



■ Decyzja Niemiec w sprawie wymiany floty samolotów Tornado. Wymiar polityczny, wojskowy i gospodarczy

Karol Janoś

Zgodnie upublicznonymi przez niemieckie media informacjami Ministerstwo Obrony RFN ma zamiar zastąpić flotę samolotów Tornado modelami *F/A-18*, produkowanymi przez amerykański koncern Boeing, i *Eurofighter*, produkcji europejskiej. Decyzja Berlina w sprawie zakupu nowych samolotów bojowych dla Bundeswehry ma poważne implikacje dla współpracy transatlantyckiej, kwestii rozwoju europejskich zdolności w dziedzinie bezpieczeństwa i obrony, w tym zwłaszcza kooperacji francusko-niemieckiej w tej dziedzinie, jak również przyszłości rozwoju europejskiego przemysłu zbrojeniowego. Niemcy dokonując wyboru optymalnego rozwiązania, musiały zmierzyć się z koniecznością uwzględnienia wielu interesów i oczekiwań o charakterze politycznym, militarnym i gospodarczym.

Plany zakupu niemieckiego resortu obrony

Według ujawnionych planów niemieckiego resortu obrony flota 93 samolotów wielozadaniowych Tornado zostanie zastąpiona przez 45 samolotów *F/A-18*, z czego 30 w wersji *E/F Super Hornet* przeznaczonych do udziału w realizowanym przez NATO programie współdzielenie taktycznej broni nuklearnej (*NATO Nuclear Sharing*) i 15 w wersji *EA-18G Growler* służących do zadań związanych z walką elektroniczną, oraz 45 maszyn *Eurofighter Typhoon*. Te ostatnie mają wykonywać pozostałe zadania realizowane dotąd w niemieckich siłach powietrznych przez samoloty Tornado.

Redakcja:

Radosław Grodzki

Karol Janoś

(redaktor naczelny)

Piotr Kubiak

Krzysztof Malinowski

Korekta:

Hanna Różanek

Nr 35(435)/2020

03.04.2020

ISSN 2450-5080

Biuletyny dostępne
także dzięki:
NEWSLETTER IZ
FACEBOOK
SCRIBD
LINKEDIN
TWITTER

Wymiana floty *Tornado* jest konieczna ze względu na upływający w 2025 r. termin ich użytkowania. Będące na wyposażeniu Bundeswehry od 1981 r. maszyny produkowane w kooperacji brytyjsko-niemiecko-włoskiej były wykorzystywane do zadań związanych z rozpoznaniem, walką elektroniczną i wsparciem operacji sił lądowych, a część z nich była maszynami podwójnego przeznaczenia w ramach udziału Niemiec w programie *Nuclear Sharing*. Do tej pory w użyciu niemieckich sił powietrznych są 83 maszyny, pozostałych 10 służy do celów szkoleniowych i przeprowadzania testów technicznych. Niemcy należą do ostatnich użytkowników tego modelu samolotu. W ubiegłym roku *Tornado* wycofane zostały z użycia przez siły zbrojne Wielkiej Brytanii, która zdecydowała się na zastąpienie ich samolotami *Eurofighter Typhoon*.

Intensywne działania w sprawie zakupu nowych wielozadaniowych myśliwców dla Bundeswehry prowadzone są od 2017 r. Z zapowiedzi niemieckiego resortu obrony wynikało, iż ostateczna decyzja w sprawie zakupu powinna zapaść do końca marca br. Według medialnych doniesień plany zakupu zostały już uzgodnione na poziomie politycznym i były konsultowane z przedstawicielami niemieckiego sektora zbrojeniowego. Ostateczną decyzję musi podjąć minister obrony Annegret Kramp-Karrenbauer, co ma uczynić jeszcze przed okresem wielkanocnym. Niemcy dokonując wyboru następcy *Tornado*, musiały uwzględnić wiele sprzecznych celów i interesów dotyczących polityki bezpieczeństwa i obrony, kooperacji z partnerami europejskimi, współpracy transatlantyckiej, a także rozwoju narodowego i europejskiego przemysłu zbrojeniowego.

