

POLSKIE F-35 W BELGIJSKIM ZWIERCIADLE [ANALIZA]

Niewiele w tej chwili wiemy na temat szczegółów potencjalnego zakupu F-35A w ramach programu Harpia - choćby dlatego, że ich ustalanie dopiero trwa. Pewne światło na ten temat rzucają jednak doświadczenia Belgii, która zdecydowała się na zakup tych samolotów pół roku temu. Zachodnioeuropejskie państwo miało bardzo podobną sytuację, do tej, w której znajduje się obecnie Polska. Czy cena dla nas będzie podobna i czy uda się nam uzyskać analogiczne możliwości przemysłowe?

Zakup nowoczesnych myśliwców 5. generacji budzi w Polsce wiele emocji. Nie zawsze pozytywnych. Przeciwnicy tej inwestycji wskazują, że program ten będzie kosztował nas - teraz i w przyszłości - duże pieniądze, które można byłoby zainwestować w bardziej efektywny sposób (wydając je, przykładowo, na naziemne systemy obrony powietrznej, czy choćby kolejne F-16). Kreślą też wizję upadku polskiego przemysłu zbrojeniowego, który nie uzyska dzięki temu zakupowi żadnych korzyści w postaci wejścia w światowy łańcuch dostaw do tego samolotu, czy transferu technologii. Tymczasem nie wiemy jeszcze nawet ile, tak naprawdę, przyjdzie nam zapłacić za 32 samoloty F-35A Lightning II, a kwestie związanej z nimi współpracy gospodarczej i naukowej nadal pozostają otwarte.

Czytaj też: [PAS19: Szanse przemysłowe dla Polski w kontekście F-35](#)

Podczas wywiadu w telewizji Polsat minister obrony narodowej Mariusz Błaszczak informował, że nie da się obecnie powiedzieć, na jakich dokładnie warunkach Polska stanie się klientem w programie samolotu Lightning II, ponieważ dopiero prowadzi negocjacje na ten temat. Szef MON zapewnił jednocześnie, że zostaną wynegocjowane dobre warunki, a jeżeli nawet „będzie drożej”, to z winy byłego przewodniczącego resortu obrony Bogdana Klicha, który zrezygnował dziesięć lat temu z polskiej partycypacji w programie - Dziś kupimy ten samolot na takiej zasadzie, na jakiej kupili Belgowie - stwierdził minister.



Fot. st. chor. Arkadiusz Dwulątek/CCDORSZ

W tym miejscu warto cofnąć się w czasie o dekadę, by przyjrzeć się ówczesnej sytuacji polskiego lotnictwa bojowego. Siły Zbrojne RP były wówczas na finiszu przejmowania nowoczesnych F-16C/D Jastrząb, które nie osiągnęły wówczas jeszcze pełnych zdolności operacyjnych. Samoloty te były wtedy, podobnie jak są zresztą i teraz, sprzętem nowoczesnym, który przynosił polskie siły powietrzne z czasów głębokiego PRL-u w wiek XXI. Chodziło przy tym nie tylko o przeskok techniczny, ale także mentalny i kulturowy (w tym również o kulturę techniczną).

Czytaj też: [PAS19: F-35 i przyszłość programu. Kwestia polska „otwarta”](#)

Ambitny program F-35 był w tamtym czasie jeszcze we wczesnym etapie. Łączyło się z nim wiele niewiadomych, a jego główne problemy miały się dopiero ujawnić. Jak podaje raport dla parlamentu holenderskiego z września 2009 roku, Polska została dostrzeżona przez Lockheed Martina jako potencjalny klient jeszcze w roku 2001. Nie jest jasne jakiego poziomu partnerstwo Amerykanie brali pod uwagę, choć raczej na pewno był to poziom trzeci, a zatem najniższy. Jak mówi holenderski raport, rezygnacja z polskiego udziału w programie Joint Strike Fighter nastąpiła w roku 2008, po podpisaniu wstępnego porozumienia ze Stanami Zjednoczonymi na budowę bazy raketowej na terytorium RP. Zgodnie z tym samym porozumieniem Amerykanie mieli „pomóc w modernizacji SZ RP”, które miały w krótkim czasie wejść w posiadanie nowoczesnej obrony powietrznej z systemami Patriot, a także w krótkim czasie pozyskać około 50 dodatkowych myśliwców. Było jasne, że nie będzie można tak prędko pozyskać F-35 i trzeba będzie dobrać F-16, a na następne „myśliwskie” zakupy Polska wybierze się dopiero około 2030 roku, czyli w bliżej nieokreślonej przyszłości. Prawdopodobnie właśnie z tych powodów zdecydowano się wówczas ostatecznie na rezygnację z jakiegokolwiek partycypacji w programie F-35.

