

Paweł Smolarek
Uniwersytet Zielonogórski

DYLEMAT „ROSOMAKA”. PROBLEM PRZETARGU NA KOŁOWY TRANSPORTER OPANCERZONY DLA WOJSKA POLSKIEGO W ŚWIELE PISMA „POLSKA ZBROJNA” I „RAPORTU MACIEREWICZA”

Prowadzenie walk o charakterze lądowym byłoby współcześnie niezwykle ciężkie, a często wręcz niewykonalne, gdyby nie istniała możliwość skutecznego przetrzutu żołnierzy w strefy, w których prowadzi się działania. Do tego celu, oprócz śmigłowców, których użycie jest dość kosztowne oraz często obarczone wieloma ograniczeniami, stosuje się samoloty (desant spadochronowy) i szeroką gamę różnego rodzaju transporterów lądowych. Obecnie największe różnice między tego typu pojazdami (nie wliczając poziomu zaawansowania technicznego) polegają najczęściej na ilości miejsc służących do przewozu żołnierzy, rodzaju podwozia (gąsienicowe/kołowe), zastosowanego uzbrojenia, mobilności (także pokonywania przeszkód wodnych) i zdolności do zapewnienia ochrony załodze oraz desantowi.

Trudno wyobrazić sobie współczesne pole walki bez udziału kołowych transporterów opancerzonych (KTO), przyjmując oczywiście, iż cały czas mamy na myśli użycie w konflikcie środków konwencjonalnych. Wachlarz możliwości współczesnych KTO jest bardzo duży. Wynika to z dużej zdolności adaptowania tego typu pojazdów do różnych funkcji, np. przez zastosowanie różnego rodzaju uzbrojenia (armatek szybkostrzelnych, zdalnie sterowanych stanowisk ogniowych, wyrzutni rakiet przeciwlotniczych, przeciwpancernych itp.) lub tworzenia na ich bazie wozów dowodzenia oraz pojazdów sanitarnych. Należy jednak pamiętać o podstawowej funkcji KTO, jaką jest możliwie najbezpieczniejszy transport ludzi. Idea zastosowania KTO wynika także z możliwości pokonywania przez nie przeszkód terenowych. Choć nie wykazują one tak dobrych właściwości w ciężkim terenie, jak ich gąsienicowe odpowiedniki, które potrafią pokonywać znacznie bardziej skomplikowane przeszkody, to w mniej wymagającym środowisku i na drogach nie mają sobie równych. Posiadają znacznie większą prędkość, zasięg i dużo mniejsze koszty eksploatacji (paliwo, koszt wymiany kompletu gąsienic). Istotną cechą wielu KTO jest możliwość pływania, co stanowi nieoceniony walor przy pokonywaniu rzek i zbiorników wodnych, w momencie, gdy nie można skorzystać z innego rodzaju przeprawy. Jednak nowe opancerzone transportery kołowe

nie są pozbawione wad, które często stanowią o ich ograniczeniach. Mam tu na myśli dość wysoką konstrukcję kadłuba, co jest znacznym utrudnieniem, gdyż wóz widoczny jest z dość dużej odległości. Jest to powód zastosowania wyższego rodzaju podwozia – kołowego, które co prawda umożliwia osiągnięcie większych prędkości i jest lżejsze od gąsienicowego, jednak niebezpiecznie podnosi wysokość burtową wozu.

Polska, chcąc dostosować swoje siły zbrojne do zachodnich, natowskich standardów, znacznie bardziej przywiązujących uwagę do prowadzenia szybkich, skoordynowanych działań, musiała podjąć decyzję o zakupie KTO. Stare polsko-czechosłowackie SKOTY (Rysie), nawet po przeprowadzeniu gruntownej modernizacji, nie mogą być już naszym podstawowym wozem tego typu. Dlatego dnia 13 sierpnia 2001 roku zdecydowano się zaprosić szereg firm do udziału w przetargu na KTO dla Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W grę wchodziły 3 liczące się firmy. Należały do nich: Mowag ze Szwajcarii, Steyer z Austrii i fińska Patria Vehicles OY¹. Zwycięską propozycją została oferta fińska. Obecnie jesteśmy świadkami wdrażania nowych KTO do służby w naszych Siłach Zbrojnych. Dość szeroko proces ten został opisany w prasie o tematyce wojskowej.

