



RAPORT

NOWY SAMOLOT BOJOWY DLA SIŁ POWIETRZNYCH RP. PROGRAM POZYSKANIA KRAJOWEGO POTENCJAŁU W PRZEMYSŁE LOTNICZYM

WOJCIECH PAWŁUSZKO
FILIP SEREDYŃSKI



Instytut Sobieskiego
ul. Lipowa 1a lok. 20
00-316 Warszawa

sobieski@sobieski.org.pl
www.sobieski.org.pl

**NOWY SAMOŁOT BOJOWY DLA SIŁ POWIETRZNYCH RP.
PROGRAM POZYSKANIA KRAJOWEGO POTENCJAŁU W PRZEMYSŁE LOTNICZYM**

Wojciech Pawłuszko
Filip Seredyński

©Copyright by Instytut Sobieskiego 2017
ISBN 978-83-948806-0-6
Projekt: Piotr Perzyna
Okładka: Piotr Perzyna, Nowe Media 24.pl

**NOWY SAMOLOT BOJOWY
DLA SIŁ POWIETRZNYCH RP.
PROGRAM POZYSKANIA
KRAJOWEGO POTENCJAŁU
W PRZEMYSŁE LOTNICZYM**

WOJCIECH PAWŁUSZKO
FILIP SEREDYŃSKI

Podziękowanie

Autorzy niniejszego opracowania pragną przekazać podziękowania za cenne uwagi i wskazówki oraz wsparcie merytoryczne przy pracy nad raportem trzem osobom. Słowa uznania kierują do **Pana Ministra Pawła Szałamachy, Pana pil. mgr. inż. Emila Augustyna** oraz **Pana redaktora Juliusza Sabaka**. Autorzy chcą również podziękować **Pani Julicie Wilczek** za pomoc i cierpliwość w wykonaniu korekty treści raportu. Dzięki ich pomocy raport mógł uzyskać swój finalny kształt. Jednocześnie Autorzy biorą całą odpowiedzialność za wszelkie potencjalne błędy, niedociągnięcia lub inne niedoskonałości, które mogły pojawić się w raporcie.

*Filip Seredyński
Wojciech Pawłuszko*

SPIS TREŚCI

I. GŁÓWNE TEZY RAPORTU	9
II. WPROWADZENIE	12
III. OBECNY STAN SAMOLOTÓW BOJOWYCH W SIŁACH POWIETRZNYCH RP	14
1. Samoloty bojowe w polskim lotnictwie	14
2. Samoloty wielozadaniowe F-16	16
3. Samoloty myśliwskie MiG-29	17
4. Samoloty myśliwsko-bombowe Su-22	17
IV. DOTYCHCZASOWE KRAJOWE DOŚWIADCZENIA ZWIĄZANE Z ZAKUPAMI STATKÓW POWIETRZNYCH	18
1. Programy zakupów nowych samolotów dla Sił Powietrznych RP	18
a. Samoloty wielozadaniowe F-16 C/D Block 52+	18
b. Samoloty transportowe C-295M CASA	20
c. Samoloty szkolne M-346 Master	21
2. Nieudane próby stworzenia krajowych konstrukcji lotniczych	22
a. PZL I-22 Iryda	22
b. PZL-230 Skorpion	24
c. Samolot szkolno-bojowy Grot-2	25
V. OTOCZENIE INSTYTUCJONALNO-PRAWNE W ZAKRESIE POZYSKANIA SAMOLOTU WIELOZADANIOWEGO DLA SIŁ POWIETRZNYCH RP	27

VI. PRZYKŁADY POZYSKIWANIA LOTNICZYCH ZDOLNOŚCI PRZEMYSŁOWYCH NA ŚWIECIE	31
1. Turcja	31
2. Korea Południowa	33
VII. SAMOLOTY BOJOWE DOSTĘPNE NA RYNKU ORAZ PRZYKŁADY TOCZĄCYCH SIĘ PRAC B+R W OBSZARZE BUDOWY NOWYCH SAMOLOTÓW BOJOWYCH	36
1. Wybrane samoloty wielozadaniowe i samoloty wsparcia dostępne na rynku	36
a. Samoloty wielozadaniowe	36
b. Samoloty wsparcia bojowego	41
2. Prace B+R w obszarze budowy samolotów 5. generacji	46
a. Korean Fighter Experimental - KF-X	46
b. Turkish Fighter Experimental - TF-X (Milli Muharebe Uçagi)	47
c. X-2 Shinshin	48
VIII. KIERUNKI ROZWOJU SIŁ POWIETRZNYCH RP	50
IX. WNIOSKI I REKOMENDACJE	53
1. Wnioski z polskich i zagranicznych doświadczeń	53
2. Przetarg na samolot bojowy montowany i serwisowany w Polsce	57
X. BIBLIOGRAFIA	60
O Autorach	65

I. GŁÓWNE TEZY RAPORTU

1. Do 2024 r. w ramach programu pod kryptonimem „Harpia” Polska zamierza rozpocząć proces wymiany użytkowanych przez Siły Powietrzne RP przestarzałych samolotów bojowych MiG-29 oraz Su-22. Z uwagi na długotrwałość i złożoność procedury wyboru następców radzieckich maszyn oznacza to konieczność niezwłocznego rozpoczęcia nowego programu uzbrojenia. W przeciwnym razie zdolności operacyjne Sił Powietrznych RP w niedługim czasie znacząco się obniżą, co negatywnie wpłynie na potencjał obronny Polski oraz możliwości działań interoperacyjnych w ramach NATO.
2. Offset uzyskany przez Polskę od koncernu Lockheed Martin w zamian za pozyskanie samolotów wielozadaniowych F-16 C/D Block 52+ nie przyczynił się do uzyskania przez polski przemysł możliwości technologicznych umożliwiających samodzielną, choćby w ograniczonym zakresie, modernizację F-16. Polskie zakłady nie zostały również włączone w łańcuch dostaw Lockheed Martin. Polska armia nadal jest zależna od amerykańskiego koncernu. Wciąż nie dysponuje pełnym potencjałem w zakresie zdolności produkcyjnych, serwisowych, obsługowo-naprawczych i innych, które są niezbędne z punktu widzenia ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa państwa, zapewniających niezależność od zagranicznego dostawcy w zakresie uregulowanym w obecnie obowiązującej ustawie offsetowej 2014 r. Tym samym umowa offsetowa zawarta w 2003 r. na podstawie ustawy offsetowej z 1999 r. nie przyczyniła się do zauważalnego zwiększenia zdolności przemysłowych oraz konkurencyjności polskich zakładów lotniczych.
3. Offset o wartości niemal 400 mln dol. uzyskany przy okazji zakupu stosunkowo niewielkiej partii samolotów transportowych C-295M CASA pozwolił na ustanowienie w PZL Warszawa-Okęcie S.A. centrum serwisowego tych maszyn oraz włączenie tej spółki w łańcuch dostaw *Airbus Defense & Space* w zakresie dużej liczby komponentów lotniczych. Offset uzyskany w ramach tego programu przyczynił się do budowy lotniczych zdolności przemysłowych w Polsce.
4. Zakup samolotów M-346 Master nie był powiązany z uzyskaniem nowych zdolności przemysłowych przez krajowe zakłady lotnicze. W ocenie resortu obrony narodowej nie wiązał się bowiem z ochroną podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa i jako taki nie uzasadniał konieczności zastosowania offsetu. Szansa na rozwój bazy przemysłowej istniała w latach 2004-2006, gdy włoski koncern Alenia Aermacchi był zainteresowany współpracą przemysłową z Polską przy tworzeniu prototypu M-346. W ramach wspólnego przedsięwzięcia polski rząd musiałby wyłożyć kilkadziesiąt milionów euro, ale nie zdecydował się na taki ruch.
5. W ramach krajowego programu opracowania samolotu szkolno-bojowego PZL I-22 Iryda polskie zakłady i ośrodki badawcze nie zbudowały trwałego potencjału przemysłowego w zakresie technologii lotniczych, które pozwoliłyby na wzmocnienie polskich Sił Powietrznych oraz dałyby podstawę do rozwoju eksportu. W rezultacie

doszło do rozproszenia zespołów konstruktorskich i konieczności dalszego użytkowania przez polskich lotników przestarzałych samolotów TS-11 Iskra. Niepowodzenie programu Iryda było związane m.in. brakiem wystarczających funduszy publicznych i prywatnych, transformacją ustrojową wprowadzającą chaos w wielu obszarach życia gospodarczego, trudnościami technologicznymi naturalnie występującymi przy zaawansowanych projektach badawczo-rozwojowych oraz wysokimi wymaganiami technicznymi, które resort obrony narodowej stawiał przed projektowaną konstrukcją.

6. Fiasko krajowego programu samolotu wsparcia bojowego PZL-230 Skorpion miało wiele przyczyn. Sytuacja finansowa Polski oraz krajowego przemysłu lotniczego nie pozwalała na zdobycie funduszy adekwatnych do ambicji konstruktorów. Planowane wykorzystanie bardzo zaawansowanych technologii zbrojeniowych nie było możliwe bez udziału partnerów zagranicznych. Dyskusyjne było również zapotrzebowanie Sił Powietrznych RP na tego typu maszynę, jaką miał być PZL-230 Skorpion.
7. Turcja i Korea Południowa stanowią interesujące przykłady państw, które przy zakupie dużej partii samolotów bojowych wynegocjowały offset zakładający montaż, produkcję wielu komponentów oraz serwisowanie samolotów siłami krajowego przemysłu. Wskazane państwa dzięki rozważnej wieloletniej polityce zakupowej, offsetowej i przemysłowej oraz dobrym relacjom politycznym z USA zbudowały konkurencyjne koncerny lotnicze zdolne do budowy nowych maszyn bojowych oraz podjęcia prac badawczo-rozwojowych nad samolotami wielozadaniowymi 5. generacji.
8. W debacie publicznej wskazuje się, że Siły Powietrzne mogą rozwijać swój potencjał w trzech kierunkach. Po pierwsze, mogą zdecydować się na zakup samolotów wielozadaniowych 5. generacji F-35 Lightning II połączony ze stopniową modernizacją F-16 C/D Block 52+. Drugi wariant zakłada pozyskanie używanych samolotów F-16 C/D Block 40/52, które mogą przejść procedurę wydłużenia rewersu (czasu eksploatacji technicznej) w ramach programu SLEP. Taki ruch byłby jednak uzależniony od dostępności maszyn w tych wersjach na rynku międzynarodowym. W perspektywie kilku dekad F-16 zostałyby zastąpione konstrukcjami 5. generacji, najprawdopodobniej F-35 Lightning II. Trzeci wariant ogniskuje się wokół zakupu samolotów 4. generacji (często określanych jako generacja 4+) ewentualnie uzupełnionego o zakup mniejszych samolotów szkolno-bojowych lub bojowych klasy LCA (*Light Combat Aircraft*), które byłyby wykorzystywane do wspierania podstawowych maszyn wielozadaniowych oraz wykonywania misji bojowych o mniejszym znaczeniu operacyjnym. Drugi i trzeci wariant dają szansę na uzyskanie offsetu zapewniającego wzrost potencjału przemysłowego polskich zakładów lotniczych.
9. Trwałe i stabilne finansowanie programu zakupu samolotów bojowych zostanie zapewnione przez przyjęcie przez parlament specjalnej ustawy.

10. Analiza dotycząca poprzednich zakupów dla Sił Zbrojnych RP w obszarze lotnictwa wskazuje, że offset powinien zostać skoncentrowany wokół jednego lub kilku kluczowych przedsięwzięć. Polska potrzebuje wsparcia partnera zagranicznego, by odbudować przemysłowe kompetencje lotnicze. Zobowiązania offsetowe powinny koncentrować się na produkcji lub montażu samolotów w Polsce. Przykłady innych krajów wskazują, że offset umożliwiający budowę krajowych kompetencji produkcyjnych w przemyśle lotniczym wymaga zakupu dużej liczby samolotów, ponieważ w przeciwnym wypadku nie będzie możliwe uzyskanie korzyści skali, a koszt jednostkowy wyprodukowanego samolotu będzie nie do udźwignięcia dla budżetu państwa. Ponadto do realizacji programu zakupu samolotów bojowych powinien zostać powołany odrębny zespół projektowy.

11. Uruchomienie montażu i serwisowania w polskich zakładach lotniczych jest możliwe w przypadku zakupu co najmniej 80 samolotów bojowych. Ze względu na potrzeby Sił Powietrznych RP i możliwości finansowe państwa bardziej prawdopodobne jest to w odniesieniu do samolotów 4/4+ generacji. Taki program offsetowy obok transferu technologii do montażu i serwisowania samolotów mógłby też obejmować wsparcie przy projektowaniu i wyprodukowaniu polskiej konstrukcji szkolno-bojowej, np. rozwój programu maszyny Grot-2. Z kolei w przypadku decyzji o zakupie maszyn klasy LCA offset polegałby na transferze technologii produkcji i serwisowania takich samolotów w krajowych zakładach lotniczych.

II. WPROWADZENIE

Pogorszenie środowiska bezpieczeństwa międzynarodowego wywołane trwającą od kilku lat agresywną polityką Federacji Rosyjskiej spowodowało, że w państwach NATO stopniowo odwraca się tendencja spadkowa w zakresie wydatków na modernizację armii¹. Ważny obszar stanowi unowocześnienie lub wymiana użytkowanej floty samolotów wielozadaniowych, które odgrywają istotną rolę w działaniach bojowych. Przykładem jest operacja wojsk NATO „*Unified Protector*” w Libii, która w dużej mierze opierała się na bombardowaniach lotniczych i wykorzystaniu potencjału samolotów, które wykonały niemal 26,5 tys. lotów i dokonały 9,7 tys. uderzeń z powietrza². Statki powietrzne są używane na szeroką skalę także w trakcie konfliktu w Syrii. Modernizacja sił powietrznych jest również wymuszona przez trwający postęp technologiczny (pojawienie się samolotów wielozadaniowych 5. generacji, prace nad samolotami 6. generacji³), kurczące się rezerwy (czas eksploatacji technicznej) samych maszyn oraz przyjęte strategię wojskowe, które uzależniają sukces operacji bojowych od zdobycia i utrzymania przewagi w powietrzu.

Polskie siły powietrzne dysponują nowoczesnymi samolotami F-16 C/D Block 52+, które mogą sprawnie współdziałać z maszynami innych państw NATO. Jednak reszta maszyn pozostających w służbie, konstrukcyjnie i koncepcyjnie pamiętających jeszcze czasy Układu Warszawskiego, jest już przestarzała, a ich rezerwy się wyczerpują. Z uwagi na długotrwałość procedur pozyskiwania uzbrojenia powoduje to konieczność pilnego uruchomienia programu znalezienia ich następców, by zwiększyć wartość bojową polskiego lotnictwa oraz zachować ciągłość szkolenia pilotów, a przy okazji zwiększyć potencjał przemysłowy polskich przedsiębiorstw zbrojeniowych.

Z perspektywy Polski rosnącym zagrożeniem jest też wzmocnienie przez Federację Rosyjską potencjału bojowego jednostek wchodzących w skład Zachodniego Okręgu Wojskowego i Południowego Okręgu Wojskowego. Ich częścią jest m.in. 6. Armia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Już w 2010 r. w obu okręgach wojskowych Federacja miała ok. 1100 czołgów, 1900 bojowych wozów piechoty, 60 systemów rakiet taktycznych, 2850 jednostek artylerii kalibru powyżej 100 mm, 570 samolotów, 180 śmigłowców uderzeniowych oraz 126 okrętów, w tym 7 podwodnych. Jest to w większości sprzęt nowoczesny i zdalny do użycia, a jego liczebność jest systematycznie zwiększana⁴.

W przypadku statków powietrznych w 2015 roku Rosja skierowała do Zachodniego Okręgu Wojskowego ponad 20 dodatkowych samolotów i śmigłowców, w tym jedne z najnowszych w rosyjskich siłach powietrznych dwusilnikowe samoloty myśliwskie Su-35S, wciąż nowoczesne i stale modernizowane myśliwce przechwytyjące Su-27 oraz zdolne do przenoszenia taktycznej broni jądrowej samoloty bombowe Su-34. Ponadto w marcu 2016 r. do jednej z baz w Republice Karelii trafiły zmodernizowane myśliwce Su-27SM3, które mogą korzystać z kierowanych pocisków typu powietrze-powietrze oraz powietrze-ziemia⁵. Natomiast w maju 2017 r. do bazy lotniczej w rejonie Kurska dostarczono pierwszą partię samolotów Su-30SM, które zastępują wykorzystywane dotychczas myśliwce MiG-29SMT⁶. Co więcej, Rosja jest aktywna militarnie na Białorusi

1. Wskazują na to dane Sztokholmskiego Międzynarodowego Instytutu Badań nad Pokojem - SIPRI: *Trends in world military expenditure*, 2016, <https://www.sipri.org/sites/default/files/Trends-world-military-expenditure-2016.pdf>.
2. Dane NATO z października 2011 r., http://www.nato.int/cps/en/natohq/news_80133.htm.
3. J. Drew, *USAF backs off sixth-gen fighter in quest for air supremacy*, 7.4.2016, <https://www.flightglobal.com/news/articles/usaf-backs-off-sixth-gen-fighter-in-quest-for-air-423994/>.
4. A.M. Dyer, *Rosja wzmacnia potencjał wojskowy na zachodzie państwa*, Biuletyn Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych Nr 36 (1386), czerwiec 2016 r., <http://www.pism.pl/publikacje/biuletyn/nr-36-1386>.
5. J. Palowski, *Zmodernizowane Su-27 na zachodzie Rosji*, marzec 2016 r., <http://www.defence24.pl/330102,zmodernizowane-su-27-na-zachodzie-rosji>.
6. J. Sabak, *Su-30SM wyładowały w Kursku. Zastępują MiG-29*, <http://www.defence24.pl/598916,su-30sm-wyladowaly-w-kursku-zastepuja-migi-29>.

i dysponuje na jej terytorium dwiema bazami lotniczymi: w Lidzie i Baranowiczach. Od końca 2013 r. w Lidzie stacjonują cztery maszyny Su-27M3, które wykonują zadania w przestrzeni powietrznej Białorusi w ramach tzw. wspólnego dyżuru bojowego z lotnictwem białoruskim. Z kolei z początkiem 2015 r. Baranowicze stały się bazą całego pułku samolotów Su-27M3 (24 maszyny)⁷. Sama Białoruś ma w krótkiej perspektywie otrzymać maszyny Su-30SM.

Według danych SIPRI z kwietnia 2017 r. Rosja w 2016 r. wydała na zbrojenia ponad 69 mld dol., co stanowi wzrost o 5,9 proc. w stosunku do 2015 r. i 87 proc. wobec 2007 r.⁸. Warto jednak wskazać, że przyjęty w grudniu 2016 r. rosyjski budżet na lata 2017-2019 przewiduje spadek wydatków na obronę o prawie 30% do niespełna 40 mld dol. (spadek z 4,7% PKB do 2,8% PKB)⁹.

Mając na uwadze powyższe wyzwania, potrzeby i zagrożenia celem niniejszego opracowania jest przybliżenie opinii publicznej problematyki modernizacji polskich Sił Powietrznych oraz wynikających z niej szans i możliwości dla budowy zdolności i kompetencji polskiego przemysłu lotniczego. Raport rozpoczyna się od przedstawienia głównych tez, które w syntetycznej formie obrazują najważniejsze kwestie poruszone w opracowaniu. Następnie Autorzy omawiają obecny potencjał Sił Powietrznych RP. Pochylają się także nad dotychczasowymi programami pozyskiwania samolotów przez polski rząd oraz przedstawiają przykłady nieudanych przedsięwzięć lotniczych. W dalszej części nakreślają uwarunkowania organizacyjno-prawne i przemysłowe pozyskania nowych maszyn przez Siły Powietrzne RP. Potem Autorzy wskazują na przykłady pozyskiwania lotniczych zdolności przemysłowych w innych krajach oraz identyfikują, jakie samoloty bojowe, które mogłyby zasilić Siły Powietrzne RP, są dostępne na rynku. Wymieniają również przykłady toczących się prac badawczo-rozwojowych w obszarze budowy nowych samolotów bojowych, w które mogłyby ewentualnie zaangażować się polskie przedsiębiorstwa. Autorzy analizują również wskazywane w debacie publicznej możliwe kierunki rozwoju Sił Powietrznych RP, nie rezerwując sobie prawa do wyboru optymalnego rozwiązania, które jest w rękach decydentów politycznych oraz wojskowych. Skupiają się na stronie przemysłowej programu zakupu samolotów bojowych. Raport wieńczę wnioski i rekomendacje dla decydentów odpowiedzialnych za proces pozyskania nowych samolotów dla polskiej armii.

7. A. Wilk, *Rosyjskie samoloty na straży białoruskiego nieba*, Analizy OSW, grudzień 2013 r., <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2013-12-11/rosyjskie-samoloty-na-straży-białoruskiego-nieba>.
8. SIPRI, *Trends in world military expenditure*, 2016, <https://www.sipri.org/sites/default/files/Trends-world-military-expenditure-2016.pdf>.
9. I. Wiśniewska, *Rosja: cięcia wydatków budżetowych w latach 2017-2019*, Analizy OSW, grudzień 2016 r., <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2016-12-14/rosja-ciecia-wydatkow-budzetowych-w-latach-2017-2019>.

III. OBECNY STAN SAMOLOTÓW BOJOWYCH W SIŁACH POWIETRZNYCH RP

1. Samoloty bojowe w polskim lotnictwie

Obecnie Siły Powietrzne RP dysponują 18 samolotami myśliwsko-bombowymi Su-22, 32 myśliwcami MiG-29 oraz 48 samolotami wielozadaniowymi F-16 C/D Block 52+. Łącznie liczą zatem 98 maszyn bojowych zgrupowanych w sześciu eskadrach lotnictwa taktycznego wchodzących w skład 1. i 2. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego, z czego jedynie F-16 można uznać za nowoczesne.

