

# UKRAIŃSKI PLAN MODERNIZACJI SIŁ POWIETRZNYCH 2020-2035. SAMOLOTY WIELOZADANIOWE 4++ I WIELE WIĘCEJ [ANALIZA]

---

Pozyskanie nowoczesnych, zachodnich samolotów wielozadaniowych jednolitego typu, które zastąpią obecnie stosowane maszyny Su-24, Su-25, Su-27 i MiG-29 zakłada przyjęta przez Radę Wojskową Dowództwa Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Ukrainy „Wizja Sił Powietrznych 2035”. W perspektywie 15 lat w nowoczesne maszyny bojowe mają zostać wyposażone cztery brygady lotnictwa taktycznego, a wyposażenie kolejnych dwóch stanowić bezzałogowce rozpoznawcze i uderzeniowe. Koszty takiej generacyjnej wymiany oszacowano na 230 mld hrywien (ponad 8,6 mld dolarów).

Przyjęty 15 maja 2020 roku dokument zakreśla ambitny plan reorganizacji sił powietrznych, jednak nie jest to zawieszona w próżni fantazja planistów. „Wizja Sił Powietrznych 2035” jest częścią szerszego projektu, którego ramy zakreślono w dokumencie „Wizja Sił Zbrojnych Ukrainy”, który określa plan reorganizacji sił zbrojnych Ukrainy jako całości, określając również cele w zakresie struktury, wyposażenia i zadań. Jest to coś pomiędzy polskim Programem Modernizacji Technicznej i Strategią Bezpieczeństwa Narodowego. Na jego podstawie powstają szczegółowe projekty, które mają stanowić podstawę dla decyzji i planów realizacji, z których większość powstaje w pięcioletnich interwałach.

„Wizja Sił Powietrznych 2035” zakłada, iż docelowo lotnictwo będzie stanowić 17% całości ukraińskich sił zbrojnych. Plan minimum na 15 lat obejmuje **modernizację i „derusyfikację” sprzętu oraz zmiany w strukturze**, na którą mają się składać w 2035 roku:

- **Nie mniej niż 4 brygady lotnictwa taktycznego**, uzbrojone w jednolitą flotę myśliwców wielozadaniowych generacji 4++;
- **co najmniej 4 brygady bezzałogowych systemów latających**, uzbrojone w maszyny rozpoznawcze i uderzeniowe;
- **brygada lotnictwa specjalnego i transportowego;**
- **brygada lotnictwa szkolnego.**

W przypadku ukraińskiej struktury organizacyjnej **brygady lotnictwa taktycznego** formowane były z pułków lotnictwa ZSRR i składają się z dwóch eskadr oraz jednostek dowodzenia, inżynierskich i pomocniczych. Eskadry Transportowe składają się zwykle z trzech eskadr wraz z jednostkami pomocniczymi. W przyszłości organizacja ta prawdopodobnie nie ulegnie istotnym zmianom. Pojawia się natomiast **nowe jednostki lotnictwa wyposażone w maszyny bezzałogowe**. Pierwsza eskadra tego typu została już sformowana i wyposażona w zakupione w Turcji rozpoznawczo-uderzeniowe taktyczne systemy bezzałogowe Bayraktar TB2.



Myśliwce MiG-29 zmodernizowane do wersji wielozadaniowej mają zapewnić zdolność pomostową. Fot. mil.gov.ua

## Pomostowa modernizacja lotnictwa taktycznego

W „Wizji Sił Powietrznych 2035” skoncentrowano się na kwestii przezbrojenia i reorganizacji jednostek samolotów myśliwskich, bombowych, szturmowych i rozpoznawczych. Obecnie eksploatują one pięć typów maszyn:

- myśliwce Su-27;
- myśliwce MiG-29;
- bombowce frontowe Su-24M;
- samoloty rozpoznawcze Su-24MR;
- samoloty szturmowe Su-25.

Wszystkie te maszyny pochodzą z czasów ZSRR i w większym lub mniejszym stopniu zależne są od części zamiennych pochodzących z Rosji. Po 2014 roku prowadzone są programy ich modernizacji i „derusyfikacji” agregatów, awioniki i innych systemów poprzez zastępowanie w miarę możliwości tych elementów które nie są produkowane w kraju. Równocześnie prowadzone są programy **modernizacji, częściowego ucyfrowienia, oraz wymiany sensorów** (głównie radarów) i dostosowywania samolotów do przenoszenia krajowej produkcji uzbrojenia kierowanego powietrze-ziemią. Instalowane są również zachodniego standardu systemy nawigacyjne i umożliwiające loty w przestrzeni cywilnej.