Do takich tytułów należy „Polska Zbrojna”, która dość pozytywnie wypowiada się o nowych wozach. W artykule „Kolejka do kasy” – zamieszczonym w 10 numerze „Polski Zbrojnej” z 5 marca 2006 roku przeczytać możemy, że plan wyposażania WP w KTO przebiega w sposób szybki i pod koniec roku zaawansowanie całego programu sięgnie 25%². Według tego planu, z siemianowickich zakładów miało wyjechać do końca 2006 roku 69 wozów, z czego 35 wyposażonych w wieżyczkę, której uzbrojenie stanowi armatka kaliber 30 mm. Postanowiono także doposażyć wcześniejsze egzemplarze, dozbrajając je w sterowane zdalnie stanowisko strzeleckie, na którym założono karabinek kalibru 12,7 mm. Sądzono, iż w 2006 roku uda się wyposażać w wieżyczkę z karabinem maszynowym 89 pojazdów. Interesujące jest to, iż w owym artykule napisano o tym, że zrezygnowano z dostosowania KTO „Rosomak” do przewozu drogą lotniczą na pokładach samolotów C-130 Herkules. Za powód podano niską opłacalność ekonomiczną i techniczną. Jednak już w 14 numerze „Polski Zbrojnej” z 2 kwietnia 2006 roku, w artykule „Cienie i blaski Rosomaka” czytamy,

¹ Raport o działaniach żołnierzy i pracowników WSI oraz raport wojskowych jednostek organizacyjnych realizujących zadania w zakresie wywiadu i kontrwywiadu wojskowego przed wejściem w życie ustawy z dnia 9 lipca 2003 r. o Wojskowych Służbach Informacyjnych w zakresie określonym w art. 67 ust. 1 pkt 1-10 ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. „Przepisy wprowadzające ustawę o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego oraz ustawę o służbie funkcjonariuszy Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu Wojskowego” oraz o innych działaniach wykraczających poza sprawy obronności państwa i bezpieczeństwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, s. 115. Raport pobrany z serwisu gazeta.pl, <http://serwis.gazeta.pl/kraj/1,34308,3924024.html>

² N. B a c z y k, *Kolejka do kasy*, „Polska Zbrojna” 2006, 10.

że dopiero w lutym, czyli przeszło rok po otrzymaniu pierwszych wozów, zaczęto na nich regularne ćwiczenia³. Oznacza to, iż dopiero od tego momentu rozpoczęło się faktyczne testowanie sprzętu w warunkach poligonowych i sprawdzenie właściwości bojowych transportera. Napisano także o opóźnieniach związanych z wdrażaniem KTO, co tłumaczono skomplikowaną procedurą samego przeobrażenia. Teraz nagle okazało się, iż wiele podzespołów służących do wyposażenia trzeba zakupić za granicą, w związku z czym ZWM w Siemianowicach zaczął prowadzić negocjacje w sprawie kar za opóźnienia. Wokół wież również powstało zamieszanie. Uznano, że zakład może nie zdążyć z montażem zamówionych we Włoszech wieżyczek Oto Melary. Wskazuje to na fakt wystąpienia sporego bałaganu wokół procedury samego wdrażania i wyposażania wozu.