Lotnictwo bojowe RP dysponuje zauważalnie mniejszym potencjałem operacyjnym w stosunku do potencjału państw o porównywalnym potencjale gospodarczym, ludnościowym lub położeniu geopolitycznym, np. Hiszpanii, Grecji, Szwecji czy Finlandii.

Tab. 1. **Wyposażenie lotnictwa bojowego w wybranych krajach europejskich**

Państwo	Wyposażenie lotnictwa bojowego
Hiszpania	148 samolotów: 62 Eurofighter Typhoon 86 F/A-18 Hornet
Grecja	231 samolotów: 155 F-16 C/D 42 Dassault Mirage 2000 34 McDonnell Douglas F-4 Phantom II
Finlandia	126 samolotów: 61 F/A-18 Hornet 65 BAE Hawk
Szwecja	98 samolotów: JAS-39 C i D Gripen

Ponadto w lutym 2014 r. resort obrony narodowej pozyskał za 1,17 mld zł od włoskiego koncernu Alenia Aermacchi (obecnie Leonardo-Finmeccanica) zintegrowany System Szkolenia Zaawansowanego (*ang. Advanced Jet Trainer*). Składa się on z ośmiu nieuzbrojonych maszyn szkolenia zaawansowanego M-346 Master opracowywanych pierwotnie z rosyjskim biurem konstrukcyjnym Jakowlewa i stąd zbliżonych wizualnie do maszyn Jak-130.

Nowe maszyny mają zastąpić pamiętające koncepcyjnie lata 60. szkolno-treningowe samoloty PZL TS-11 Iskra produkowane w latach 1963-1987 przez WSK „PZL Mielec”. Siły powietrzne nadal wykorzystują 26 maszyn tego typu, które w ograniczonym zakresie mają służyć jeszcze do 2020 r.



2. Samoloty wielozadaniowe F-16

W 2003 r. Polska pozyskała 48 maszyn F-16 C/D Block 52+ produkcji amerykańskiego koncernu Lockheed Martin wraz ze środkami bojowymi, niezbędnym pakietem logistycznym i szkoleniowym (w szczególności dostawa środków eksploatacyjnych, części zamiennych oraz przeszkolenie niezbędnego personelu latającego). Rząd nie zdecydował się na propozycje pozostałych zagranicznych koncernów: brytyjskiego BAE Systems i szwedzkiego Saab Aerospace oferujących samoloty JAS-39 Gripen oraz francuskiego Dassault Aviation oferującego maszyny Mirage 2000-5 Mk 2.

Lockheed Martin zrealizował dostawy maszyn w latach 2006-2008. Ceremonia symbolicznego przekazania pierwszych samolotów F-16 odbyła się 15 września 2006 r. w Fort Worth w Teksasie, gdzie znajduje się zakład produkcyjny amerykańskiego koncernu. Resurs techniczny (czas eksploatacji maszyn) pozyskanych F-16 wynosi 8 tys. godzin spędzonych w powietrzu, co przekłada się na około 40 lat służby. Łączny resurs przypadający na wszystkie samoloty wynosi 384 tys. godzin. Do tej pory polskie Siły Powietrzne wykorzystały 53 tys. godzin. W związku z tym służba F-16 w polskiej armii potrwa jeszcze co najmniej 30 lat¹⁰. Około roku 2030 samoloty zostaną zmodernizowane w ramach tzw. *Mid-Life Update* (MLU). Dzięki temu ich rebusy zostaną wydłużone, a systemy unowocześnione i zaktualizowane zgodnie z aktualnym rozwojem technologii poczynionym od czasu wprowadzenia maszyn do służby.

Warto jednak zaznaczyć, że okres eksploatacji polskich samolotów wielozadaniowych może ulec dodatkowemu wydłużeniu dzięki akceptacji przez amerykańskie siły powietrzne USAF programu wydłużenia rebsu godzinowego płatowca maszyn F-16 Block 40/52. W ramach tzw. *Service Life Extension Program* (SLEP) resurs F-16 Block 40/52 wykorzystywanych przez USAF wzrośnie z 8 do 12 tys. godzin¹¹. Niewykluczone, że w przyszłości polskie Siły Powietrzne też wdrożą SLEP.

F-16 w różnych wariantach jest wykorzystywany przez 27 państw na świecie. Dotychczas Lockheed Martin i General Dynamics (koncern przejęty przez Lockheed Martin w 1993 r., który opracował F-16) wyprodukowały 4571 maszyn tego typu w 138 konfiguracjach¹². 3600 maszyn powstało w Fort Worth w Teksasie, a pozostałe w innych zakładach na świecie, w tym w Turcji i w Korei Południowej. To nowoczesna i stale modernizowana konstrukcja, która w niektórych obszarach wciąż dorównuje najnowszym samolotom 5. generacji F-35 Lightning II. Chodzi głównie o najnowszą odmianę F-16V, która jest wyposażona w niektóre systemy elektroniczne przeznaczone dla F-35.

Spadek liczby zamówień na F-16 mający miejsce w ostatnich latach wywołał spekulacje o konieczności zamknięcia linii produkcyjnej tych samolotów w 2020 r. 22 marca 2017 r. Lockheed Martin poinformował opinię publiczną, że linia zostanie przeniesiona do zakładu koncernu w Greenville w Południowej Karolinie, co doprowadzi do stworzenia 250 miejsc pracy. Ten ruch ma pozwolić przede wszystkim na wygospodarowanie miejsca w zakładach w Fort Worth, niezbędnego do realizacji coraz większych zamówień na F-35 Lightning II¹³.

10. Wystąpienie zastępcy Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych gen. dywizji Jana Śliwki podczas posiedzenia sejmowej Komisji Obrony Narodowej, które odbyło się 22 marca 2017 r., <http://orka.sejm.gov.pl/zapisy8.nsf/0/B1D5DE8099F1DDA3C12580F20048C6C3/%24File/0170808.pdf>.

11. Taką informację przekazał 12 kwietnia 2017 r. Lockheed Martin, <http://news.lockheedmartin.com/2017-04-12-U-S-Air-Force-Authorizes-Extended-Service-Life-for-F-16>.

12. M. Weisgerber, *America's Last Fighter Jet Makers Scramble to Keep Production Alive*, Defense One, <http://www.defenseone.com/business/2016/05/americas-last-fighter-jet-makers-scramble-keep-production-alive/128274/>.

13. DefenceNews.com, Lockheed Martin is moving F-16 production, <http://www.defensenews.com/articles/lockheed-martin-is-moving-its-f-16-production>.

3. Samoloty myśliwskie MiG-29

W 1989 r. Polska nabyła 12 fabrycznie nowych egzemplarzy samolotów MiG-29 od ZSRR. W 1995 r. pozyskała kolejnych 10 maszyn od Czech. W 2004 r. Polska przejęła od niemieckiej Luftwaffe za symboliczne jedno euro kolejne 23 myśliwce tego typu¹⁴. Z powodu znacznego zużycia niektórych egzemplarzy, które służyły jeszcze w siłach powietrznych NRD, do polskiej służby weszło finalnie 14 samolotów.

W 2011 r. Inspektorat Uzbrojenia zawarł wartą 126 mln zł umowę z Wojskowymi Zakładami Lotniczymi nr 2 w Bydgoszczy i Israel Aerospace Industries na modernizację 16 MiG-29 stacjonujących w Mińsku Mazowieckim. Prace zakończyły się w listopadzie 2014 r. Myśliwce doposażono w precyzyjny system nawigacji, nowy system łączności i zmieniony system zobrazowania w kabinie. Dzięki temu jakość wykorzystywanej awioniki znacząco wzrosła i stała się zgodna ze standardem NATO¹⁵. Od 2006 r. MiG-i-29 są aktywnie wykorzystywane przy realizacji zadań w ramach natowskiej misji *Baltic Air Policing* w krajach bałtyckich i od wielu lat stanowią podporę Sił Powietrznych RP. Przy eksploatacji wykorzystuje się system obsługowo-remontowy „KURPIE”, co pozwoliło na wydłużenie docelowego okresu użytkowania samolotów do lat 2028-2030. Każdy z nich będzie zdolny wyłatać jeszcze około 3 tys. godzin.

We wrześniu 2015 r. WZL Nr 2 nawiązały współpracę ze szwedzkim koncernem Saab w celu opracowania wspólnej oferty modernizacji myśliwców MiG-29 dla polskich Sił Powietrznych. Potencjalny zakres prac mógłby obejmować wyposażenie maszyn w zasobniki służące do samoobrony oraz systemy walki elektronicznej¹⁶. Dotychczas resort obrony narodowej nie wyraził jednak zainteresowania inwestowaniem w unowocześnianie wiekowych samolotów.

4. Samoloty myśliwsko-bombowe Su-22

Samoloty myśliwsko-bombowe Su-22 konstrukcji radzieckiej służą w polskich Siłach Powietrznych od 1984 r. Maszyny nigdy nie były modernizowane, a jedynie wzbogacano ich wyposażenie. Obecnie nie mają już wartości bojowej, a zasoby rakiet i pocisków niezbędnych do prowadzenia szkolenia pilotów są na wyczerpaniu. Istotną kwestią jest zatem znalezienie ich następcy. Mimo wcześniejszych deklaracji Ministerstwa Obrony Narodowej o całkowitej rezygnacji z tych maszyn, w 2015 r. resort postanowił wydłużyć o 10 lat resursy 16 z nich, by zachować zdolności szkoleniowe oraz wykorzystać pozostałe zmagazynowane środki bojowe. Modernizacja Su-22 została ujęta w Planie Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych RP na lata 2013-2022. Na realizację tego przedsięwzięcia w latach 2015-2017 MON przeznaczył 160 mln zł¹⁷. W 2015 r. modernizację przeszło sześć samolotów, a prace wykonały WZL Nr 2 w Bydgoszczy, które remontowały samoloty jeszcze w 2005 r. Dodatkowo do 2022 r. 21. Baza Lotnictwa Taktycznego w Świdwinie zostanie rozbudowana i unowocześniona kosztem 500 mln zł celem przystosowania do obsługi nowych samolotów wielozadaniowych.

14. Informacje dotyczące okoliczności przejęcia samolotów można znaleźć w odpowiedzi na interpelację nr 8155 Posła na Sejm RP Grzegorza Dolniaka z 9 września 2004 r. do Ministra Obrony Narodowej w sprawie przekazania przez stronę niemiecką myśliwców MiG-29 do służby w Polskich Siłach Powietrznych, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ4.nsf/0ef7f697fde785dac125737800332d33/787727b684805a-4ac125748a0035b07d?OpenDocument>.
15. Portal Altair.com, e-RAPORT MSPO 4/2013, *Zmodernizowane MiGi-29 z WZL-2*, http://www.altair.com.pl/e-report/view?article_id=526.
16. Taka informacja została ogłoszona 2.9.2015 r. w trakcie MSPO w Kielcach przez przedstawicieli WZL Nr 2 oraz Saab, <http://pgzsa.pl/a/158,saab-podpisuje-umowe-wspolpracy-z-wojskowymi-zakladami-lotniczymi-nr-2-s-a>.
17. M. Cielma, *Postępy programu remontów i doposażenia Su-22*, 7.9.2015, <http://dziennikzbrojny.pl/artykuly/art,2,4,9391,armie-swiatea,wojsko-polskie,postepy-programu-remontow-i-doposazenia-su-22>.

IV. DOTYCHCZASOWE KRAJOWE DOŚWIADCZENIA ZWIĄZANE Z ZAKUPAMI STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Programy zakupów nowych samolotów dla Sił Powietrznych RP

a. Samoloty wielozadaniowe F-16 C/D Block 52+

Polska rozpoczęła proces pozyskiwania samolotów wielozadaniowych w 2001 r. Sejm RP uchwalił wówczas ustawę z 22 czerwca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Wyposażenie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w samoloty wielozadaniowe” i zapewnieniu warunków jego realizacji (ustawa wygasła 31 grudnia 2008 r.), która zapewniała finansowanie zakupu 48 samolotów wielozadaniowych.

Decyzja w sprawie wyboru najnowszego wówczas wariantu maszyny F-16 C/D Block 52+ produkcji amerykańskiego koncernu Lockheed Martin została ogłoszona 27 grudnia 2002 r. przez Ministra Obrony Narodowej Jerzego Szmajdzińskiego reprezentującego ówczesny rząd Sojuszu Lewicy Demokratycznej. 18 kwietnia 2003 r. rząd SLD podpisał z amerykańską Defense Security Cooperation Agency działającą w imieniu rządu Stanów Zjednoczonych, wartą ponad 3,5 mld dol. umowę na dostawę 48 samolotów wraz ze środkami bojowymi, niezbędnym pakietem logistycznym i szkoleniowym (w szczególności dostawa środków eksploatacyjnych, części zamiennych oraz przeszkolenie niezbędnego personelu latającego)¹⁸. Zakup sfinansowano dzięki kredytowi udzielonemu przez rząd USA.

Ponadto Minister Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej Jerzy Hausner jako reprezentant Skarbu Państwa zawarł z Lockheed Martin umowę offsetową o rekordowej wartości w dziejach międzynarodowego handlu uzbrojeniem, wynoszącej 6,028 mld dol.¹⁹ (chodzi o wartość zobowiązań offsetowych objętych 100% gwarancjami, niemniej łączna wartość wszystkich zobowiązań offsetowych objętych umową offsetową wynosiła 12,547 mld dol.), zawierającą łącznie 44 zobowiązania offsetowe²⁰. Minister działał na podstawie przepisów ówczesnie obowiązującej ustawy z 10 września 1999 r. o niektórych umowach kompensacyjnych zawieranych w związku z umowami dostaw na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa. Zgodnie z ustawą umowa offsetowa miała zapewniać udział zagranicznych dostawców w restrukturyzacji i rozwoju gospodarki Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności przez zobowiązania offsetowe zapewniające:

- rozwój polskiego przemysłu ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu obronnego,
- otwarcie nowych rynków eksportowych dla polskiego przemysłu lub zwiększenie jego dotychczasowych możliwości eksportowych,

18. Odpowiedź Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Janusza Zemkego - z upoważnienia prezesa Rady Ministrów - z 6 czerwca 2003 r. na interpelację nr 3644 złożoną przez posłów na Sejm RP Pawła Ponicyljusza i Przemysława Gosiewskiego w sprawie przetargu na samolot wielozadaniowy dla Sił Zbrojnych RP, <http://orka2.sejm.gov.pl/I1Z4.nsf>.

19. J. Tagliabue, *Lockheed Wins Huge Sale to Poland With Complex Deal*, <http://www.nytimes.com/2003/04/19/business/international-business-lockheed-wins-huge-sale-to-poland-with-complex-deal.html>.

20. Odpowiedź Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki społecznej Jerzego Hausnera z 29 kwietnia 2004 r. na interpelację nr 7069 złożoną przez Poseł na Sejm RP Krystynę Skowrońską w sprawie realizacji programu offsetowego, <http://orka2.sejm.gov.pl/I1Z4.nsf/0ef7f697fde785dac-125737800332d33/9098f8ebc4beb-997c125748a0035903d?OpenDocument>.

- przekazanie nowych technologii oraz usprawnień organizacyjnych do Rzeczypospolitej Polskiej,
- rozwój prac naukowo-badawczych, rozwój polskich uczelni i jednostek badawczo-rozwojowych,
- tworzenie nowych miejsc pracy w RP, w szczególności w regionach zagrożonych bezrobociem oraz
- rozwój gospodarki opartej na wiedzy.

W związku z tym ustawa dopuszczała stosowanie zarówno offsetu bezpośredniego kierowanego do przemysłu zbrojeniowego, jak i pośredniego mającego na celu wspieranie całej gospodarki. W umowie offsetowej z Lockheed Martin bezpośrednie zobowiązania offsetowe wynosiły 4,902 mld dol. (39,1% wszystkich zobowiązań offsetowych), natomiast pośrednie zobowiązania offsetowe opiewały na 7,645 mld dol. (60,9% wszystkich zobowiązań offsetowych)²¹.

Protokół stwierdzenia wykonania umowy offsetowej został podpisany przez wiceministra gospodarki Arkadiusza Bąka i przedstawicieli Lockheed Martin 30 maja 2015 r. Minister Gospodarki zaliczył wykonanie przez amerykański koncern 140 zobowiązań offsetowych o wartości offsetowej ponad 6 mld dol. Inwestycje zostały skierowane m.in. do Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. w Bydgoszczy, w których w kwietniu 2013 r. powstało Krajowe Centrum Serwisowe F-16. Jest to jeden z sześciu tego typu obiektów w Europie. Lockheed Martin ustanowił w spółce zdolności do obsługi maszyn na terytorium Polski. Dostarczył urządzenia diagnostyczne i technologię pozwalającą na przeprowadzanie w WZL Nr 2 przeglądów technicznych i wykonywanie częściowych remontów awioniki, hydrauliki czy podwozia. Powstał także hangar do nakładania i zdejmowania powłok lakierniczych z samolotów F-16 metodą „*plastic media blasting*” bez konieczności demontażu maszyn. Lockheed Martin zgodził się również na ulokowanie w Rzeszowie produkcji silników odrzutowych Pratt & Whitney F100-PW-229 do zamówionych maszyn. Ponadto na umowie offsetowej zawartej z Lockheed Martin skorzystali jako offsetobiorcy: Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie (ITWL pozyskał technologię, *know-how* i licencję do opracowania, a następnie wdrożenia i utrzymania Systemu Informatycznego Wsparcia Eksploatacji Samolotów F-16), Zakłady Mechaniczne Mesko S.A., Instytut Lotnictwa w Warszawie, Zakłady Mechaniczne Dezamet S.A. w Nowej Dębie oraz Zakłady Chemiczne Nitrochem S.A. w Bydgoszczy.

Polski przemysł nie uzyskał jednak możliwości technologicznych umożliwiających samodzielną, choćby w ograniczonym zakresie, modernizację F-16. Nie został również włączony w łańcuchy dostaw Lockheed Martin. Polska armia nadal jest zależna od amerykańskiego koncernu i nie dysponuje pełnym potencjałem w zakresie zdolności produkcyjnych, serwisowych, obsługowo-naprawczych i innych, które są niezbędne z punktu widzenia ochrony podstawowych interesów bezpie-

21. *Ibidem*.

czeństwa państwa, zapewniających niezależność od zagranicznego dostawcy w zakresie, który reguluje obecnie obowiązująca ustawa offsetowa z 2014 r. Tym samym umowa offsetowa zawarta w 2003 r. nie przyczyniła się do zauważalnego zwiększenia zdolności przemysłowych oraz konkurencyjności polskich zakładów lotniczych, mimo że w tamtym okresie Lockheed Martin rozważał zamknięcie linii produkcyjnej F-16 z powodu spadku zainteresowania tą konstrukcją. Taka okoliczność wzmacniała pozycję negocjacyjną polskiego rządu w zakresie transferu technologii.

Dużo większy sukces w tym zakresie odniosła Turcja, która dysponuje jednak znacznie większą flotą F-16 w różnych wariantach służących w jej siłach powietrznych już od 1987 r., a jej relacje wojskowe z USA są dużo silniejsze.

b. Samoloty transportowe C-295M CASA

28 sierpnia 2001 r., po kilku miesiącach negocjacji, resort obrony pod kierownictwem Bronisława Komorowskiego zawarł w trybie zamówienia z wolnej ręki umowę na zakup ośmiu samolotów transportowych C-295M CASA produkowanych przez EADS-Construcciones Aeronauticas S.A. (od 2014 r. działa pod firmą Airbus Defence & Space) wraz z opcją dokupienia kolejnych czterech maszyn (dwie maszyny dokupiono w październiku 2006 r., kolejne dwie – w październiku 2007 r.). Samoloty zostały dostarczone w latach 2003-2008. Mogą zabrać do 71 żołnierzy, do 49 spadochroniarzy lub do 24 rannych na noszach. Był to pierwszy kontrakt eksportowy na samoloty C-295M dla EADS CASA.

Pierwotna wartość umowy wyniosła 211,5 mln dol. Zawarta umowa dostawy przewidywała możliwość wprowadzania licznych uzupełnień. Strona polska mogła zamawiać kolejne pakiety części i dodatkowe wyposażenie.

W kolejnych latach strony zawarły kilkanaście aneksów do umowy dzięki czemu jej wartość urosła finalnie do niemal 400 mln dol. Równocześnie resort gospodarki kierowany przez Janusza Steinhoffa zawarł z hiszpańskim koncernem umowę offsetową o finalnej wartości 385,8 mln dol. z terminem realizacji ustalonym na 2011 r. Na jej podstawie hiszpański koncern utworzył w PZL Warszawa-Okęcie S.A. drugie w Europie po Seville centrum serwisowe samolotów CASA. Ponadto zakłady ulokowane na warszawskim Okęciu produkują 60% ogółu podzespołów i elementów do tych samolotów Airbus, a producent maszyn CASA uruchomił w nich linię produkcyjną i montażową przedniej części kadłuba samolotów CN235 i C295 (tzw. PROA) w tym m.in. skrzydeł, rampy oraz innych elementów płatowca. Stworzył również zakład elektryczny. Dzięki pozyskanej technologii PZL Warszawa-Okęcie S.A. rozpoczęła wytwarzanie wiązek elektrycznych w nowoczesnej technologii *overbraiding*²².

Ponadto Ministerstwo Skarbu Państwa na czele z Aldoną Kamela-Sowińską zawarło z EADS CASA umowę w sprawie wyboru partnera strategicznego w procesie prywatyzacji PZL „Warszawa-Okęcie” S.A.²³.

22. Odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Dariusza Bogdana na interpelację nr 20825 Poseł na Sejm RP z 5 września 2013 r. Marii Zuby w sprawie weryfikacji wykonania zobowiązań kompensacyjnych Lockheeda w związku z samolotami F-16, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=20825&view=5>.

23. N. Bączyk, *CASA C-295M w Siłach Powietrznych*, miesięcznik „Lotnictwo” Nr 9/2015, str. 42-44.

Następnie 29 czerwca 2012 r. Szef Inspektoratu Uzbrojenia gen. dyw. Andrzej Duks podpisał z EADS CASA warty 165 853 487 euro (bez VAT) kontrakt na dostawę pięciu kolejnych maszyn C-295M²⁴ wraz z dokumentacją techniczną, wyposażeniem oraz pakietem logistycznym. Wartość pakietu logistycznego wynosiła około 10% wartości kontraktu. Zgodnie z umową samoloty zostały dostarczone w latach 2012–2013.