**Czytaj też:** [Ukraina: Su-25 strzelają zmodernizowanymi pociskami kierowanymi](#)

Sytuacja Ukrainy jest o tyle dobra, że produkcja wielu istotnych komponentów lotniczych i uzbrojenia była tutaj realizowana na rzecz Federacji Rosyjskiej długo po odzyskaniu niepodległości. Spowodowało to z resztą kilkuletnie problemy rosyjskiego przemysłu lotniczego po 2015 roku, gdy zakończono wszelką współpracę w tym zakresie.

Pozwoliło to też na **modernizację ukraińskich myśliwców Su-27** w zakresie misji powietrze-powietrze, modyfikację rozpoznawczych i bombowych Su-24, dostosowanie Su-25 do przenoszenia pocisków i bomb kierowanych radiowo i laserowo.



Samoloty szturmowe Su-25 są dostosowywane do przenoszenia pocisków kierowanych. Fot. mil.gov.ua

Najbardziej ambitnym programem objęto relatywnie najmniej wyeksploatowane samoloty MiG-29, które mają zostać przekształcone w myśliwce wielozadaniowe, zdolne do przenoszenia uzbrojenia precyzyjnego powietrze-ziemia. Na początku 2020 roku oblatano samolot **MiG-29MU2**, który może przenosić radzieckie rakiety **CH-29** i **bomby KAB-500KR** a docelowo będzie uzbrojony w krajowe pociski naprowadzane laserowo. Ma to być rozwiązanie pomostowe na najbliższą dekadę, do czasu pozyskania przez Ukrainę nowoczesnych samolotów wielozadaniowych. **Jako pierwsze mają być wycofywane Su-27 i MiG-29**, aby w latach 2030-2032 zostać całkowicie zastąpione w zadaniach przez nowe, **zachodnie myśliwce wielozadaniowe**. Po nich planowane jest wyjście z linii Su-25 i Su-24, które zastąpią zarówno maszyny wielozadaniowe jak i bezałogowce uderzeniowe. Najdłużej mają pozostać w służbie rozpoznawcze, naddźwiękowe samoloty Su-24MR.

## **Cel nadrzędny - nowoczesny samolot wielozadaniowy**

Wszystkie te plany zależne są od wyboru, pozyskania i systematycznych zakupów nowych, zachodnich samolotów wielozadaniowych, zdolnych do realizacji szerokiego spektrum działań. Ze względów ekonomicznych jak też biorąc pod uwagę polityczne ograniczenia, planowany jest zakup maszyn tak zwanej **generacji 4++**. W dokumencie wymieniane są przykładowe maszyny **Saab JAS-39E/F Gripen** oraz **Lockheed Martin F-16 Block 70/72**, ale możliwe są również inne opcje, takie Dassault Rafale czy Eurofighter Typhoon, choć zgodnie z ukraińskimi analizami są to samoloty droższe w zakupie i eksploatacji.

Widać, że w Kijowie śledzono z uwagą perypetie Bułgarii związane z zakupem samolotów tej klasy i na podobnych parametrach oparte są zarówno analizy możliwości jak i kosztów. Jednak najprawdopodobniej nie są brane pod uwagę maszyny używane, ze względu znacznie lepszą sytuację

sprzętową i możliwość remontów oraz modernizacji posiadanej floty w krajowych zakładach.



Nowy Gripen E jest jednym z mocnych kandydatów na samolot wielozadaniowy dla Ukrainy. Fot. Marcus Wandt/Saab AB

### **Pozyskanie samolotów wielozadaniowych zaplanowano w trzech pięcioletnich etapach:**

Pierwsza faza to zaplanowane na lata 2021-2022 postępowanie związane z wyborem i zakupem od **8 do 12 samolotów wielozadaniowych**, których dostawy miałyby być realizowane w latach **2023-2025**. W tym czasie ma również zostać sformułowana procedura przechodzenia na nowy typ maszyn, system szkolenia oraz przygotowanie personelu. W tym czasie mają być równolegle realizowane remonty i modernizacja maszyn obecnie eksploatowanych, o czym pisałem wcześniej.

