



Business Centre Club

Warszawa, dnia 23 czerwca 2026

Odezwa BCC WS. struktury kolejnych zakupów samolotów bojowych dla Sił Powietrznych RP

Interesariusze:

Prezydent RP

Prezes Rady Ministrów

Wicepremier i Minister Obrony Narodowej

Minister Aktywów Państwowych

Sejmowa Komisji Obrony Narodowej

Senacka Komisja Obrony Narodowej

Rada Przemysłu Lotniczego przy Prezesie Rady Ministrów

Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego

Szanowny Panie Prezydencie,

Szanowny Panie Premierze,

Szanowny Panie Wicepremierze,

Szanowni Państwo,

Pierwsze F-35 wylądowały w Polsce. To dobra wiadomość i w Business Centre Club nikt nie ma wątpliwości, że nasze Siły Powietrzne potrzebowały samolotów piątej generacji. Dokładna analiza procesu zakupowego skłania nas jednak do istotnych refleksji, dotyczących dalszych zakupów, ich zakresu, źródeł finansowania oraz wpływu wydatkowanych środków na polski przemysł. Wydaje się, że jako państwo znajdujemy się w dogodnym momencie, w którym należy zważyć i policzyć istotne korzyści, wynikające z możliwości obrania konkretnego, europejskiego kierunku zakupów.

W styczniu 2020 r. Minister Obrony Narodowej, Pan Mariusz Błaszczak podpisał umowę na 32 F-35A za 4,6 mld dolarów¹, w procedurze rządowej Foreign Military Sales, bez przetargu i jak oficjalnie przyznało samo Ministerstwo Obrony Narodowej, bez umowy offsetowej.² Strona amerykańska proponowała jedynie ograniczone zdolności serwisowe dla F-16 i C-130 za ok. 1,1 mld dolarów, co MON oceniło jako rozwiązanie o niekorzystnej relacji koszt–efekt i ostatecznie odstąpiło od offsetu w ogóle. Efektem tych decyzji, polski przemysł nie zyskał realnego wejścia w program F-35, a kluczowe decyzje zapadły bez szerszej debaty w kręgach decyzyjnych.

Dziś, sześć lat później, ten scenariusz może się powtórzyć w wersji jeszcze prostszej, bez nawet tej dyskusji, jaka towarzyszyła pierwszej umowie. Program Rozwoju Sił Zbrojnych na lata 2025–2039, podpisany przez Wicepremiera, Pana Władysława Kosiniaka-Kamysza w grudniu 2025 r., przewiduje zakup kolejnych 32 F-35, bo jak to ujęto w przedmiotowym dokumencie są „najlepsze na świecie”.³ Kilka dni temu Szef Sztabu Generalnego Generał Wiesław Kukuła potwierdził, że wojsko interesuje się wyłącznie samolotami piątej generacji lub nowszymi, co w obecnych realiach rynkowych oznacza w praktyce jedną opcję – kolejne F-35.⁴ Europejski produkt Eurofighter Typhoon, choć formalnie wciąż figuruje jako wariant rozważany przez polskich decydentów,⁵ jest tym samym z góry wykluczany z gry, zanim ktokolwiek publicznie policzył, ile to będzie kosztować w dłuższej perspektywie i jaki jest efekt tej decyzji w obecnym otoczeniu geopolitycznym.

Business Centre Club nie kwestionuje fachowej oceny wojskowych, co do parametrów bojowych. Podajemy w wątpliwość tryb podejmowania decyzji o wydaniu kolejnych kilkunastu miliardów złotych z pieniędzy podatnika, bez jawnej dyskusji o alternatywach, w sytuacji, gdy dysponujemy danymi pokazującymi, że „najlepszy na świecie” samolot ma bardzo konkretne, policzalne ograniczenia.

Najnowszy raport amerykańskiego Government Accountability Office z czerwca 2026 r. pokazuje, że gotowość operacyjna F-35 w całej flocie spadła z 67 proc. w 2021 r. do 44 proc. w 2025 r., a gotowość do realizacji wszystkich przypisanych misji z 38 proc. do 25 proc.⁶ Innymi słowy, trzy na cztery egzemplarze najdroższego programu zbrojeniowego w historii Pentagonu, w danym momencie nie są w stanie wykonać pełnego zakresu zadań, do których zostały zaprojektowane. Dla porównania, europejskie floty Eurofighterów notują gotowość rzędu 65–80 proc.⁷

Do tego dochodzi kwestia uzbrojenia. F-35 w konfiguracji stealth przenosi maksymalnie 4–6 pocisków rakietowych do niszczenia celów powietrznych AIM-120 w komorach wewnętrznych. Jego następca, pocisk AIM-260 JATM, przenoszony przez F-35 również w liczbie maksymalnie 6 w

¹GeekWeek/Interia, „Cały świat kupuje F-35”; DlaPilota.pl, „SGWP: jest plan zakupu kolejnych F-35” – wartość i data kontraktu z 31.01.2020 (32 samoloty F-35A za 4,6 mld USD).