Samoloty transportowe z tej puli zostały zakupione na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1 lit. a i b ustawy z 29 stycznia 2004 roku - Prawo zamówień publicznych, czyli w trybie negocjacji z jednym producentem bez uprzedniego publicznego ogłoszenia, a także bez zastosowania mechanizmu offsetowego. Resort obrony uzasadniał takie postępowanie brakiem podstaw do wyłączenia postępowania ze stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych na podstawie trybu przewidzianego w art. 346 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz przepisów ustawy offsetowej z 10 września 1999 r.

Offset o wartości niemal 400 mln dol. uzyskany przy okazji zakupu stosunkowo niewielkiej partii samolotów C-295M pozwolił na ustanowienie w PZL Warszawa-Okęcie S.A. centrum serwisowego tych maszyn oraz włączenie tej Spółki w łańcuch dostaw *Airbus Defense & Space* w zakresie dużej liczby komponentów lotniczych. Offset przyczynił się zatem do budowy lotniczych zdolności przemysłowych w Polsce. PZL Warszawa-Okęcie S.A. obecnie nie jest już Spółką należącą do polskiego kapitału, ponieważ w wyniku restrukturyzacji została przejęta przez *Airbus Defense & Space*. Co istotne, znajduje się jednak na liście przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym i w związku z tym ma obowiązek realizować zadania na rzecz obronności państwa nałożone na nią przez ministra właściwego do spraw gospodarki w drodze niejawniej decyzji administracyjnej.

c. Samoloty szkolne M-346 Master

W lutym 2014 r. resort obrony narodowej pozyskał za 1,17 mld zł od włoskiego koncernu Alenia Aermacchi (obecnie Leonardo-Finmeccanica) Zintegrowany System Szkolenia Zaawansowanego (*ang. Advanced Jet Trainer*). Składa się on z ośmiu nieuzbrojonych maszyn szkolenia zaawansowanego M-346 Master opracowywanych pierwotnie z rosyjskim biurem konstrukcyjnym Jakowlewa i stąd zbliżonych wizualnie do maszyn Jak-130. Ministerstwo Obrony Narodowej zastrzegło również możliwość pozyskania dodatkowych czterech samolotów w późniejszym terminie.

Włoska firma pokonała w rywalizacji o polskie zamówienie konsorcjum BAE Systems (*Military Air*) Overseas Limited i BAE Systems (*Operations*) Limited oferujące samoloty BAE Hawk AJT (wartość oferty wynosiła 1,75 mld zł) oraz koncern Lockheed Martin UK Limited oferujący maszyny T-50 Golden Eagle (wartość oferty wynosiła 1,8 mld zł). W trakcie przetargu ze złożenia oferty zrezygnował czeski koncern Aero Vodochody oferujący maszyny L-159.

24. Inspektorat Uzbrojenia zdecydował się zamówić o jedną maszynę więcej, ponieważ w styczniu 2008 roku doszło do katastrofy dostarczonej w 2007 r. maszyny C-295M, która w wyniku błędów pilotów rozbiła się pod Miroslawcem; w wypadku zginęła 4-osobowa załoga i 16 wysokich rangą oficerów Sił Powietrznych RP.

Zgodnie z zawartą umową w latach 2016-2017 Leonardo-Finmeccanica ma dostarczyć samoloty do 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie. Przeszkoli również 16 pilotów oraz 130 inżynierów i techników zajmujących się obsługą samolotów. Dostarczy kompleksowy system naziemnych symulatorów (symulator misji, symulator szkolenia w pilotażu, symulator katapultowania), elektroniczne klasy i dodatkowe materiały dydaktyczne oraz pakiet logistyczny. M-346 umożliwią szkolenie pilotów do latania na maszynach MiG-29 i F-16, co od 2017 r. miało pozwolić na rezygnację z kosztownego szkolenia w USA, ale zakładany termin przesunie się z uwagi na opóźnienie w realizacji kontraktu przez włoski koncern.

Zakup nie był połączony z zastosowaniem offsetu. Postępowanie o udzielenie zamówienia było prowadzone od 25 lutego 2013 r. zgodnie z przepisami ustawy – Prawo zamówień publicznych. W ocenie resortu obrony narodowej nie było podstaw do zastosowania trybu przewidzianego w art. 346 TFUE oraz przepisów ustawy offsetowej z 1999 r. z uwagi na brak podstaw do wyłączenia tego postępowania ze stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych. Pozyskanie Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego nie zostało ujęte w obowiązującym wówczas niejawnym wykazie zadań o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa i obronności państwa²⁵. W związku z tym zakup samolotów M-346 Master nie był powiązany z uzyskaniem nowych zdolności przemysłowych przez krajowe zakłady lotnicze. Taka szansa istniała w latach 2004-2006, gdy włoski koncern Alenia Aermacchi był zainteresowany współpracą przemysłową z Polską przy tworzeniu prototypu M-346. W ramach wspólnego przedsięwzięcia polski rząd musiałby wyłożyć kilkadziesiąt milionów euro, ale nie zdecydował się na taki ruch. Finalnie polskie zakłady lotnicze nie będą współpracować z Leonardo-Finmeccanica przy wytwarzaniu M-346 Master.

Obecnie istnieje szansa stworzenia w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie europejskiego ośrodka szkoleniowego prowadzącego kursy dla pilotów maszyn myśliwskich z państw trzecich. M-346 posiada układ kabiny i właściwości lotne zbliżone do samolotów bojowych oraz system transmisji danych umożliwiający pełną współpracę np. z samolotami Eurofighter i pełnienie roli przeciwnika w symulowanych walkach powietrznych.

2. Nieudane próby stworzenia krajowych konstrukcji lotniczych

a. PZL I-22 Iryda

W 1977 r. rozpoczął się finansowany z wielu źródeł Centralny Program Badawczo-Rozwojowy, którego celem było opracowanie siłami polskiego przemysłu i ośrodków badawczych odrzutowego samolotu szkolno-bojowego. Nowa maszyna miała zastąpić eksploatowane od lat 60. przestarzałe szkolne samoloty odrzutowe TS-11 Iskra oraz maszyny Lim. Koordynatorem prac był Instytut Lotnictwa z siedzibą w Warszawie. W projekt zaangażowało się kilkadziesiąt przedsiębiorstw, instytutów i uczelni wyższych, w tym m.in. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy WSK Mielec,

25. Odpowiedź Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Czesława Mrocza na interpelację nr 33040 Posła na Sejm RP Jerzego Polaczka z 8 czerwca 2015 r. do Ministra Obrony Narodowej w sprawie udzielenia wyjaśnień w związku ze zrezygnowaniem przez Ministerstwo Obrony Narodowej z zobowiązań offsetowych, na przykładzie wybranych postępowań dotyczących dostaw na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa,
<http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&n-r=33040&view=S>.

Ośrodek Badawczo-Rozwojowy – WSK Rzeszów, Hydral – Wrocław, WSK – Warszawa, Politechnika Warszawska, Wojskowa Akademia Techniczna oraz Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych z siedzibą w Warszawie²⁶.

3 grudnia 1974 r. szef techniki lotniczej MON opracował i zatwierdził „Wstępne wymagania taktyczno-techniczne” dla opracowywanego samolotu. Następnie 21 lipca 1977 r. szef techniki lotniczej MON oraz naczelny dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL zatwierdzili drugie wydanie „Wstępnych wymagań taktyczno-technicznych na odrzutowy samolot szkolno-bojowy” oraz „Wstępne wymagania taktyczno-techniczne na silnik odrzutowy”. W 1979 r. szef techniki lotniczej MON i dyrektor ZPLiS wydali zatwierdzone „Szczegółowe wymagania taktyczno-techniczne na samolot szkolno-bojowy ISKRA-22”. W 1980 r. doszło do wydania zatwierdzonych przez Ministra Obrony Narodowej „Wymagań taktyczno-technicznych na samolot szkolno-bojowy Iskra-22”. Pierwszy prototyp nowej maszyny powstał w 1982 r. Oblot nastąpił 3 marca 1985 r. już pod nazwą I-22 Iryda. 30 stycznia 1987 r. w trakcie prób doszło do katastrofy pierwszego prototypu w locie, w trakcie której śmierć poniósł mjr pil. Jerzy Bachta. Samolot nie spełniał wszystkich wymagań technicznych postawionych przez resort obrony, wobec czego w 1990 r. Minister Obrony Narodowej zatwierdził „Skorygowane wymagania taktyczno-techniczne na samolot szkolno-bojowy I-22 Iryda w wersji podstawowej” oraz „Skorygowane szczegółowe wymagania taktyczno-techniczne”. Następnie 14 kwietnia 1992 r. Zakład w Mielcu przekazał Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie dwa pierwsze samoloty seryjne. W tym samym roku dostarczył jeszcze trzy samoloty drugiej serii. W 1994 r. w Mielcu oblatano pierwszą Irydę w wersji M-93K. W 1995 r. Zakład zakończył badania kwalifikacyjne tej wersji i przekazał do Dębłina kolejne trzy maszyny. Instruktorzy Szkoły wskazywali jednak na konieczność poprawy parametrów samolotów. W tym samym roku resort obrony narodowej zawarł z Zakładem w Mielcu umowę na dostawę następnych trzech samolotów w wersji M-93K. 24 stycznia 1996 r. w Dęblinie doszło do katastrofy samolotu seryjnego w podstawowej wersji I-22 Iryda. Śmierć poniosło dwóch pilotów mjr pil. Tomasz Chudzik i kpt. pil. Jan Mieszkowski. Mimo tego tragicznego zdarzenia, 16 kwietnia 1996 r. MON zawarł kolejną umowę z Zakładem w Mielcu na dostawę 6 samolotów I-22 Iryda w zmodernizowanej wersji M-96 i modernizację do tego wariantu 11 samolotów poprzednich trzech serii. Ponad rok później 18 listopada 1997 r. „PZL-Mielec” Sp. z o.o. odstąpiła od umowy z MON i wystąpiła z pozwem przeciwko resortowi. Sprawa została jednak oddalona, a 31 grudnia 1998 r. strony podpisały porozumienie w sprawie kontynuacji programu I-22 Iryda. Zawierało ono harmonogram realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Jednak w 1999 r. Spółka ogłosiła upadłość²⁷.

W 2000 r. resort obrony narodowej finalnie stwierdził, że samolot I-22 Iryda nie spełnił kilkakrotnie korygowanych wymagań taktyczno-technicznych. W związku z tym brak jest racjonalnych przesłanek wskazujących, że samoloty Iryda powrócą do eksploatacji w stanie technicznym określonym przez MON²⁸. Istotną kwestią było również to, że samoloty Iryda były w około 20 proc. budowane z podzespołów i elementów produkowanych w krajach byłego ZSRR, co wpływało negatyw-

26. W. Wiśniowski, *Programy strategiczne. Wyzwania i bariery na przykładzie programu samolotu szkolno-bojowego I-22 Iryda*, Prace Instytutu Lotnictwa 214, s. 40-49, Warszawa 2011.

27. Odpowiedź Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Romualda Szeremietiewa z 1 lutego 2000 r. na interpelację nr 3100 Posła na Sejm RP Stanisława Janasa z 14 stycznia 2000 r. w sprawie wznowienia i dokończenia programu IRYDA, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ3.nsf/2df-80fe4116b3f62c12573be003cb40d/e70c48c3c972978ac-12574d000374513?OpenDocument>.

28. *Ibidem*.

nie na bezpieczeństwo dostaw dla Sił Powietrznych RP²⁹. Mimo takiego stanowiska w 2001 r. Ministerstwo Gospodarki wyasygnowało 60 mln zł na kontynuację programu. Nie złożyło jednak zamówienia na dalsze maszyny. W kwietniu 2002 r. Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu (następca prawny ZL WSK PZL Mielec) oddały do dyspozycji MON cały majątek związany z programem Iryda, który pozostał na ich terenie. W marcu 2003 r. resort gospodarki poinformował PZL Mielec, że umowa dotycząca rozwoju maszyn nie zostanie podpisana, co przypieczętowało los Irydy. W listopadzie 2008 r. ostatnie elementy oprzyrządowania produkcyjnego samolotu zostały wywiezione na złom³⁰.

Mimo zaangażowania znacznych środków finansowych na przestrzeni kilku dekad Centralny Program Badawczo-Rozwojowy dotyczący opracowania samolotu szkolno-bojowego zakończył się fiaskiem. Polskie zakłady i ośrodki badawcze nie zbudowały trwałego potencjału przemysłowego w zakresie technologii lotniczych, które pozwoliłyby na wzmocnienie polskich Sił Powietrznych oraz dałyby podstawę do rozwoju eksportu. W rezultacie doszło do rozproszenia zespołów konstruktorskich i konieczności dalszego użytkowania przez polskich lotników przestarzałych samolotów TS-11 Iskra. Z pewnością niepowodzenie programu Iryda było związane m.in. z niewystarczającymi funduszami publicznymi i prywatnymi, transformacją ustrojową wprowadzającą chaos w wielu obszarach życia gospodarczego, trudnościami technologicznymi naturalnie występującymi przy zaawansowanych projektach badawczo-rozwojowych oraz wysokimi wymaganiami technicznymi, które resort obrony narodowej stawiał przed projektowaną konstrukcją. Ponadto sam Centralny Program Badawczo-Rozwojowy nie miał charakteru rządowego programu strategicznego, przez co wsparcie dla tego przedsięwzięcia nie było stabilne.

b. PZL-230 Skorpion

W 1989 r. w trakcie realizacji Centralnego Programu Badawczo-Rozwojowego dotyczącego opracowania następcy TS-11 Iskra oraz wdrożenia do polskich Sił Powietrznych maszyn myśliwsko-bombowych Su-22, zakład PZL Warszawa-Okęcie S.A. rozpoczął prace nad prototypem nowoczesnego lekkiego samolotu pola walki. Na czele zespołu projektowego stanął Andrzej Frydrychewicz. Do przedsięwzięcia zostały zaangażowane również Politechnika Warszawska, Instytut Lotnictwa oraz Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, które były aktywne przy wspomnianym wcześniej programie następcy TS-11 Iskra.

Nowa maszyna miała wykonywać podobne zadania co amerykański A-10 Thunderbolt i radziecki Su-25, czyli pełnić rolę samolotu szturmowego oraz rozpoznawczego. Jej roboczy kryptonim to PZL-230 Skorpion. Samolot miał ważyć około 10 ton i być docelowo wyposażony w silniki zapewniające osiągnięcie prędkości sięgającej 1000 km/h. Konstrukcja płatowca miała wykorzystywać materiały kompozytowe utrudniające wykrywalność przez radary (właściwości *stealth*). Skorpion miał wzbijać się w powietrze z krótkich pasów startowych, wykorzystywać układ sterowania typu *fly-by-wire*³¹ i dysponować zaawansowaną

29. Odpowiedź Ministra Obrony Narodowej Janusza Onyszkiewicza z 5 stycznia 2000 r. na zapytanie nr 1204 Posła na Sejm RP Wiesława Kaczmaraka z 4 listopada 1999 r. w sprawie strategicznego programu rządowego „Iryda”, <http://orka2.sejm.gov.pl/I23.nsf>.

30. Portal internetowy Altair.com, *Koniec Irydy*, 7 listopada 2008 r., http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=1955.

31. *Fly-by-wire* – elektroniczny system sterowania statkiem powietrznym, w którym nie ma mechanicznych połączeń z powierzchniami sterowymi (sterem wysokości, sterem kierunku i lotkami).

awioniką. Podwozie miało być chowane tylko częściowo. W założeniu nowa maszyna miała zabierać do 4 ton uzbrojenia począwszy od zasobników z działkami, poprzez kierowaną i niekierowaną broń do ataku na cele naziemne, po rakiety do zwalczania celów powietrznych. Skorpion miał być również uzbrojony w działko GAU-12³².

W 1991 r. resort obrony narodowej opracował wymagania taktyczno-techniczne dla nowej maszyny. 23 grudnia 1992 r. w obecności ówczesnych przedstawicieli rządu i Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, zakład PZL Warszawa-Okęcie S.A. zaprezentował makietę odrzutowego PZL-230F Skorpion. W latach 1992-1993 r. trwały prace koncepcyjne, których efektem były projekty wersji PZL-230D konstruowanej w układzie trzech powierzchni nośnych oraz projekty wersji dwumiejscowych PZL-230DT (szkolno-treningowa) i PZL-230DB (bojowa). Zainteresowanie programem zgłosiły znane firmy z USA i Wielkiej Brytanii: Lycoming i Lear Astronics/Marconi oraz Martin-Baker i Dowty³³.

Projekt został przerwany w 1994 r. z powodu braku funduszy na jego realizację. Makietą samolotu Skorpion została jeszcze zaprezentowana 26 października 1995 r. na wystawie osiągnięć Komitetu Badań Naukowych i Instytutu Lotnictwa w rozwoju przemysłu lotniczego na lotnisku Okęcie w Warszawie. Obecnie drewnianą makietę maszyny można obejrzeć w hangarze lotniska na Bemowie-Babicach.

Fiasko programu PZL-230 Skorpion miało liczne przyczyny. Przede wszystkim sytuacja finansowa Polski oraz krajowego przemysłu lotniczego nie pozwalała na zdobycie funduszy adekwatnych do ambicji konstruktorów. Rząd finansował wówczas jeszcze program PZL I-22 Iryda, który również był kosztowny. Ponadto planowane wykorzystanie bardzo zaawansowanych technologii zbrojeniowych nie było możliwe bez udziału partnerów zagranicznych. W latach 90. Polska nie była jeszcze w NATO, a pozostawała wciąż w orbicie ZSRR i następnie Federacji Rosyjskiej, co stawało pod znakiem zapytania możliwość nawiązania długoterminowej współpracy przemysłowej z koncernami zachodnimi choćby z uwagi na możliwość ujawnienia newralgicznych technologii obcym służbom wywiadowczym. Dyskusyjne było również zapotrzebowanie Sił Powietrznych RP na tego typu maszynę, jaką miał być PZL-230 Skorpion. Ponadto w polskich Siłach Powietrznych od 1984 r. wdrażano do służby wciąż nowoczesne samoloty myśliwsko-bombowe Su-22, co generowało dodatkowe koszty.

c. Samolot szkolno-bojowy Grot-2

24 listopada 2009 r. w trakcie sesji Rady Naukowej Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych zaprezentowano ideę budowy nowego samolotu szkolno-bojowego dla Sił Powietrznych RP „Grot-2”. Nazwa miała nawiązywać do projektu samolotu myśliwsko-szturmowego oraz samolotu szkolno-treningowego TS-16 Grot zaprojektowanego w WSK Mielec w 1958 r. przez zespół pod kierunkiem prof. Tadeusza Sołtyka, twórcy szkolnego samolotu odrzutowego TS-11 Iskra. Przedsięwzięcie zostało zarzucone w 1963 r. z powodu nieoficjalnego sprzeciwu ZSRR, niechętnego roz-

32. S. Kasjanuk, *Skorpion - bliskie wsparcie z PZL*, <http://lotniczapolska.pl/Skorpion-%E2%80%93-bliskie-wsparcie-z-PZL,3339>.

33. Więcej na temat danych technicznych samolotu można znaleźć na portalu internetowym <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2342/126/PZL-230-Skorpion>.

wijaniu przez państwa z bloku radzieckiego swoich własnych konstrukcji odrzutowych oraz przewidywanych kosztów projektu, które były zbyt wysokie w stosunku do możliwości finansowych PRL. Powstał jednak projekt wstępny oraz makietą maszyny naturalnej wielkości.

W 2011 r. na XIX Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego w Kielcach ITWL zaprezentował makietę samolotu Grot-2. Model był prezentowany także na XXI MSPO w 2013 r. W styczniu 2016 r. ówczesny prezes ITWL Ryszard Szczepanik poinformował, że ITWL pracuje nad lekkim wielozadaniowym samolotem odrzutowym Grot-2, który będzie wyposażony w silnik AI-222-28F ukraińskiej firmy „Motor Sicz” opracowany przez biuro konstruktorskie „Iwczenko Progres”³⁴. Warto jednak wskazać, że silniki z rodziny AI-222 są używane w rosyjskich i chińskich samolotach szkolno-bojowych. Jest to jednostka napędowa opracowana na potrzeby rosyjskiego samolotu szkolnego Jak-130 i w związku z tym nie jest optymalnym rozwiązaniem dla Sił Powietrznych RP. Bardziej uzasadnione byłoby poszukiwanie innego silnika, najlepiej produkowanego lub montowanego w Polsce. Grot-2 ma być zbudowany głównie z włókna węglowego i cechować się parametrami lotu zbliżonymi do samolotów 5. generacji. Budowę maszyny mają zająć się Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 1 S.A. w Łodzi. W założeniu ITWL Grot-2 mógłby zastąpić w Siłach Powietrznych RP samoloty Su-22³⁵. Trudno ocenić, czy taka opcja jest obecnie realna oraz w jakim terminie mogłoby się to ziszczyć.

W ostatnich kilkunastu latach zakupy nowego sprzętu lotniczego oraz projekty krajowe w niewielkim stopniu przyczyniły się do rozwoju krajowego przemysłu lotniczego. Tym samym wydatki budżetowe wspomagały przemysł i tworzyły miejsca pracy poza granicami Polski. Powodem takiej sytuacji była w szczególności niewielka skala tych programów, ponieważ krótkie serie zakupowe w rezultacie skazują dany kraj na zakup uzbrojenia za granicą. Warto również wskazać na brak konsekwentnej rządowej strategii gospodarczo-obronnej skierowanej do przemysłu lotniczego.