Drugi etap to lata 2025-2030, gdy powinno rozpocząć się wycofywanie starego sprzętu i zastępowanie go nowymi maszynami. Planowane tempo dostaw powinno wynosić **8-12 samolotów rocznie**. Do 2030 roku co najmniej **dwie brygady taktyczne powinny być w pełni wyposażone w samoloty wielozadaniowe generacji 4++** w tym co najmniej jednak w pełnej gotowości operacyjnej. W tym samym czasie powinny też trafić do służby samoloty rozpoznawczo-uderzeniowe nowej generacji. Być może będą to maszyny Bayraktar Akinci, które powstają w kooperacji turecko-ukraińskiej. Mogą to również być bsl produkcji Antonowa.

Trzeci etap to lata 2030-2035 i sukcesywna wymiana pozostałych samolotów bojowych na **myśliwce wielozadaniowe nowej generacji oraz bezzałogowce**. Ze względu na wprowadzenie nowych maszyn bojowych niezbędna jest również wymiana maszyn szkolno-treningowych. W tym samym czasie, to znaczy w latach 2025-2035, planowana jest modernizacja reszty floty powietrznej ukraińskiego lotnictwa, o czym za chwilę.



F-16 Block 70 został z nazwy wymieniony w dokumencie. Fot. Lockheed Martin

Jeśli chodzi o **środki finansowe**, to wstępnie oszacowano koszty pozyskania samolotów wielozadaniowych na **200 mld hrywien**, czyli około **8,6 mld dolarów w perspektywie 15 lat**. Niezbędne będzie również pozyskanie uzbrojenia i infrastruktury zgodnej z nowym standardem sprzętu. Najprawdopodobniej analizy procesu wprowadzania samolotów zachodnich w miejsce posowieckich myśliwców i bombowców oparte są **o doświadczenia Polski w tym zakresie**. Planowana skala jest większa niż w naszym kraju i sięga maksymalnie 108 samolotów wielozadaniowych generacji 4++. Można się jednak spodziewać, że podobnie jak w Polsce proces ten może ulec **wydłużeniu lub podziałowi na kilka faz**. Priorytetem jest dla Ukrainy jak najszybsze przebrojenie dwóch brygad lotnictwa taktycznego, czyli co najmniej **4 eskadr**.

## Całościowa wymiana floty, ogromne wyzwanie

Ukraiński program nazywa się „**Wizja Sił Powietrznych 2035**” a nie „samolot wielozadaniowy 2035”, ponieważ zawiera ambitny plan modernizacji i przekształcenia całego Rodzaju Sił Zbrojnych przy jednoczesnej maksymalnej unifikacji floty, dla obniżenia kosztów jej eksploatacji. Oczywiście priorytetem są samoloty bojowe, ale wizja obejmuje też resztę floty.

**Czytaj też:** [Ukraina: Chińskie samoloty zastąpią L-39?](#)

W związku z wymianą maszyn bojowych zmiany muszą również objąć **lotnictwo szkolne**. Brygada lotnictwa szkolnego eksploatuje dziś przede wszystkim 11 samolotów Avia L-39 Albatros, z których część została zmodernizowana, jednak nie kwalifikują się do szkolenia pilotów maszyn generacji 4+-. Najbardziej prawdopodobne zdaniem ukraińskich ekspertów jest pozyskanie maszyn szkolenia zaawansowanego **Leonardo Aircraft M346 Master** lub **Hongdu L-15**. Pierwsze lepiej pasowałyby do pozyskania maszyn zachodnich, ale chińskie maszyny będą znacznie tańsze i napędzane prawdopodobnie ukraińskimi silnikami. Od co najmniej 5 lat trwają rozmowy na ten temat ze stroną chińską.



Włoski Leonardo M346 Master (po lewej) i chiński Hongdu L-15 (po prawej) to najbardziej prawdopodobni kandydaci na następcę ukraińskich L-39 Albatros. Fot: producenci.

Wstępne szkolenie będzie realizowane na **maszynach turbośmigłowych**. W ubiegłym roku delegacja ukraińskich sił powietrznych odwiedziła zakłady Embraer. Wyrażono zainteresowanie maszynami EMB-314 (A-29) Super Tucano, ale nie są też wykluczona inne opcje, takie jak KAI KT-1 Woongbi czy Beechcraft AT-6 Wolverine. Warto zwrócić uwagę, iż wszystko to są samoloty szkolno-bojowe, które mogą zostać użyte do wsparcia własnych wojsk w konflikcie asymetrycznym. Planowane środki na pozyskanie samolotów szkolnych to około 35 mld koron (ok. 1,3 mld dolarów).

