**Sprawa pojazdu 4x4**

MON w ramach programu Pegaz zamierza nabyć 79 pojazdów 4x4 w kilku konfiguracjach.

ROSOMAK SA/PGZ oferuje wraz z niemieckim Rheinmetal AG (RM) pojazd AMPV, który nadal jest tylko prototypem nie będącym na wyposażeniu żadnej armii na świecie (nawet w Niemczech Bundeswehra wybrała pojazd EAGLE oferowany przez GDELS). Z dostępnych dokumentów wynika, że całkowity koszt dla MON będzie wynosił ponad **770 mln zł**. Cena pojedynczego pojazdu bazowego to kwota od 9,2 mln do 11,3 mln Warto również zauważyć, ze dodatkowo ROSOMAK SA musi zapłacić licencję na produkcję do RM w wysokości ponad 150 mln. Oddzielnym kosztem jest również koszt opracowania i przekazania dokumentacji dla RM, ponad 20 mln. Poziom polonizacji będzie wynosił około 8 proc., bo tyle zostanie w PGZ, a więc wszelkie koszty związane z wdrożeniem pojazdu będą po stronie polskiej, a jeśli pojazd zostanie wdrożony z sukcesem to RM będzie miał klienta dość mocno uzależnionego od licencji i dostaw większości komponentów (patrz Rosomak, gdzie najważniejsze elementy KTO dostarcza pośrednio lub bezpośrednio Patria). Oczywiście „polonizacja” i to na poziomie ok 50 proc. ma obejmować również pozyskiwanie komponentów do produkcji od podmiotów zarejestrowanych na terenie Polski. Dotychczasowe doświadczenie kontraktów z Patria czy Oto Melara pokazuje, że w takim przypadku zalicza się do „polonizacji” wszelkie zakupy w firmach dystrybucyjnych lub produkcyjnych zarejestrowanych w Polsce, ale zależnych kapitałowo od zagranicznych dostawców. MON w przypadku wyboru tego rozwiązania będzie musiał przeznaczyć dodatkowe środki na prace B+R ponieważ AMPV nie jest gotowym produktem dodatkowo Polska poniesie wszelki konsekwencje wynikające z tzw. wieku niemowlęcego tego pojazdu (korekty, poprawki, modyfikacje, poświęcony czas i zasoby ludzkie itp.) Oferta PGZ nie uwzględnia jakikolwiek przywilejów (możliwości eksportowe, niezależność z doborze komponentów, praw do produkcji ponad 79 szt.)) czy też upustów w związku z potrzebą wykonania dodatkowych prac aby pojazd był gotowy do użytku.

Swoją drogą bardzo znamienne jest na jakich zasadach i w jakiej procedurze PGZ wybrał akurat pojazd AMPV, który w stosunku do konkurencyjnych ofert z Thales (Hawkei) i GDELS (Eagle) jest tylko prototypem. Według jakich wewnętrznych procedur w PGZ wybrano akurat to rozwiązanie? Czy rezygnacja pana dyr. Pałki z pracy w PGZ, gdzie zajmował się programem pojazdów 4x4 i pojawiające się informacje, że silnie współpracuje z Rheinmetal AG to przypadek? Powstaje pytanie jakie argumenty Czyżby był to stopień polonizacji na poziomie 8 proc ze strony Rheinmetal AG dla PGZ. Nikt nie ma wątpliwości, że jest to bardzo niski poziom i trudno sobie wyobrazić gorszą ofertę, więc nie mogło to być zachętą. Dojrzałość pojazdu AMPV jest na poziomie prototypu (wykonane 3 szt.), kiedy pozostałe oferty są wdrożone w wielu armiach świata. To także nie powinno przekonywać do nawiązania współpracy z RM. Cena wszystkich pojazdów (RM, GDELS, THALES) według wcześniejszych dokumentów PGZ kształtowała się na takim samym poziomie 2,5 – 2,7 mln euro za sztukę, co oznacza, że oferty były porównywalne z finansowego punktu widzenia. Wybór pojazdu, który aktualnie nie jest wdrożony do produkcji oznacza prawdopodobnie dla MON dodatkowe koszty na B+R oraz inwestycje w pilotażową linię produkcyjną, a więc wygląda na to, że PGZ wybrał ofertę najdroższą.

Warto również przyjrzeć się jak obecnie wygląda tzw. modernizacja czołgów Leopard w Bumarze Łabędy. Okazuje się, że cała aktywność prowadzona jest przez pracowników sprowadzonych z Niemiec, a ta część hali jest otoczona szczelną ścianą za którą nie wolno przebywać polskim pracownikom. To może być przesłanką do oceny, czy ewentualna „polonizacja” AMPV przełoży się na wzrost kompetencji załogi i zakładów przemysłu obronnego w Polsce.

HCP oferuje wraz z czeskim Tatra/CSG pojazd HUZAR, który, według ostatnich informacji producenta/licencjodawcy został zakupiony i jest wprowadzony na wyposażenie armii słowackiej i dopiero została uruchomiona produkcja. Oferta HCP została złożona do PGZ ponieważ miałby to być docelowo produkt całkowicie polski z polonizacją na poziomie 70 proc. z dalszą możliwością zwiększania tego udziału. Niestety ta propozycja nie została zaakceptowana w PGZ, o czym HCP dowiedziało się z pokątnych źródeł bez żadnej oficjalnej korespondencji.

