

PROJEKT BITEVNÍKU L-159 ALCA V KONTEXTU OBRANNÉ A HOSPODÁŘSKÉ POLITIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Kpt. Ing. Bohuslav PERNICA, Ph.D.

Anotace:

Příspěvek je případovou studií, která stručně shrnuje průběh realizaci projektu bitevníku L-159 ALCA v kontextu obranné a hospodářské politiky České republiky v období let 1996 až 2004. Na příkladu projektu L-159 ALCA je v textu je upozorněno na některé slabé stránky propojení obranné a hospodářské politiky České republiky.

Úvod

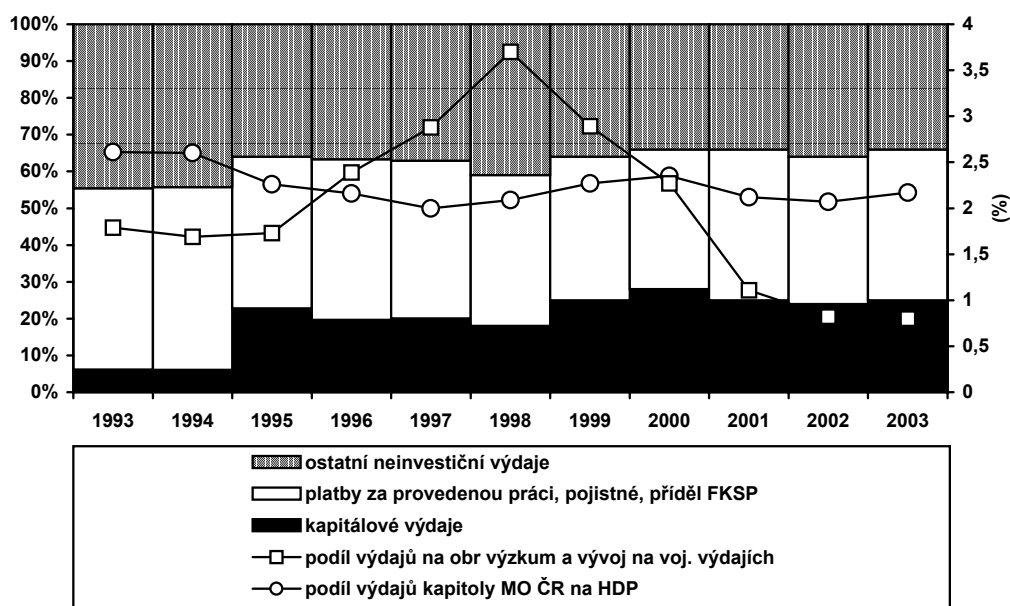
V roce 2004 uplynulo 5 let od vstupu České republiky do NATO. Toto kulaté výročí není jen důvodem k oslavám, ale také k bilancování přínosů a chyb projektů, kterými chtěla Česká republika přispět ke společné obraně Aliance. Jedním z těchto projektů byl podzvukový bitevník L-159 ALCA. Tento příspěvek se snaží o stručné shrnutí průběhu realizace tohoto projektu na pozadí obranné a hospodářské politiky České republiky.

1. Projekt L-159 ALCA v kontextu hospodářské a obranné politiky

Projekt bitevníku L-159 ALCA (Advanced Light Combat Aircraft) je spojen s nadějí na záchranu tradičního výrobce české letecké techniky Aero Vodochody, který se dostal do problémů v důsledku rozpadu východních trhů po pádu bipolarity na počátku 90. let 20. století, a se závazkem České republiky přispět letkou L-159 do integrovaného systému protivzdušné obrany NATO. Z národohospodářského hlediska není realizace projektu ničím jiným než aplikací stabilizační funkce veřejných financí po masivní privatizaci podniků obranného průmyslu na počátku 90. let 20. století. K uplatnění této funkce přispělo rozhodnutí České republiky zajistit svou vnější bezpečnost na alianč-

ním principu, když v roce 1996 byly zahájeny individuální rozhovory o vstupu ČR do NATO.