²Ministerstwo Obrony Narodowej, „F-35 dla Polski”, wojsko-polskie.pl, 2020 – MON o decyzji o odstąpieniu od umowy offsetowej oraz o odrzuceniu propozycji ograniczonego offsetu (ok. 1,1 mld USD) jako nieopłacalnej.

³Tech.wp.pl, „Rzeka F-35 dla Polski. Padła jasna deklaracja” – o Programie Rozwoju Sił Zbrojnych 2025–2039 i wypowiedzi wicepremiera W. Kosiniaka-Kamysza.

⁴PortalObronny.se.pl, „Będzie więcej F-35? Szef Sztabu Generalnego o przyszłości Sił Powietrznych”, 11.06.2026 – wypowiedź gen. W. Kukuły.

⁵Defense News, „Poland awards \$3.8 billion F-16 modernization deal to US”, 14.08.2025 – o rozważanych wariantach: F-35, Eurofighter Typhoon, F-15EX.

⁶U.S. Government Accountability Office, GAO-26-108113, „F-35 Sustainment...”, 11.06.2026; za: Air & Space Forces Magazine, Defense News – spadek gotowości z 67% do 44% (mission capable) i z 38% do 25% (full mission capable), FY2021–FY2025.

⁷Dane porównawcze za GAO-26-108113 oraz Air & Space Forces Magazine – gotowość operacyjna F-16 (64–70%) i Eurofightera (65–80%).

komorach wewnętrznych, wciąż jest w fazie testów i biorąc pod uwagę kolejkę produkcyjną oraz wcześniejsze zamówienia eksportowe, realnie trafi do Polski nie wcześniej niż w 2033 r. Eurofighter Typhoon już dziś lata operacyjnie z pociskiem Meteor napędzanym silnikiem strumieniowym, znacznie skuteczniejszym, o większej „strefie bez ucieczki” niż AIM-120, używanym na co dzień przez Niemcy, Wielką Brytanię i innych użytkowników tego samolotu. Przy rosnącym zagrożeniu ze strony rosyjskich Su-34 i Su-35, które masowo zrzucają bomby szybujące UMPK z dystansu 40–100 km, to opisywana tutaj różnica ma charakter strategiczny. Polska potrzebuje samolotów zdolnych do szybkiego przechwytywania takich platform z dużej odległości, z dużym zapasem rakiet i wysoką kinematyką.

To samo dotyczy parametrów taktyczno-technicznych, F-35 osiąga maksymalnie Mach 1,6 i pułap rzędu 40-50 tys. stóp w konfiguracji bojowej, nie ma pełnej zdolności do lotu ze stałą prędkością naddźwiękową bez dopalacza i posiada jeden silnik, co nie jest wadą, ale wpływa na przeżywalność maszyny w przypadku jego uszkodzenia w walce. Eurofighter w tej samej konfiguracji rozwija ponad Mach 2 i operuje na pułapie przekraczającym 60 tys. stóp, co przekłada się na większą energię kinetyczną, przekazywaną odpalaniem pociskom, a więc na ich realny zasięg.

Wniosek nie jest taki, że F-35 jest złym samolotem, to wniosek, że żadna armia świata nie buduje swoich sił powietrznych wokół jednego typu maszyny i że flota mieszana, łącząca zdolności stealth F-35 z kinematyką i liczbą rakiet samolotu przewagi powietrznej jakim jest Eurofighter, daje większą swobodę racjonalnego użycia i odporność na wyczerpanie zasobów środków bojowych oraz większą elastyczność operacyjną niż 64 maszyny tego samego typu.

Raz jeszcze wymaga podkreślenia, że naszym zdaniem dyskusja na temat zakupów, poza parametrami technicznymi, musi uwzględniać także inne istotne kwestie, takie jak możliwość uczestniczenia w programach rozwojowych, zaangażowanie lokalnego przemysłu oraz potencjalny transfer technologii. Kolejna umowa na F-35 to umowa, w której polski przemysł pozostaje klientem, a nie partnerem. Konsorcjum Eurofighter (Airbus, BAE Systems, Leonardo) już dziś deklaruje, że udział Polski w programie oznaczałoby pozostanie w kraju ok. 40 proc. wartości inwestycji poprzez łańcuch dostaw, a nie tylko zakup gotowego samolotu.⁸ Airbus przedstawił polskim decydom ofertę przemysłową zakładającą produkcję części samolotów w Polsce, wykorzystując istniejące już zakłady na Okęciu i krajowe centrum obsługowo-remontowe dla samolotów C-295.⁹ Szef BAE Systems otwarcie mówi o partnerstwie z Polską Grupą Zbrojeniową z wykorzystaniem unijnego instrumentu SAFE, a sam koncern zwiększa zdolności produkcyjne Eurofightera z 14 do 20, a docelowo 30 maszyn rocznie.¹⁰