Problem wyposażenia pojazdu w wieże stał się jednym z najpoważniejszych. W 26 numerze „Polski Zbrojnej” z 25 czerwca 2006 roku zamieszczono artykuł pt. „Obłądana mała wieża”⁴. Poruszono w nim sprawę przetargu na dostarczenie zdalnie sterowanych stanowisk ogniowych dla KTO. Niezrozumiałą był nie tylko fakt dużego opóźnienia, ale także „wykreślenie z wymogu stosowania polskich karabinów maszynowych ZM Tarnów 12,7 mm/7,62...”. Tłumaczono to niemożliwością producenta w dostarczeniu odpowiednich stanowisk na czas. Do przetargu wybrano trzy firmy, które wytypowano jako najlepsze. Należały do nich: włoski Oto Melary, izraelski Rafael i polskie OBRSM z Tarnowa. Zwycięzcą została oferta izraelska, ale pojawiły się problemy dotyczące zapisów przetargu i terminów przekazania sprzętu. Zdecydowano się zatem powierzyć produkcję zakładom w Tarnowie. Niestety, również w tym przypadku nie można było sprecyzować czasu dostaw. Ambitny plan przewidywał początkowo pozyskanie 75 pełnosprawnych wieżyczek. Jednak okazało się, że trudno będzie otrzymać do końca 2006 roku chociaż 35 stanowisk. W maju 2006 roku zwycięzcą przetargu ogłoszono włoskie Oto Melary i jego produkt – Hitrole. Oferta okazała się o 100 mln PLN tańsza od propozycji konkurentów⁵. W tym miejscu problem tzw. „małej wieży” zaczął nabierać tempa. W październikowym 42 numerze „Polski Zbrojnej” z tego samego roku umieszczono artykuł „Kulejący Rosomak”⁶. Można w nim przeczytać, że z powodu niezawarcia przez Włochów umowy offsetowej, do czego zobowiązywało ich zwycięstwo w przetargu, w ogóle nie doszło do zawięzania porozumienia dotyczącego dostawy wieży. Pod znakiem zapytania stało dostarczenie 249 stanowisk⁷. Warto przypomnieć, że oferta włoska została wybrana ponad rok po ogłoszonym terminie.

³ N. Bączyk, *Cienie i blaski Rosomaka*, „Polska Zbrojna” 2006, 14.

⁴ N. Bączyk, *Obłądana mała wieża*, „Polska Zbrojna” 2006, 26.

⁵ *Ibidem*.

⁶ N. Bączyk, *Kulejący Rosomak*, „Polska Zbrojna” 2006, 42.

⁷ *Ibidem*.

Teraz należało się liczyć z kolejnymi opóźnieniami. Okazało się bowiem, że poligono-we testy włoskiego sprzętu nie wypadły zadowalająco. W wyniku zaistniałej sytuacji, rozbieżność między ustalonymi terminami może wynieść nawet 3 lata.

W artykule „Góra idzie do Mahometa”, umieszczonym w „Polsce Zbrojnej” z 3 września 2006 roku napisano o wystawieniu na Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego w Kielcach aż sześciu różnych wersji „Rosomaka”⁸. Najciekawszym fragmentem jest opis projektu panczernej sanitarki. Skupiono się raczej na fakcie samej możliwości przystosowania pojazdu do celów transportera medycznego. Jednak uznano za niezrozumiałą zakaz armii odnośnie znacznej ingerencji w kadłub, zwłaszcza zwiększenie jego wysokości⁹.

Z zupełnie inną oceną KTO „Rosomak” spotykamy się „Raporcie” dotyczącym działania WSI. W tym przypadku krytyce podlega nie tylko sposób wdrażania pojazdu do służby, ale przede wszystkim problem jego przetargu.

Według raportu Komisji Weryfikacyjnej do spraw WSI pod przewodnictwem Antoniego Macierewicza cały proces przetargu od samego początku zawierał nieprawidłowości, a w efekcie – z jednej strony świadomych działań, z drugiej zaś karygodnych zaniedbań – zakupiono sprzęt, który nie spełniał postawionych przez siły zbrojne wymogów i w wielu przypadkach nie mógł już zostać odpowiednio dostosowany.

„Raport” wskazuje na fakt, że bardzo szybko, tj. na początku 2002 roku, doszło do nasilenia fińskiego lobbingu. Od listopada delegacja Finów była częstym gościem siemianowickich Wojskowych Zakładów Mechanicznych. Związane miało to być z oceną możliwości tych zakładów w produkcji specjalistycznego uzbrojenia, które stanowiło jeden z elementów przetargu¹⁰.