Powyższe jest odzwierciedleniem realizowanej polityki prywatyzacyjnej przedsiębiorstw z branży lotniczej. Nie została ona poddana całościowemu programowi konsolidacji i modernizacji technologicznej, który byłby połączony z ambitnymi planami zakupowymi resortu obrony narodowej. Poszczególne zakłady były w ramach prywatyzacji sprzedawane europejskim lub amerykańskim koncernom lotniczym. W efekcie przedsiębiorstwa zlokalizowane na terenie Polski realizują decyzje podejmowane przez ich centrale znajdujące się w innych państwach³⁶. Należy jednak pamiętać, że prywatyzacja przyczyniła się do ich unowocześnienia i włączenia w międzynarodowe łańcuchy dostaw.

Adekwatnie do swojego rosnącego potencjału Polska powinna podjąć starania skierowane na budowę rodzimego przemysłu lotniczego i wykorzystać do tego program pozyskania samolotów bojowych pod kryptonimem „Harpia”.

34. Taką informację podał portal wschodnik.pl powołując się na IHS Jane's.

35. M. Dura, *Grot 2 będzie następcą Su-22?*, <http://www.defence24.com/17658,grot-2-bedzie-nastepca-su-22>, 10.9.2013 r.

36. Alternatywna strategia polegałaby np. na wniesieniu polskich firm do europejskiej koncernu lotniczego Airbus w zamian za udział kapitałowy polskiego rządu w tej Grupie.

V. OTOCZENIE INSTYTUCJONALNO-PRAWNE W ZAKRESIE POZYSKANIA SAMOLOTU WIELO- ZADANIOWEGO DLA SIŁ POWIETRZNYCH RP

W przeszłości, w przypadku potrzeby opracowania nowej konstrukcji lotniczej rząd sięgał po instytucję Centralnego Programu Badawczo-Rozwojowego lub programu strategicznego. Gdy występowała konieczność zakupu używanych maszyn wielozadaniowych w grę wchodziła umowa międzyrządowa. W przypadku zakupu nowych maszyn rząd przeforsował w Sejmie specustawę ustanawiającą program wieloletni zapewniającą stabilne finansowanie zakupu oraz uruchamiającą postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego rezultatem było zawarcie umowy międzyrządowej z rządem kraju, w którym siedzibę miał producent danego systemu uzbrojenia. Postępowanie było połączone z negocjacjami offsetowymi.

W obecnym stanie prawnym zakup samolotów wielozadaniowych to skomplikowany wieloletni proces, w który należy zaangażować szereg instytucji reprezentujących administrację publiczną. Wśród nich znajdzie się przede wszystkim Rada Ministrów, której obowiązkiem jest przygotowanie odpowiedniej legislacji oraz parlament, którego zadaniem jest debata nad projektami rządu oraz uchwalanie ustaw i ewentualnych przepisów wykonawczych. W ich opiniowanie na pewno zostałyby zaangażowane Biuro Analiz Sejmowych oraz Rządowe Centrum Legislacji. Z ramienia rządu projekty zostałyby przygotowane przez Ministerstwo Obrony Narodowej przy udziale Ministerstwa Finansów. W ramach resortu obrony narodowej najważniejszą rolę miałyby do odegrania Departament Strategii i Planowania Obronnego, Departament Polityki Zbrojeniowej, Biuro do Spraw Umów Offsetowych, Departament Wojskowych Spraw Zagranicznych oraz komórki organizacyjne Sztabu Generalnego WP: Zarząd Planowania i Programowania Rozwoju Sił Zbrojnych – P5 oraz Zarząd Planowania Rzeczowego – P8. Ponadto warto wskazać na Inspektorat Uzbrojenia (w szczególności Szefostwo Techniki Lotniczej oraz Zespół Zamówień Zagranicznych), Inspektorat Implementacji Innowacyjnych Technologii Obronnych (Oddział Identyfikacji i Analiz, Oddział Współpracy z Podmiotami Naukowymi i Przemysłem), Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, Inspektorat Sił Powietrznych działający w ramach Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych oraz Oddział Operacji Powietrznych działający w ramach pionu planowania Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

Proces zakupu samolotów bojowych musi być zgodny z wytycznymi zawartymi w dokumentach strategicznych w obszarze obronności państwa, które uznają produkcję obronną za jeden z elementów sfery bezpieczeństwa państwa. Do takich dokumentów należy zaliczyć Strategię Bezpieczeństwa Narodowego z 5 listopada 2014 r., Strategię Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego 2022 z 9 kwietnia 2013 r., niejawną Polityczno-Strategiczną Dyrektywę Obronną obowiązującą od 6 sierpnia 2015 r. oraz postanowienie Prezydenta RP z 3 sierpnia 2015 r. w sprawie określenia głównych kierunków rozwoju Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz ich przygotowań do obrony państwa na lata 2017–2026 obo-

wiążące od 10 września 2015 r. (załącznik do postanowienia obejmujący główne kierunki rozwoju SZ RP jest niejawnym). Przy uruchamianiu procesu zakupu nowych samolotów dla Sił Powietrznych RP istotną rolę odegra również Strategiczny Przegląd Obronny zrealizowany przez Ministerstwo Obrony Narodowej w latach 2016-2017 opisujący całość zagadnień polityki obronnej państwa, który wskazuje zagrożenia, jakie mogą stanąć przed polską armią w ciągu najbliższych 15-20 lat oraz nakreśla kierunki działań resortu obrony narodowej. Do końca grudnia 2017 r. ma również powstać Narodowa Polityka Zbrojeniowa, którą opracuje Ministerstwo Obrony Narodowej.

23 maja 2017 r. wiceminister Tomasz Szatkowski zaprezentował opinii publicznej dokument pt. „*Koncepcja Obronna RP*”, zgodnie z którym kluczową rolę odstraszącą w polskiej armii będą pełniły Siły Powietrzne o zwiększonym w stosunku do obecnego potencjale ilościowym dysponujące m.in. samolotami bojowymi 5. generacji. Opracowanie nie precyzuje, o ile konkretnie maszyn wzbogaci się polskie lotnictwo bojowe oraz do kiedy to nastąpi. W trakcie konferencji, na której była prezentowana Koncepcja, wiceminister Szatkowski uzupełnił, że Polska chce pozyskać dwie eskadry nowych samolotów, co w obecnej konfiguracji oznacza 32 maszyny. Mówił też o samolotach 4+. generacji, które miałyby zasilić Siły Powietrzne. Jednak w lipcu 2017 r. radio RMF FM podało, powołując się na anonimowego urzędnika resortu obrony narodowej, że w grę wchodzi nabycie nawet 100 maszyn³⁷.

Obecny Program Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych na lata 2017-2022 z października 2016 r. nie przewiduje programu operacyjnego dotyczącego zakupu samolotów bojowych, ale zgodnie z zapowiedziami Sekretarza Stanu do spraw modernizacji technicznej SZ RP w MON Bartosza Kownackiego około 2024 r. należy rozpocząć wprowadzanie do służby samolotów, które zastąpią ostatecznie maszyny Su-22 i MiG-29. Program będzie miał kryptonim „*Harpia*”.

Podstawowym aktem prawnym stosowanym przy realizacji procedury pozyskania samolotów wielozadaniowych dla Sił Powietrznych RP jest ustawa z 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Celem tej ustawy jest zapewnienie warunków do stopniowego osiągnięcia przez Siły Zbrojne RP pełnej interoperacyjności w ramach NATO oraz standardów pozostałych państw członków tej organizacji w zakresie uzbrojenia, wyposażenia, mobilności i możliwości prowadzenia działań wojskowych w każdych warunkach. Wśród kierunków przebudowy i modernizacji technicznej SZ RP ustawa wskazuje na wyposażenie polskiej armii w nowoczesne uzbrojenie i sprzęt wojskowy, w tym w szczególności w samoloty wielozadaniowe. Ustawa przewiduje, że program rozwoju SZ RP może być realizowany przy pomocy umów wieloletnich, które zapewniają stabilne finansowanie. Zawiera również specjalne postanowienie dotyczące sfinansowania w latach 2014-2023 wyposażenia Sił Zbrojnych w środki obrony przeciwrakietowej i przeciwlotniczej. Na potrzeby programu zakupu samolotów bojowych ustawa mogłaby zostać znowelizowana pod kątem umieszczenia analogicznego zapisu. Innym rozwiązaniem byłoby uchwalenie

37. K. Zasada, *MON planuje zakup nawet 100 myśliwców*, <http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-mon-planuje-zakup-nawet-100-mysliwcow,nld,2417133>.

nie przez Sejm aktu prawnego na wzór ustawy z 22 czerwca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Wyposażenie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w samoloty wielozadaniowe” i zapewnieniu warunków jego realizacji, która służyła pozyskaniu maszyn F-16 C/D Block 52+.

Proces zakupu uzbrojenia w postaci samolotów bojowych dla Sił Powietrznych RP najprawdopodobniej nie opierałby się na ustawie – Prawo zamówień publicznych (dalej „PZP”). Zgodnie z tym aktem prawnym PZP nie stosuje się do zamówień w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa państwa, podlegających szczególnej procedurze na podstawie umowy międzynarodowej, której stroną jest Rzeczpospolita Polska, zawartej z jednym lub wieloma państwami niebędącymi członkami Unii Europejskiej, lub porozumienia zawieranego na szczeblu ministerialnym. Ponadto PZP nie stosuje się do zamówień, dotyczących produkcji lub handlu bronią, amunicją lub materiałami wojennymi, o których mowa w art. 346 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jeżeli wymaga tego podstawowy interes bezpieczeństwa państwa, a udzielenie zamówienia bez zastosowania ustawy nie wpłynie negatywnie na warunki konkurencji na rynku wewnętrznym w odniesieniu do produktów, które nie są przeznaczone wyłącznie do celów wojskowych.

Faza identyfikacyjna zakupu samolotów dla Sił Powietrznych RP zostałaby przeprowadzona przez Zarząd Planowania i Programowania Rozwoju Sił Zbrojnych – P5 w Sztabie Generalnym WP. Z kolei faza analityczno-koncepcyjna oraz realizacyjna przeprowadzana po sfinalizowaniu fazy identyfikacyjnej to domena Inspektoratu Uzbrojenia. Maszyny bojowe to skomplikowane systemy uzbrojenia, więc z pewnością w proces zakupu zostałby zaangażowany Inspektorat Implementacji Innowacyjnych Technologii Obronnych. Są użytkowane przez kilka dekad, stąd w procesie zakupu istotną rolę doradcą odgrywa też Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, który obok gestorów odpowiada za fazę eksploatacyjną sprzętu wojskowego.

Sam proces zakupu byłby zapewne realizowany przez komisję do przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia działającą na podstawie decyzji Nr 367/MON Ministra Obrony Narodowej z 14 września 2015 r. w sprawie zasad i trybu udzielania w resorcie obrony narodowej zamówień o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa. Zostałby poprzedzony procedurą oceny występowania podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa, dokonaną przez Ministerstwo Obrony Narodowej na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 12 lutego 2013 r. w sprawie trybu postępowania w zakresie oceny występowania podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa oraz decyzji Nr 92/MON Ministra Obrony Narodowej z 21 marca 2014 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w zakresie kwalifikowania zamówień i oceny występowania podstawowego interesu bezpieczeństwa państwa. Oprócz tego Ministerstwo Obrony Narodowej musiałoby przeprowadzić ocenę konieczności zastosowania offsetu na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z 1 grudnia 2014 r. w sprawie trybu i zasad postępowania w zakresie sporządzania uzasadnienia i oceny konieczności zastosowania offsetu w celu ochrony podstawowych interesów bez-

pieczeństwa państwa oraz decyzji Nr 39/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lutego 2015 r. w sprawie szczegółowego trybu i zasad postępowania w zakresie sporządzania uzasadnienia konieczności zastosowania offsetu w celu ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa państwa. Jeśli zastosowanie offsetu byłoby uzasadnione, wówczas zastosowanie do postępowania będzie miała również ustawa z 26 czerwca 2014 r. o niektórych umowach zawieranych w związku z realizacją zamówień o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa. To oznacza, że Biuro do Spraw Umów Offsetowych MON musiałoby przygotować założenia do oferty offsetowej i projekt samej umowy offsetowej oraz przeprowadzić szerokie konsultacje z przedstawicielami przemysłu zbrojeniowego.

VI. PRZYKŁADY POZYSKIWANIA LOTNICZYCH ZDOLNOŚCI PRZEMYSŁOWYCH NA ŚWIECIE

1. Turcja

Turcja stanowi przykład państwa, które odniosło sukces w budowie zaawansowanego technologicznie przemysłu lotniczego dzięki przemyślanej polityce zakupowej oraz offsetowej. Istotną rolę odegrały również bliskie relacje polityczne i wojskowe z USA. Stany Zjednoczone traktują Turcję jako jednego z najważniejszych sojuszników na Bliskim Wschodzie - regionie o kluczowym znaczeniu przede wszystkim dla amerykańskiego bezpieczeństwa energetycznego w szczególności ze względu na liczne złoża ropy naftowej. Turcja, podobnie jak Polska, zdecydowała się na pozyskanie samolotów wielozadaniowych F-16 z zastosowaniem mechanizmu offsetowego uwzględniającego zarówno jego odmianę bezpośrednią, jak i pośrednią. Działania Ankary stanowiły dla polskich decydentów bardzo ciekawe studium przypadku w zakresie prowadzenia polityki przemysłowej wobec silniejszego partnera, z którego jednak skorzystano jedynie w pewnym zakresie.

Turcja jest jednym z największych użytkowników samolotów F-16. W służbie pozostaje ich około 240 sztuk. Turecki oficer Ahmet Ilbas w swoim opracowaniu pt. *Offsets in international weapons acquisitions: The Turkish experience* przygotowanym w ramach studiów na *Air Force Institute Of Technology, Wright - Patterson Air Force Base* w Ohio w USA³⁸ wskazuje, że w 1983 r. w ramach programu *Peace Onyx I Ankara* podpisała warty 4,2 mld dol. kontrakt z koncernem General Dynamics na dostawę 132 maszyn F-16 C oraz 28 F-16 D. Na mocy umowy osiem samolotów zostało wyprodukowanych w zakładach General Dynamics Fort Worth w Teksasie. Natomiast pozostałe 152 samoloty powstały w Turcji w miejscowości Akinci nieopodal Ankary w nowej fabryce o pow. 2,3 mln m² (130 tys. m² zadaszanej powierzchni) należącej do spółki Turkish Aerospace Industries (TAI), powołanej wspólnie przez Turków i amerykański koncern. Oprócz montażu samolotów nowy zakład miał zapewniać wsparcie dla programu obejmującego prace badawczo-rozwojowe, prace projektowe, szkolenia dla personelu oraz serwisowanie F-16. Zakład TAI dysponuje nowoczesnym oprzyrządowaniem lotniczym, wysoko wyspecjalizowanymi maszynami oraz dużymi mocami produkcyjnymi jak również certyfikatami USAF MIL-Q-9858A, NATO AQAP-120 i ISO-9001.

General Dynamics zainwestował 150 mln dol. w rozwój przestrzeni miejskiej wokół fabryki TAI. Pieniądze zostały przeznaczone na budynki mieszkalne dla liczącego 2 tys. osób personelu zakładu, szpital, meczet, szkołę, zakład uzdatniania wody, elektrownię, drogi dojazdowe czy centrum doskonalenia zawodowego.

Turkish Aerospace Industries powstała jako joint venture General Dynamics (42 proc. akcji w spółce, 58 mln dol. wkładu), General Electric (producent silników do F-16, 7 proc. akcji, 9 mln dol. wkładu), rządu tureckiego (49 proc. akcji, 68 mln dol. wkładu) oraz fundacji Tureckich Sił Powietrznych i Tureckiej Administra-

38. A. Ilbas, *Offsets in international weapons acquisitions: The Turkish experience*, Air Force Institute Of Technology, Wright - Patterson Air Force Base w Ohio, 2002, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a401798.pdf>.

cyjnej Ligi Lotniczej (Turkish Air Force Foundation and Turkish Air League Administration – THK, 2 proc. akcji, 2 mln dol. wkładu). Łącznie Turcy objęli 51 proc. akcji TAI, a Amerykanie 49 proc.

Ponadto na mocy umowy offsetowej Amerykanie zobowiązali się do zakupu komponentów od tureckich przedsiębiorstw lotniczych lub, ewentualnie, do zapewnienia im przeszkolenia w zakresie ich produkcji.

Ilbas wskazuje, że General Electric udzieliło wsparcia turecko-amerykańskiej spółce Tusas Engine Industries (TEI) w uzyskaniu zdolności do produkcji komponentów oraz montażu silników odrzutowych F110-GE-100 dla tureckich F-16. TEI rozpoczęło montaż i wytwarzanie komponentów w 1987 r. Na przestrzeni kolejnych lat spółka pozyskała kolejne zdolności produkcyjne, montażowe i testowe w obszarze silników lotniczych jak również turbin gazowych, dzięki którym zdobyła klientów w USA i Europie.

Ponadto w ramach programu *Peace Onyx I* Lockheed Martin nabył 49 proc. udziałów w tureckiej spółce Microwave Electronic Systems, która zajęła się produkcją radaru ALQ-78-V5 i środków walki elektronicznej stosowanych w F-16. Z kolei koncern Litton rozpoczął współpracę z tureckim potentatem Aselsan przy wytwarzaniu komponentów do F-16.

Następnie w ramach *Peace Onyx II* TAI zmontował 80 maszyn F-16 C/D Block 50 (68 w wariantcie C oraz 12 w wariantcie D) oraz 34 F-16 C Block 40 i 12 F-16 D Block 40 dla Egipskich Sił Powietrznych. Łącznie TAI zmontował 278 F-16 C/D dla Tureckich Sił Powietrznych i 46 dla Egipskich Sił Powietrznych.

Pierwsze F-16 C/D trafiły nad Bosfor w 1987 r. Od tej pory Tureckie Siły Powietrzne otrzymały samoloty w wersji Block 30, 40 i 50. Od 2005 r. TAI i Lockheed Martin realizowały za 1,1 mld dol. program modernizacji 117 starszych F-16 C/D do najnowszej wersji modelu Block 50 (zgodnie z amerykańskim programem *Common Configuration Implementation Program - CCIP*). W 2009 r. w związku z opóźnieniem programu samolotu F-35 Lightning II i wycofywaniem najstarszych F-16 Ankara zawarła wartą 1,8 mld dol. (w przypadku wykorzystania wszystkich opcji wartość umowy opiewała na 2,9 mld dol.) umowę z Lockheed Martin na dostawę do 2013 r. 30 nowych F-16 C/D Block 50+ Samoloty zostały zmontowane w zakładach TAI w Akinci³⁹.

Następnie w 2011 r. Turcja podpisała porozumienie z USA dotyczące przekazania kodów źródłowych do oprogramowania systemów pokładowych F-16. W zamian za zgodę Kongresu na terytorium Turcji miał zostać umieszczony radar AN/TPY-2 stanowiący element amerykańskiego systemu obrony antyrakietowej, który miał pozwolić USA na objęcie zasięgiem znacznej części Europy⁴⁰.

Montaż samolotów F-16 dla Tureckich Sił Powietrznych i Egipskich Sił Powietrznych w ramach programów *Peace Onyx I* i *Peace Onyx II* oraz produkcja różnego

39. J. Zanotti, *Turkey-U.S. Defense Cooperation: Prospects and Challenges*, Congressional Research Service 2011, <https://fas.org/sgp/crs/mideast/R41761.pdf>.

40. Portal internetowy Altair.com powołujący się na turecki dziennik Today's Zaman, *Turcja otrzyma kody źródłowe F-16*, http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=6910.

rodzaju komponentów lotniczych stała się katalizatorem trwałego wzrostu tureckiego przemysłu lotniczego. Oprócz montażu F-16 TAI uzyskał następnie zdolności w zakresie produkcji elementów tylnej i centralnej części kadłuba F-16 oraz skrzydeł. Programy *Peace Onyx I* i *II* umożliwiły zrealizowanie 10-letniego programu modernizacji Tureckich Sił Powietrznych oraz przyczyniły się do pogłębienia tureckich relacji wojskowych i przemysłowych z USA. Przyczyniły się również do powstania tysięcy miejsc pracy oraz wzrostu zaawansowania technologicznego tureckiego przemysłu zbrojeniowego. Mimo udziału w amerykańskim programie *Joint Strike Fighter* obecnie TAI przystąpił przy współpracy brytyjskich koncernów do prac nad samolotami 5. generacji TF-X – pierwszy lot tej maszyny ma odbyć się w 2023 r. TAI realizuje program TF-X chcąc wprowadzić maszynę, która będzie zapewne odpowiadać amerykańskiemu F-22 Raptor lub rosyjskiemu Sukhoi Su-57 (wcześniej w przestrzeni medialnej zwany T-50 PAK FA).

2. Korea Południowa

Budowa przemysłu lotniczego przez Koreę Południową stanowi dla Polski ciekawe studium przypadku, ponieważ Seul stawał przed dylematami zbliżonymi do tych, przed którymi stoi Polska. Po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001 r. Korea Południowa chciała zwiększyć interoperacyjność swoich sił powietrznych, by stać się wiarygodniejszym partnerem dla USA. Polska również musi wzmacniać swoje zdolności w takim zakresie z powodu agresywnej polityki Federacji Rosyjskiej w regionie postradzieckim. Oba państwa nie chcą naruszać więzi przemysłowych, które łączą je z USA, ale jednocześnie dążą one do zachowania pewnej niezależności swoich zakładów i dywersyfikacji źródeł dostaw zaawansowanych systemów uzbrojenia. Zarówno Polska, jak i Korea Południowa zdecydowały się na zakup samolotu wielozadaniowego produkcji amerykańskiej (Polska - F-16 C/D Block 52+, Korea Południowa – F-16 oraz F-15K Strike Eagle), co zdeterminowało dalszy rozwój bazy przemysłowej, logistycznej i szkoleniowej sił powietrznych obu państw na kolejne dekady i wpłynę na dalsze zakupy uzbrojenia.

