

ŚMIERĆ WSPÓLNEJ PLATFORMY. JAKI PRZETARG NA ŚMIGŁOWCE?

Ogłoszenie przez Ministerstwo Rozwoju zakończenia i niepowodzenia trwających rok negocjacji offsetowych kontraktu na zakup śmigłowców wielozadaniowych H225M Caracal będzie mieć skutki dla procesu modernizacji sił zbrojnych. Z uwagi na potrzeby Wojska Polskiego pożądane staje się pozyskanie maszyn, które przynajmniej częściowo wypełnią lukę, jaka powstanie z braku tych 50 śmigłowców, ale też szersze spojrzenie na problem parku wiroplątów SZ RP. Jakie drogi stoją przez MON i jakie problemy będzie musiał rozwiązać?

Polska uznaje za zakończone negocjacje umowy offsetowej z Airbus Helicopters związanej z kontraktem na zakup śmigłowców wielozadaniowych Caracal dla polskiej armii. Kontrahent nie przedstawił oferty offsetowej zabezpieczającej w należyty sposób interes ekonomiczny i bezpieczeństwo państwa polskiego.

Napisało w oświadczeniu z dnia 4 października 2016 roku Ministerstwo Rozwoju

Ta decyzja wywrze skutki na sytuację Wojska Polskiego. W ramach przetargu na śmigłowce wielozadaniowe oparte na wspólnej platformie planowano pozyskać łącznie 50 maszyn, w tym jedynie 16 w wariantcie wielozadaniowo-transportowym, a pozostałych 34 w odmianach specjalistycznych. Miało to być 13 śmigłowców C-SAR, 8 do zwalczania okrętów podwodnych (ZOP), 8 dla Wojsk Specjalnych i 5 ewakuacji medycznej (Medevac). W walce o kontrakt brały udział trzy konstrukcje: AgustaWestland AW149 (proponowany przez PZL Świdnik, będące własnością Leonardo-Finmeccanica), Airbus Helicopters H225M Caracal (dawniej Eurocopter EC725) oraz Black Hawk (proponowany przez konsorcjum PZL Mielec i spółek Sikorsky).

Ministerstwo Obrony Narodowej poinformowało 21 kwietnia 2015, że wszystkie warunki przetargu spełnia wyłącznie oferta śmigłowca H225M/EC-725 Caracal, złożona przez konsorcjum „Program EC-725 CARACAL-Polska” w składzie Airbus Helicopters SAS i Heli Invest Sp. z o.o. Services S.K.A. i ta była dalej procedowana. Pozostałe zostały odrzucone z przyczyn proceduralnych.

Decyzja o wskazaniu maszyn Caracal była szeroko krytykowana przez ówczesną opozycję, z obecnym szefem MON Antonim Macierewiczem na czele. Ze względu jednak na przebieg procedury nowe kierownictwo MON otrzymało kontrakt na śmigłowce Caracal niejako w spadku po poprzednikach i był on nadal procedowany. Pomimo krytycznej oceny resort nie podjął na początku żadnych

zdecydowanych kroków i przekazał umowę do negocjacji offsetowych w Ministerstwie Rozwoju, które rozpoczęło jej procedowanie rok temu. Minister Macierewicz uzależnił dalszy los umowy właśnie od wyniku procedur offsetowych.

Skutki rezygnacji z Caracali. Czego i jak szybko potrzebujemy?

Decyzja o zakończeniu negocjacji bez uzgodnienia umowy offsetowej w zasadzie zamyka kwestię zakupu śmigłowców Caracal. Komunikat Ministerstwa Rozwoju w dość jednoznaczny sposób określa, dlaczego nie zdecydowano się na sygnowanie kontraktu.

Otwartą kwestią pozostaje jednak, co dalej? Jak zaspokoić potrzeby, które przez lata przesuwano w czasie? Najpilniejsza potrzeba dotyczy wymiany śmigłowców w Wojskach Specjalnych i Marynarce Wojennej. Ale sukcesywnie, w ciągu najbliższych 4-6 lat pojawią się też znaczące braki w zakresie śmigłowców transportowych i specjalistycznych w lotnictwie Wojsk Lądowych, tym bardziej że maszyny Mi-8T muszą być dość pilnie wycofane.