Nie bez znaczenia pozostaje kwestia pewności łańcuchów dostaw i zarządzaniem ryzykiem dostaw, w szczególności mając w pamięci istotną naukę z pandemii. Przedstawiciel Lockheed Martin Aeronautics sam przyznał, że wiele komponentów F-35 było produkowanych w jednym miejscu w USA, co powodowało zatory w dostawach i że koncern dopiero teraz pracuje nad rozproszeniem

⁸Portal Obrony, „Udział w konsorcjum Eurofighter dla Polski? Nasza relacja z zakładów Leonardo Aircraft w Turynie”, 25.09.2024 – wypowiedź C. Panvini Rosatiego (Leonardo) o ok. 40% wartości inwestycji pozostającej w kraju partnera.

⁹Strefa Obrony, „Airbus pokazuje, co może zaoferować Polsce. Eurofighter i H145M na pierwszym planie” – oferta produkcji części samolotów w Polsce.

¹⁰Defense News, „BAE says its Eurofighter pipeline is filled until first GCAP assembly”, 19.02.2026 – wypowiedź CEO BAE Systems o partnerstwie z PGZ i wzroście produkcji z 14 do 20, a docelowo 30 sztuk rocznie.

swojej bazy produkcyjnej.¹¹ Eurofighter, produkowany równolegle w czterech krajach europejskich, ma to rozproszenie wpisane w model biznesowy od samego początku.

Istotnym i zasługującym na podkreślenie jest jeszcze jeden wymiar tej sprawy, który czyni decyzję szczególnie palącą. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, Pan Konrad Gołota potwierdził w marcu 2026 r., że Polska rozmawia z przedstawicielami przemysłów obronnych Włoch i Japonii o przystąpieniu do Global Combat Air Programme (GCAP), międzynarodowego projektu myśliwca szóstej generacji budowanego przez Wielką Brytanię, Włochy i Japonię.¹² Pan Generał Wiesław Kukuła mówił przy tej okazji, że chce uniknąć powtórzenia błędu, jaki Polska popełniła lata temu, nie wchodząc we wcześniejszy program samolotu piątej generacji na wczesnym etapie, dziś chce być częścią nowego programu od początku.¹³

Dlatego bardzo istotne jest podkreślenie, że GCAP budują te same firmy, które budują Eurofightera tj. BAE Systems i Leonardo. Kraj, który nigdy nie współpracował przemysłowo z tym konsorcjum przy produkcji samolotu bojowego, wchodzi do rozmów o udziale w myśliwcu szóstej generacji z pustymi rękami, bez zakładów, bez doświadczenia integracyjnego, bez personelu inżynierskiego, który przeszedł już ten proces na mniejszą skalę. Budowa kompetencji przy Eurofighterze już teraz, to właśnie ten krok, który pozwoliłby Polsce usiąść do stołu GCAP jako partner przemysłowy, a nie petent. **Innymi słowy, jeśli kupimy tylko kolejne F-35, możemy za dziesięć lat usłyszeć od Brytyjczyków, Włochów i Japończyków to samo, co dziś mówimy sami o sobie, że spóźniliśmy się o jeden program.**

Niezależnie przygotowany raport Strategy& (PwC) z 2024 r. szacuje, że program Eurofighter wygenerował dla czterech krajów partnerskich 58 mld euro PKB i 62,7 tys. miejsc pracy rocznie w scenariuszu bazowym, a w scenariuszu wzrostowym, nawet 90 mld euro PKB i ponad 98 tys. miejsc pracy rocznie, przy czym jeden samolot w całym cyklu ma generować ok. 407 mln euro PKB i 100 mln euro podatków.¹⁴ To są realne liczby z istniejącego programu, które pokazują, jaką skalę korzyści przemysłowych Polska zostawia na stole, nie wchodząc do programu GCAP jako partner przemysłowy, na bazie kompetencji pozyskanych w wyniku wdrożenia Eurofightera.

Polska partycypuje w programie SAFE (Security Action for Europe), otrzymując finansowanie w kwocie ok. 43,7 mld euro, czyli najwięcej spośród 19 państw uczestniczących w tym programie i jako pierwsza z ośmiu krajów tej fali.^{15, 16} Kooperacja przy zakupie przez Polskę samolotów Eurofighter, wpisuje się w założenia przedmiotowego programu, co ma istotne znaczenie dla budżetu państwa polskiego.

