

POLSKA A BELGIA, CZYLI ILE BĘDĄ KOSZTOWAĆ F-35? [ANALIZA]

Niedawno poznaliśmy decyzję Departamentu Stanu na temat sprzedaży Polsce myśliwców F-35A. Zaskoczenia nie było – za 32 samoloty wraz z towarzyszącymi im pakietami logistycznym i szkoleniowym zapłacimy do 6,5 mld USD. Maksymalny próg wyznaczony przez Amerykanów jest więc niemal identyczny jak ten wyznaczony dla Belgów pod koniec roku ubiegłego. Podobieństw do porozumienia na linii Waszyngton – Belgia jest jednak więcej. Prawdopodobne jest więc obniżenie kosztów pakietu FMS. Z drugiej strony w związku z zakupem F-35 trzeba będzie ponieść również inne, znaczące wydatki, bo wspomniany pakiet nie obejmuje wydatków na zakupy uzbrojenia, inwestycji w przygotowanie infrastruktury, dodatkowe koszty mogą wiązać się też z offsetem.

Na początek dobra wiadomość dla tych, którzy myślą, że Polska zapłaci za dwie eskadry nowych samolotów kwotę maksymalną. Raczej na pewno tak nie będzie, ponieważ Departament Stanu zawsze określa cenę do jakiej maksymalnie można złożyć zamówienie. Mogłaby się ona stać aż tak duża w wyniku zamówienia np. bardzo dużej ilości części zamiennych i jest to bardziej forma zabezpieczenia prawnego na wypadek gdyby klient rzeczywiście się na to zdecydował. Zazwyczaj jednak ostateczny kontrakt ma wartość znacznie niższą niż ta podana przez Departament Stanu.

Najlepszym przykładem jest tutaj znowu opisywana przez Defence24 dwa miesiące temu Belgia. Pod koniec ubiegłego roku opublikowano dokument dotyczący zezwolenia na sprzedaż do tego państwa 34 samolotów, plus cztery silniki zapasowe Pratt & Whitney F-135, wraz z towarzyszącymi pakietami i wyposażeniem.

Czytaj też: [F-35 dla Polski za 6,5 mld USD? Zielone światło Departamentu Stanu](#)

W szczególności były to: systemy walki elektronicznej, C4I/CNI, systemy logistyczne ALGS i ALIS, pełny trener misji, integracja z uzbrojeniem, „inne podsystemy, cechy i zdolności”, specjalnie stworzone dla F-35 flary, centrum programistyczne, logistyka, rozwój i integracja niezbędnego oprogramowania, wyposażenie wsparcia eksploatacji, zabezpieczenie wsparcia powietrznych tankowców przy przerzucie samolotów do kraju, narzędzia i wyposażenie do testowania samolotów, wyposażenie komunikacyjne, części zamienne, szkolenie personelu i wyposażenia szkoleniowe, dokumentacja techniczna i inne publikacje, a także wsparcie pracowników rządu amerykańskiego i prywatnych kontraktorów w zakresie logistycznym, inżynieryjnym.

Departament Stanu zezwalał na sprzedaż tego wszystkiego to maksymalnej kwoty... 6,53 mld USD, a zatem prawie identycznej jak w przypadku zgody dotyczącej Polski. Tymczasem Belgowie ostatecznie kupili swoje samoloty wraz z towarzyszącym wyposażeniem za równowartość ok. 4,25 mld USD (4 mld EUR). W tej cenie znalazła się infrastruktura hangarowa, szkolenie pilotów i eksploatacja floty do 2030 roku. Cena pojedynczego F-35A wraz z pakietem logistycznym wyniosła więc około 125 mln USD.

Czytaj też: [F-35 górą w Belgii](#)

Belgijskie F-35 dotrą do klienta w roku 2023. Tymczasem pierwsze cztery samoloty dla Polski – zgodnie z deklaracjami Lockheed Martin – mogłyby pojawić się w roku 2024 – i zapewne służyć początkowo do szkolenia polskich pilotów w bazie Luke w Stanach Zjednoczonych. Pełne eskadry miałyby się pojawić nad Wisłą dopiero w latach 2026 (pierwsza) i 2030 (druga).

Polacy chcą kupić 32 samoloty plus jeden silnik zapasowy wraz z **bardzo podobnymi** pakietami jak w przypadku tych wymienianych przez Departament Stanu w kontekście Belgii, choć oczywiście nie wiadomo w jakim zakresie te pakiety wykorzysta Polska a w jakim wykorzystała je Belgia. Można jednak spekulować, że polski kontrakt na zakup samolotów zamknie się w kwocie nieco niższej (kupujemy dwa samoloty mniej, a w dodatku w kolejnych transzach produkcyjnych, a cena F-35 za egzemplarz – wreszcie – spada) a w najgorszym razie podobnej. Można więc założyć, że na sam zakup samolotów wydamy około 4 mld USD – o 750 mln USD mniej niż na pierwszą fazę programu Wisła.