Fińska firma zobowiązała się do dostarczenia pierwszego transportera, który miał spełniać postawione przez Polaków wymagania do końca 2003 roku. Według „Raportu Macierewicza” tak się jednak nie stało¹¹, mimo to wiceminister Janusz Zemke przedstawił ministrowi Obrony Narodowej Jerzemu Szmajdzińskiemu (SLD) notatkę, z której jasno wynikała pochlebna ocena transportera z Finlandii¹². Według autorów „Raportu” transporter nie spełniał wymagań dotyczących przewozu drogą lotniczą. KTO „Rosomak” miał też dysponować zdolnością pływania z prędkością 10 km/h¹³. Jednak, aby było to możliwe jego burtę należało podnieść o kilka centymetrów. Wymaganie prędkości osiągananej na wodzie także nie zostało spełnione, a wydarzenie

⁸ N. B a c z y k, *Góra idzie do Mahometa*, „Polska Zbrojna” 2006, 36.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Raport o działaniach żołnierzy i pracowników WSI..., s. 115.

¹¹ *Ibidem*, s. 116.

¹² *Ibidem*, s. 117.

¹³ *Ibidem*, s. 117.

z pierwszej połowy marca 2003 roku, kiedy podczas testów doszło do zatopienia pojazdu i całkowitego zniszczenia silnika świadczyć mogło, że „Rosomak” będzie miał z pływaniem poważne problemy. „Raport” wskazał także, że silne stanowisko fińskiego producenta uniemożliwiło przeniknięcie tej wiadomości do mediów¹⁴. Pomimo szeregu uchybień i nieprawidłowości w kwietniu 2003 roku zdecydowano się ostatecznie na zakup fińskiego wozu kończąc procedury związane z przetargiem. „Raport” stwierdza, że gen. Dukaczewski (szef WSI) oznajmił, że WSI „nie zauważyły nieprawidłowości przy procedurze przetargowej”, choć Komisja Weryfikacyjna jednoznacznie stwierdza wystąpienie takowych¹⁵.

Kolejne zarzuty zawarte w „Raporcie” dotyczyły samej umowy przetargowej z firmą „Patria”. Co prawda fiński transporter był najtańszy, ale ogólnie nie był ekonomicznie najlepszy, choćby przez fakt, że udział polskich firm w produkcji był zdecydowanie najmniejszy. Wartość całej umowy opiewała na sumę 4 925 248 449 PLN¹⁶. Według „Raportu” KTO „Patrii” został wybrany jeszcze przed zakończeniem pełnej serii badań i testów, za które odpowiedzialny był MON. Spowodowało to, że wraz z „Patrią” zaczęto tworzyć procedury usuwania wad i niedociągnięć, zamiast skupić się jedynie na wyszukiwaniu problemów. Ponieważ decyzje co do zakupu transportera były ostateczne (według „Raportu”), MON zdecydował, że wiele z tych standardów pojazdu, które miał zapewnić producent, będzie wprowadzane dopiero podczas wdrażania wozu do służby¹⁷. Stwierdzono, iż fiński producent nie wywiązał się z umowy i nie dostarczył pojazdu spełniającego określone wymagania, co umożliwiłoby negocjacje cen, czy nawet byłoby podstawą do całkowitego zerwania umowy przez stronę polską. Zdaniem Komisji Likwidacyjnej do tego namawiało wcześniej Ministerstwo Gospodarki, powołując się na niewielki stopień polonizacji projektu. Pomijam już zarzuty dotyczące gabarytów pojazdu, jego masy bojowej i niezadowalającego zasięgu.