Fot. Andrzej Hładij/Defence24.pl

Wojska Specjalne i Marynarka Wojenna potrzebują nowych śmigłowców w ciągu najbliższych 2-3 lat, albo nie będą w stanie realizować swoich zadań, bądź też będzie to możliwe tylko w niewystarczającym stopniu - w wypadku WS. Śmigłowce H225M Caracal zakupione w ramach przetargu (w wersji dla Wojsk Specjalnych) miały trafić do 7 Eskadry Działań Specjalnych, której obecne maszyny Mi-17 jedynie w części spełniają wymagania stawiane tego typu. Jest ich też w eskadrze zbyt mało, czego skutkiem jest konieczność zwiększania szkoleń na symulatorach. Jednostka, należąca nominalnie do Sił Powietrznych, jest dedykowana wsparciu operacji Wojsk Specjalnych. WS są też rodzajem Sił Zbrojnych w pełni zdolnym do koordynowania działań sojuszniczych NATO (vide dyżur w Siłach Odpowiedzi w roku 2015), stąd ich wyposażenie powinno stanowić priorytet. A Mi-17 mogłyby dalej służyć np. w lotnictwie Wojsk Lądowych.

Jeśli chodzi o Marynarkę Wojenną, to już w ubiegłym roku rozpoczęło się wychodzenie z linii, ze względu na osiągnięcie resursów, śmigłowców Mi-14PŁ, których do 2019 pozostanie w służbie jedynie połowa. Są to podstawowe wiroplaty morskie Marynarki Wojennej, dostosowane do misji ZOP, ale z braku innych maszyn stosowane również w działaniach SAR.

W 2019 roku minie też planowany okres eksploatacji morskich maszyn ratowniczych Mi-14PS oraz śmigłowców pokładowych Kaman SH-2G Seasprite, pozyskanych z USA wraz z fregatą raketową ORP Gen. K. Pułaski. Może to pozostawić Marynarkę Wojenną bez śmigłowców ratowniczych i ZOP zarówno w zakresie maszyn pokładowych jak i bazujących na lądzie.

Również w 2019 roku z linii będą wychodzić ostatnie maszyny transportowe Mi-8T Wojsk Lądowych. W służbie pozostaje kilkanaście do około 20 maszyn, ale są one już mocno wyeksploatowane. Nieco nowocześniejsze Mi-17, z których 12 to maszyny kupione po roku 2006, to śmigłowce które planowano pozostawić w służbie do roku 2022 z opcją wydłużenia tego czasu o kilka lat. Najdłużej, bo do 2031 roku, możliwa jest eksploatacja 5 najnowszych śmigłowców Mi-17, pozyskanych do misji w Afganistanie.

Wpływ na plan pozyskania i wprowadzenia do służby śmigłowców wielozadaniowych, oraz na ograniczenie ich liczby z 70 do 50 sztuk ma również potrzeba zastąpienia śmigłowców szturmowych Mi-24, pochodzących z czasów Układu Warszawskiego i nie dysponujących kierowaną bronią przeciwpancerną. Program zakupu śmigłowców uderzeniowych dla Wojska Polskiego nosi kryptonim „Kruk” i wszedł w 2015 roku w fazę dialogu technicznego, którego uczestnikami są czterej oferenci. W obecnej sytuacji możliwa jest uznanie śmigłowców przeciwpancernych za bardziej istotne niż np. maszyny transportowe dla Wojsk Lądowych. Nie bez znaczenia jest też to, że procedura wyboru w programie „Kruk” już trwa, natomiast procedura zakupu śmigłowców wielozadaniowych będzie dopiero uruchomiona. Szybkość zakupu będzie zależna w znacznym stopniu od przyjętego przez MON trybu realizacji.

Co jest pilne, a co leży w interesie państwa?

Zakup sprzętu wojskowego przez MON objęty jest dość istotnymi obostrzeniami. Do wyboru mamy de facto trzy procedury. W przypadku śmigłowców wielozadaniowych opartych na wspólnej platformie wykorzystano najbardziej otwarty i niestety najdłuższy tryb przetargowy. Ze względu na ograniczenia czasowe o jakich pisałem wcześniej, jest wątpliwe, aby MON zdecydował się na zakup śmigłowców ponownie w przetargu.