Czytaj też: [Eurofighter w Paryżu i w ofercie dla Polski](#)

Czy było to rozsądne? Policzmy. Kraje partnerskie programu JSF (nie licząc Stanów Zjednoczonych) zdecydowały się na zasilenie go kwotą 4,54 mld USD w ciągu 10 lat trwania programu. Niemal połowę tej kwoty – 2 mld USD – wyasygnowała Wielka Brytania, która jako jedyna jest partnerem programu poziomu pierwszego (Tier I, dzięki temu Brytyjczycy produkują dzisiaj 15 proc. każdego F-35). Spore pieniądze zapłacili też partnerzy poziomu drugiego: Włosi 1 mld USD (mają za to m.in. jeden z trzech na świecie zakładów montujących F-35, w którym powstaje duża część maszyn na rynek europejski) i Holendrzy (800 mln USD). Pozostałe pięć państw to partnerzy poziomu trzeciego, którzy zapłacili sumy między 125 a 175 mln USD, czyli kwoty za które można było dziesięć lat temu kupić kilka nowych myśliwców F-16C/D (bez wyposażenia towarzyszącego), albo jeden duży samolot do przewozu VIP. W zamian państwa te mają udział przemysłowy w budowie elementów do kilku tysięcy planowanych myśliwców, o zastrzyku nowych technologii nie wspominając.

Czytaj też: [F-35 i Eurofighterzy wspólnie w Hiszpanii \[WIDEO\]](#)

Wycofanie się Polski z udziału w programie F-35 było więc wynikiem obrania innej, wcale nie takiej złej z ówczesnego punktu widzenia, drogi pozyskania kolejnych myśliwców 4 generacji. Gdyby go zrealizowano, Warszawa dysponowałaby dzisiaj około setką F-16C/D bądź częściowo wersji AM/BM. Problem zakupu drogich zakupów maszyn kolejnej generacji prawdopodobnie nie byłby rozważany. Zastanawiano by się, co najwyżej, nad modyfikacją floty Jastrzębi i Fighting Falconów do standardu F-16V i dokupieniu do nich w dłuższej perspektywie 1-2 eskadr F-35.

Decyzja o rezygnacji z udziału w programie F-35 była jednak krótkowzroczna, dodatkowo, z kilkudziesięciu planowanych dodatkowych F-16 nie zakupiono ani jednego. Plany ich pozyskania padały ofiarą oszczędności w kolejnych budżetach, co było przynajmniej częściowo wynikiem kryzysu gospodarczego z lat 2008-9. Liczbę planowanych F-16 zredukowano, a zakup odkładano na później. Latami „przymierzano się” też do zakupu okazyjnych maszyn używanych z Belgii, Portugalii i Holandii (F-16AM/BM, duża część w bardzo dobrym stanie), aż wreszcie wszystkie zostały wykupione przez Jordanię, Chile i Rumunię.

Do początków 2014 roku istniał jeszcze plan zakupu jednej eskadry nowych F-16C/D, które zastąpiłyby antyczne Su-22 z bazy w Świdwinie. W lutym tegoż roku padł on jednak ofiarą kolejnych cięć, zamaskowanych decyzją o przedłużeniu służby i „modernizacji” Suchojów i części MiG-ów wraz z zapowiedzią zakupu 64 F-35A (!) w bliżej nieokreślonym czasie (pierwsze dostawy miały być w 2021 roku, planowano wydawać średniorocznie po 350 mln PLN na zakupy, kupując w ten sposób dwa samoloty rocznie. Potem dostawy miały zostać zwiększone do 4-6 samolotów rocznie. Proces pozyskiwania miał się zakończyć głęboko w latach 30. Plan ten nie miał żadnego umocowania w teraźniejszości).

Czytaj też: [F-35: dużo i znacznie taniej](#)

Kwestia belgijska

Obecnie połowa polskiego lotnictwa bojowego użytkuje samoloty muzealne albo jest uziemiona. W tej sytuacji zastąpienie ich jak najnowocześniejszym sprzętem wydaje się niezbędne. Jakiej oferty możemy spodziewać się jednak od Amerykanów? Odpowiedzi na to pytanie można szukać przyglądając się warunkom, na jakich F-35 kupiła w ostatnich miesiącach Belgia.



Belgijski F-16AM - fot. USAF

Sytuacja Brukseli była z wielu względów podobna do tej, przed którą staje dzisiaj Warszawa. Belgowie zdecydowali się bowiem ostatecznie na zakup 34 Lightning II, a zatem mniej więcej tyle, ile chce kupić Polska. Od lat 70. użytkowali intensywnie F-16 i C-130 Hercules (a zatem te same produkty koncernu Lockheed Martin co Polska, choć przez znacznie dłuższy czas). Nie byli też nigdy członkami konsorcjum, które przez kilkanaście lat inwestowało w program F-35 i ponosiło związane z nim ryzyka.

