

# **Informácia : Analýza alternatív ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky do času dodania nových taktických stíhacích lietadiel.**

## **I. Úvod**

Zákon č. 321/2002 Z. z. o Ozbrojených silách Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov stanovuje úlohy a použitie Ozbrojených síl Slovenskej republiky pri zabezpečovaní nedotknuteľnosti vzdušného priestoru Slovenskej republiky v rámci pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky v súlade so zákonom č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov.

Slovenská republika sa vstupom do Severoatlantickej aliancie NATO zaviazala prispievať do jednotnej ochrany vzdušného priestoru v rámci NATO.

Vzdušné sily Ozbrojených síl Slovenskej republiky sa podieľajú na zabezpečovaní ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky lietadlami MiG-29 AS/UBS.

Vláda Slovenskej republiky na svojom zasadnutí dňa 11.7.2018 schválila uzatvoriť po odsúhlasení finančnej časti Ministerstvom financií Slovenskej republiky zmluvné dokumenty s vládou USA potrebné na obstaranie nových taktických stíhacích lietadiel F-16 C/D Block 70. Minister obrany Slovenskej republiky podpísal dňa 12.12.2018 zmluvy (LOA Letter of Offer and Acceptance, LO-D-SAA, LO-D-TAA, a LO-P-LAH) s vládou USA na nákup 14 ks viacúčelových taktických stíhacích lietadiel F-16 C/D Block 70 spolu s leteckou muníciou, logistickou podporou a výcvikom.

Zároveň vláda Slovenskej republiky uložila ministrovi obrany Slovenskej republiky predložiť vláde návrh analýzy alternatív ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky do času dodania nových taktických stíhacích lietadiel podľa zmluvných dokumentov.

V súlade s uzatvorenými zmluvami sa prvé lietadlá F-16 C/D Block 70 stanú majetkom Slovenskej republiky koncom roku 2022.

## II. AIR POLICING

### **NATO Integrated Air and Missile Defence System (NATINAMDS) / NATO Integrated Air and Missile Defence (NATO IAMD)**

**Air Policing** (stráženie vzdušného priestoru ) je termín používaný v NATO pre radarový dohľad a prieskum vzdušného priestoru. Pričom hlavným cieľom je zaistenie bezpečnosti danej oblasti. Rovnako v sebe zahŕňa prípadné nasadenie stíhacieho letectva a pozemných systémov protivzdušnej obrany štátu, pomocou ktorých sú identifikované lietadla, ich bezpečné doprevádzanie na letiská, prípadne zneškodnenie hrozby.

Pojem Air Policing vznikol spojením dvoch anglických slov – „Air“ (letecký, vzdušný) a „Policing“ (v zmysle stráženie či dohľad). Definícia pojmu Air Policing v rámci NATO hovorí o použití prepadového stíhacieho lietadla v dobe mieru, s cieľom zachovať integritu určeného vzdušného priestoru.

Za účelom stráženia vzdušného priestoru členských krajín NATO vznikol tzv. spoločný pohotovostný a integrovaný systém protivzdušnej obrany Severoatlantickej aliancie (NATINADS). Do tohto systému prispievajú údajmi zo svojich radarov, ale aj aktívnymi prvkami obrany všetky európske štáty NATO podľa svojich možností. Vznikla mierová operácia NATO IAMD / NATINAMDS - NATO Air Policing operácia, ktorej cieľom je zachovať bezpečnosť vzdušného priestoru Aliancie.

Slovenská republika sa prihlásila ku konceptu Integrovaného systému protivzdušnej obrany NATO a od roku 2006 zabezpečuje obranu vzdušného priestoru v rámci operácie NATINAMDS vyčlenením vybraných síl a prostriedkov vzdušných síl Ozbromených síl Slovenskej republiky. Za vedenie operácie je zodpovedný Najvyšší veliteľ spojeneckých ozbrojených síl v Európe - Supreme Allied Commander Europe (SACEUR).