**Czytaj też:** [AS 2019: Naddźwiękowa rakietka dla ukraińskich Su-24M](#)

Podobne środki, około 30 mld hrywien (1,12 mld dolarów), mają zostać przeznaczone na zakup **bezzałogowych systemów latających**, które mają docelowo stanowić uzbrojenie czterech brygad lotniczych. Zastąpią one część samolotów załogowych w zakresie rozpoznania oraz bezpośredniego wsparcia bojowego. W tej sprawie Ukraina rozpoczęła szeroką współpracę z **Turcją** a dotyczy ona produkcji bsp rozpoznawczo-uderzeniowych klasy taktycznej oraz wspólnych prac nad maszynami klasy MALE. Ukraińskim atutem są znacznie lepsze od tureckich silniki lotnicze oraz doświadczenie zakładów Antonowa w budowie dużych struktur lotniczych.

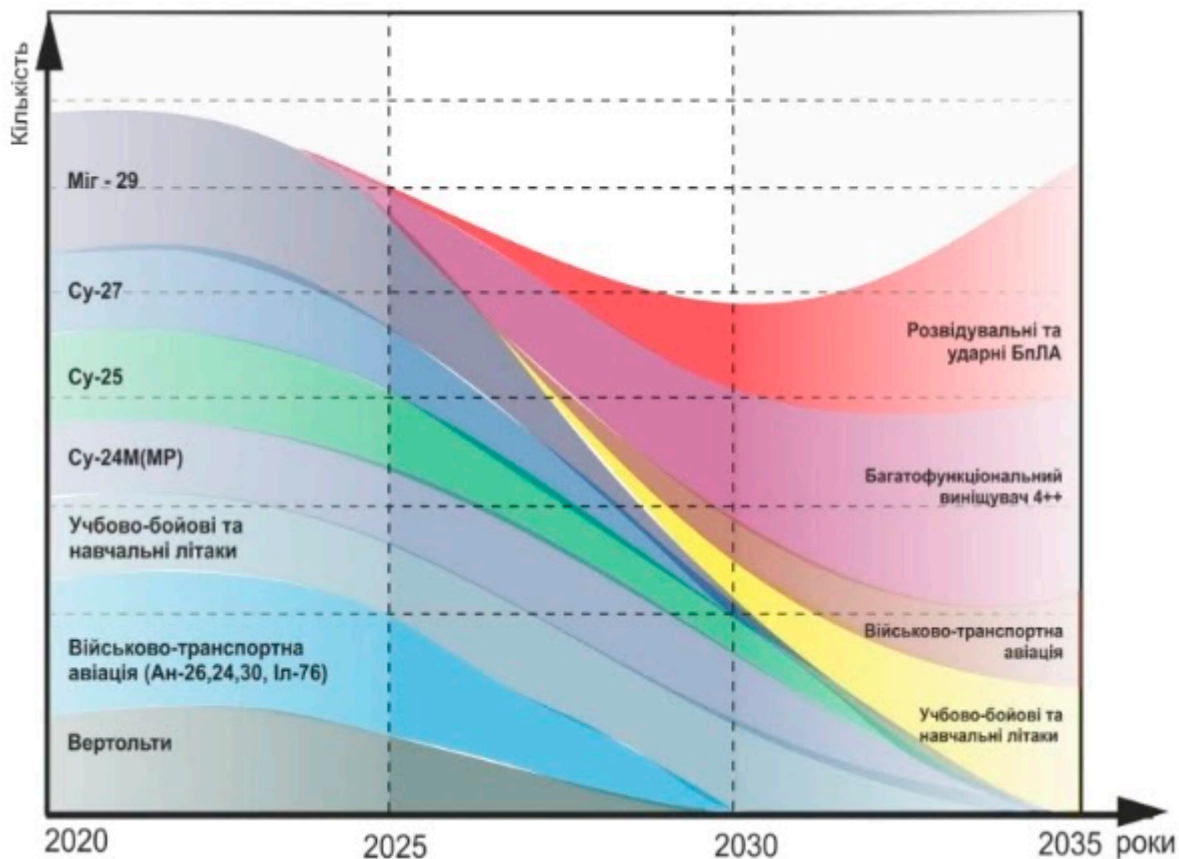


An-178 jest dość pewnym kandydatem na następcę maszyn An-26, An-30 i Ił-76MD. Fot. Koncern Antonow