„Raport” stawia zatem czynnikom odpowiedzialnym za kontrakt z fińską firmą szereg poważnych zarzutów. Stanowisko „Polski Zbrojnej” nie uległo jednak zmianie. W 12 numerze pisma, z 18 marca 2007 roku, zamieszczono artykuł „Czy Szakal pożre Rosomaka”¹⁸. Mimo że zawiera on wiele obaw, co do stopnia bezpieczeństwa użycia pojazdu w Afganistanie, to jednak wciąż można przeczytać o jego dobrych możliwościach i osiągnięciach. Zdaniem redakcji, konieczna jest umiejętność rozróżnienia transportera jakim jest „Rosomak” od bojowego wozu piechoty, który pełni znacznie bardziej niebezpieczne funkcje. Jednak i w tym przypadku nie powinno się popadać

¹⁴ *Ibidem*, s. 117.

¹⁵ *Ibidem*, s. 118.

¹⁶ *Ibidem*, s. 118.

¹⁷ *Ibidem*, s. 119.

¹⁸ A. B a r t k i e w i c z, *Czy Szakal pożre Rosomaka*, „Polska Zbrojna” 2007, 12.

w skrajności. Pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw KTO „Rosomak” – płk Grzegorz Nowak nie wahał się stwierdzić, że specyfikacja pojazdu nie pozwala na jego użycie w Afganistanie i powinno się zrezygnować z wysłania go tam. Jako najistotniejszy powód podawany jest niewystarczający stopień grubości pancerza, który może być z łatwością zniszczony przez środki, jakimi szeroko dysponują Talibowie¹⁹. Zatem pojazdy, które miały chronić żołnierzy przed niebezpieczeństwem, byłyby praktycznie bezużyteczne i nie zmieni to fakt, że same środowiska wojskowe pozytywnie wypowiadają się o tym sprzęcie. Z tej perspektywy mało optymizmu wnoszą wyniki ćwiczeń poligonowych, które bardzo ogólnikowo przytoczono w artykule „Rosomak w ogniu”, w kolejnym numerze „Polski Zbrojnej”, gdzie ukazano wyższość tego wozu nad starym, gaśnicowym BWP 2²⁰.

Różnice opinii dotyczącej KTO „Rosomak” w „Polsce Zbrojnej” i „Raportie Macierewicza” odnoszą się przede wszystkim do odmiennych zarzutów. Czytając „Raport” można zauważyć, że dokonano w nim krytyki samego pojazdu i sposobu jego wyboru. Nowy wóz uznano za niewłaściwy i niespełniający podstawowych wymogów zgłoszonych przez Polaków. Do ich zapewnienia zobowiązana była fińska firma. Mimo że nie wywiązała się ona z obowiązków doszło do zakupienia transportera. Natomiast na łamach „Polski Zbrojnej” spotkać się można z pochlebną opinią dotyczącą pojazdu. Większość problemów, które „towarzyszą” KTO są spowodowane – według redakcji pisma – nie jego błędnym wyborem, a raczej niewłaściwymi procedurami kierującymi procesem jego wdrażania.

Mimo rozbieżnych ocen dotyczących przetargu i samego transportera, w świetle udziału Polskiego Kontyngentu Wojskowego w misji stabilizacyjnej w Afganistanie, stajemy się świadkami bojowego chrztu „Rosomaka”. Chociaż z treści zarzutów, jakie odnośnie wozu wysunięte zostały przez Komisję Weryfikacyjną wnioskować można, że nie będzie on w stanie prawidłowo spełniać swojej funkcji (nie posiada przecież wymaganych parametrów), to pojazd ten już kilkakrotnie uratował życie swojej załodze. Przykładem jest najechanie przez transporter, w dniu 11 sierpnia 2007 roku, na improwizowaną minę, której ładunek stanowiło kilka kilogramów plastiku. W wyniku wybuchu uszkodzeniu uległo jedno z lewych kół oraz rama, jednak żaden z przebywających na pokładzie żołnierzy nie odniósł poważniejszych obrażeń²¹. Kolejny incydent z udziałem „Rosomaka” miał miejsce 2 listopada 2007 roku, kiedy jeden

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ K. W i l e s k i, Rosomak w ogniu, „Polska Zbrojna” 2007, 13.

²¹ Oficjalna strona Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Afganistanie www.isaf.wp.mil.pl, link http://www.isaf.wp.mil.pl/aktualnosc_129.html

z transporterów został dwukrotnie trafiony z granatnika. Załoga wozu odpowiedziała ogniem, po czym wróciła do swojej bazy²².