Ale...

To jednak nie wszystkie koszty jakie poniosą Belgowie w związku z zakupem F-35. Zgodnie z szacunkami lokalnych mediów modernizacja dwóch baz lotniczych do potrzeb Lightningów II – w Kleine Brogel i Florennes – będzie kosztowała 308 mln USD. Za tą cenę mają zostać zbudowane: podziemne miejsca do przechowywania samolotów, które będą w stanie pomieścić sześć maszyn, 16 lekkich hangarów, budynki odpraw i miejsca, w których zabudowane będą mogły zostać cztery symulatory. Kwota ta zgadza się z szacunkami Norwegów, którzy zaplanowali na modernizację swoich dwóch baz (znów przedstawiając je z obsługi F-16AM/BM na F-35A) - między 313 a 366 mln EUR.

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

Trudno dzisiaj powiedzieć czy polskie maszyny, stanowiące liczebny ekwiwalent dwóch eskadr, będą stacjonowały w jednej czy w dwóch bazach, jednak biorąc pod uwagę, iż oficjalnie mają zastąpić aż trzy eskadry (jedną Su-22 i dwie MiG-29), które stacjonują dzisiaj w trzech miejscach, raczej bardziej prawdopodobna jest modernizacja dwóch baz. Polskie koszty powinny być więc tu podobne do belgijskich i norweskich, a być może nawet nieco wyższe. Belgijskie bazy spełniały bowiem dotąd standardy umożliwiające obsługę myśliwców F-16AM/BM. Bardziej wymagających jeśli chodzi o infrastrukturę od samolotów postsowieckich.

Koszt modernizacji infrastruktury to jednak tylko jeden element, trzeba pamiętać o wydatkach na uzbrojenie dla nowych samolotów. I w przypadku Belgii i w przypadku Polski nie zostało ono bowiem wyszczególnione w zgodzie Departamentu Stanu. Można założyć, że dokupienie odpowiedniej ilości uzbrojenia powietrze-powietrze i powietrze-ziemia dla dwóch eskadr myśliwców może wiązać się z wydatkiem nawet kolejnych miliardów złotych, szczególnie jeśli uwzględnimy też zakupy w przyszłości dodatkowego, dopiero opracowywanego wyposażenia i uzbrojenia.

Koszt uzbrojenia dla myśliwców F-35 to co najmniej kilka miliardów złotych. Wielka Brytania otrzymała niedawno zgodę na zakup - dla F-35 - 200 pocisków AIM-120D AMRAAM, za maksymalnie 650 mln USD, czyli równowartość ok. 2,5 mld zł. O ile realna wartość tego pakietu może być niższa, to w polskich warunkach do ceny FMS trzeba doliczyć np. podatek VAT. Pewną wskazówką mogą być też koszty uzbrojenia, jakie MON kupowało dla myśliwców F-16, nota bene - uzbrojenia które w dużej części może być stosowane również przez F-35. 95 nieco starszej wersji pocisków AIM-120C7 AMRAAM zakupionych w 2017 roku to - według oficjalnej informacji Inspektoratu Uzbrojenia - wydatek rządu 590 mln PLN, zatem jednostkowa cena wynosiła 6,2 mln PLN. Jedna "jednostka ognia" dla 32

samolotów (192 rakiet) to ok. 1,2 mld PLN. A trzeba przecież doliczyć choćby koszty rakiet powietrze-powietrze krótkiego zasięgu, i precyzyjnego uzbrojenia powietrze-ziemia (JSOW-C1, JDAM, SDB-II, AARGM-ER). Nota bene, do F-35 dostępne jest również uzbrojenie europejskie - pociski ASRAAM, Meteor, SPEAR. W zależności od liczby i zakresu pozyskiwanego uzbrojenia, jego koszt dla dwóch eskadr F-35 można oszacować na od 3 do 5 mld PLN.