Wygodniejsze jest dla resortu zastosowanie procedury wyłączającej wymogi art. 346 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej na podstawie tak zwanego „podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa”. W takim przypadku ministerstwo może wybrać dwa rodzaje działań: zamówienie otwarte, o które mogą się starać wszystkie podmioty spełniające wymogi techniczne i formalne, oraz w trybie zamkniętym – negocjacji z jednym dostawcą. Ten drugi jest zwykle stosowany przy zakupie sprzętu znajdującego się już na wyposażeniu sił zbrojnych, gdy jest on jednym producentem.

W przypadku śmigłowców możliwe jest też zastosowanie trybu tak zwanej „pilnej potrzeby operacyjnej”, zwłaszcza w zakresie zapełnienia najbardziej palących braków w lotnictwie Wojsk Specjalnych i Marynarki Wojennej. W takim trybie zakupiono np. śmigłowce dla PKW Afganistan.

Warto więc zapytać, jakie są realne potrzeby nie tylko w oparciu o kwestię sprzętu wycofywanego ale też funkcjonowania sił zbrojnych i obecnej koncepcji ich wykorzystania. Równie ważnym pytaniem jest – jakie w zakresie zakupu śmigłowców ma plany MON?



Śmigłowce S-70i Black Hawk i EC725 Caracal - fot. J.Sabak

Potrzeby sił zbrojnych a potrzeby przemysłu.

Bardzo prawdopodobne i uzasadnione jest założenie, że wspólna platforma jako pomysł zaspokojenia całości potrzeb sił zbrojnych w zakresie śmigłowców odchodzi do lamusa wraz z fiaskiem kontraktu na H225M Caracal. Rozwiązanie to było wielokrotnie krytykowane, również przeze mnie, gdyż skazywało Wojsko Polskie na kompromis pomiędzy bardzo sprzecznymi potrzebami i założeniami.

Nakładają się na to deklaracje przedstawicieli obecnego rządu, negatywnie oceniających propozycję Airbus Helicopters. Polska posiada na swoim terytorium dwa zakłady produkcji śmigłowców, należące do dwóch zagranicznych koncernów. Dziś jest to Leonardo (dawniej AgustaWestland należąca do konsorcjum Finmeccanica) z zakładami PZL-Świdnik i należący do koncernu Lockheed Martin zakład PZL-Mielec będący częścią firmy Sikorsky Aircraft.

Szef MON od dawna deklarował, że właśnie do nich chce skierować zamówienia, choć w obydwu wypadkach być może część specjalistycznych śmigłowców będzie musiała zostać zbudowana w macierzystych zakładach. Możliwe jest, że do jednego lub obu z tych zakładów trafi w najbliższym czasie zamówienie na pewną ilość maszyn, pilnie potrzebnych siłom zbrojnym.

Na taki plan działania może wskazywać wywiad ministra Antoniego Macierewicza jeszcze z grudnia 2015 roku dla wpolityce.pl w którym stwierdził – *„Nie jest tak, że najpilniejszą potrzebą jest kupno 50-60 nowych śmigłowców. Te palące potrzeby to być może 8-10 śmigłowców. Po drugie, nie jest tak, że istnieje konieczność, w perspektywie tych kilkudziesięciu śmigłowców, by były one budowane na wspólnej, jednolitej platformie i wykluczały z założenia Mielec, czy Świdnik. To nieprawda. Można to ze sobą pogodzić.”*

Otwarte jest też pytanie o to, jakie konkretnie śmigłowce zdecyduje się kupić resort obrony. W grę mogą bowiem wchodzić zarówno maszyny wielozadaniowe, klasy AW 149 lub Black Hawka, o masie

około 9 ton, ale też - potencjalnie - cięższe (jak NH-90, jako potencjalnego konkurenta można tu też wymienić Caracal), w perspektywie być może do uzupełnienia przez klasyczne, ciężkie wiroplaty transportowe klasy CH-47 lub CH-53.

Najbardziej prawdopodobny jest wariant, w którym znaczną część docelowej floty śmigłowców Wojska Polskiego będą stanowiły średnie maszyny, ale uzupełnione o pewną liczbę cięższych, bardziej specjalistycznych śmigłowców. Otwarte pozostaje jednak nie tylko pytanie o wybór konkretnego typu, ale też o kolejność i liczbę maszyn poszczególnych klas. Należy tutaj uwzględnić program maszyn szturmowych Kruk, potencjalnie nie można też wykluczyć pozyskania uzbrojonych śmigłowców wsparcia ogniowego, jak zintegrowany z ppk Spike Głuszczyk czy prezentowany na MSPO Black Hawk z pociskami Hellfire.