Rozwój koreańskiej bazy przemysłowej oraz inicjatywy w zakresie nowych konstrukcji lotniczych szeroko opisał Myeong-Chin Cho w opracowaniu wydanym w 2003 r. przez Bonn International Center for Conversion pt. *Restructuring of Korea's Defense Aerospace Industry. Challenges and opportunities?*⁴¹. Cho wskazuje, że od 1976 r. koreański rząd zmienił politykę zakupową wobec sprzętu wojskowego z pozyskiwania gotowych statków powietrznych z zagranicy na produkcję maszyn w kraju. Przykładem nowego podejścia była produkcja w Korei Południowej śmigłowców 500MD na licencji amerykańskiego koncernu Hughes, samolotów myśliwskich F-5 E/F na licencji koncernu Northrop Grumman czy maszyn F-16.

Cho wskazuje, że w 1973 r. koreański rząd ogłosił Plan Rozwoju Przemysłu Chemicznego i Ciężkiego (*Heavy and Chemical Industry Development Plan*), który zakładał zmianę kierunków wsparcia przemysłu przez koreańską administrację. Odtąd na pomoc mógł liczyć przemysł ciężki, a nie lekki. Od 1978 r. obowiązywało nowe prawo, które miało stymulować prace badawczo-rozwojowe w sek-

41. M.-C. Cho, *Restructuring of Korea's Defense Aerospace Industry. Challenges and opportunities?*, Bonn International Center for Conversion 2003, https://www.bicc.de/uploads/tx_bicctools/paper28.pdf.

torze lotniczym. W 1991 r. powstał Koreański Lotniczy Instytut Badawczy (*Korea Aerospace Research Institute*)⁴². W perspektywie Koreańczycy dążą do tego, aby koszt budowy własnych konstrukcji w lokalnych zakładach opartych o koreańską myśl techniczną oscylował wokół 130 proc. ceny rozwiązań dostępnych „z półki” za granicą. Niemniej budowa własnego lotniczego potencjału przemysłowego wymagała olbrzymich nakładów finansowych z perspektywą na niski wolumen produkcji. W związku z tym koreańskie przedsiębiorstwa rozpoczęły budowę swojej pozycji od finalnego montażu maszyn, budowy płatowca i silników. Awionika, wnętrze, oprzyrządowanie, czy elementy hydrauliczne były w większości importowane, co hamowało rozwój firm zajmujących się dostawą podsystemów lotniczych.

Cho podkreśla, że koreański rząd stawiał na konkurencję pomiędzy wielkimi koncernami, zwanymi potocznie „czebolami”: Korean Air, Samsung Space and Aircraft, Daewoo Heavy Industries, Hyundai Space and Aircraft. Wielkie firmy zaciekle walczyły o rządowe zamówienia w obszarze projektów lotniczych. Dzięki temu szybciej podnosiły jakość swoich wyrobów i podnosiły wydajność.

Istotnym momentem dla rozwoju koreańskiego przemysłu lotniczego był program koreańskiego samolotu myśliwskiego (*Korean Fighter Program*), który w debacie publicznej pojawił się w 1983 r. Był to największy program zbrojeniowy w historii Korei Południowej. Rząd podjął konkretne kroki w 1985 r. W 1986 r. wskazał koncern Samsung Space and Aircraft jako głównego wykonawcę, który będzie współpracował z partnerem zagranicznym. Początkowo Koreańczycy negocjowali z amerykańską korporacją McDonnell Douglas produkującą maszyny F/A-18 Hornet. Jednak ostatecznie kontrakt o wartości około 5 mld dol. połączony z mechanizmem offsetowym trafił do General Dynamics oferującego samoloty F-16. Począwszy od 1994 r. Samsung rozpoczął produkcję tych maszyn, których do 1999 r. powstało 120 sztuk. Dzięki całemu przedsięwzięciu koncern stał liderem wśród koreańskich firm lotniczych.

Współpraca offsetowa Samsunga z General Dynamics przejętym w 1993 r. przez Lockheed Martin zaowocowała nowym projektem lotniczym w postaci programu budowy naddźwiękowego, zaawansowanego samolotu szkolnego (KTX-2, następnie przemianowany na T-50), który rozpoczął się w 1991 r. Dzięki offsetowi Samsung uzyskał technologię budowy części płatowca, komponentów silników odrzutowych oraz wsparcie przy przyszłym eksporcie nowej maszyny.

W 1999 r. koreański rząd doprowadził do połączenia lotniczych działów Samsunga, Hyundai i Daewoo oraz powołał nowy koncern lotniczy – Korea Aerospace Industries (KAI). KAI odpowiadał za rozwój programu opracowania samolotu T-50 – integrację wszystkich systemów konstrukcji oraz jej produkcję. Lockheed Martin wspierał koreańską firmę w obszarze asysty technicznej, awioniki, kontroli lotu oraz wytwarzania skrzydeł. T-50 to maszyna służąca do szkolenia pilotów latających na samolotach wielozadaniowych 4. i 5. generacji oparta o konstrukcję F-16, z którym dzieli wiele rozwiązań technicznych i który jest zbliżony pod

42. Strona internetowa KARI: <https://www.kari.re.kr/eng.do>.

względem *designu*. Samolot wykonał dziewiczy lot w sierpniu 2002 r., a w 2005 r. wszedł do służby w Koreańskich Siłach Powietrznych, które obecnie użytkują 80 maszyn tego typu. T-50 trafił również do Filipińskich Sił Powietrznych. Jest także w grze o prestiżowe zamówienie na następcę amerykańskich maszyn szkolno-treningowych T-38 Talon wykorzystywanych przez USAF.

Cho podaje, że w 1997 r. Koreańczycy rozpoczęli starania o pozyskanie samolotu nowej generacji. Pozostające w służbie maszyny McDonnell Douglas F-4 D/E Phantom, które zostały opracowane jeszcze w latach 50., były już przestarzałe. Koreańskiemu rządowi zależało początkowo na 120 maszynach, ale finalnie zamówienie zmalało do 40 samolotów. Szacowany koszt projektu, który miał być połączony z offsemem, sięgał 4 mld dol., a pierwsza dostawa miała nastąpić w 2005 r. W szranki stanęły cztery koncerny lotnicze: amerykański Boeing oferujący samoloty F-15K Strike Eagle, francuski Dassault Aviation z maszynami Rafale, europejski koncern EADS oferujący myśliwce Eurofighter Typhoon oraz rosyjski Rosobornexport z samolotami Sukhoi S-35 Super-Flanker. Do ostatecznej rozgrywki koreański rząd zaprosił w marcu 2002 r. Boeing'a i Dassault Aviation.

W kwietniu 2002 r. wskazał zwycięską maszynę – F-15K Strike Eagle, mimo że Francuzi zaoferowali korzystniejszy offset. Wybór amerykańskiej konstrukcji wzbudził liczne kontrowersje, ponieważ rząd oprócz specyfikacji technicznych brał pod uwagę kwestie dyplomatyczne i stosunki wojskowe z państwami, w których siedziby mieli obaj konkurenci. To dawało preferencyjną pozycję amerykańskiemu koncernowi. W Korei Południowej stacjonowało w trakcie przetargu 37 tys. amerykańskich żołnierzy.

Jeśli Boeing nie uzyskałby kontraktu koreańskiego, to linia produkcyjna F-15K w St. Louis musiałaby zostać zamknięta. Ponadto amerykański koncern przegrał rywalizację o warty wiele miliardów dolarów prestiżowy program *Joint Strike Fighter* z Lockheed Martin, który w rezultacie opracował F-35 Lightning II. Taka sytuacja Boeinga dawała koreańskiemu rządowi silniejszą pozycję negocjacyjną. Jednocześnie rząd USA wywierał dużą presję, by Seul zdecydował się na F-15K w sposób zakulisowy grożąc pogorszeniem wzajemnych relacji.

Finalnie koreański rząd zawarł wartą 3,3 mld dol. umowę z Boeingiem na dostawę 40 F-15K Strike Eagle oraz umowę offsetową o wartości 1,5 mld dol. Boeing zobowiązał się stworzyć w Korei Południowej nowe miejsca pracy oraz przekazać KAI zdolności techniczne w zakresie awioniki, oprogramowania i *designu*, które od 2015 r. umożliwiają koncernowi wytwarzanie własnej myśliwskiej maszyny odrzutowej. KAI rozpoczęło produkcję przedniej części płatowca oraz skrzydeł F-15K. Ostateczny montaż samolotów odbywa się jednak w St. Louis⁴³. Silniki dostarcza koncern General Electric.

Dzięki offsetowi uzyskanemu przy pozyskaniu F-16 oraz F-15K KAI mogło rozpocząć prace nad T-50 Golden Eagle, a następnie F/A-50 oraz samolotem 5. generacji KF-X (budowanym razem z Indonezją).

43. L. Wayne, *A Well-Kept Military Secret*, New York Times, 16.2.2003 r., <http://www.nytimes.com/2003/02/16/business/a-well-kept-military-secret.html>.

VII. SAMOLOTY BOJOWE DOSTĘPNE NA RYNKU ORAZ PRZYKŁADY TOCZĄCYCH SIĘ PRAC B+R W OBSZARZE BUDOWY NOWYCH SAMOLOTÓW BOJOWYCH

1. Wybrane samoloty wielozadaniowe i samoloty wsparcia dostępne na rynku

a. Samoloty wielozadaniowe

F-35A LIGHTNING II

PRODUCENT: **LOCKHEED MARTIN**

LOCKHEED MARTIN 



Maszyna 5. generacji o właściwościach stealth opracowana w ramach międzynarodowego programu Joint Strike Fighter zakładającego rozwój jednej taktycznej maszyny jednocześnie dla lotnictwa, marynarki wojennej i korpusu piechoty morskiej USA. JSF ma zastąpić naraz maszyny F-16, F/A-18, A-10, AV-8B i Harrier i wejść na uzbrojenie lotnictwa USA, Wielkiej Brytanii, Izraela, Japonii, Włoch, Holandii, Turcji, Australii, Norwegii, Korei Południowej, Danii i Kanady.

Zdjęcie: Lockheed Martin

F-16V BLOCK 70

PRODUCENT: **LOCKHEED MARTIN**



Najnowsza wersja popularnego samolotu F-16 zaprezentowana 15 lutego 2012 r. podczas Singapore Airshow. Wyróżnia ją zaawansowana stacja radiolokacyjna z aktywną anteną ze skanowaniem elektronicznym AESA, ulepszona awionika, bardzo szeroki pakiet uzbrojenia. W listopadzie 2016 r. Lockheed Martin zdobył warty 1,2 mld dol. kontrakt na modernizację 134 koreańskich F-16 do tego standardu. Modernizuje także za niemal 3,5 mld dol. 144 tajwańskich F-16 oraz prawdopodobnie 60 maszyn należących do Singapuru za cenę 914 mln dol.

Zdjęcie: Lockheed Martin

RAFALE

PRODUCENT: **DASSAULT AVIATION**



Samolot 4+. generacji cechujący się zmniejszoną wykrywalnością, wysoką manewrowością, szeroką gamą uzbrojenia i znacznym zasięgiem. To pierwszy zachodni myśliwiec wielozadaniowy z radiolokatorem z anteną aktywną AESA. Dotychczas francuski koncern sprzedał za 8 mld euro 36 Rafale Indiom (możliwy kolejny kontrakt), 24 maszyny za 3,5 mld euro do Egiptu i 24 sztuki za 6,3 mld euro do Kataru, a obecnie negocjuje dostawy 18 samolotów do Malezji.

Zdjęcie: Łukasz Golowanow - Praca własna, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=39573412>

EUROFIGHTER TYPHOON

PRODUCENT: **BAE SYSTEMS, AIRBUS GROUP,
LEONARDO-FINMECCANICA, EUROFIGHTER GMBH**



Popularna i stale modyfikowana zaawansowana maszyna wielozadaniowa wyprodukowana w ramach współpracy czterech państw Europy Zachodniej w liczbie 500 sztuk. Służy w siłach powietrznych Wielkiej Brytanii, Niemiec, Włoch, Hiszpanii, Austrii, Arabii Saudyjskiej, Omanu, a ostatnio trafiły do Kuwejtu (kontrakt o szacowanej wartości 7-8 mld euro).

Zdjęcie: Kogo - Praca własna, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2779583>

JAS-39 GRIPEN E

PRODUCENT: SAAB DEFENCE AND SECURITY



SAAB
Defence and Security



W maju 2016 r. Saab zaprezentował najnowszą wersję JAS-39 Gripen E. Maszyna jest zdolna do przenoszenia zróżnicowanych pakietów uzbrojenia, jest wyposażona w radar z aktywną anteną AESA oraz zaawansowany pasywno-aktywny system walki elektronicznej. Samolot służy w siłach powietrznych Szwecji, RPA, Czech, Węgier i Tajlandii. W 2014 r. Saab zdobył warty 5,8 mld dol. kontrakt na dostawę 36 maszyn w wersji NG do Brazylii, która zamierza docelowo dysponować 108 maszynami Gripen. Brazylijskie koncerny mają wykonywać w sumie ponad 80 proc. prac w ramach dostaw maszyn.

Zdjęcie: Kogo - Praca własna, CC BY-SA 3.0, https://i2.wp.com/fightersweep.com/wp-content/uploads/2016/01/524_saabgripen_pic1.jpg

b. Samoloty wsparcia bojowego.

M-346 FIGHTER ATTACK

PRODUCENT: LEONARDO-FINMECCANICA



Szkolno-myśliwska wersja maszyny M-346 zdolna do prowadzenia szkoleń i prowadzenia misji operacyjnych. Jest certyfikowana do rzucania bomb niekierowanych i kierowanych, przenoszenia podwieszanych pocisków krótkiego zasięgu powietrze-powietrze oraz zasobników rozpoznania i kierowania. Dysponuje systemem wymiany informacji o sytuacji taktycznej w czasie rzeczywistym, urządzeniami samoobrony i rozpoznania oraz naprowadzania uzbrojenia. Może wykonywać zadania jako lekka maszyna bojowa z możliwością użycia broni kierowanej. Dotychczas włoski koncern nie znalazł klienta dla tej wersji. Samolot w wersji szkolnej nabyły siły powietrzne Włoch, Izraela, Singapuru i Polski.

Zdjęcie: Gian Marco Anzellotti, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=44175342>

F/A-50

PRODUCENT: **KOREAN AEROSPACE INDUSTRIES**



Lekki samolot bojowy oparty o szkolną maszynę T-50 Golden Eagle o dużym potencjale bojowym w zakresie rakiet powietrze-powietrze i powietrze-ziemia. Może przenosić pociski AIM-9 Sidewinder i AGM-65 Maverick niemal wszystkich wersji, a także bomby niekierowane i kierowane.

Służy w siłach powietrznych Korei Południowej (80 sztuk) i Filipin (12 sztuk). Maszynami jest zainteresowana również Argentyna.

Zdjęcie: [Wikimedia Commons](#)

TEXTRON AIRLAND SCORPION

PRODUCENT: TEXTRON AIRLAND

TEXTRON AIRLAND



Prototypowy lekki samolot uderzeniowo-rozpoznawczy cechujący się niskimi kosztami eksploatacji przedstawiony opinii publicznej we wrześniu 2013 r. Jest przeznaczony do bliskiego wsparcia jednostek naziemnych, działań antypartyzanckich i rozpoznawczych (misje ISR). Jak dotąd nie został sprzedany żadnemu państwu. W maju 2017 r. siły powietrzne USAF wybrały maszynę Scorpion do prezentacji w lipcu 2017 r. możliwości ofensywnych w bazie lotniczej Holloman w Nowym Meksyku.

Zdjęcie: Airwolfhound - <https://www.flickr.com/photos/24874528@N04/14647456396/>, CC BY-SA 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=34032798>

AERO L-159 ALCA

PRODUCENT: AERO VODOCHODY



Zaawansowany lekki samolot bojowy, który służy w siłach powietrznych Czech i Iraku (12 sztuk). Jest wyposażony w stacje radiolokacyjne FIAR Grifo-L i może przenosić elementy uzbrojenia kierowanego, w tym pociski powietrze-powietrze AIM-9 Sidewinder i rakiety powietrze-ziemia AGM-65 Maverick.

Zdjęcie: © Milan Nykodym, Czech Republic, CC BY-SA 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=29093740>

HAL TEJAS

PRODUCENT: HINDUSTAN AERONAUTICS LIMITED



Lekki wielozadaniowy samolot myśliwski warty około 26 mln dol. za sztukę wyposażony w elektroniczny system sterowania fly-by-wire i wielozadaniowy radar. Maszyna może korzystać z bardzo szerokiego wachlarza uzbrojenia. Jest wykorzystywana przez Indie, które docelowo chcą dysponować 140 maszynami tego typu. Jest to jednak konstrukcja przeznaczona głównie na rynki rozwijające się, ustępująca swoim konkurentom pod względem technicznym.

Zdjęcie: Rahuldevnath - Praca własna, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5987835>

2. Prace B+R w obszarze budowy samolotów 5. generacji

a. Korean Fighter Experimental - KF-X

W październiku 2014 r. rządy Korei Południowej i Indonezji podpisały ramowe porozumienie dotyczące realizacji projektu opracowania jednomiejscowego, dwusilnikowego wielozadaniowego samolotu bojowego 4+.5 generacji o cechach stealth określanego w przestrzeni medialnej jako Korean Fighter Experimental (KF-X). Strony ustaliły, że Korea Południowa pokryje 80 proc. kosztów związanych z fazą projektową, a Indonezja wyłoży pozostałe 20 proc. środków⁴⁴. Głównym wykonawcą projektu została koreańska firma KAI. Na zlecenia jako podwykonawcy mogą liczyć także inne koncerny z Korei Południowej: Hanwha Techwin, Korean Air Aerospace Division, Korea Lost-Wax, Nexcoms, Neuros, czy Yulkok.

22 listopada 2015 r. Korea Aerospace Industries oraz rząd Indonezji podpisały porozumienie dotyczące sformalizowania warunków współpracy i podziału pracy przy realizacji KF-X. Przewiduje ono, że Dżakarta zainwestuje w program około 1,5 mld dol. (1,7 bln wonów), a Seul około 6 mld dol. (7 bln wonów), choć w przestrzeni publicznej wskazywano, że przedsięwzięcie może pochłonąć nawet 15,3 mld dol⁴⁵. Dzięki wkładowi finansowemu indonezyjski państwowy koncern PT Dirgantara Indonesia będzie uczestniczył w fazie projektowej KF-X oraz zajmie się wytwarzaniem wybranych komponentów samolotu. Uzyska również niektóre prawa własności intelektualnej do rozwiązań zastosowanych w KF-X oraz będzie mieć dostęp do jednego z pierwszych sześciu prototypów. Zgodnie z planem KAI chce rozpocząć produkcję nowej konstrukcji w 2025 r. Około 250 sztuk KF-X miałyby zastąpić służące obecnie w Koreańskich Siłach Powietrznych maszyny F-4 E Phantom i F-5 E Tiger II oraz F-16 Fighting Falcon. Ponadto w planach jest eksport kilkuset sztuk, w tym do Indonezji⁴⁶. W listopadzie 2016 r. PT Dirgantara Indonesia i KAI podpisały w trakcie targów Indo Defence 2016 w Dżakarcie kolejne porozumienie, tym razem dotyczące poszerzenia zakresu współpracy przemysłowej przy projekcie KF-X⁴⁷.

26 maja 2016 r. Koreańczycy wybrali amerykański koncern General Electric jako dostawcę silników F414-GE-400 Turbofan dla KF-X. Obecnie w te jednostki napędowe są wyposażone amerykańskie samoloty Boeing F/A-18E/F Super Hornet. GE pokonało w rywalizacji europejską firmę Eurojet oferującą silniki EJ200 napędzające samoloty wielozadaniowe Eurofighter Typhoon. Zgodnie z oczekiwaniami Seulu co najmniej połowa komponentów silników będzie budowana przez koreańskie koncerny, a w ramach offsetu dojdzie do transferu technologii⁴⁸. Główną rolę będzie odgrywał koncern Hanwha Techwin. W ramach wartego 2,4 mld dol. kontraktu z KAI będzie odpowiadać za współpracę techniczną przy wspieraniu rozwoju i produkcji silników GE⁴⁹.

Z kolei Koreańska Administracja do spraw Programów Uzbrojenia (*Korean Defense Acquisition Program Administration* - DAPA) wskazała firmę Hanwha Thales jako dostawcę systemów radarowych dla KF-X⁵⁰.

44. J. Grevatt, *Korea Aerospace Industries agrees KFX investment deal with Indonesia*, IHS Jane's Defence Industry, 23.11.2015 r., <http://www.janes.com/article/56161/korea-aerospace-industries-agrees-kfx-investment-deal-with-indonesia>.
45. G. Jennings, *South Korea selects GE as KFX engine provider*, IHS Jane's Defence Weekly, 27.5.2016, <http://www.janes.com/article/60777/south-korea-selects-ge-as-kfx-engine-provider>.
46. J. Grevatt, *Korea Aerospace Industries...*
47. J. Grevatt, *Indo Defence 2016: PTDI and KAI sign collaboration agreement*, IHS Jane's Defence Weekly, 2.11.2016 r., <http://www.janes.com/article/65150/indo-defence-2016-ptdi-and-kai-sign-collaboration-agreement>.
48. G. Jennings, *South Korea selects...*
49. J. Grevatt, *Hanwha Techwin wins deal to localise KFX engine production*, IHS Jane's Defence Weekly, 28.6.2016 r., <http://www.janes.com/article/61817/hanwha-techwin-wins-deal-to-localise-kfx-engine-production>.
50. G. Jennings, *South Korea selects...*

Program KF-X może borykać się z opóźnieniami. Rząd USA nie zgadza się na transfer wybranych technologii obronnych w ramach offsetu za zakup przez Koreę Południową samolotów F-35 Lightning II⁵¹. Chodzi o 21 technologii, które zostały zastosowane w amerykańskiej konstrukcji. Transfer nie obejmuje technologii radarowych (radary z antenami AESA) oraz know-how niezbędnego do wytwarzania systemów elektrooptycznych oraz systemów walki radioelektronicznej⁵².