Wymiar polityczny

Na płaszczyźnie politycznej głównym wyzywaniem dla Berlina stało się pogodzenie dążenia do utrzymywania dobrego stanu kooperacji transatlantyckiej, w tym przede z USA odgrywającymi nadal rolę głównego gwaranta bezpieczeństwa dla Europy, przy jednoczesnej woli zapewnienia rozwoju zdolności UE w dziedzinie polityki zagranicznej, bezpieczeństwa i obrony. Niemcy zdają sobie sprawę, że niezależnie do wyraźnego pogorszenia relacji amerykańsko-niemieckich w okresie prezydentury D. Trumpa, USA pozostają dla nich kluczowym partnerem w dziedzinie bezpieczeństwa międzynarodowego i są w związku tym zdani politycznie i militarnie na utrzymywanie wysokiego poziomu kooperacji transatlantyckiej. W tym kontekście istotną rolę odgrywa wnoszenie przez RFN odpowiedniego wkładu w rozwój potencjału odstraszającego NATO wobec zagrożenie ze strony Rosji, w tym szczególnie udział we współdzieleniu taktycznej broni nuklearnej. W obszarze wzmocnienia europejskich zdolności w polityce bezpieczeństwa i obrony głównym partnerem dla Niemiec pozostaje Francja. Lekceważenie stanowiska Paryża przy podejmowaniu strategicznych decyzji dotyczących zdolności niemieckiej armii, mających oddziaływanie także na europejską kooperację zbrojeniową, do której Francuzi przywiązują duże znaczenie, miałoby negatywny wpływ nie tylko na poziom współpracy obu państw w obszarze bezpieczeństwa i obrony, ale na całe spektrum współpracy Francji i RFN w Unii Europejskiej.

Paryż od początku rozpoczęcia działań związanych wymianą samolotów *Tornado* wywierał na Berlin presję, aby odrzucić oferty kierowane przez amerykańskie koncerny, w tym przede wszystkim proponowany przez Lockheed Martin model *F-35*. Naciski ze strony Francuzów wynikały m.in. z ich obaw, że zakup amerykańskich *F-35* utrudni realizację wspólnego francusko-niemieckiego projektu *Future Combat Air System* (FCAS). Ma on być oddany do użytku w 2040 r. i obejmuje budowę zintegrowanych systemów myśliwców nowej generacji (*New Generation Fighter*, NGF) i maszyn bezzałogowych. Francuzi obawiali się, że środki przeznaczone na FCAS zostaną przeznaczone za zakup amerykańskich *F-35*. Ponadto z ich perspektywy wybór amerykańskiej ofert mógłby doprowadzić do zahamowania dalszego rozwoju *Eurofightera* i jednocześnie opóźnienia prac nad technologiami potrzebnymi do realizacji projektu FCAS. W ocenie Francji wybór amerykańskich samolotów miałby też negatywny wpływ na kondycję całego europejskiego sektora zbrojeniowego. Z tego powodu byli przeciwni wyborowi także drugiej amerykańskiej oferty, czyli zakupu modeli typu *F-18* oferowanych przez Boeinga. Obawy Paryża wynikają po części z negatywnych doświadczeń ze współpracy z Wielką Brytanią. Pierwotnie to właśnie z Brytyjczykami Francuzi planowali realizację FCAS. W. Brytania wycofała się jednak z jego realizacji i zdecydowała się na inwestycje w zakup amerykańskich *F-35*.