Důsledkem politického rozhodnutí vstoupit do NATO byl vládní závazek obnovený v pětiletém cyklu na garanci výše vojenských výdajů České republiky. První garance výše vojenských výdajů České republiky na roky 1997 až 2000, daná usnesením vlády ČR č. 478 z 18. 9. 1996, umožnila realizovat tak nákladný výzkumný a vývojový projekt, jakým L-159 ALCA bezpochyby byl. Druhá garance výše vojenských výdajů na roky 2001 až 2004 daná usnesením vlády ČR č. 560/D z 9. 6. 1999 umožnila dokončit pořízení požadovaného počtu bitevníků L-159 ALCA. Vývoj vojenských výdajů reprezentovaných výdaji kapitoly Ministerstva obrany ČR (MO ČR) zachycuje obr. č. 1.



Pramen: Rozpočet – fakta a trendy, 1997—2003. Praha: MO ČR; KUČERA, Jiří. Krabička, která změní svět. Ekonom. 2002, roč. 46, č. 5, s. 12—15

Obr. č. 1: Vývoj podílu výdajů kapitoly MO ČR na HDP, vývoj podílu výdajů na obranný výzkum a vývoj ve vojenských výdajích a hlavní kategorie výdajů kapitoly MO ČR v letech 1993 až 2003 (v %)

Jak se lze přesvědčit z obr. č. 1, realizace projektu L-159 ALCA měla dva významné „statistické“ efekty. Prvním efektem bylo dlouhodobé zachování vysokého podílu kapitálových výdajů v rozpočtu Ministerstva obrany ČR, které pasovalo Českou republiku do pozice země, která se snaží intenzivně modernizovat své ozbrojené síly a přispět tak ke zmenšení technologické propasti mezi zeměmi kontinentální Evropy a ostatními státy NATO. Druhým efektem bylo dosažení relativně velkého podílu výdajů na obranný výzkum a vývoj ve vojenském rozpočtu. Cenou za tak vysoké podíly kapitálových

výdajů a výdajů na výzkum a vývoj byl nerovnoměrný vývoj ozbrojených sil České republiky, jehož nepříznivé následky se projevují dnes v souvislosti s problémy reformy ozbrojených sil, např. se ukazuje, že pořízený počet bitevníků je příliš velký a jejich provozování či skladování bude stát množství prostředků, které mohly být použity účelněji.

Samotný nákup letounu L-159 ALCA pro potřeby Armády České republiky byl investičním záměrem MO ČR. Tento program byl od začátku spojen s poskytnutím státní záruky na bankovní úvěr na výrobu letounu až do výše 1,62 mld. Kč a rozsáhlou finanční restrukturalizací Aero Vodochody. Ta měla skončit privatizací do rukou strategického investora. Na základě usnesení vlády ČR č. 346 z 12. června 1997 byla uzavřena kupní smlouva mezi ČR zastoupenou MO ČR a podnikem Aero Vodochody, a.s. na dodávku 72 kusů letounu L-159 ALCA. Podmínky kontraktu stanovené zmíněným usnesením vlády ČR jsou uvedeny v tab. č. 1 a 2.

Tab. č. 1: Dodávky letounu L-159 a jeho úhrady

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	celkem
dodávka letounů	ks	x	x	5	16	26	25	x	x	72
platba celkem (bez DPH)	mil. CZK	x	348,9	3 846,4	6 981,5	8 865,5	6 657,9	2 662,3	1 497,6	30 860,1
z toho za letouny	mil. CZK	x	348,9	3 540,0	5 922,6	7 007,5	4 728,8	2 662,3	1 497,6	25 707,7
z toho za logistiku	mil. CZK	x	x	306,4	1 058,9	1 858,0	1 929,1	x	x	5 152,4