Prawdopodobnie na produktach Antonowa oparta będzie również **modernizacja lotnictwa transportowego**. Postulat „Wizji Sił Powietrznych 2035” to unifikacja wyposażenia brygady lotnictwa transportowego, która obecnie dysponuje samolotami An-30, Ił-76MD, An-26 oraz śmigłowcami Mi-8. Docelowo, w latach 2027-2035 wszystkie one mają zostać zastąpione „jednym typem średniego samolotu transportowego produkcji krajowej”. Dość prawdopodobne jest, iż będzie to nowy An-178. Jednak nie jest wykluczone, że w rezerwie strategicznej pozostanie niewielka liczba ciężkich samolotów Ił-76MD, których zaletą jest nie tylko duża ładowność ale też znaczny zasięg.

**Czytaj też:** [Boeing wspiera Antonowa w walce o nowe rynki](#)

W zakresie floty śmigłowców planowana jest również westernizacja i unifikacja, jednak trudno obecnie powiedzieć czy oznacza to zakup śmigłowców zagranicznych czy też znacznie tańszą modernizację posiadanej floty w oparciu całkowicie o krajowe komponenty. Na poziomie politycznym w momencie odbioru francuskich śmigłowców H225 Super Puma dla służb podlegających ministerstwu spraw wewnętrznych, ówczesny prezydent Petro Poroszenko deklarował chęć pozyskania podobnych maszyn (H225M Caracal?) dla sił zbrojnych. Planowane środki na wymianę wyposażenia brygady lotnictwa transportowego wynoszą około 40 mld hrywien (ok. 1,5 mld dolarów).



Wykres obrazujący plan wymiany sprzętu Sił Powietrznych Ukrainy w ramach "Wizji Sił Powietrznych 2035".  
 Po lewej ustępujące typy - od góry: MiG-29, Su-27, Su-25, Su-24M/MR, samoloty szkolno-bojowe, lotnictwo transportowe, śmigłowce.  
 Po prawej nowy sprzęt lotniczy - od góry: bezzałogowce rozpoznawczo-uderzeniowe, samoloty wielozadaniowe gen. 4+, samoloty transportowe, samoloty szkolne i szkolno-bojowe.  
 Rys. mil.gov.ua

## Ambitny plan, zbyt duże wyzwanie?

Biorąc pod uwagę całościowo „Wizję Sił Powietrznych 2035” jest to program **ambitny na poziomie organizacyjnym i finansowym**, gdyż całkowity koszt pozyskania nowych samolotów, śmigłowców i bezzałogowych systemów latających oszacowano na około 320 mld hrywien, czyli niemal **12 mld dolarów w okresie 15 lat**. Największym wyzwaniem, pod względem finansowym, politycznym i taktycznym będzie pozyskanie myśliwców wielozadaniowych generacji 4+, które stanowią 75% planowanych kosztów, czyli około 8,9 mld dolarów.

Ze względu na skalę tego zamówienia, które wg. planów może obejmować 108 samolotów dla 8 eskadr lotnictwa taktycznego, a więc ponad dwukrotnie więcej niż Polska kupiła w 2003 roku, przetarg ukraiński z pewnością wzbudzi **duże zainteresowanie**. Otwartą kwestią pozostają natomiast realne możliwości finansowe i ograniczenia polityczne. Sprzedaż nowoczesnych samolotów bojowych Ukrainie z pewnością wzbudzi ostrą reakcję Rosji.

Wśród najbardziej prawdopodobnych opcji wymienia się F-16 Block 70/72 z przyczyn politycznych oraz Saab JAS39 Gripen E/F ze względu na spodziewane atrakcyjne warunki spłaty, wspieranej przez szwedzkie kredyty i gwarancje. Nie da się jednak wykluczyć, że na scenę wkroczy też Francja, która zakup przez Ukrainę 55 śmigłowców Airbus Helicopters wsparła gwarancjami kredytów oraz politycznym parasolem. Czarnym koniem może być też Boeing, który współpracuje z państwem



koncernem Antonowa i mógłby zaoferować maszyny F/A-18E/F Super Hornet, o ile otrzyma zgodę Departamentu Stanu. Czas pokaże, jak sytuacja będzie się rozwijać. Plany ukraińskie zakłada **zawarcie umowy nie później niż w 2022 roku** tak więc negocjacje muszą się niebawem rozpocząć.