¹¹Defence24, „Lockheed: Chcemy być partnerem polskiego przemysłu” – wypowiedź przedstawiciela Lockheed Martin Aeronautics o zakłóceniach w łańcuchu dostaw F-35 w okresie pandemii COVID-19.

¹²PolsatNews.pl, „Powstaje myśliwiec 6. generacji. Polska chce dołączyć do programu”, 19.03.2026 – wypowiedź wiceministra K. Gołoty o rozmowach w ramach GCAP.

¹³GeekWeek/Interia, „Zbliżają się myśliwce 6. generacji. Polska już powinna szukać...” – wypowiedź gen. W. Kukuły o programie GCAP.

¹⁴Strategy& (PwC network) / Leonardo, „Independent report reveals significant contribution of Eurofighter programme to European economies and jobs”, 09.04.2024. Raport został przygotowany na zlecenie programu Eurofighter; dane należy odczytywać z tą zastrzeżeniem.

¹⁵PAP, „Na czym polega program SAFE i dlaczego opozycja domaga się weta prezydenta” – opis instrumentu SAFE i alokacji dla Polski (ok. 43,7 mld euro).

¹⁶Wikipedia („Program SAFE”) / Prawo.pl, „Polska podpisała umowę SAFE” – zatwierdzenie drugiej fali programu (koniec stycznia 2026) i status Polski jako największego beneficjenta.

Rząd deklaruje, że 89 proc. środków z SAFE trafi do polskich firm.¹⁷ Trudno o lepszy test wiarygodności tej deklaracji niż decyzja o zakupie samolotów bojowych, w wyniku której konsorcjum Eurofighter zaoferuje realny udział polskiego przemysłu w produkcji i serwisie, podczas gdy program F-35 dotąd nie dał polskiemu przemysłowi żadnego porównywalnego wejścia (zob. przyp. 2). Jeśli Rząd mówi o 89 proc. dla polskich firm, to naturalną konsekwencją jest wyodrębnienie części środków z drugiej fali SAFE na zakup Eurofighterów, połączony z budową kompetencji przemysłowych, nie tylko na zakup gotowych F-35.

Mając powyższe na uwadze, jako Business Centre Club, zwracamy się z apelem do rządzących o:

1. Jawną debatę parlamentarną nad strukturą kolejnych zakupów samolotów bojowych, zanim zostanie podpisana jakakolwiek nowa umowa, z udziałem przedstawicieli przemysłu, a nie tylko wojska i dyplomacji.
2. Powołanie planowanej Rady Przemysłu Lotniczego przy Prezesie Rady Ministrów, zapowiedzianej w grudniu 2025 r.¹⁸ i włączenie w jej skład przedstawicieli biznesu.
3. Formalne otwarcie rozmów przemysłowych z konsorcjum Eurofighter, które już dziś deklaruje gotowość lokowania w Polsce produkcji komponentów i udziału w programach rozwojowych.
4. Wyodrębnienie w ramach drugiej fali programu SAFE konkretnej, jawnej kwoty na zakup Eurofighterów oraz na budowę polskich kompetencji przemysłowych pod kątem przyszłego udziału w GCAP.
5. Przyjęcie jako celu strategicznego floty mieszanej, 32 F-35 (już zamówione i dostarczane) uzupełnione o 32 Eurofightery, z priorytetem szybkiej integracji pocisków Meteor z F-35, nad czym pracują już Włosi w przypadku wersji samolotu F-35A.

Konkludując, Rząd, który jeszcze w opozycji domagał się przejrzystości wokół umów zbrojeniowych i jawnej debaty nad SAFE, ma dziś wyjątkową okazję, by tę przejrzystość zademonstrować w praktyce. Apelujemy do rządzących, Pana Premiera, do parlamentu i Pana Prezydenta, o debatę w tej kwestii, tak aby maksymalnie wykorzystać sprzyjające, opisane powyżej okoliczności, związane z obraniem europejskiego kierunku zakupowego.

Łączę wyrazy szacunku,

dr Łukasz Bernatowicz

Prezes Zarządu ZP BCC

¹⁷OKO.press, „Rząd ujawnia plany zakupów z programu SAFE” – deklarowane 89% środków dla polskich firm oraz przykładowe programy (SAN, BAOBAB, Borsuk, Rosomak, Piorun).

¹⁸Defence24, „Powstanie Rada Przemysłu Lotniczego”, 23.12.2025 – zapowiedź ministra A. Domańskiego.