Pramen: příloha č. 1 usnesení vlády ČR č. 346 z 12. června 1997

Tab. č. 2: Garance na financování výroby letounu L-159

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	celkem
pro zahraniční banku	mil. CZK	x	481,7	2 822,5	5 801,3	6 640,9	4 917,9	x	x	20 664,3
<i>kurs 30,90 CZK/USD</i>	mil. USD	x	15,6	91,3	187,8	215,3	159,1	x	x	669,1
z toho jistiny úvěrů	mil. CZK	x	348,9	1 731,0	5 348,5	6 351,5	4 756,4	x	x	18 536,3
<i>kurs 30,90 CZK/USD</i>	mil. USD	x	11,3	56,0	173,1	205,6	153,9	x	x	599,9
z toho příslušenství	mil. CZK	x	132,8	1 091,5	452,8	289,4	161,5	x	x	2 128,0
<i>kurs 30,90 CZK/USD</i>	mil. USD	x	4,3	35,3	14,7	9,7	5,2	x	x	69,2
pro tuzemskou banku	mil. CZK	x	264,0	1 002,3	1 427,8	3 328,2	1 192,4	2 541,8	1 324,8	11 081,3
z toho jistiny úvěrů	mil. CZK	x	x	742,3	1 037,4	2 907,2	695,7	2 371,7	1 268,1	9 022,4
z toho příslušenství	mil. CZK	x	264,0	260,0	390,4	421,0	496,7	170,1	56,7	2 058,9

Pramen: příloha č. 2 usnesení vlády ČR č. 346 z 12. června 1997

2. Základní problémy realizace projektu L-159 ALCA

Díky zahraničnímu úvěru nominovaného v USD a neočekávanému oslabení CZK vůči USD krátce po zahájení výroby se objevily první problémy. Smlouva uzavřená s dodavatelem bitevníků přesouvala kursové riziko na stát a ten si toto kursové riziko nijak nepojistil. To si vyžádalo v roce 1999 dodatečně uvolnit scházející prostředky z vládní rozpočtové rezervy, a celý projekt se v důsledku oslabování české koruny vůči americkému dolaru začal prodražovat. Málokdo si také uvědomoval, že L-159 ALCA je vývojový projekt, a proto všechny stanovené náklady mají charakter odhadů. Nárůst nákladů a následné problémy s financováním projektu proto nevyplývaly jen z pohybu měnového kursu, ale jednalo se také o podceněné a nezapočítané náklady, např. na platbu daně z příjmů (DPH). To vedlo k několikerým dodatečným navýšením výdajů

v kapitole MO ČR, z níž byl projekt plně financován. Tento způsob financování ohrožoval další zbrojní kontrakty financované z této kapitoly.

Vedle růstu nákladů docházelo také ke zpoždění dodávek letounů, což ohrozilo závazky České republiky vůči NATO. Ačkoliv byl projekt zajištěn vládními smlouvami, získal k prosinci 1999, kdy mělo být dodáno prvních 5 letounů, 18měsíční zpoždění. Stát v tomto případě ustoupil od sankcí, protože ty by se promítly přímo do ceny letounu a opět by se projekt prodražil.

Neschopnost dodavatele dostát svým závazkům a ohrožení závazku ČR vůči NATO stály za rozhodnutím provést komplexní analýzu projektu. Ta byla provedena v roce 2000 a shledala, že konečná cena letounu L-159 ALCA bude nákladnější o platby daně z příjmů (DPH), kursové dopady a o dopady související s přijatou alternativou řešení. Vláda v této souvislosti také odložila zaplacení DPH ze strany Aero Vodochody, a.s. z let 2000 až 2002 na léta 2003 až 2004 a souhlasila s poskytnutím dalšího, tentokrát překlenovacího úvěru od tuzemského peněžního ústavu. Jeho rámec neměl překročit 2,5 mld. Kč se začátkem čerpání v roce 2001 a splacením v roce 2003.