Czytaj też: [Błaszczak o miejscach stacjonowania wojsk USA i F-35](#)

Kontrakt belgijski był za to ważnym polem bitwy między lotniczymi i zbrojeniowymi przemysłami Europy i Stanów Zjednoczonych. Po raz pierwszy wybierał kraj europejski, który nie zainwestował wcześniej w program F-35. Fakt, że mimo to wygrali Amerykanie, pokonując Rafale, Typhoona, Gripena (oraz amerykańskiego Boeinga proponującego F-18E/F), a także pośrednio koncepcję paneuropejskiego myśliwca przyszłości, był wielkim sukcesem – gospodarczym i politycznym.

Lightning II zwyciężył, mimo że Brukselę kuszą korzyściami ekonomicznymi, jakie płynęłyby z zakupu Eurofightera. Jak podawał Airbus, miał on zaowocować wpompowaniem w belgijską ekonomię ponad 19 mld EUR, dzięki współudziałowi w programie tego myśliwca, a także przyszłościowego FCAS (podobne deklaracje gospodarcze są zresztą dzisiaj składane przez przedstawicieli Eurofightera w Polsce).

Czytaj też: [Szef MON: wysłaliśmy zapytanie ofertowe ws. zakupu 32 samolotów F-35A \[WIDEO\]](#)

Być może właśnie z tych powodów Lockheed Martin zdecydował się zaoferować Belgom warunki zakupu, które należy ocenić jako interesujące. Jeszcze w styczniu 2018 roku w odpowiedzi na belgijskie zapytanie Departament Obrony USA opublikował FMS zgodnie z którym zgadzał się sprzedać 34 samoloty wraz z pakietem towarzyszącym (w tym m.in. cztery dodatkowe silniki Pratt &

Whitney F-135, system wsparcia logistycznego ALGS, system informacji logistycznej ALIS, pełny trener misji, wyposażenie wsparcia, narzędzi do obsługi i przeprowadzania testów, wyposażenie szkoleniowe dla personelu naziemnego, szkolenia, wsparcia amerykańskich inżynierów i logistyków) za kwotę maksymalną do 6,53 mld USD. Jak wiadomo, kwota podawana w FMS jest kwotą maksymalną, do jakiej zakup mógł zostać dokonany.

Jak podał belgijski minister obrony Steven Vandeput, Bruksela planowała wydać na zakup F-35 ze wszystkimi pakietami do 4,6 mld EUR. Ostateczna cena na jaką zgodzili się Amerykanie była jednak o 600 mln niższa, skutkiem czego Belgia zapłaciła za zakup około 4 mld EUR (ok. 4,25 mld USD, to mniej niż Polska za pierwszą fazę programu Wisła, który wyniósł nas 4,75 mld USD). W tej cenie znalazła się infrastruktura hangarowa, szkolenie pilotów i eksploatacja floty do 2030 roku. Warto przy tym dodać, że pierwsze F-35 przylecą do Belgii w 2023 r.

Czytaj też: [Rumunia dokupuje F-16](#)

Belgowie dostali więc cenę poniżej 125 mln USD za pojedynczy samolot wraz z pakietem logistycznym. Biorąc pod uwagę, że cena samego F-35A z trwającej obecnie 10 serii produkcyjnej to 89 mln USD, a nawet to, że planuje się spadek ceny nawet do poniżej 80 mln w serii 13, wydaje się to dość korzystne.

Z kolei szacowany koszt utrzymania tej floty przez cały okres jej eksploatacji jest obecnie obliczany na 12,4 mld EUR. O 2,6 mld EUR (ok. 3 mld USD) mniej niż wynikało to ze starszych prognoz.

Czytaj też: [F-35 i Eurofighterzy wspólnie w Hiszpanii \[WIDEO\]](#)

Lockheed Martin deklaruje też włączenie belgijskich firm w swój światowy łańcuch dostaw. Obecnie trwa ich ocena pod względem przydatności. Lockheed Martin poszukuje konkretnych zakresów kompetencji, którymi są w Belgii:

- systemy i podsystemy do aplikacji obronnych;
- systemy rozpoznawcze, łączności i dowodzenia (C4I), w zakresie sensorów i przetwarzania danych;
- zaawansowane materiały i komponenty;
- systemy treningowe i symulacyjne;
- ochrona systemów informacyjnych.

Obecnie ocenie poddawanych jest w Belgii 35 podmiotów, w tym pięć uczelni wyższych i 30 firm.

Biorąc pod uwagę wypowiedź Rick Edwardsa, wiceprezesa zarządzającego Lockheed Martin International na tegorocznym Air Show, że jego firma poszukuje konkretnych zdolności do programu F-35, tak aby co najmniej zdublować produkcję wszystkich systemów tego myśliwca – podobne kompetencje powinny być poszukiwane także wśród polskich dostawców. Oczywiście odrębną kwestią jest przełożenie tych deklaracji na rzeczywistość...