Obecnie KAI szacuje, że oblot pierwszego prototypu maszyny mógłby się odbyć w 2022 r., a prace nad samolotem zostaną sfinalizowane do czerwca 2026 r. Trudno powiedzieć, czy te daty są możliwe do utrzymania. Realizacja prac nad nowym myśliwcem może szacunkowo przyczynić się do stworzenia lub utrzymania nawet 300 tys. miejsc pracy w przemyśle południowokoreańskim, a 65 proc. komponentów może powstać w przedsiębiorstwach koreańskich⁵³.

Ewentualny udział Polski w projekcie KF-X jest bardzo mało prawdopodobny. W lutym 2014 r. w przetargu na Zintegrowany System Szkolenia Zaawansowanego (ang. Advanced Jet Trainer) Warszawa nie zdecydowała się na ofertę Lockheed Martin UK Limited w postaci T-50 Golden Eagle, który jest wytwarzany głównie przez KAI. To przekreśliło perspektywy polsko-koreańskiej współpracy przemysłowej na szerszą skalę w momencie, gdy w październiku 2014 r. Korea Południowa zawarła z Indonezją umowę ramową dotyczącą współpracy przy samolocie KF-X. Ponadto w Polsce brakuje koncernu lotniczego, który mógłby być równorzędnym partnerem dla KAI i dysponowałby odpowiednimi środkami na udział w programie KF-X sięgającymi zapewne setek milionów dolarów. W skali rosnącego, ale jednak nadal dość skromnego krajowego budżetu obronnego Polska musiałaby przeznaczyć olbrzymie kwoty na prace badawczo-rozwojowe, które nie gwarantują sukcesu całego przedsięwzięcia. Taka decyzja z pewnością napotkałaby silny opór opinii publicznej. Ponadto na udział Polski musiałyby zgodzić się Stany Zjednoczone, bowiem KF-X szeroko korzysta z amerykańskich technologii obronnych. Zgoda nie byłaby pewna, ponieważ dla USA Polska jest potencjalnym rynkiem zbytu samolotów wytwarzanych bezpośrednio przez amerykańskie koncerny lotnicze. Korea Południowa oraz Indonezja podpisały porozumienia o współpracy przemysłowej, które precyzyjnie wskazują podział prac pomiędzy poszczególne przedsiębiorstwa z obu krajów. Dookooptowanie kolejnych partnerów zagranicznych na obecnym etapie projektu z pewnością napotkałoby ich sprzeciw.

b. Turkish Fighter Experimental - TF-X (Milli Muharebe Uçagi)

28 stycznia 2017 r. koncerny BAE Systems i Turkish Aerospace Industries podpisały w Ankarze w obecności premier Theresy May oraz premiera Binali Yıldirima niewiążące porozumienie dotyczące współpracy przy programie samolotu 5. generacji zwanym w przestrzeni medialnej Turkish Fighter Experimental - TF-X (lokalnie program jest nazywany *Milli Muharebe Uçagi*). Otwiera ono drogę do zawarcia kolejnych umów o wartości sięgającej 100 mln funtów. Nowa maszyna ma w przyszłości zastąpić samoloty F-16, które są masowo wykorzystywane przez turecką armię. BAE Systems został wskazany przez turecki rząd jako wiodący partner zagraniczny jeszcze pod koniec 2015 r. Wielkiej Brytanii zależy na nowych długoterminowych projektach prze-

51. J. Grevatt, *Korean-Indonesian fighter project hits licensing delays*, IHS Jane's Defence Industry, 8.2.2017, <http://www.janes.com/article/67575/korean-indonesian-fighter-project-hits-licensing-delays>.

52. M. Gajzler, *Program KF-X, czyli południowokoreański myśliwiec nowej generacji*, 26.5.2016 r., <http://dziennikzbrojny.pl/artykuly/art-6,26,10069,lotnictwo,samoloty-po-1945-r,program-kf-x-czyli-poludniowokoreański-mysliwiec-nowej-generacji>.

53. *Ibidem*.

mysłowych z koncernami spoza Unii Europejskiej z uwagi na zbliżające się wystąpienie z tej organizacji. Duże ambicje tureckiego przemysłu zbrojeniowego oraz członkostwo Ankarę w NATO powoduje, że Turcja jest obiecującym partnerem dla Londynu. Oba kraje zawiązały strategiczne partnerstwo jeszcze w 2010 r⁵⁴.

8 maja 2017 r. Rolls-Royce i turecki koncern Kale Group ogłosiły powołanie spółki joint venture pod firmą TAEC Uçak Motor Sanayi AS, której zadaniem będzie opracowanie silników odrzutowych dla TF-X. Kale Group objął 51 proc. udziałów w spółce, a Rolls-Royce 49 proc.

Zgodnie z planami TF-X ma wzbić się w powietrze do 2023 r. Seryjna produkcja silników do nowych maszyn ma wystartować w 2030 r⁵⁵. Projekt jest jeszcze na wstępnym etapie i trudno przewidzieć, jakie ma szanse powodzenia w założonych harmonogramach i czy do projektu zostaną zaproszone inne państwa NATO. Podobnie jak Korea Południowa Turcja zdecydowała się na udział w projekcie i zakup samolotów wielozadaniowych F-35 Lightning II. Pierwsze dostawy mają się rozpocząć w 2018 r⁵⁶. Dołowo Turcja zobowiązała się zamówić 116 maszyn tego typu, a cena jednostkowa za sztukę może szacunkowo wynieść od 50 do 100 mln dol⁵⁷. To oznacza bardzo duży wysiłek finansowy dla Ankarę, co może negatywnie wpłynąć na wysokość dostępnych funduszy na potrzeby programu TF-X. Ponadto nowa maszyna, która powstanie za wiele lat, ma być konstrukcją 5. generacji podobnie jak F-35, choć o innej charakterystyce. F-35 to samolot przeznaczony głównie do penetracji wrogiego terytorium, niszczenia obrony powietrznej przeciwnika i zwalczania celów naziemnych. Z kolei TF-X ma być głównie myśliwcem z możliwością zwalczania celów naziemnych. Obie maszyny mogłyby w pewnym zakresie uzupełniać się w trakcie operacji powietrznych. Niemniej, to stawia pod znakiem zapytania celowość takiego projektu z uwagi na koszty udziału Turcji w dwóch przedsięwzięciach jednocześnie.

c. X-2 Shinshin

W sierpniu 2016 r. japoński resort obrony opublikował Białą Księgę dotyczącą obronności. Wśród priorytetów wskazał na kontynuację wysiłków w zakresie poprawy zarządzania projektami zbrojeniowymi, podjęcie działań dotyczących osiągnięcia przez Japonię przewagi technologicznej w obszarze technologii obronnych oraz współpracę w zakresie sprzętu wojskowego i rozwiązań technicznych. W myśl zapisów Białej Księgi Japonia zamierza kłaść nacisk na prowadzenie prac badawczo-rozwojowych w obszarze sprzętu integrującego technologie podwójnego zastosowania. Przykładem ma być samolot 5. generacji X-2 Shinshin skonstruowany przez koncern Mitsubishi Heavy Industries stanowiący na obecnym etapie demonstrator technologii⁵⁸.

W kwietniu 2017 r. Japońska Agencja Zakupów, Technologii i Logistyki (*Acquisition, Technology & Logistics Agency - ATLA*) oraz brytyjskie ministerstwo obrony poinformowały o podpisaniu porozumienia, którego celem jest zbadanie możliwości wspólnego zaprojektowania zaawansowanego samolotu myśliwskiego, wzajemna wymiana informacji dotyczących zaawansowanych technologii lotniczych oraz opracowania studium opłacalności wspólnego rozwoju nowej konstrukcji.

54. K. Herschelman, *Turkey and UK agree to develop new fighter aircraft*, IHS Jane's Defence Weekly, <http://www.janes.com/article/67322/turkey-and-uk-agree-to-develop-new-fighter-aircraft>, 30.1.2017 r.
55. L. Sariibrahimoglu, *Rolls-Royce forms joint venture with Turkey's Kale Group to produce TF-X engines*, IHS Jane's Defence Weekly, 9.5.2017 r., <http://www.janes.com/article/70204/rolls-royce-forms-joint-venture-with-turkey-s-kale-group-to-produce-tf-x-engines>.
56. Taką informację przekazała 28.10.2016 r. agencja informacyjna Reuters, <http://www.reuters.com/article/us-lockheed-fighter-turkey-idUSKCN12S2G1?il=0>.
57. B. E. Bekdil, *Turkey to Order New F-35 Lightning II Jets*, 31.10.2016, <http://www.defensenews.com/articles/turkey-to-place-new-f-35-order>.
58. J. Grevatt, *Japan's White Paper outlines priorities for defence production*, IHS Jane's Defence Industry, 15.8.2016, <http://www.janes.com/article/62954/japan-s-white-paper-outlines-priorities-for-defence-production>.

Japonia jest uczestnikiem wielonarodowego programu Joint Strike Fighter, w ramach którego pozyskała 42 egzemplarze F-35 Lightning II. Pierwsza maszyna tego typu dotarła do Japonii w grudniu 2016 r. Eksperci szacują, że w perspektywie 15 lat potrzeby japońskiego lotnictwa sięgną 100 nowych maszyn 5. generacji. Prawdopodobnie w 2018 r. japoński rząd ogłosi program zakupu nowego samolotu, którego wartość może wynieść nawet 40 mld dol. Jednym z dopuszczalnych rozwiązań ma być samodzielne opracowanie nowoczesnego myśliwca przewagi powietrznej. Japonia podejmuje kroki w zakresie modernizacji Sił Samoobrony z uwagi na rosnący potencjał wojskowy Chin⁵⁹. Jest prawdopodobne, że Tokio postawi na rozwój X-2 Shinshin we współpracy z Wielką Brytanią.

VIII. KIERUNKI ROZWOJU SIŁ POWIETRZNYCH RP

Z publicznie dostępnych informacji wynika, że Polska może wybierać spośród trzech możliwych kierunków rozwoju Sił Powietrznych RP. Debata na ich temat toczy się głównie w mediach branżowych. Uczestniczą w niej również nieliczne ośrodki analityczne (*think-tanki*). Przyszłość Sił Powietrznych RP jest także przedmiotem zainteresowania posłów na Sejm RP, którzy składają w tej sprawie interpelacje⁶⁰ oraz debatują w trakcie obrad Komisji Obrony Narodowej.

Pierwszy rozpatrywany kierunek to dwuetapowy zakup samolotów wielozadaniowych 5. generacji F-35 Lightning II połączonej ze stopniową modernizacją F-16 C/D Block 52+⁶¹. Nowe maszyny miałyby zastąpić wszystkie użytkowane samoloty MiG-29 i Su-22. Ekspertki szacują, że w pierwszym etapie Polska powinna nabyć 32 samoloty F-35. Z kolei w ramach drugiego etapu powinno dojść do wymiany samolotów F-16 na F-35 Lightning II, co nastąpiłoby prawdopodobnie w czwartej dekadzie XXI w, choć nie jest wykluczone, że Siły Powietrzne RP wykorzystywałyby równoległe zarówno samoloty 5. generacji, jak i 4+ generacji⁶². Pozyskanie dwóch eskadr samolotów 5. generacji przewiduje „Koncepcja obronna RP” zaprezentowana 23 maja 2017 r. przez wiceministra obrony narodowej Tomasza Szatkowskiego. To na razie rekomendacja oparta o wnioski z przeprowadzonego w resorcie w latach 2016-2017 Strategicznego Przeglądu Obronnego, a nie wiążąca decyzja resortu, więc trudno stwierdzić, czy Siły Zbrojne RP ostatecznie zdecydują się na takie rozwiązanie.

F-35 Lightning II jako samoloty 5. generacji zdolne do operowania w środowisku A2/AD (*Anti-Access/Area Denial*)⁶³ stanowiłyby rozwiązanie o najwyższej wartości militarnej. Polska byłaby kolejnym odbiorcą tych samolotów, które są już lub będą użytkowane w najbliższych latach przez USA, Wielką Brytanię, Izrael, Japonię, Włochy, Australię, Holandię, Danię, Norwegię, Koreę Południową i Turcję. W rozpatrywanym wariantcie podstawową barierą jest czynnik ekonomiczny. Polska może mieć trudności, by znaleźć wystarczające środki finansowe na zakup tych maszyn i docelowo zastąpić nimi wszystkie użytkowane samoloty bojowe. Media branżowe wskazują, że koszt jednego samolotu wynosi obecnie 94,6 mln dol. Na fali krytyki ze strony prezydenta USA Donalda Trumpa koncentrującej się wokół zbyt wysokich kosztów programu *Joint Strike Fighter* oraz opracowań amerykańskiej administracji⁶⁴ Lockheed Martin zapewnił, że od 2019 r. cena jednostkowa samolotu spadnie do 85 mln dol⁶⁵. Podane kwoty jednak znacząco wzrosną, jeżeli weźmie się pod uwagę wydatki na pakiet uzbrojenia, budowę infrastruktury eksploatacyjnej, szkolenie personelu latającego i technicznego oraz pakiety logistyczne, nie wspominając o późniejszych kosztach użytkowania w postaci serwisowania czy wysokiej ceny za godzinę lotu.

Ewentualne pozyskanie przez Polskę samolotów F-35 wymusiłoby podjęcie działań zmierzających do obniżenia kosztów eksploatacji tych maszyn. Wykonywanie lotów treningowych, wznawiających, czy pozorujących przeciwnika mogłoby

60. Przykładowo interpelacja nr 9291 z 12.1.2017 r. Posłów na Sejm RP Pawła Kobylińskiego, Jerzego Meysztowicza i Pawła Pudłowskiego do Ministra Obrony Narodowej w sprawie potencjalnego zakupu używanych samolotów F-16. Przykładowo interpelacja nr 9291 z 12.1.2017 r. Posłów na Sejm RP Pawła Kobylińskiego, Jerzego Meysztowicza i Pawła Pudłowskiego do Ministra Obrony Narodowej w sprawie potencjalnego zakupu używanych samolotów F-16, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=9291&view=S>; Interpelacja nr 6978 z 16.7.2012 r. Posła na Sejm RP Jacka Tomczaka do Ministra Obrony Narodowej w sprawie programu rozwoju Sił Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=6978&view=S>.
61. R. Ciastoń, J. Gruszczyński, R. Lipka, A. Radomski, T. Smura, *Przyszłość Sił Powietrznych i jednostek obrony powietrznej w Siłach Zbrojnych RP*, Fundacja im. K. Pułaskiego, Warszawa 2015, s. 58., <https://pulaski.pl/wp-content/uploads/2015/02/raport-pazdziernik2015.pdf>.
62. *Ibidem*.
63. *Anti-Access (A2)* to działania obronne mające na celu zapobieżenie wstąpieniu sił ofensywnych na dany obszar lub opóźnienie tego działania albo zmuszenie sił ofensywnych do operowania ze znacznie większej odległości od centrum wydarzeń niż byłoby to pożądane. *Area Denial (AD)* oznacza wysiłki defensywne mające na celu zwalczanie sił ofensywnych już na docelowym obszarze prowadzenia działań, z którego strona defensywna chce wyprzeć siły ofensywne, tak P. Henski, *Zmasowany atak*, 27.10.2013, <http://www.polska-zbrojna.pl/home/articleinmagazineshow/10151?t=ZMASOWA-NY-ATAK>.
64. Przykładowo J. Gertler, *F-35 Joint Strike Fighter (JSF) Program*, Congressional Research Service, 29.4.2014, <https://fas.org/spp/crs/weapons/RL30563.pdf>; United States Government Accountability Office, *F-35 Joint Strike Fighter: Assessment Needed to Address Affordability Challenges*, 14.4.2015 r., <https://www.gao.gov/assets/670/669619.pdf>.
65. R. Józwiak, *Przyszłość Sił Powietrznych*, „Raport Wojsko Technika Obronność”, Nr 04/2017, s. 26.

być realizowane przez mniejszy samolot, np. M-346 Master (Bielik). Taki samolot w wersji uzbrojonej (M-346 Fighter Attack) klasy LCA (Light Combat Aircraft) mógłby także wykonywać zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego, zadania patrolowe, zadania z zakresu air policing czy misji w zakresie rozpoznania i walki elektronicznej (electronic warfare). Wprowadzenie na wyposażenie Sił Powietrznych RP samolotów F-35 powinno być zatem powiązane z zakupem mniejszych maszyn realizujących takie zadania. Zastąpiłyby one samoloty Su-22⁶⁶.

Drugi kierunek koncentruje się wokół zakupu używanych samolotów F-16. Na początku 2017 r. Ministerstwo Obrony Narodowej analizowało możliwości pozyskania 96 samolotów F-16 A/B. Wariant został odrzucony z uwagi na zbyt wysoki koszt modernizacji oraz zbyt wysoki łączny koszt zakupu maszyn w stosunku do okresu ich przyszłego użytkowania. Przyczyną były także ograniczone możliwości operacyjne samolotów po przeprowadzonej modernizacji. Resort obrony nie wykluczył przy tym zakupu używanych samolotów F-16 C/D. 22 marca 2017 r. Sekretarz Stanu do spraw modernizacji Sił Zbrojnych RP Bartosz Kownacki powiedział w trakcie obrad sejmowej Komisji Obrony Narodowej, że: *Po analizach opcji F-16A/B jakie zostały dokonane w Ministerstwie Obrony Narodowej, ale także w Sztabie Generalnym i Inspektoracie okazało się, że nie jest to zasadny kierunek. Byłoby to złe rozwiązanie ze względu na nakłady pracy, koszty modernizacji takich samolotów, bo one musiałyby zostać zmodernizowane i dostosowane*⁶⁷.

Wobec powyższego wskazany wariant mógłby realnie polegać na zakupie przez Polskę używanych samolotów F-16 C/D. Taki ruch byłby jednak uzależniony od dostępności maszyn w tych wersjach na rynku międzynarodowym. W dalszej kolejności eksperci postulują zastąpienie F-16 konstrukcjami 5. generacji, najprawdopodobniej F-35 Lightning II⁶⁸. Warto także wspomnieć, że w lipcu 2017 r. Francja i Niemcy ogłosiły, że rozpoczną współpracę nad opracowaniem samolotu bojowego 5. generacji, który zastąpi dotychczas użytkowane maszyny Dassault Rafale i Eurofighter Typhoon⁶⁹. Ten projekt może wpłynąć na przyszłe decyzje resortu obrony narodowej.

Trzeci kierunek to zakup samolotów 4. generacji (często określanych przez ekspertów jako generacja 4+), np. F-16V, Eurofighter Typhoon, Dassault Rafale, F/A-18E/F Super Hornet lub Saab JAS-39 Gripen E. Ze wskazanych rozwiązań najbardziej prawdopodobne jest pozyskanie samolotu F-16V połączone z modernizacją około 2030 r. obecnie posiadanej floty samolotów F-16 w ramach *Mid-Life Update* do wersji V⁷⁰. Takie rozwiązanie nie wymagałoby budowy dodatkowej kosztownej infrastruktury naziemnej oraz systemu szkolenia personelu latającego i technicznego. Daje to zdecydowaną przewagę konstrukcji Lockheed Martin w stosunku do rodzimego i europejskich konkurentów. W przypadku podejmowania decyzji o zakupie nowego samolotu 4+. generacji resort obrony powinien jednak wziąć pod uwagę inne rozwiązania amerykańskie oraz europejskie, ponieważ zapewniłoby to większą konkurencyjność postępowania przetargowego. To z kolei przełożyłoby się na możliwość uzyskania lepszej oferty od Lockheed Martin. 23 maja 2017 r. w trakcie prezentacji „*Koncepcji Obronnej RP*” wiceminister obrony naro-

66. R. Ciastoń, J. Gruszczyński, R. Lipka, A. Radomyski, T. Smura, *Przyszłość...* s. 64; J. Sabak, *Używane Jastrzębie dla Sił Powietrznych? „Długa lista trudnych pytań”* [ANALIZA], 12.1.2017, <http://www.defence24.pl/525395,uzywane-jastrzebie-dla-sil-powietrznych-dluga-lista-trudnych-pytan-analiza>.
67. Informacja Ministra Obrony Narodowej na temat stanu obecnego oraz perspektyw rozwoju systemu samolotów wielozadaniowych F-16, pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Obrony Narodowej (nr 53) z 22 marca 2017 r. obradującej pod przewodnictwem Posła na Sejm RP Michała Jacha, <http://orka.sejm.gov.pl/zapisy8.nsf/0/B1D5DE8099F1D-DA3C12580F20048C63/%24File/0170808.pdf>.
68. M. Kucharczyk, *Modernizacja Sił Zbrojnych RP. Część 4. Siły Powietrzne*, Ośrodek Analiz Strategicznych, styczeń 2017 r., <https://oaspl.org/2017/01/20/modernizacja-sil-zbrojnych-rp-czesc-sily-powietrzne/>.
69. T. Hephher, L. Thomas, *France and Germany to develop new European fighter jet*, <https://www.reuters.com/article/us-france-germany-defence-idUSKBN19Y1FJ>.
70. R. Ciastoń, J. Gruszczyński, R. Lipka, A. Radomyski, T. Smura, *Przyszłość...* s. 58-59, M. Kucharczyk, *Modernizacja...*

dowej Tomasz Szatkowski wskazywał, że Siły Powietrzne RP mają zostać w przyszłości wzmocnione o samoloty 4+ i 5. generacji. To na razie rekomendacja, a nie wiążąca decyzja, więc trudno stwierdzić, czy Siły Zbrojne RP ostatecznie zdecydują się na takie rozwiązanie.

Podążenie drugim i trzecim kierunkiem pozwoliłoby Polsce zachować jeden system logistyczny i serwisowy, który mógłby zostać dodatkowo rozbudowany w stosunku do obecnego, niezapewniającego możliwości pełnego serwisowania F-16. Polska mogłaby w ten sposób osiągnąć znaczne oszczędności. Przykłady programów pozyskiwania samolotów wielozadaniowych przez inne państwa z uwzględnieniem ogółu kosztów pozyskania nowych maszyn (łącznie z infrastrukturą naziemną, pakietami logistycznymi, szkoleniem personelu latającego i technicznego) pokazują, że koszt samych maszyn może wynosić jedynie około 50 proc. wartości całego zamówienia⁷¹.