Ovšem ani provedení analýzy a přijetí uvedených opatření nepřinutily dodavatele zmenšit skluz v dodávkách. V roce 2000 se podařilo dodat jen 4 letouny ze slíbených 21, kde toto číslo bylo součtem plánovaných dodávek na roky 1999 a 2000. Zpoždění v dodávkách bylo způsobeno „dětskými“ nemocemi dodávaného letounu a potřebou odstraňovat nalezené chyby jak v průběhu výroby nových letounů, tak již u letounů vyrobených. Nakonec se s hlavním výcvikem na L-159 ALCA začalo až 22. 3. 2001, kdy bylo k dispozici konečně alespoň 12 strojů.

Přeškolovací výcvik instruktorů probíhal již od počátku roku 2000 v režii firemních pilotů. Při tomto výcviku došlo v lednu k incidentu, při němž málem došlo k roztržení letadla. Odpovědnost v tomto případě padla na pilota letounu a vyšetřování ukázalo, že problémem je přechod z „budíkové“ standardu na vyspělou avioniku. Ukázalo se, že je velmi riskantní zahájit výcvik na letounech nové generace bez přípravy pilotů na simulátoru. Je paradoxní, že s jednáním o vývoji simulátoru pro výcvik pilotů na letounu L-159 ALCA se započalo již v roce 1995, avšak simulátor byl dodán teprve až v roce 2003! V té době létaly bitevníky L-159 ALCA v české armádě už 3 roky.

Počínání dodavatele v průběhu kontraktu, pro něž bylo charakteristické nedodržování závazků, vyžadování dodatečných plateb a nízká kvalita dodávek, přinutili zástupce MO ČR k dvěma obranným krokům. Prvním byl pokus o naučtování a vymáhání penále ve výši 100 mil. Kč v roce 2001 za nedodané bitevníky z roku 2000. Vzhledem ke konstrukci smluv a postavení odběratele a dodavatele se jednalo o ekonomicky zbytečný krok. Později proto došlo ke smíření. Tomu předcházela druhý obranný krok ze strany vojáků. Tím bylo zastavení výcviku dne 14. 11. 2001 pro poruchovost letounu a demonstrativní prohlášení tehdejšího ministra obrany Jaroslava Tvrdíka, že: *„Z dosavadních zkušeností se zaváděním L-159 do armády se zatím jeví tento letoun s jistou nadsázkou nebezpečnější pro uživatele než pro potenciálního nepřítele.“* Tato věta poškodila

významně dodavatele a snížila šance na návratnost projektu pro český stát z prodeje letounu do zahraničí.

3. Problémy systémové koordinace projektu L-159 ALCA

V souvislosti s průběhem celého projektu vývoje, výroby a zavádění bitevníku L-159 ALCA do armády lze hovořit o tom, že jej doprovázela špatná systémová koordinace. Není to jen velmi opožděná dodávka simulátoru, co ukazuje na neprovázanost obranné a ekonomické politiky českého státu, ale je to také dodávka výzbroje pro L-159 ALCA a příprava dalších podpůrných projektů pro podporu prodeje letounu v zahraničí.

V případě výzbroje bitevníku je varující skutečnost, že raketová výzbroj bitevníku se měla odvozovat od výzbroje nadzvukových letounů. Jejich výběr sice začal již před rokem 1995, avšak ani v roce 2004 není jasné, kdo a kdy skutečně dodá požadovaných 24 nadzvukových letounů pro potřeby Armády České republiky. V státním rozpočtu se totiž musí najít prostředky na nákup těchto letounů. Jediným českým výzbrojním projektem, se kterým bylo možné počítat u L-159 ALCA od začátku, byl rychlopalný kanón Plamen. Bohužel o prototyp pro testování této zbraně, jehož vývoj stál od roku 1998 přes 200 mil. Kč, přišla vsetínská firma ZVI při letecké katastrofě letounu na střelnici Brdy v únoru 2003, která byla zaviněna chybou pilota. Bitevním L-159 ALCA tak zůstává i v roce 2004 více letounem než skutečným zbraňovým systémem.