Wymiar wojskowy

Samolot będący następcą *Tornado* musi wypełniać cztery zadania. Należy do nich konwencjonalny atak na obiekty naziemne, neutralizacja obrony powietrznej wroga (*Suppression of Enemy Air Defense*, SEAD), rozpoznanie taktyczne oraz przenoszenie amerykańskich bomb atomowych *B61*. Ta ostatnia funkcja związane jest z partycypacją w natowskim programie współdzielenia taktycznej broni nuklearnej. Niemiecki resort dokonując wyboru następcy samolotu *Tornado*, miał do wyboru kilka opcji. Jednym z wariantów było dokonanie zamówienia na podstawie jednej z przedłożonych ofert. Do wyboru był model *Eurofighter Typhoon* oferowany przez konsorcjum brytyjsko-niemiecko-włoskie, *F-35A* produkowany przez Lockheed Martin oraz modele *F/A-18* w wersji *E/F Super Hornet* i *EA-18G Growler* Boeinga. Niemcy mieli też możliwość wymiany floty *Tornado*, dokonując zamówienia opierającego się na kombinacji oferowanych modeli. Mało prawdopodobna była od samego początku opcja wyboru tylko jednej z ofert. Zgodnie z wytycznymi wojskowej strategii powietrznej Niemiec, *Luftwaffe* powinna dysponować dwoma typami samolotów bojowych.

Stosunkowo szybko pod naciskiem Paryża wykluczona została opcja zakupu obejmująca model *F-35A*, mimo że większość ekspertów była zgodna, iż samolot ten najlepiej spełnia wymagane kryteria jako następcą *Tornado*. Model ten był też preferowany przez dowództwo niemieckich sił powietrznych. *F-35A* jako jedyny z możliwych do wyboru modeli jest samolotem 5. generacji. Na jego korzyść poza szybką certyfikacją jako maszyny podwójnego przeznaczenia przemawiały także m.in. rozbudowane zdolności w zakresie obrony elektronicznej i neutralizowania obrony powietrznej wroga. Poza tym model *F-35* będzie wykorzystywany przez inne państwa biorące udział w programie *Nuclear Sharing* NATO. Mało realna wydawała się także

opcja zastąpienia floty *Tornado* samymi tylko europejskimi *Eurofighterami*. Wiązałoby się to bowiem z koniecznością przedłużenia użytkowania samolotów *Tornado* do następnej dekady, co skutkowałoby przeznaczaniem bardzo wysokich nakładów na ten cel. Według wyliczeń niemieckiego resortu obrony należałoby liczyć się z kosztami rzędu ok. 7 mld euro. Istnieją też poważne wątpliwości co do terminowego zapewnienia zdolności *Eurofigtera* do przenoszenia broni nuklearnej. Proces technicznego przygotowania tych maszyn byłby długotrwały. Wiele też wskazuje na to, że konieczny proces certyfikacji związany z możliwością realizacji tego zadania byłby znacznie dłuższy niż w przypadku maszyn amerykańskich. Poza tym w wyniku procesu certyfikacji USA otrzymałyby wgląd w techniczne szczegóły najnowszej wersji tego samolotu. Wątpliwości wobec samolotu *Eurofighter* dotyczą także jego zdolności w zakresie SEAD. Przedstawiciele producenta *Eurofigtera* zapewniają, że istnieją możliwości terminowego wyposażenia technicznego tych maszyn, jednak decyzje w tej sprawie musiałyby zostać podjęte bardzo szybko.

Kolejną możliwą opcją był zakup modeli oferowanych przez amerykańskiego Boeinga. Do udziału w programie *Nuclear Sharing* miałby być przeznaczony model *F/A-18 E/F Super Hornet*. Jednak podobnie jak w przypadku *Eurofigtera*, konieczny byłby proces certyfikacji do wykonywania tego typu zadań. Model ten charakteryzuje się lepszymi parametrami technicznymi niezbędnymi przy wykonywaniu zadań z zakresu *Nuclear Sharing*, jednak jego zastosowanie operacyjne w tej roli, podobnie jak *Eurofigtera*, wymagałoby osłony samolotów pomocniczych dysponujących odpowiednimi zdolnościami w zakresie walki elektronicznej. Taką osłonę mogłaby zapewnić druga wersja *F-18* oferowana przez Boeinga, czyli *EA-18G Growler*. Możliwy był także wybór kombinacji, w której do zadań związanych ze współdzieleniem taktycznej broni nuklearnej wybrany zostałby model *F/A-18 E/F Super Hornet*, a do zadań osłonowych w ramach tego rodzaju operacji odpowiednio wyposażona wersja *Eurofigtera*.