**Všetky členské krajiny NATO majú za povinnosť chrániť svoj vzdušný priestor, ak takéto spôsobilosti nemajú, presúva sa tento záväzok do budúcnosti.** Pokiaľ krajina nie je schopná sama zabezpečiť ochranu svojho vzdušného priestoru, musí požiadať svojich partnerov v NATO a uzatvoriť príslušné dohody a memorandá.

V rámci NATO nemá 7 krajín vlastné taktické nadzvukové letectvo, preto ich vzdušný priestor zabezpečujú iné členské krajiny aliancie, ktoré sa striedajú na rotačnom princípe („temporary solution – dočasné riešenie“).

Vzhľadom na krízu medzi Ruskom a Ukrajinou sa letecké misie Air Policing výrazne zintenzívnili. Zabezpečujúce krajiny sa sťažujú na svoju vyťaženosť. Žiadajú krajiny ktoré nemajú vlastné taktické nadzvukové letectvo aby si túto spôsobilosť vybudovali a plnili tieto úlohy vlastnými silami a prostriedkami.

**Za realizáciu a výkon ochrany a nedotknuteľnosti vzdušného priestoru Slovenskej republiky v systéme NATINAMDS zodpovedá veliteľ Vzdušných síl Ozbromených síl**

**Slovenskej republiky. NATINAMDS zahŕňa nepretržitú prítomnosť - 24 hodín denne, 365 dní v roku, vyčlenenej leteckej a pozemnej techniky (stíhacie lietadlá, radary atď. ) s príslušným leteckým a pozemným personálom, ktorý je pripravený rýchlo reagovať na porušovanie pravidiel vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.**

**Túto povinnosť, obranu vzdušného priestoru v rámci operácie NATINAMDS od roku 2006 zabezpečuje aj Slovenská republika vyčlenením vybraných síl a prostriedkov Vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky, predovšetkým lietadiel MiG 29 AS/USB, ktoré sú majetkom štátu. Slovenská republika sa stala vlastníkom lietadiel MiG-29 AS/UBS po rozdelení Českej a Slovenskej Federatívnej Republiky a časť bola dodaná v rámci deblokácie dlhu Ruskej federácie.**

Prevádzka lietadiel MiG-29 VzS OS SR sa v súčasnosti zabezpečuje tzv. abonentným spôsobom na základe zmluvného vzťahu medzi Ministerstvom obrany Slovenskej republiky a spoločnosťou RSK MiG a. s. Tento spôsob prevádzky zaručuje nielen opravu komponentov lietadiel, na ktorých sa vyskytla porucha, ale aj **komplexnú podporu údržby lietadiel** zo strany dodávateľa služby (okrem komponentov „západnej“ avioniky).

### **III.Možné spôsoby ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky.**

Vláda SR na svojom zasadnutí dňa 11. júla 2018 rozhodla o obstaraní nových taktických stíhacích lietadiel F-16 C/D Block 70. Súčasne uložila ministrovi obrany Slovenskej republiky predložiť vláde návrh analýzy možných alternatív ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky do času dodania nových taktických stíhacích lietadiel podľa zmluvných dokumentov.

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky identifikovalo možné spôsoby zabezpečenia ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky od ukončenia súčasne platnej Dodatočnej dohody so spoločnosťou RSK MiG a. s. (dňa 15.11.2019) až do zavedenia lietadiel F-16 C/D Block 70 :

- 1. Spôsoby ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky - Spolupráca s členskými krajinami NATO, pričom bude ukončená prevádzka lietadiel MiG-29 AS/UBS OS SR.**
- 2. Spôsoby ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky – Pokračovanie v prevádzke lietadiel MiG-29 AS/UBS OS SR v spolupráci s Poľskou republikou.**
- 3. Spôsoby ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky - Pokračovanie v prevádzke lietadiel MiG-29 AS/UBS OS SR abonentným spôsobom v spolupráci so spoločnosťou RSK MiG.**

#### **1. Spolupráca s členskými krajinami NATO**

V NATO sú jednotlivé členské štáty podľa článku tri Severoatlantickej zmluvy povinné starať sa, a to jednotlivo a následne kolektívne, aby boli schopné odvrátiť ozbrojený útok a teda zabezpečiť svoju obranu a bezpečnosť. V praxi to znamená, že ochrana vzdušných priestorov členských krajín NATO, ktoré nedisponujú nadzvukovým stíhacím letectvom, spôsobilosťou

potrebnou na efektívnu ochranu vzdušného priestoru, je v rámci NATINADS „solidárne“ zabezpečená inými členskými krajinami.