Całkowity koszt zakupu dla MON to ok **480 mln zł**. Jeśli chodzi o cenę pojedynczego pojazdu to wynosi ona od 5,9 mln do 6,6 mln zł. Koszt licencji na rzecz Tatra/CSG to kwota ok. 12 mln zł. Oddzielnym kosztem jest koszt dokumentacji, który wynosi 14 mln zł. Cała dokumentacja będzie przekazana do Polski łącznie z dokumentacją podwozia i silnika. To oferta podziału prac pomiędzy partnerami dotyczy również wszystkich pojazdów, które zostaną wyprodukowane w przyszłości (70% Polska, 30% Czechy), co oznacza, że jeśli partnerzy pozyskają jakikolwiek rynek eksportowy to wspólnie będą z tego czerpać korzyści. Czesi są otwarci na zastępowanie poszczególnych komponentów na polskie elementy pod warunkiem poprawnego ich działania i osiągania nie gorszych parametrów od pierwotnego ukompletowania.

Wnioski:

Pojazd AMPV prototypem, który wymaga dalszych prac B+R oraz finasowania przez stronę polską, czeski pojazd jest propozycją współprodukcji i praca B+R będzie wynikała jedynie z powodu dostosowania go do wymagań polskich.

Praca z prototypem oznacza dodatkowe koszty wdrożenia (wiek niemowlęcy), co powinno oznaczać możliwość uzyskania dodatkowych przywilejów z racji podjęcia współpracy na takim stopniu zaawansowania pojazdu. Szczególnie ważne sią warunki licencji i swoboda w dokonywaniu zmian, modernizacji czy remontów. Chodzi o samodzielną produkcję, samodzielny rozwój, stosowanie innych modułów (np. silniki od innego producenta), a docelowo polskich komponentów oraz możliwość sprzedaży na rynkach eksportowych itp. Tutaj pewną przestrogą powinna być umowa z Patrią, która do dzisiaj nie pozwala na swobodę zakupu komponentów od bezpośrednich producentów. Jeśli Polska płaci z dokumentację to powinna mieć prawo do produkcji za niewielkie royatilies

Niezmiernie istotny dla polskiej gospodarki jest udział polskich przedsiębiorstw w produkcji czyli tzw. polonizacja (8 proc. – AMPV, 70 proc. – HUZAR). W przypadku długofalowej współpracy całość pojazdu powinna być produkowana w Polsce. Jeśli producent pojazdu będzie narzucał zakup po określonych cenach, określonych elementów (silnik, przekładnia, mosty), to polski przemysł nie będzie miał szansy na zwiększanie swoich kompetencji technologicznych i będzie trwale sprowadzony do roli montowni. 8 proc wprost PGZ ale 52 proc komponenty od firm zarejestrowanych w Polsce

Dotychczasowe doświadczenie współpracy z Rheinmetal AG ze stroną polską nie wskazuje aby niemiecki kontrahent był skłonny podzieleniem się wiedzą i dokumentacją. Pytanie, czy w przypadku tego kontraktu nic się nie zmieni.

Trzeba brać pod uwagę, że poza programem Pegaz, MON zamierza zamówić pojazdy 4x4 do innych programów artyleryjskich, przeciwlotniczych, interwencyjnych (łącznie od 1500 – 3500 szt). Tak ilość powinna dawać stronie polskiej mocny argument w negocjowaniu ramowej umowy, ponieważ tego typu pojazd będzie prawdopodobnie masowo wykorzystywany przez Siły Zbrojne RP.

Warto pamiętać, że pojazd bazowy KTO Rosomak (bez wieży) kosztuje ok **5 - 6 mln zł!!!**

W załączeniu tabela porównawcza obu propozycji pojazdów 4x4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LP | Specyfikacja cenowa oferty dla 79 sztuk | Ilość sztuk | Wartość brutto oferty HCP | Wartość brutto oferty ROSOMAK/PGZ | Różnica |
|  |  | szt. | PLN | PLN | % |
| 1 | Wóz dowodzenia dowódcy baterii rakiet.( szk.tr) | 1 | 6 612 719 | 11 335 709 | -42% |
| 2 | Wóz dowodzenia dowódcy plutonu/zastępcy dowódcy baterii. ( szk. Tr.) | 1 | 5 928 131 | 9 169 676 | -35% |
| 3 | Wóz rozpoznania stanowisk startowych.( szk. Tr.) | 1 | 6 123 836 | 9 645 687 | -37% |
| 4 | Wóz topograficzno-rozpoznawczy. ( szk. Tr) | 1 | 6 123 836 | 9 645 687 | -37% |
| 5 | Wóz dowódczo -sztabowy dowódcy dywizjonu | 6 | 39 676 313 | 68 014 252 | -42% |
| 6 | Wóz dowodzenia dowódcy plutonu/zastępcy dowódcy baterii | 27 | 160 059 542 | 247 581 257 | -35% |
| 7 | Wóz dowodzenia dowódcy baterii rakiet | 9 | 59 514 470 | 102 021 380 | -42% |
| 8 | Wóz dowodzenia dowódcy baterii dowodzenia | 3 | 19 838 157 | 34 007 127 | -42% |
| 9 | Wóz dowodzenia dowódcy kompanii logistycznej | 3 | 17 784 394 | 27 509 029 | -35% |
| 10 | Wóz topograficzno-rozpoznawczy | 9 | 55 114 524 | 87 345 288 | -37% |
| 11 | Wóz oficera łącznikowego | 6 | 35 568 787 | 55 018 068 | -35% |
| 12 | Wóz rozpoznania stanowisk startowych | 12 | 73 486 032 | 115 748 244 | -37% |
|  | **RAZEM:** | **79** | **485 830 741** | **777 041 405** | **-37%** |