Przyjęte przez niemiecki resort obrony rozwiązanie zastąpienia floty samolotów *Tornado* przez dwie wersje *F-18* i *Eurofigtery* z wojskowego punktu widzenia nie jest optymalne zwłaszcza w kontekście zadań związanych z *Nuclear Sharing*, ale w minimalnym stopniu gwarantuje zabezpieczenie zdolności niemieckich sił powietrznych w tym obszarze. W ocenie ekspertów minimalna flota niezbędna do realizacji zadań związanych z *Nuclear Sharing* powinna obejmować eskadrę składającą się z 50 samolotów w wersji *F/A-18 E/F Super Hornet* i *EA-18G Growler*. Natomiast do zastąpienia *Tornado* w zakresie konwencjonalnego ataku na obiekty naziemne i rozpoznania taktycznego konieczne byłoby utworzenie eskadry składającej się z 35 do 40 *Eurofighterów*.

Wymiar gospodarczy

Kwestia wymiany floty samolotów *Tornado* ma też poważne implikacje gospodarcze. Odgrywa ona istotną rolę zwłaszcza z punktu widzenia rozwoju i kondycji europejskiego i niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. Od produkcji *Eurofighterów* uzależnionych jest 100 tys. miejsc pracy w Europie, z czego ¼ w samych Niemczech. W połowie marca związek zawodowy IG Metall wraz z szefami rad zakładowych

przedsiębiorstw Airbus Defence, MTU Aero Engines, Hensoldt Sensors i Premium Aerotec wystosowali list do minister obrony A. Kramp-Karrenbauer, ministra gospodarki Petera Altmeiera i szefa Urzędu Kanclerskiego Helgego Brauna, w którym ostrzegali, że nawet częściowy wybór oferty amerykańskich producentów doprowadziłby nie tylko do przepływu znacznej sumy uzyskiwanej z podatków płaconych przez niemieckich podatników do USA, ale także zagroziłby rozwojowi niemieckiego lotnictwa wojskowego w Niemczech. Krytycznie na temat możliwości zakupu samolotów amerykańskiej produkcji wypowiedział się także premier Bawarii i przewodniczący CSU Markus Söder. W rządzonym przed CSU kraju związkowym zlokalizowana jest znaczna część zakładów zaangażowanych w produkcję samolotów *Eurofighter*.

Niemiecki i europejski przemysł lotniczy dotkliwie będzie odczuwał także skutki pandemii koronawirusa. Ze znacznymi stratami finansowymi wskutek zmniejszenia zamówień musi liczyć się m.in. Airbus. Przedstawiciel koncernu na spotkaniu z pełnomocnikiem rządu federalnego ds. żeglugi powietrznej stwierdził, że płynność finansowa Airbusa może się miesięcznie zmniejszać o 5 mld euro. Zwracał również uwagę, że w obliczu obecnej sytuacji bardziej rozsądny byłby zakup samolotów dla niemieckich sił powietrznych wyłącznie europejskiej produkcji. Przedstawiciele Airbusa przestrzegali także rząd federalny, że zakup maszyn produkcji amerykańskiej może mieć również negatywny wpływ na plany sprzedaży *Eurofighterów* do Finlandii, Hiszpania i Szwajcarii.