Wariant drugi i trzeci doprowadziłby do sytuacji, w której Siły Powietrzne RP posiadałyby jeden model wielozadaniowego samolotu bojowego. Niektórzy eksperci wskazują⁷², że w takiej sytuacji Siły Powietrzne RP powinny zostać wzmocnione przez wprowadzenie do służby mniejszych samolotów szkolno-bojowych lub bojowych klasy LCA (*Light Combat Aircraft*), np. włoskich M-346 Fighter Attack lub koreańskich F/A - 50. Jak już wcześniej wspomniano, mogłyby one zastąpić Su-22 i wykonywać zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego, misje patrolowe, czy misje w zakresie rozpoznania elektronicznego. Ponadto takie samoloty (podobnie jak w przypadku wariantu z zakupem samolotów F-35) mogłyby wykonywać niektóre zadania w celu zmniejszenia kosztów eksploatacji samolotów F-16 lub ewentualnie innych samolotów 4/4+. generacji pozyskanych przez Siły Powietrzne RP.

Zgodnie ze średnim standardem NATO uwzględniającym kryterium powierzchni i ludności państwa, Polska powinna mieć w służbie od 200 do 250 samolotów bojowych. Aktualne trendy wskazują na rosnącą wielozadaniowość samolotów bojowych. W związku z tym z ogólnej liczby samolotów bojowych ok. 70-80 proc. stanu powinny stanowić samoloty wielozadaniowe. Z kolei pozostałe 20-30 proc. powinny stanowić samoloty szkolno-bojowe wykorzystywane zarówno do szkolenia, jak i realizacji zadań bliskiego wsparcia na rzecz innych rodzajów sił zbrojnych. To o tyle uzasadnione, że dawniej w każdej jednostce lotniczej stacjonowało po kilka samolotów szkolnych TS-11 Iskra, które były przeznaczone do celów treningowych, ale i także do prowadzenia lotniczego rozpoznania pogody czy też oblotów i sprawdzeń pomocy nawigacyjnych. Pozwalało to na znaczne obniżenie kosztów oraz oszczędności resursu samolotów bojowych. Według tych kryteriów Siły Powietrzne RP powinny mieć 40-50 samolotów szkolenia zaawansowanego i bliskiego wsparcia pola walki oraz nawet 140-160 samolotów wielozadaniowych⁷³.

Jeszcze przed 2014 r. ówczesne Dowództwo Sił Powietrznych RP (obecnie Inspektorat Sił Powietrznych w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych) uznawało za operacyjnie uzasadnione posiadanie przez Siły Powietrzne RP nie mniej niż 120 samolotów bojowych⁷⁴.

71. R. Józwiak, *Przyszłość Sił Powietrznych*, „Raport Wojsko Technika Obronność”, Nr 04/2017 s. 26.

72. J. Sabak, *Używane Jastrzębie dla Sił Powietrznych...*

73. J. Rajchel, A. Bondaruk, *Samolot bojowy piątej generacji dla Polski - uwarunkowania taktyczne*, 24.3.2015 r., <https://www.infolotnicze.pl/2015/03/24/samolot-bojowy-piatej-generacji-dla-polski-uwarunkowania-taktyczne/>.

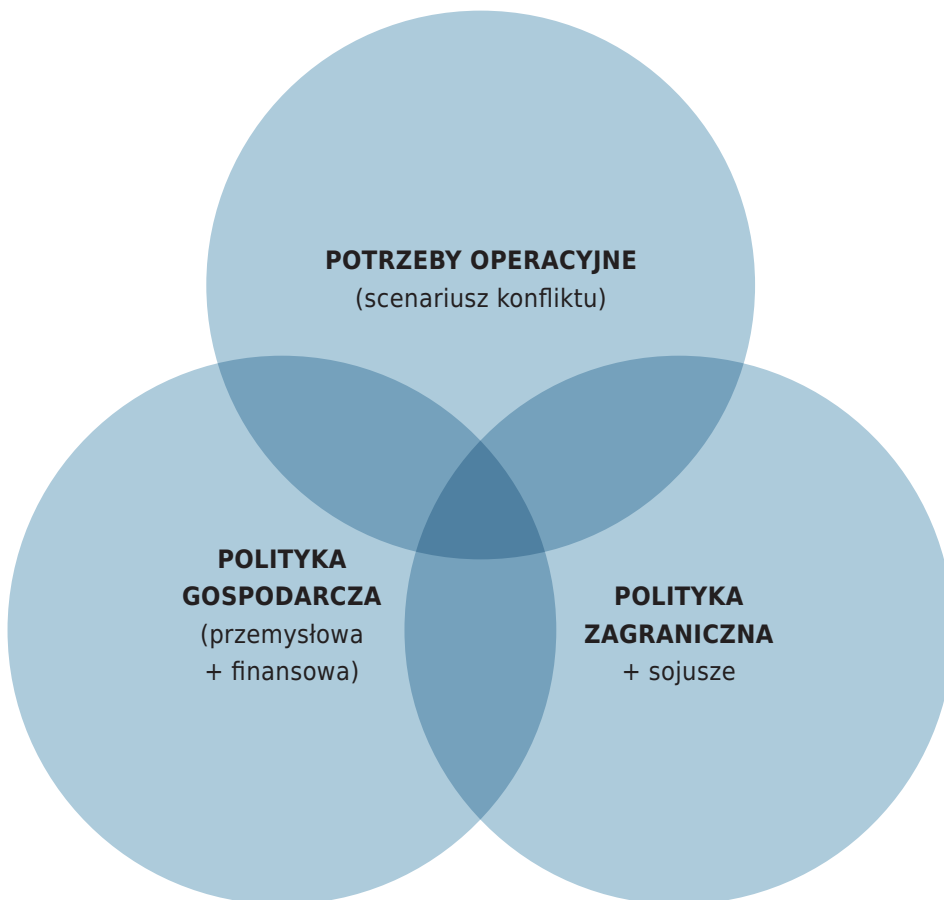
74. *Ibidem*.

IX. WNIOSKI I REKOMENDACJE

1. Wnioski z polskich i zagranicznych doświadczeń

Zaprezentowana w niniejszym raporcie historia polskich i zagranicznych prób zbudowania krajowego przemysłowego potencjału lotniczego, a także historia stosowania offsetu przy zakupach samolotów dla Sił Powietrznych RP pozwalają na sformułowanie wniosków dotyczących kształtu przyszłego programu pozyskania samolotów bojowych. Najważniejsze z nich zaprezentowano poniżej.

Planowanie strategiczne jest skomplikowanym, wieloaspektowym procesem. Proponowany uproszczony model analityczno-decyzyjny wygląda następująco⁷⁵:



Idealna decyzja leży w polu pokrywania się wszystkich trzech okręgów. Historyczna egzemplifikacja pomoże zrozumieć przedstawiony model. W 1939 r. Wojsko Polskie rozpoczęło kampanię posiadając m.in. 1200 armat przeciwpancernych 37 mm produkcji szwedzkiego koncernu Bofors i 27 moździerzy oblężniczych 220 mm konstrukcji czechosłowackiej firmy Skoda. Pierwszy typ sprzę-

75. Przedstawiony model analityczno-decyzyjny został zaproponowany przez Pawła Szalamachę.

tu został częściowo zakupiony w Szwecji. Następnie jego produkcję rozwinięto w kraju. Był względnie tani i dobrze sprawdził się w kampanii wrześniowej. Z kolei moździerze zostały zakupione w Czechosłowacji i okazały się całkowicie bezużyteczne w wojnie obronnej. Istota planowania strategicznego polega na próbie przewidzenia wydarzeń przyszłych.

W świetle dotychczasowych rozważań zawartych w raporcie, rekomendujemy co następuje:

I. Offset nie jest źródłem inwestycji stanowiących „koło zamachowe” krajowej gospodarki, a jedynie dodatkowo wspierających jej wzrost.

W Polsce zgodnie z założeniami rządu offset miał zapewnić udział zagranicznych dostawców uzbrojenia w restrukturyzacji i rozwoju gospodarki ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu obronnego oraz regionów słabiej rozwiniętych lub zagrożonych bezrobociem strukturalnym⁷⁶. Stosunkowo niewielka wartość inwestycji offsetowych rozłożonych zwykle na kilka lat, w porównaniu do wartości rocznych bezpośrednich inwestycji zagranicznych lokowanych w Polsce, oraz wysiłki dostawców skierowane na minimalizowanie kosztów offsetu ograniczają skuteczność tego typu inwestycji w stymulowaniu gospodarki jako całości. W związku z tym offset uzyskany od Lockheed Martin w ramach zakupu samolotów F-16, który był największy spośród wszystkich dotychczas wynegocjowanych przez Polskę, miał ograniczone skutki dla wzrostu gospodarczego oraz restrukturyzacji przemysłu zbrojeniowego. Było to dodatkowo spowodowane jego nadmiernym rozproszeniem i skierowaniem do zbyt wielu przedsiębiorstw.

II. Offset powinien zostać skoncentrowany wokół jednego lub kilku kluczowych przedsięwzięć.

Offset pozyskany od Lockheed Martin przy zakupie samolotów F-16 był nadmiernie rozproszony. Ówczesna ustawa offsetowa dopuszczała zastosowanie odmiany pośredniej offsetu, która polega na kierowaniu inwestycji offsetowych do sektora cywilnego (obecnie jest dopuszczalna wyłącznie odmiana bezpośrednia offsetu kierowana do przemysłu zbrojeniowego). W konsekwencji, próby niwelacji „luki technologicznej” i pozyskania nowoczesnych rozwiązań o zastosowaniu dual-use przyniosły ograniczone skutki. Równocześnie niewielki wartościowo offset związany z zakupem samolotów transportowych C-295M CASA skoncentrowany na zbudowaniu przemysłowych zdolności lotniczych w PZL Warszawa-Okęcie S.A. pozwolił na utworzenie w tej spółce centrum serwisowego tych samolotów oraz włączenia jej w łańcuch dostaw *Airbus Defense & Space* w zakresie dużej liczby komponentów lotniczych.

III. Polska potrzebuje wsparcia partnera zagranicznego, by odbudować przemysłowe kompetencje lotnicze.

Rodzime projekty badawczo-rozwojowe dotyczące opracowania samolotu szkolno-bojowego PZL I-22 Iryda oraz samolotu wsparcia pola walki PZL-

76. Druk sejmowy nr 1250 z 13.7.1999 r. obejmujący uzasadnienie do ustawy o niektórych umowach kompensacyjnych zawieranych w związku z umowami dostaw na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa oraz opinię Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności tej ustawy z prawem Unii Europejskiej dostępny na stronie internetowej Sejmu RP.

230 Skorpion unaocznili czasochłonność, kapitałochłonność i złożoność procesów związanych z budową konstrukcji lotniczych. Problemy, z którymi borykali się konstruktorzy, okazały się nie do przezwyciężenia z wielu przyczyn. W przypadku PZL I-22 Iryda upadłość zakładów lotniczych w Mielcu doprowadziła do utraty kompetencji w zakresie konstruowania samolotów odrzutowych i rozproszenia zespołów konstruktorskich. PZL-230 Skorpion nie wyszedł nawet z fazy koncepcyjnej. Powstała jedynie makieta.

W podobnym okresie Korea Południowa i Turcja we współpracy z amerykańskimi koncernami lotniczymi rozpoczęły produkcję lub montaż samolotów odrzutowych. Pozyskały także od zagranicznych partnerów technologie lotnicze w ramach offsetu umożliwiające realizację z sukcesem własnych projektów. Koreańskie i tureckie projekty potwierdzają, że pozyskanie zaawansowanych technologii lotniczych oraz znaczna rozbudowa krajowego przemysłu dzięki zakupom zagranicznym jest osiągalne z udziałem partnerów zagranicznych.

IV. Zobowiązania offsetowe powinny koncentrować się na produkcji lub montażu samolotów w Polsce.

W Korei Południowej do przełomu w rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego przyczynił się program offsetowy związany z pozyskaniem samolotów F-16 produkowanych na terenie Korei. Dzięki niemu (a także dzięki offsetowi towarzyszącemu zakupowi samolotów F-15K Strike Eagle) Korean Areospace Industry mógł rozpocząć prace badawczo-rozwojowe nad maszyną szkolną T-50 Golden Eagle, a następnie jej bojową odmianą F/A-50 oraz samolotem 5. generacji KF-X (budowanym obecnie razem z Indonezją). W Turcji przełomowy był zakup samolotów F-16 i program offsetowy polegający na montażu tych maszyn niedaleko Ankarę.

W konsekwencji turecki przemysł zbrojeniowy po wielu latach rozwoju pozyskał zdolności do uczestnictwa wspólnie z brytyjskimi konstruktorami w programie samolotu 5 generacji TF-X, który w perspektywie wielu lat ma zastąpić obecnie użytkowane przez tureckie siły powietrzne maszyny F-16.

V. Przykłady innych krajów wskazują, że offset umożliwiający budowę krajowych kompetencji produkcyjnych w przemyśle lotniczym towarzyszy zakupowi dużej liczby samolotów.

Koncern Samsung rozpoczął produkcję samolotów F-16 dzięki złożeniu przez Koreę Południową zamówienia w General Dynamics na 120 sztuk tych maszyn. Z kolei w przypadku zakupu 40 samolotów F-15K Strike Eagle Boeing nie uruchomił montażu w Korei, ale przekazał Koreańczykom zdolności techniczne w zakresie awioniki, oprogramowania i designu. W Korei produkowano przednią część płatowca oraz skrzydła F-15K. Montaż samolotów odbywał się w USA.

Rząd koreański zdecydował się zamówić aż 80 maszyn T-50 Golden Eagle skonstruowanych przez koncern KAI na bazie amerykańskiego offsetu, które były także eksportowane do innych państw.

Montaż samolotów F-16 na terenie Turcji odbywał się w ramach turecko-amerykańskiej spółki joint venture kontrolowanej przez Turcję (51 proc. udziałów), co było możliwe dzięki decyzji rządu tureckiego o zakupie aż 160 sztuk (152 zmontowano w Turcji, 8 w USA).

Zakupowi przez polski rząd 48 F-16 nie towarzyszyło uruchomienie montażu w kraju, ponieważ liczba maszyn była zbyt mała, aby takie przedsięwzięcie było opłacalne.

VI. Trwałe i stabilne finansowanie programu zakupu samolotów bojowych zapewnia przyjęcie przez parlament specjalnej ustawy.

Przykładem takiego rozwiązania był zakup samolotów F-16, który był powiązany z przyjęciem przez parlament ustawy z 22 czerwca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Wyposażenie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w samoloty wielozadaniowe” i zapewnieniu warunków jego realizacji. Program produkcji w Polsce samolotu bojowego byłby jednym z największych i najbardziej skomplikowanych projektów w historii polskich Sił Zbrojnych oraz polskiego przemysłu zbrojeniowego. Taki wniosek wydaje się uprawniony, ponieważ eksperci szacują, że efektem koreańsko-indonezyjskiego projektu KF-X może być utworzenie nawet ok. 300 tys. miejsc pracy wymagających wysokich kompetencji. Budowa nowych samolotów w Polsce wykraczałaby poza 4-letnią kadencję Sejmu RP, więc taki program wymagałby ponadpartyjnej zgody na jego długoterminową realizację. Prawdopodobieństwo zapewnienia ciągłości finansowania projektu byłoby dużo wyższe w sytuacji uchwalenia odpowiedniej ustawy na wzór wspomnianej ustawy z 22 czerwca 2001 r. Inne rozwiązanie to nowelizacja obecnie obowiązującej ustawy z 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej przez wprowadzenie do niej zapisów dotyczących rezerwacji określonych środków na finansowanie projektu.

VII. Do realizacji programu zakupu samolotów bojowych powinien zostać powołany odrębny zespół projektowy.

Skomplikowanie oraz długotrwałość programu pozyskania nowej maszyny dla Sił Powietrznych RP uzasadnia powołanie w Inspektoracie Uzbrojenia specjalnej komórki organizacyjnej, która byłaby za niego odpowiedzialna. Grupowałaby ona specjalistów, którzy pracowałiby według określonego harmonogramu działań oraz dysponowałiby wydzielonym budżetem umożliwiającym zatrudnianie ekspertów. Zespół składałby na bieżąco sprawozdania Szefowi Inspektoratu Uzbrojenia oraz Ministrowi Obrony Narodowej. Szef MON informowałby o postępach programu Radę Ministrów, Prezydenta RP oraz parlament. Rozproszenie instytucji odpowiadających za pozyskiwanie uzbrojenia dla armii jest jedną z przyczyn nieskuteczności tego systemu i opóźnień w realizacji kluczowych programów zbrojeniowych⁷⁷. W tej sytuacji wzorem mógłby być zespół realizujący Program Strategiczny Gripen działający w strukturze Szwedzkiej Administracji ds. Materiałów Obronnych (*Försvarets materielverk* - FMV).

77. W. Pawluszko, F. Seredyński, *Koncepcja powołania Agencji Uzbrojenia*, Warsaw Enterprise Institute, marzec 2017, <http://wei.org.pl/files/manager/file-aa1a0d88ea6899ce-5a67fb71dbc06412.pdf>.

2. Przetarg na samolot bojowy montowany i serwisowany w Polsce

Zgodnie z zapowiedziami resortu obrony narodowej proces wymiany samolotów MiG-29 oraz Su-22 powinien się rozpocząć w 2024 r. w ramach programu pod kryptonimem „Harpia”. To oznacza, że zostało niecałe siedem lat na realizację całego programu. Nie jest to długi okres, jeżeli uwzględni się czas na opracowanie wymagań operacyjnych dla nowych maszyn, długotrwałą fazę analityczno-koncepcyjną prowadzoną przez Inspektorat Uzbrojenia, która formalnie może trwać nawet 18 miesięcy, konieczność przygotowania założeń do oferty offsetowej oraz projektu umowy offsetowej, stopień skomplikowania procedury przetargowej obejmującej m.in. proces składania i oceny ofert, które zwykle liczą tysiące stron, testy maszyn w powietrzu, żmudne negocjacje z zagranicznymi dostawcami w zakresie ceny, finalnej konfiguracji technicznej samolotów oraz transferu technologii w ramach offsetu, uzyskanie niezbędnych zgód eksportowych, ustanowienie zdolności przemysłowych w Polsce w zakresie montażu i serwisowania samolotów oraz sam montaż. Konieczność ustanowienia w krótkiej perspektywie wspomnianego programu pozyskania samolotów bojowych dla Sił Powietrznych RP i jego niezwłocznej realizacji jest zatem bezdyskusyjna.

Zaprezentowane kierunki rozwoju Sił Powietrznych (punkt VIII raportu) dają podstawę do stwierdzenia, że Polska stoi przed koniecznością pozyskania dwóch rodzajów samolotów bojowych. Pozyskanie zdolności produkcyjnych w obszarze konstrukcji lotniczych jest obecnie wykluczone w przypadku decyzji o zakupie maszyn F-35 Lightning II. Program *Joint Strike Fighter* grupuje dużą liczbę państw, które zdecydowały się go sfinansować w zamian za udział krajowych koncernów zbrojeniowych w produkcji samolotu F-35. Polska nie ma zatem możliwości, by stać się współproducentem tej konstrukcji. Szansa na uzyskanie transferu technologii obronnych umożliwiających montaż i serwisowanie samolotów bojowych w Polsce istnieje jednak w przypadku zakupu niektórych samolotów 4+. generacji lub samolotów szkolno-bojowych zdolnych do wykonywania szeregu uzupełniających misji bojowych. Musiałoby jednak dojść do spełnienia kilku warunków. Zakup maszyn w liczbie dwóch eskadr, tj. zakładanej przez resort obrony narodowej oznacza, że nie ma możliwości odbudowy potencjału przemysłowego w Polsce. Inna sytuacja miałaby miejsce, gdyby została podjęta decyzja o pozyskaniu 100 samolotów bojowych, o czym wspomniano już wcześniej.

Po pierwsze, przykład koreański i turecki pokazuje, że ze względów ekonomicznych oraz negocjacyjnych uruchomienie montażu i serwisowania samolotów w Polsce jest możliwe w przypadku zakupu minimum 80 sztuk, co daje odpowiedni efekt skali oraz prowadzi do spadku ceny jednostkowej maszyny.

Pod drugie, warunkiem uzyskania zdolności przemysłowych do montażu i serwisowania samolotów bojowych w Polsce jest rzeczywista konkurencja pomiędzy potencjalnymi dostawcami zagranicznymi. Można rozważyć alternatywę

dla samolotów F-16 w postaci innych maszyn jedno- lub dwusilnikowych. Należy zastrzec, że w przypadku wyboru innej maszyny Polska dysponowałaby dwoma typami samolotów 4. generacji i byłaby zmuszona stworzyć od podstaw dodatkowy kosztowny system szkolenia personelu latającego i technicznego oraz obsługi i serwisowania innej konstrukcji. To znacząco podwyższyłoby koszty eksploatacyjne ponoszone przez Siły Powietrzne RP oraz bardzo skomplikowałoby system logistyczny funkcjonujący w bazach lotniczych. Ze względów na konieczność zachowania konkurencji nie można jednak wykluczyć rozwiązania polegającego na użytkowaniu dwóch rodzajów maszyn 4./4+. generacji biorąc pod uwagę niższe koszty pozyskania i eksploatacji samolotu innego producenta. Rozstrzygnięcie tego problemu wymaga jednak dalszych analiz.