*Z 29 + 1 (členské krajiny NATO podpísali prístupový protokol k vstupu Republiky Severné Macedónsko)* členských krajín NATO nemá celkom 7 štátov vlastné taktické nadzvukové letectvo, ktoré by zaistilo základnú ochranu vzdušného priestoru – **Air Policing (min. 2 + 1 stíhacie lietadlo NATO)**.

Baltické krajiny (Estónsko, Litva a Lotyšsko) vstúpilo do NATO v marci v roku 2004, ale kvôli chýbajúcemu letectvu zabezpečujú vzdušný priestor Pobaltia iné členské krajiny aliancie, ktoré sa striedajú na rotačnom princípe.

Ročne prispievajú všetky tri krajiny v súčte cca 11 - 12 mil. € (ktoré sú postupne zvyšované). Ďalšie náklady na zabezpečenie prítomnosti jednotiek NATO počas trvania operácie sú vo výške 12-20 mil. € a **predstavujú náklady bežnej dennej činnosti až po náklady na úpravu infraštruktúry podľa typu leteckej techniky**.

Vzdušný priestor Slovenskej republiky zabezpečujú talianske vzdušné sily. Vzdušný priestor Luxemburska zabezpečujú belgické kráľovské vzdušné sily. Vzdušný priestor Čiernej Hory zabezpečujú talianske a grécke vzdušné sily. Islandský vzdušný priestor bol chránený americkým letectvom, v posledných rokoch sa však na ňom postupne striedali francúzske, nórské, nemecké, kanadské a české vzdušné sily.

#### **Požadovaný postup pri zabezpečení vzdušného priestoru formou spolupráce s členskými krajinami NATO.**

Pokiaľ krajina nie je schopná sama zabezpečiť ochranu svojho vzdušného priestoru, musí požiadať svojich partnerov v NATO a uzatvoriť príslušné dohody, ktorých príprava je časovo náročná (cca 2 roky príprav - žiadosť bude riešená ako nová vojenská operácia).

**Prípadné zabezpečovania ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky silami a prostriedkami iných členských krajín NATO, by bolo považované za novú operáciu a ešte viac by operačne a ekonomicky zaťažilo súčasný NATINAMDS.**

- a) Po prípadnom rozhodnutí vlády Slovenskej republiky o zbavení sa suverenity v zabezpečovaní vzdušného priestoru SR svojimi silami a prostriedkami, **bude potrebná úprava Zákona č. 321/2002 Z. z. o Ozbrojených silách Slovenskej republiky.**
- b) V rámci NATO bude potrebné, aby na politickej úrovni ambasádor zastupujúci Slovenskú republiku v North Atlantic Council (NAC) predniesol a zdôvodnil požiadavku na zabezpečenie ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky. Zároveň musí náš ambasádor v NAC spresniť akým spôsobom Slovenská republika požaduje uvedené zabezpečenie ochrany.
  1. Slovenská republika môže žiadať všetky členské krajiny NATO o zabezpečenie ochrany.
  2. Slovenská republika bude informovať o tom že už prebehli predbežné bilaterálne rokovania napr. s vybranými 2 - 3 krajinami.
- c) Následne sa uvedená skutočnosť musí zahrnúť do dlhodobého plánovacieho procesu v rámci NATO.