Konkluzje

Niemcy dokonując wyboru następcy samolotu *Tornado* w niemieckich siłach lotniczych muszą uwzględnić wiele czynników o charakterze politycznym, strategiczno-wojskowym oraz gospodarczym. Wybrana przez niemiecki resort obrony opcja zastąpienia floty *Tornado* po połowie przez samoloty oferowane przez europejskich i amerykańskich dostawców wskazuje, że ostatecznie przeważały interesy o charakterze politycznym. Przyjęta opcja umożliwia Niemcom zaspokojenie dwóch głównych celów z punktu widzenia polityki bezpieczeństwa i obrony: podtrzymywanie poprawnych relacji z USA i tym samym kooperacji w wymierza transatlantyckim oraz utrzymywanie pozytywnych relacji z Francją, pozostającą dla Berlina głównym partnerem w polityce europejskiej i ważnym sojusznikiem w zakresie rozbudowy europejskiej zdolności w dziedzinie polityki bezpieczeństwa i obrony. Kompromisowa pod względem politycznym decyzja Niemiec to przykład kontynuacji praktykowanej zwłaszcza w odniesieniu do polityki bezpieczeństwa i obrony polityki *sowohl als auch* (zarówno, jak i), polegającej na równoważeniu interesów i oczekiwań dwóch głównych partnerów, czyli Waszyngtonu i Paryża. Inaczej mówiąc, można to określić jako unikanie przez Berlin konfliktu między rolą bliskiego sojusznika USA i rolą zaufanego partnera Francji.

Ze strategiczno-wojskowego punktu widzenia wybrane przez Niemcy rozwiązanie nie jest optymalne. Chodzi zwłaszcza od zdolności Bundeswehry do partycypacji w natowskim programie współdzielenia taktycznej broni nuklearnej. Wielu ekspertów wyraża wątpliwości na temat przystosowania do tego typu zadań wybranych przez Berlin samolotów amerykańskich czwartej generacji. Mając na uwadze

kryteria militarne, optymalnym rozwiązaniem byłby wybór oferowanych przez Lockheed Martin maszyn F-35A. Zwolennikami takiego rozwiązania było dowództwo *Luftwaffe*, jednak zostało szybko wykluczone ze względów politycznych. Ostateczny wybór nie jest zaskakujący, zważywszy na preferencje dowództwa niemieckich sił powietrznych. Poza zdolnościami odnoszącymi się do *Nuclear Sharing* dla Bundeswehry ważnym kryterium było zagwarantowanie możliwości sił powietrznych do prowadzenia walki elektronicznej, a pod tym względem lepszym wyborem były samoloty oferowane przez producenta amerykańskiego.

Kwestia wymiany floty samolotów *Tornado* przez Niemcy uwidacznia jak na przestrzeni ostatnich kilku dekad zmniejszył się potencjał przemysłowy i technologiczny w dziedzinie lotnictwa wojskowego Europy w stosunku do podobnego potencjału USA. Państwa europejskie odstąpiły od procesu rozwijania kolejnych generacji samolotów bojowych, podczas gdy w USA prace w tym obszarze były nadal kontynuowane. W rezultacie możliwości zastąpienia używanych przez Bundeswehrę do szerokiego spektrum działań maszyn *Tornado* były znacznie ograniczone. Wybór rozwiązania europejskiego wiązałby się z koniecznością poniesienia znacznych nakładów na przystosowanie techniczne samolotów produkcji europejskiej do wykonywania wielorakich operacji i poważnym ryzykiem niedotrzymania terminów realizacji zamówienia, które uwarunkowane są kończącym się okresem użytkowania floty *Tornado*.

Na obecnym etapie nie jest jasne, kiedy ostatecznie może dojść do finalizacji kontraktu na zakup samolotów będących następcami *Tornado*. Należy oczekiwać, że może on stać się przedmiotem poważnych kontrowersji na forum Bundestagu. Niemieckie partie polityczne, w tym także same współzrządzące ugrupowania prezentują zróżnicowane stanowisko wobec planowanego zakupu nowych samolotów. Istnieje prawdopodobieństwo, że w trakcie parlamentarnych dyskusji na znaczeniu zyska zwłaszcza wymiar gospodarczy kontraktu w obliczu drastycznego oddziaływania pandemii koronawirusa na niemiecki i europejski przemysł lotniczy.

Tezy zawarte w tekście wyrażają jedynie opinie autora.

Karol Janoś - analityk Instytutu Zachodniego. Absolwent Kolegium Międzywydziałowych Indywidualnych Studiów Humanistycznych Uniwersytetu Warszawskiego i doktorant w Kolegium Ekonomiczno-Społecznym Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Zajmuje się niemiecką polityką zagraniczną, bezpieczeństwem i obroną.