Od počátku vývoje a výroby bitevníku bylo jasné, že Česká republika je pro letoun L-159 ALCA malý trhem. Zvláště, když bod zvratu byl odhadnut na úrovni 230 až 250 kusů letounu. Výrobce tajně spoléhal na možnost dodávky na Slovensko, případně do zemí, kam byly dodány předchůdci bitevníku cvičné proudové letouny L-39, L-59 a L-139. Ukázalo se však, že i pro výběrová řízení na podzvukové letouny požadují vlády nabídku offsetových programů. Zde nemá Česká republika vlastně co nabídnout, protože se v závěru 20. století vzdala provázané zbrojní politiky s politikou hospodářskou a zahraniční. Navíc dnes se potýká s vysokým rozpočtovým deficitem a růstem státního dluhu, který omezuje možnosti státní podpory výrobků jako je L-159 ALCA v zahraničí.

Jako určitá naděje na podporu projektu bitevníku se v roce 2001 jevil nápad na vytvoření mezinárodní letecké školy, jakýsi český „Top Gun“, pro výcvik na L-159 ALCA. S reformou veřejných financí, na niž reagovala přepracovaná Koncepce výstavby profesionální Armády České republiky..., však projekt vzal za své.

Shrnující účet za dodávku bitevníků L-159 ALCA je pro Českou republiku minimálně 9,3 mld. Kč. Jde o úhradu závazků vyplývajících ze státních záruk za poskytnuté úvěry a emisi dluhopisů, z kterých Aero získalo prostředky na krytí výroby. V konečné bilanci přímých plateb zaplatil český stát za 72 bitevníků L-159 ALCA přes 50 mld. Kč oproti původně plánovaným 30 mld. Kč bez DPH v roce 1997. Cena 1 bitevníku se dokonce již v roce 1998 přiblížila ceně nového nadzvukového stíhacího. Nabízí se tak otázka smysluplnosti projektu.

Při reformě ozbrojených sil České republiky stát přiznal, že armáda nepotřebuje více než polovinu z nakoupeného množství bitevníků a tyto bitevníky nejsou zatím díky chybějící výzbroji zbraňovým systémem, ale pouhým letounem. Přestože se Aero Vodochody, a.s. vymanilo díky státní pomoci z červených čísel (viz tab. č. 3) a stabilizační funkce veřejných financí byla úspěšná, stojí po dokončení zakázky pro český stát opět před existenčními problémy. Nabízí se otázka, jestli bylo politicky, vojensky a ekonomicky správné podpořit vývoj a výrobu bitevníků?

Tab. č. 3: Hospodaření společnosti Aero Vodochody, a.s. v letech 1997 až 2002 (mil. Kč)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tržby	623	1 037	4 483	7 637	12 026	6 897
Zisk	-2 653	-2 187	-2 130	-970	684	760

Pramen: HAVLIGEROVÁ Jana, ČINČURA Jan, Za zisky Boeingu v Aeru je bitevník L-159. *Hospodářské noviny*. 2004, roč. 14, č. 32 [16. 2. 2004], s. 16

Závěr

Odpověď na otázku vojenské, politické a ekonomické správnosti projektu je kladná. Ano projekt L-159 ALCA měl smysl. Bohužel chybějící strategie propojení obranné a hospodářské politiky České republiky v letech 1996 až 2002 stojí za velmi nízkou efektivností celého projektu. Otázkou zůstává, zda Česká republika dostane další šanci tuto strategii vytvořit. Ekonomická konkurence je totiž nemilosrdná a na rozdíl od voličů a daňových poplatníků nebere ohledy na politická prohlášení. Tuto skutečnost je si třeba uvědomit především s možnostmi, které se České republice otvírají v souvislosti s výstavbou společné obrany Evropské unie. Není totiž nic horšího než ztráta důvěry spojenců.