Nie można zapominać również o cyklu życia. Możliwe, że program FMS obejmuje wsparcie eksploatacji na pewien okres po dostawie (tak jest np. w wypadku pierwszej fazy programu Wisła). Z drugiej jednak strony, do pełnego wykorzystania zdolności F-35 potrzebne będzie pozyskanie dodatkowego oprzyrządowania do innych systemów uzbrojenia, często dziś dopiero opracowywanego, co - najprawdopodobniej - będzie się wiązało z dodatkowym kosztem. W czasie niedawnych testów w USA myśliwce F-35 współpracowały z systemem IBCS, za pośrednictwem specjalnej stacji naziemnej. Nie ulega wątpliwości, że wskazanie celów przez myśliwiec systemowi obrony powietrznej skokowo zwiększa jego możliwości, zwłaszcza w wykrywaniu celów niskolecących, tym bardziej że to maszyna stealth, która może działać w warunkach zagrożenia. Przypuszczalnie jednak za takie systemy trzeba będzie dodatkowo zapłacić (są bowiem dopiero opracowywane i nie zostały wdrożone do służby, nawet w USA).

Czytaj też: [F-35 wskazuje cele dla IBCS](#)

Kosztem może być też ewentualny offset - jeżeli MON zdecyduje się na taki wariant - a także podatek VAT, jako że cena podana przez Departament Stanu tego podatku nie uwzględnia. W kwestii tego pierwszego agencja DSCA odniosła się w następujący sposób: "Nie ma znanych porozumień offsetowych połączonych z tą potencjalną sprzedażą. Jednakże, kupujący zwykle wnioskuje o umowy offsetowe. Jakikolwiek umowy offsetowe zostaną zdefiniowane w negocjacjach między kupującym i wykonawcami".

Jeżeli wartość „polskiego” pakietu FMS byłaby ostatecznie zbliżona do belgijskiego (równowartość około 17 mld PLN), podatek mógłby wynosić kolejne 3 mld PLN - a więc 20 mld PLN za sam pakiet FMS. Pieniądze te wrócą wprawdzie do Skarbu Państwa ponieważ zostaną zapłacone do polskiego Urzędu Skarbowego, ale nie zmienia to faktu, że wypłyną ze środków MON. Łączne koszty, uwzględniając infrastrukturę, uzbrojenie i offset, mogą więc sięgnąć nawet 30 mld PLN.

Do tego dochodzi cena godziny lotu Lightninga II, obliczana obecnie na ok 35 tys. USD (dla porównania godzina lotu F-16C/D to ok 25 tys. USD). Belgowie szacują dzisiaj, że koszt utrzymania ich floty w ciągu 30 lat eksploatacji wyniesie 12,4 mld EUR. O 2,6 mld EUR (ok. 3 mld USD) mniej niż wynikało to ze starszych prognoz, ale nadal są to pieniądze olbrzymie. Czy właśnie po to aby zaoszczędzić niezbędne środki zatrzymywane są od kilku tygodni niektóre postępowania prowadzone przez Inspektorat Uzbrojenia? Na przykład te dotyczące mostów Daglezja na podwoziu kołowym, i mostów pontonowych.

Należy zaznaczyć, że jedna z koncepcji, przedstawionych przez ośrodek prezydencki zakładała finansowanie zakupu F-35 w ramach programu rządowego, spoza budżetu. Na razie jednak żadnych decyzji w tej sprawie nie podjęto. Kilka tygodni temu Biuro Bezpieczeństwa Narodowego w odpowiedzi na pytania Defence24.pl poinformowało: "Prezydent Andrzej Duda optuje za rozwiązaniami prawnymi i finansowymi, umożliwiającymi pozyskanie samolotu wielozadaniowego 5. generacji, przy jednoczesnym utrzymaniu tempa wydatków na pozostałe priorytetowe programy modernizacyjne. Dyskusje na temat konkretnych rozwiązań mają obecnie charakter roboczy i tym samym w BBN, bądź KPRP, nie jest przygotowywany projekt ustawy w tej sprawie".

Nie ma wątpliwości, że polskie lotnictwo taktyczne potrzebuje wymiany samolotów posowieckich, a F-35 jest nowoczesnym rozwiązaniem, mogącym skokowo zwiększyć możliwości bojowe. Aby jednak właściwie te zdolności wykorzystać, potrzeba bardzo szeroko zakrojonych inwestycji - również poza pakietem FMS - i nie wiadomo czy budżet MON zdoła je udźwignąć, realizując **równocześnie** szereg innych programów, czy to związanych z naziemną obroną powietrzną (m.in. samych baz F-35), czy modernizacją Wojsk Lądowych i wieloma innymi projektami. Otwarta jest też kwestia udziału przemysłowego - tak szeroki kontrakt powinien również wносить istotne korzyści dla polskiej gospodarki. Na razie więc, choć cena pakietu FMS powinna być niższa niż pierwotna, w sprawie myśliwców F-35 pozostaje wiele znaków zapytania.

współpraca: Jakub Palowski