W zakresie śmigłowca wielozadaniowego dla Wojsk Lądowych prawdopodobne jest wprowadzenie maszyny o mniejszej masie startowej, takiej jak S-70i/UH-60M Black Hawk lub AW149. Jest to uzasadnione istotnym brakiem w zakresie śmigłowców o masie startowej około 9 ton.

Rezygnacja z zakupu w pierwszej kolejności dużych śmigłowców transportowych może być bezpiecznie uzasadniona przez MON dalszą eksploatacją maszyn Mi-17, które pozostaną w linii ponad 15 lat, o ile nie zostanie przedłużony ich rezsurs w wyniku modernizacji. W dalszej perspektywie bardziej uzasadnione jest zastąpienie ich ciężkimi śmigłowcami transportowymi o możliwościach porównywalnych np. z Sikorsky S-92, AW101 Merlin, znacznie większym Ch-47 Chinook czy CH-53. Na taką tendencję „zwiększenia kategorii wagowych” wskazuje m. in. plan zastąpienia wycofywanych śmigłowców Mi-2 większymi W-3 Sokół/Głuszczyk w zakresie realizowanych zadań. Wskazuje to na potrzebę rozdzielenia funkcji lżejszego śmigłowca wielozadaniowego (transportowego, ewakuacyjnego czy wsparcia) i cięższej maszyny transportowej, które obecnie są zamiennie realizowane przez śmigłowce Mi-8/17. Szerzej kwestie te były już poruszane w analizach portalu Defence24.pl.

Czytaj też: [Wspólna platforma – mniejsze zło, czy większy problem?](#)

W zakresie śmigłowców morskich ZOP może zapaść decyzja pozyskania maszyn „z półki”, lub też opracowania specjalistycznej wersji śmigłowca opartej na wcześniejszych wymaganiach. ZOP to wersja najbardziej kosztowna, a jej wprowadzenie będzie prawdopodobnie silniej skorelowane z wdrożeniem do służby okrętów Miecznik oraz Czapla, niż wycofywaniem obecnie eksploatowanych śmigłowców Mi-14. Może też jednak zapaść decyzja o wyborze „ciężkich śmigłowców ZOP” dla baz lądowych i pokładowych „lekkich ZOP”. Jest ona najbardziej uzasadniona taktycznie i ekonomicznie. Wymogi wobec śmigłowców pokładowych i maszyn morskich operujących z lądu są w wielu zakresach całkowicie rozbieżne. Jako następcy Mi-14 mogą wystąpić śmigłowce takie jak NH90, AW101 czy S-92, zarówno w zadaniach SAR jak i ZOP. W kategorii maszyn pokładowych potrzebne są śmigłowce mniejsze, które zastąpią też SH-2G Seasprite otrzymane przez polską Marynarkę Wojenną wraz z fregatami Oliver Hazard Perry.

Czytaj też: [Polskie śmigłowce bez broni przeciwpancernej. "Konieczne wypełnienie luki"](#)

Należy również wziąć pod uwagę powiązanie pomiędzy programem zakupu śmigłowców wielozadaniowych, morskich i ratowniczych z programem pozyskania śmigłowców uderzeniowych „Kruk”. O ile w zakresie maszyn transportowych polska armia posiada pewne niedobory i braki wynikające z przewlekłe odsuwanych w czasie zakupów, to w kwestii śmigłowców uderzeniowych powstała znacząca luka w zakresie możliwości operacyjnych. Śmigłowce Mi-24 nie są w stanie od dawna spełniać swojej roli z uwagi na brak kierowanej broni przeciwpancernej. Mi-24 są też znacznie starsze, niż najnowsze spośród Mi-17.

Możliwe więc, że w sytuacji anulowania przetargu na śmigłowce wielozadaniowe priorytetem stanie

się program maszyn uderzeniowych „Kruk”, a śmigłowce morskie, specjalne czy wielozadaniowe będą zakupione stopniowo w niewielkich partiach. Według informacji przekazanych przez płk Krzysztofa Zielskiego ze Sztabu Generalnego podczas MSPO 2016 projekt redefinicji Planu Modernizacji Technicznej zakładał jednak odłożenie realizacji programu Kruk na okres po 2019 roku. Te plany przewidywały jednak pozyskanie Caracali, mogą więc ulec zmianie.