Použitá literatura

MAREK Vladimír. ALCA zatím nedoletěla. *A-report*, 1999, č. 23, s. 4—5

Usnesení vlády ČR č. 554 z 27. září 1995

Usnesení vlády ČR č. 538 z 16. října 1996

Usnesení vlády ČR č. 221 z 30. března 1998

Usnesení vlády ČR č. 1360 z 22. prosince 1999

Usnesení vlády ČR č. 1034 z 16. října 2000

MAREK Vladimír. ALCA zatím nedoletěla. *A-report*, 1999, č. 23, s. 4—5

Usnesení vlády ČR č. 1034 z 16. října 2000

(tto) Slíbené L-159 nezíská armáda ani letos. *Hospodářské noviny*. 2000, roč. 10, č. 250 [28. 12. 2000], s. 4

(čtk) Armáda dnes zahájí výcvik na L-159. *Hospodářské noviny*. 2001, roč. 11, č. 58 [22. 3. 2001], s. 4

GAZDÍK Jan. Aero bylo krok od pohromy. *Mladá fronta Dnes*. 2000, roč. 11, č. [18. 3. 2000] s. 1, 2.

ČINČURA Jan. Stát zaplatil stamilióny za nefunkční simulátor. *Hospodářské noviny*. 2003, roč. 13, č. [18. 12 2003], s. 13

- OTTO Pavel. Resort obrany chce od Aera penále. *Hospodářské noviny*. 2001, roč. 11, č. 24 [2. 2. 2001] s. 1
- GAZDÍK Jan, BLAŽEK Vojtěch. Ministerstvo obrany a Aero se smířily. *Mladá fronta Dnes*. 2001, roč. 12, č. 269 [19. 11. 2001], A/4.
- (tto) Bitevníky nesmějí vzlétnout. *Hospodářské noviny*. 2001, roč. 11, č. 222 [15. 11. 2001] s. 1, 2.
- (oba, tto) Náhrada za zničený kanón Plamen z havarovaného stroje zatím neexistuje. *Hospodářské noviny*. 2003, roč. 13, č. 40 [26. 2. 2003], s. 18.
- OTTO Pavel. Tendr na Slovensku by měl ukázat, jaký je exportní potenciál letounu L-159. *Hospodářské noviny*. 2000, roč. 11, č. [30. 5. 2000], s. 4.
- GAZDÍK Jan. Armáda chystá školu - český Top Gun. *Mladá fronta Dnes*. 2001, roč. 12, č. 157 [9. 7. 2001], A/2.
- Rozpočtový výhled 2003—2006: Koncepce reformy veřejných rozpočtů* (aktualizovaná verze) [materiál pro jednání vlády č.j. 10/46716/2003] Praha: MF ČR, květen 2003 [www.mfcr.cz].
- A-report*. 2003, č. 24. [Koncepce výstavby profesionální AČR a mobilizace ozbrojených sil ČR přepracovaná na změněný zdrojový rámec] 1. vyd. Praha: MO ČR, 2003. ISSN 1211-801X.
- HAVLIGEROVÁ Jana. Účet za Aero: 9,3 miliardy. *Hospodářské noviny*. 2004, roč. 14, č. 31 [13. 2. 2004] s. 22.
- Čj.: 171/2-44/IO-2 Stanovisko k návrhu ministra průmyslu a obchodu ČR ke schválení podmínek pro kapitálový vstup Boieng ČSA do a.s. Aero Vodochody.
- A-report*. 2003, č. 24. [Koncepce výstavby profesionální AČR a mobilizace ozbrojených sil ČR přepracovaná na změněný zdrojový rámec] 1. vyd. Praha: MO ČR, 2003. ISSN 1211-801X.