywał podczas prób morskich siedem lat później. Fot. M.Dura

To wszystko przełoży się również na koszty eksploatacji okrętu. Patrolowiec „Ślązak” może stać się najdroższą w użytkowaniu jednostką pływającą Marynarki Wojennej. Kilkunastoletnie wyposażenie tego okrętu będzie prawdopodobnie musiało szybko pójść do remontu. Dodatkowo pojedyncze egzemplarze sprzętu spowodują, że bardzo trudne szkolenie będzie musiało być realizowane na systemach bojowych – co automatycznie spowoduje ich szybsze użycie.

Sytuacja w tym przypadku przypomina dokładnie to, co już wprowadzono w motoryzacji. Jeżeli chce się mieć gwarancję prawidłowego działania, trzeba co określony okres czasu lub określoną ilość roboczogodzin przeprowadzić przeglądy techniczne pojazdów, które musi zrealizować specjalistyczny serwis. Stocznia Marynarki Wojennej takiego pełnego serwisu niemal na pewno nie będzie w stanie zagwarantować, zważywszy na konieczność wsparcia eksploatacji nie tylko samego okrętu, ale i sprzętu, odpływ specjalistów w trakcie prac nad budową okrętu itd.

Sama decyzja by dokończyć „Gawrona” jako „Ślązaka” nie była błędem. Jednak sposób, w jaki to realizowano budził ogromne kontrowersje. Być może słowa pułkownika Bogusławskiego wskazują, że coś się zmienia na lepsze.