Możliwości adaptacyjne pojazdu również okazały się większe niż przewidywali to twórcy „Raportu” (dopancerzenie egzemplarzy pełniących służbę w Afganistanie). Testy i sprawdziany, które „Rosomak” przechodzi na afgańskiej ziemi, świadczą bezsprzecznie, że ten nowoczesny sprzęt cechuje się znaczną skutecznością bojową i niewielu rebeliantów decyduje się na ryzyko bezpośredniego starcia z nim²³. Jednak mimo sukcesów, które transporter odnosi w Afganistanie, należy być ostrożnym w formułowaniu ostatecznych ocen. Walka z talibskimi rebeliantami, którzy nie posługują się wyrafinowanymi środkami bojowymi to jedno, ale starcie z regularną, dobrze wyposażoną armią jest czymś zgoła odmiennym. Czy w takim przypadku „Rosomak” stanie na wysokości zadania? Na to pytanie ciężko jest w tej chwili znaleźć odpowiedź. Mając jednak świadomość, że wbrew prognozom generowanym przez ludzi wnikliwie badających kulisy jego zakupu, wóz zaczyna odnosić sukcesy w służbie Polskich Sił Zbrojnych, nic nie powinno stanąć na przeszkodzie w możliwości błyskawicznego dostosowania pojazdu do innego pola walki, zwłaszcza, że adaptacja transportera na potrzeby PKW w Afganistanie okazała się możliwa.

Zbliża się koniec 2007 roku, a obawy płk. Nowaka odnośnie niebezpieczeństwa użycia „Rosomaka” w Afganistanie nie sprawdziły się. Wbrew zarzutom Komisji Weryfikacyjnej dalsze dostosowywanie wozu dla aktualnych potrzeb sił zbrojnych jest wykonalne. Może zatem warto trochę przychylniej popatrzeć na ocenę wozu przedstawianą przez środowiska, które prowadzą jego eksploatację. Według tej oceny można uznać, że decyzja zakupu KTO Patrii była słuszna. W takim przypadku gotów jestem przyjąć argumentację prezentowaną na łamach „Polski Zbrojnej”.

Paweł Smolarek

THE “ROSOMAK” DILEMMA: CONTROVERSY OVER THE SELECTION OF TENDER
FOR THE ARMOURED PERSONNEL CARRIER FOR THE POLISH ARMY – AS DESCRIBED
IN “POLSKA ZBROJNA” PERIODICAL AND IN “RAPORT MACIEREWICZA”
PARLIAMENTARY REPORT

S u m m a r y

The battlefields of today require vehicles that can quickly and relatively safely deploy troops. Such a role is played by armoured personnel carriers (APC) which facilitate transport and evacuation of soldiers, though using them does involve certain risks.

²² *Ibidem*, http://www.isaf.wp.mil.pl/aktualnosc_218.html

²³ *Ibidem*, http://www.isaf.wp.mil.pl/aktualnosc_179.html

With the modernisation of the army under way, in order to improve the interoperability of the Polish Armed Forces, decision was made to invite tenders for the APC for the Polish Army. The contract was won by a Finnish company, Patria Vehicles OY.

Since its very beginning the tender process stirred up controversy and raised many questions. The selection of the winning tender met with contradictory opinions. Relatively positive views on the vehicle were voiced in the military press. The weekly "Polska Zbrojna" stressed the carrier's technical assets. Besides, this periodical expressed doubts concerning the future (or rather the prolonged process) of providing the Polish Armed Forces with the APC "Rosomak" – this being a result of flawed procedures and the fuss over the tendering for the arming of the vehicle. Nevertheless, the selected vehicle has doubtless improved the operational worth of the Polish troops.

A different assessment of "Rosomak" can be found in the report on WSI, military intelligence agency. According to the 'Vetting Committee', presided over by Antoni Macierewicz, the tender procedure glaringly violated the law and the selected vehicle did not meet the requirements for the manufacturer.