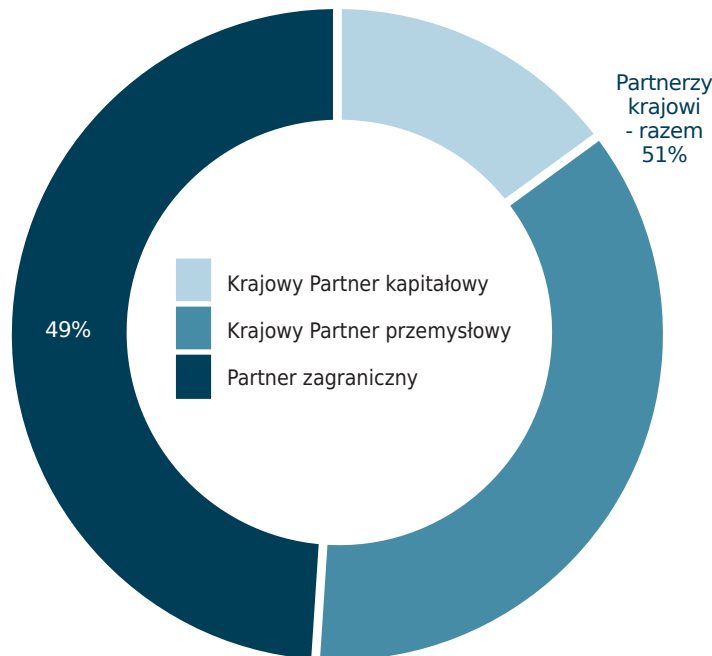
Pozyskanie opisywanych samolotów mogłoby zostać powiązane z offsestem skoncentrowanym na rozwoju przez polski przemysł lotniczy maszyny szkolno-bojowej Grot-2, który byłby realizowany w tym samym zakładzie, który byłby zaangażowany w montaż i serwisowania większych samolotów.

W przypadku maszyn typu *Light Combat Aircraft* Polska mogłaby zasadniczo wybrać pomiędzy samolotem M-346 Fighter Attack, koreańskim F/A-50 oraz Textron Scorpion, choć ten ostatni jest wyraźnie słabiej uzbrojony i dysponuje mniejszym potencjałem bojowym. Wybór opcji koreańskiej stawałby jednak pod znakiem zapytania przyszłość pozyskanych w 2014 r. przez resort obrony narodowej ośmiu samolotów M-346 Master w wersji *Advanced Jet Trainer* uważanych za samoloty nowoczesne i dobrze nadających się do szkolenia pilotów F-16. W przypadku zdecydowania się na wariant obejmujący pozyskanie większej liczby samolotów klasy LCA, podobnie jak w przypadku wariantu obejmującego nabycie samolotów 4/4+. generacji, offset mógłby zostać skoncentrowany na montażu, produkcji i serwisowaniu w Polsce zamówionych maszyn szkolno-bojowych.

Po trzecie, ulokowanie montażu i serwisowania powinno nastąpić w którymś z polskich zakładów dysponujących podstawowymi kompetencjami lotniczymi (np. Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 w Bydgoszczy, Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 1 w Łodzi i Dęblinie, PZL Świdnik). Polski przemysł zbrojeniowy we współpracy z resortem obrony narodowej musiałby dokładnie przeanalizować, jakie kompetencje i technologie byłby mu niezbędne, ponieważ to wpływa na większą efektywność uzyskiwanego offsetu. Wsparcie kapitałowe dla programu mogłoby zapewnić Polski Fundusz Rozwoju, natomiast zagraniczny dostawca w ramach offsetu zapewniłby transfer technologii. Przedsięwzięcie mogłoby zostać zrealizowane na wzór turecki w postaci spółki *joint venture*, w której polskie podmioty miałyby nie mniej niż 51 proc. udziałów, a kontrahent zagraniczny do 49 proc.

Optymalnym rozwiązaniem byłoby, aby w trakcie negocjacji uzyskać prawo do przyszłego odkupu udziałów/akcji partnera zagranicznego przez polskich udziałowców/akcjonariuszy.

Proponowana struktura kapitałowa spółki *joint-venture* wyglądałaby następująco:



Po czwarte, kosztowny zakup dużej partii samolotów bojowych miałby dużą wagę polityczną. Wybór określonej maszyny przekładałby się na pogłębienie relacji sojuszniczych z państwem, w którym znajduje się siedziba jej producenta, co z pewnością wpłynęłoby na ostateczną decyzję o zakupie. W związku z tym wybór danej maszyny będzie związany z długofalowymi interesami politycznymi i gospodarczymi Polski.

Proponowany ambitny harmonogram projektu mógłby wyglądać następująco:

- 1) **Kierunkowa decyzja Rady Ministrów w sprawie kształtu programu pozyskania samolotów bojowych dla Sił Powietrznych RP**
- jesień/zima 2017 r.,
- 2) **Opracowanie i przyjęcie ustawy zapewniającej finansowania programu**
- do 30 czerwca 2018 r.,
- 3) **Postępowanie w celu wyłonienia partnera zagranicznego**
- do 1 stycznia 2020 r.,
- 4) **Negocjacje umowy z wybranym partnerem**
- do 1 stycznia 2021 r.,
- 5) **Zawiązanie spółki joint venture oraz budowa zakładu produkcyjnego**
- do 1 stycznia 2023 r.,
- 6) **Wyprodukowania pierwszego samolotu**
- lata 2024-2025 (przewidywane koniec resursu samolotów Su-22).

X. BIBLIOGRAFIA

- 1) A. Ilbas, *Offsets in international weapons acquisitions: The Turkish experience*, Air Force Institute Of Technology, Wright - Patterson Air Force Base w Ohio, 2002, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a401798.pdf>,
- 2) A. Wilk, *Rosyjskie samoloty na straży białoruskiego nieba*, Analizy OSW, grudzień 2013 r., <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2013-12-11/rosyjskie-samoloty-na-strazy-bialoruskiego-nieba>,
- 3) A.M. Dynier, *Rosja wzmacnia potencjał wojskowy na zachodzie państwa*, Biuletyn Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych Nr 36 (1386), czerwiec 2016 r., <http://www.pism.pl/publikacje/biuletyn/nr-36-1386>,
- 4) B. E. Bekdil, *Turkey to Order New F-35 Lightning II Jets*, 31.10.2016, <http://www.defensenews.com/articles/turkey-to-place-new-f-35-order>,
- 5) G. Jennings, *South Korea selects GE as KFX engine provider*, IHS Jane's Defence Weekly, 27.5.2016, <http://www.janes.com/article/60777/south-korea-selects-ge-as-kfx-engine-provider>,
- 6) I. Wiśniewska, *Rosja: cięcia wydatków budżetowych w latach 2017-2019*, Analizy OSW, grudzień 2016 r., <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2016-12-14/rosja-ciecica-wydatkow-budzetowych-w-latach-2017-2019>,
- 7) *Informacja Lockheed Martin z 12 kwietnia 2017 r. nt. przedłużenia resursu samolotów F-16 C/D Block 40/52*, <http://news.lockheedmartin.com/2017-04-12-U-S-Air-Force-Authorizes-Extended-Service-Life-for-F-16>,
- 8) *Informacja Ministra Obrony Narodowej na temat stanu obecnego oraz perspektyw rozwoju systemu samolotów wielozadaniowych F-16, pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Obrony Narodowej (nr 53) z 22 marca 2017 r. obradującej pod przewodnictwem Posła na Sejm RP Michała Jacha*, <http://orka.sejm.gov.pl/zapisy8.nsf/0/B1D5DE8099F1DDA3C12580F20048C-6C3/%24File/0170808.pdf>,
- 9) *Informacja PGZ S.A. na temat współpracy WZL Nr 2 oraz Saab z 2 września 2015 r.*, <http://pgzsa.pl/a/158,saab-podpisuje-umowe-wspolpracy-z-wojskowymi-zakladami-lotniczymi-nr-2-s-a>,
- 10) *Interpelacja nr 6978 z 16.7.2012 r. Posła na Sejm RP Jacka Tomczaka do Ministra Obrony Narodowej w sprawie programu rozwoju Sił Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej*, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=6978&view=S>,
- 11) *Interpelacja nr 9291 z 12.1.2017 r. Postów na Sejm RP Pawła Kobylińskiego, Jerzego Meysztowicza i Pawła Pudłowskiego do Ministra Obrony Narodowej w sprawie potencjalnego zakupu używanych samolotów F-16*, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=9291&view=S>,
- 12) J. Drew, *USAF backs off sixth-gen 'fighter' in quest for air supremacy*, 7.4.2016, <https://www.flightglobal.com/news/articles/usaf-backs-off-sixth-gen-fighter-in-quest-for-air-423994/>,

- 13) J. Gertler, *F-35 Joint Strike Fighter (JSF) Program*, Congressional Research Service, 29.4.2014, <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL30563.pdf>,
- 14) J. Grevatt, *Hanwha Techwin wins deal to localise KFX engine production*, IHS Jane's Defence Weekly, 28.6.2016 r., <http://www.janes.com/article/61817/hanwha-techwin-wins-deal-to-localise-kfx-engine-production>,
- 15) J. Grevatt, *Indo Defence 2016: PTDI and KAI sign collaboration agreement*, IHS Jane's Defence Weekly, 2.11.2016 r., <http://www.janes.com/article/65150/indo-defence-2016-ptdi-and-kai-sign-collaboration-agreement>,
- 16) J. Grevatt, *Japan's White Paper outlines priorities for defence production*, IHS Jane's Defence Industry, 15.8.2016, <http://www.janes.com/article/62954/japan-s-white-paper-outlines-priorities-for-defence-production>,
- 17) J. Grevatt, *Korea Aerospace Industries agrees KFX investment deal with Indonesia*, IHS Jane's Defence Industry, 23.11.2015 r., <http://www.janes.com/article/56161/korea-aerospace-industries-agrees-kfx-investment-deal-with-indonesia>,
- 18) J. Grevatt, *Korean-Indonesian fighter project hits licensing delays*, IHS Jane's Defence Industry, 8.2.2017, <http://www.janes.com/article/67575/korean-indonesian-fighter-project-hits-licensing-delays>,
- 19) J. Palowski, *Zmodernizowane Su-27 na zachodzie Rosji*, marzec 2016 r., <http://www.defence24.pl/330102,zmodernizowane-su-27-na-zachodzie-rosji>,
- 20) J. Rajchel, A. Bondaruk, *Samolot bojowy piątej generacji dla Polski - uwarunkowania taktyczne*, 24.3.2015 r., <https://www.infolotnicze.pl/2015/03/24/samolot-bojowy-piatej-generacji-dla-polski-uwarunkowania-taktyczne/>,
- 21) J. Sabak, *Su-30SM wylądowały w Kursku. Zastępują MiGi-29*, <http://www.defence24.pl/598916,su-30sm-wyladowaly-w-kursku-zastepuja-migi-29>.
- 22) J. Sabak, *Używane Jastrzębie dla Sił Powietrznych? „Długa lista trudnych pytań” [ANALIZA]*, 12.1.2017, <http://www.defence24.pl/525395,uzywane-jastrzebie-dla-sil-powietrznych-dluga-lista-trudnych-pytan-analiza>,
- 23) J. Tagliabue, *Lockheed Wins Huge Sale to Poland With Complex Deal*, <http://www.nytimes.com/2003/04/19/business/international-business-lockheed-wins-huge-sale-to-poland-with-complex-deal.html>,
- 24) J. Zanotti, *Turkey-U.S. Defense Cooperation: Prospects and Challenges*, Congressional Research Service 2011, <https://fas.org/sgp/crs/mideast/R41761.pdf>,
- 25) K. Herschelman, *Turkey and UK agree to develop new fighter aircraft*, IHS Jane's Defence Weekly, <http://www.janes.com/article/67322/turkey-and-uk-agree-to-develop-new-fighter-aircraft>, 30.1.2017 r.,
- 26) K. Zasada, *MON planuje zakup nawet 100 myśliwców*, <http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-mon-planuje-zakup-nawet-100-mysliwcow,nId,2417133>,
- 27) L. Sariibrahimoglu, *Rolls-Royce forms joint venture with Turkey's Kale Group to produce TF-X engines*, IHS Jane's Defence Weekly, 9.5.2017 r., <http://www.janes.com/article/70204/rolls-royce-forms-joint-venture-with-turkey-s-kale-group-to-produce-tf-x-engines>,
- 28) L. Wayne, *A Well-Kept Military Secret*, New York Times, 16.2.2003 r., <http://www.nytimes.com/2003/02/16/business/a-well-kept-military-secret.html>,

- 29) M. Cielma, *Postępy programu remontów i doposażenia Su-22*, 7.9.2015, <http://dziennikzbrojny.pl/artykuly/art,2,4,9391,armie-swiata,wojsko-polskie,postepy-programu-remontow-i-doposazenia-su-22>,
- 30) M.-C. Cho, *Restructuring of Korea's Defense Aerospace Industry. Challenges and opportunities?*, Bonn International Center for Conversion 2003, https://www.bicc.de/uploads/tx_bicctools/paper28.pdf,
- 31) M. Dura, *Grot 2 będzie następcą Su-22?*, <http://www.defence24.com/17658,grot-2-bedzie-nastepca-su-22>, 10.9.2013 r.,
- 32) M. Gajzler, *Program KF-X, czyli południowokoreański myśliwiec nowej generacji*, 26.5.2016 r., <http://dziennikzbrojny.pl/artykuly/art,6,26,10069,lotnictwo,samoloty-po-1945-r,program-kf-x-czyli-poludniowokoreanski-mysliwiec-nowej-generacji>,
- 33) M. Kucharczyk, *Modernizacja Sił Zbrojnych RP. Część 4. Siły Powietrzne*, Ośrodek Analiz Strategicznych, styczeń 2017 r., <https://oaspl.org/2017/01/20/modernizacja-sil-zbrojnych-rp-czesc-sily-powietrzne/>,
- 34) M. Weisgerber, *America's Last Fighter Jet Makers Scramble to Keep Production Alive*, Defense One, <http://www.defenseone.com/business/2016/05/americas-last-fighter-jet-makers-scramble-keep-production-alive/128274/>. SIPRI: Trends in world military expenditure, 2016, <https://www.sipri.org/sites/default/files/Trends-world-military-expenditure-2016.pdf>,
- 35) N. Bączyk, *CASA C-295M w Siłach Powietrznych*, miesięcznik „Lotnictwo” Nr 9/2015, str. 42-44,
- 36) *Odpowiedź na interpelację nr 8155 Posła na Sejm RP Grzegorza Dolniaka z 9 września 2004 r. do Ministra Obrony Narodowej w sprawie przekazania przez stronę niemiecką myśliwców MiG-29 do służby w Polskich Siłach Powietrznych*, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ4.nsf/0ef7f697fde785dac-125737800332d33/787727b684805a4ac125748a0035b07d?OpenDocument>,
- 37) *Odpowiedź Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki społecznej Jerzego Hausnera z 29 kwietnia 2004 r. na interpelację nr 7069 złożoną przez Posła na Sejm RP Krystynę Skowrońską w sprawie realizacji programu offsetowego*, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ4.nsf/0ef7f697fde785dac125737800332d33/9098f8ebc-4beb997c125748a0035903d?OpenDocument>,
- 38) *Odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Dariusza Bogdana na interpelację nr 20825 Posła na Sejm RP z 5 września 2013 r. Marii Zuby w sprawie weryfikacji wykonania zobowiązań kompensacyjnych Lockheeda w związku z samolotami F-16*, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=20825&view=S>.
w sprawie weryfikacji wykonania zobowiązań kompensacyjnych Lockheeda w związku z samolotami F-16,

- 39) *Odpowiedź Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Czesława Mrocza na interpelację nr 33040 Posła na Sejm RP Jerzego Polaczka z 8 czerwca 2015 r. do Ministra Obrony Narodowej w sprawie udzielenia wyjaśnień w związku ze zrezygnowaniem przez Ministerstwo Obrony Narodowej z zobowiązań offsetowych, na przykładzie wybranych postępowań dotyczących dostaw na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa,*
<http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=33040&view=S>,
- 40) *Odpowiedź Ministra Obrony Narodowej Janusza Onyszkiewicza z 5 stycznia 2000 r. na zapytanie nr 1204 Posła na Sejm RP Wiesława Kaczmarka z 4 listopada 1999 r. w sprawie strategicznego programu rządowego „Iryda”,* <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ3.nsf>,
- 41) *Odpowiedź Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Janusza Zemkego - z upoważnienia prezesa Rady Ministrów - z 6 czerwca 2003 r. na interpelację nr 3644 złożoną przez posłów na Sejm RP Pawła Poncyłjusa i Przemysława Gosiewskiego w sprawie przetargu na samolot wielozadaniowy dla Sił Zbrojnych RP,* <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ4.nsf>,
- 42) *Odpowiedź Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Romualda Szeremietiewa z 1 lutego 2000 r. na interpelację nr 3100 Posła na Sejm RP Stanisława Janasa z 14 stycznia 2000 r. w sprawie wznowienia i dokończenia programu IRYDA,*
<http://orka2.sejm.gov.pl/IZ3.nsf/2df80fe4116b3f62c12573be003cb40de70c48c3c972978ac12574d000374513?OpenDocument>,
- 43) P. Henski, *Zmasowany atak*, 27.10.2013, <http://www.polska-zbrojna.pl/home/articleinmagazineshow/10151?t=ZMASOWANY-ATAK>,
- 44) Portal internetowy Altair.com powołujący się na turecki dziennik Today's Zaman, *Turcja otrzyma kody źródłowe F-16*, http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=6910,
- 45) Portal internetowy Altair.com, *Koniec Irydy*, 7 listopada 2008 r., http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=1955,
- 46) Portal internetowy Altair.com, *e-RAPORT MSPO 4/2013, Zmodernizowane MiGi-29 z WZL-2*, http://www.altair.com.pl/e-report/view?article_id=526,
- 47) Portal internetowy Defence24.pl., *Wspólny myśliwiec brytyjsko-japoński?*, 2.4.2017, <http://www.defence24.pl/571839,wspolny-mysliwiec-brytyjsko-japonski>,
- 48) Portal internetowy DefenceNews.com, *Lockheed Martin is moving F-16 production*, <http://www.defensenews.com/articles/lockheed-martin-is-moving-its-f-16-production>,
- 49) R. Ciastoń, J. Gruszczyński, R. Lipka, A. Radomyski, T. Smura, *Przyszłość Sił Powietrznych i jednostek obrony powietrznej w Siłach Zbrojnych RP, Fundacja im. K. Pułaskiego*, Warszawa 2015, s. 58,
<https://pulaski.pl/wp-content/uploads/2015/02/raport-pazdziernik2015.pdf>,
- 50) R. Jóźwiak, *Przyszłość Sił Powietrznych*, „Raport Wojsko Technika Obronność”, Nr 04/2017, s. 26,
- 51) S. Kasjanuk, *Skorpion - bliskie wsparcie z PZL*, <http://lotniczapolska.pl/Skorpion-%E2%80%93-bliskie-wsparcie-z-PZL,3339>,

- 52) T. Hopher, L. Thomas, *France and Germany to develop new European fighter jet*, <https://www.reuters.com/article/us-france-germany-defence-idUSKBN19Y1FJ>,
- 53) United States Government Accountability Office, *F-35 Joint Strike Fighter: Assessment Needed to Address Affordability Challenges*, 14.4.2015 r., <https://www.gao.gov/assets/670/669619.pdf>,
- 54) W. Pawłuszko, F. Seredyński, *Koncepcja powołania Agencji Uzbrojenia*, Warsaw Enterprise Institute, marzec 2017, <http://wei.org.pl/files/manager/file-aa1a0d88ea6899ce5a67fb71dbc06412.pdf>,
- 55) W. Wiśniowski, *Programy strategiczne. Wyzwania i bariery na przykładzie programu samolotu szkolno-bojowego I-22 Iryda*, Prace Instytutu Lotnictwa 214, s. 40-49, Warszawa 2011,
- 56) *Wystąpienie zastępcy Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych gen. dywizji Jana Śliwki podczas posiedzenia sejmowej Komisji Obrony Narodowej, które odbyło się 22 marca 2017 r.*, <http://orka.sejm.gov.pl/zapisy8.nsf/0/B1D5DE8099F1DDA3C12580F20048C-6C3/%24File/0170808.pdf>.

O AUTORACH



Wojciech Pawłuszko - absolwent WPiA UJ, aplikant radcowski przy OIRP w Warszawie pracujący w zespole zbrojeniowym Kancelarii prawnej SLS Seredyński, Sandurski. Doradza podmiotom działającym w branży zbrojeniowej, współpracownik portalu zbrojeniowego Defence24, ekspert Business Centre Club ds. regulacji sektora zbrojeniowego oraz Instytutu Sobieskiego, stypendysta Prezesa Rady Ministrów, Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz Rektora UJ.



Filip Seredyński – absolwent WPIA UAM oraz WZ UEK w Poznaniu. Członek NRR przy Prezydencie RP, radca prawny. Partner w Kancelarii prawnej SLS Seredyński, Sandurski z ponad 15-letnim doświadczeniem w sektorze zbrojeniowym. Uczestnik licznych negocjacji dotyczących polonizacji, udzielania licencji i transferu wojskowych technologii obronnych. Brał udział w opracowaniu koncepcji konsolidacji polskiego przemysłu obronnego. Kierował badaniem systemu zamówień obronnych w państwach UE i opiniował projekty ustaw dotyczących branży obronnej. Specjalista w obszarze transakcji M&A. W przeszłości także członek rad nadzorczych spółek Skarbu Państwa oraz ekspert Komisji Finansów Publicznych Sejmu RP.



TWORZYM IDEE DLA POLSKI

Instytut Sobieskiego

ul. Nowy Świat 27
00-029 Warszawa
tel./fax: 22 826 67 47

sobieski@sobieski.org.pl
www.sobieski.org.pl

ISBN 978-83-942126-0-6



www.sobieski.org.pl

Do 2024 r. Polska zamierza rozpocząć proces wymiany użytkowanych przez Siły Powietrzne RP samolotów bojowych MiG-29 oraz Su-22. Program „Harpia” obejmujący zakup nowych maszyn będzie jednym z najdroższych w historii polskich programów zbrojeniowych. Stwarza to szansę na budowę w Polsce nowoczesnego lotniczego potencjału przemysłowego na wzór Turcji i Korei Południowej. Autorzy niniejszego Raportu analizują m.in., jakie są uwarunkowania w tym zakresie, jaki jest obecny stan Sił Powietrznych RP, jakie Polska ma dotychczasowe doświadczenia w obszarze zakupu samolotów bojowych oraz przedstawiają swoje wnioski i rekomendacje dotyczące realizacji planowego programu.