- d) Oba vyššie uvedené spôsoby sú založené na báze vzájomnej dobrovoľnosti a ich realizácia z časového hľadiska predstavuje pravdepodobne extrémne dlhý proces.
- e) **Doteraz žiadna krajina NATO vlastniaca nadzvukové lietadlá, takéto rozhodnutie neprijala.**

### **Spolupráca s Českou republikou pri zabezpečení vzdušného priestoru SR**

V súčasnosti obe krajiny spolupracujú pri ochrane vzdušného priestoru v rámci integrovaného systému protivzdušnej a protiraketovej obrany NATO (NATINAMDS). Návrh zmluvy spoluprácu rozširuje. V praxi to znamená, že ak by Slovenská alebo Česká republika prišla na čas o spôsobilosť chrániť svoj vzdušný priestor, bude to môcť na základe zmluvy zabezpečiť druhá z krajín. Konkrétny postup by však určovala osobitná vykonávacia dohoda. O prípadnom zásahu v spoločnom vzdušnom priestore sa bude rozhodovať podľa vnútroštátneho práva štátu, na území ktorého k zásahu dôjde na základe žiadosti. V súčasnosti sú uzatvorené nasledovné dohody medzi Slovenskou a Českou republikou pre túto oblasť:

- Dohoda medzi vládou Českej republiky a vládou Slovenskej republiky o spolupráci v oblasti zabezpečenia vojenskej letovej prevádzky zo 14. 12. 2011,
- Dňa 7.12.2016 vláda SR schválila Zmluvu medzi Slovenskou a Českou republikou o spolupráci pri vzájomnej ochrane vzdušného priestoru (uznesenie vlády č. 553/2016),
- Zmluva medzi Českou republikou a Slovenskou republikou o spolupráci pri vzájomnej ochrane vzdušného priestoru z 15. 2. 2017,
- Dohoda medzi MO Českej republiky a MO Slovenskej republiky o spolupráci pri vzájomnej ochrane vzdušného priestoru z 5.1.2018,
- Stále operačné postupy pre spoluprácu Vzdušných síl Armády České republiky a Vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky v oblasti zabezpečenia vojenskej letovej prevádzky z 5.1.2018

Rokovania národných riaditeľov pre vyzbrojovanie krajín V4, ktorých témou boli aj rozhovory o ochrane vzdušného priestoru krajín V4 sa uskutočnili dňa 27.6.2017 vo Varšave, 22.2.2018 v Budapešti a 6.12.2018 v Bratislave.

Témou Air Policing v rámci zmiešanej politicko-vojenskej komisie na realizáciu spolupráce medzi Slovenskou republikou a Českou republikou v oblasti obrany boli aj rokovania pracovnej skupiny pre vyzbrojovanie a rokovania pracovnej skupiny pre spoluprácu štátnych podnikov a organizácií dňa 1.6.2017 v Brne. V roku 2018 sa rokovania pracovnej skupiny pre vyzbrojovanie uskutočnili dňa 27.9.2018 v Bratislave a dňa 18.10.2018 v Prahe.

Záverom rokovaní bolo, že je možné zabezpečiť len krátkodobú ochranu vzdušného priestoru SR v prípade technických porúch našej leteckej techniky, neschopnosti letiska (počasie, stav prevádzkových plôch), počas prípravy k opakovanému vzletu po pristátí našich pohotovostných lietadiel atď. to znamená nie na dlhú dobu – do doby dodania nových lietadiel F-16 C/D Block 70.

Taktiež je potrebné počítať s vyťaženosťou leteckej techniky Českej republiky v rámci plnenia úloh Air Policing v pobaltských krajinách a na Islande v trojmesačných cykloch. Počas týchto mierových misií musí česká strana zabezpečovať vlastné potreby ochrany vzdušného priestoru, výcvik a údržbu lietadiel. V priebehu posledných rokov boli na Island vyslané 3 rotácie po 5 lietadiel a 75 príslušníkov personálu. V baltických krajinách boli dve rotácie po 4 ks lietadiel a 75 príslušníkov personálu.

Pri počte 14 ks stíhacích lietadiel JAS-39 C/D česká strana na rokovaniach vyjadrila názor, že nebude schopná dlhodobo chrániť aj vzdušný priestor Slovenskej republiky (maximálne 3 - 4 mesiace/rok).

**Armáda Českej republiky nie je spôsobilá z operačného a taktického hľadiska chrániť celý vzdušný priestor SR zo svojich letísk. Nesplnili by týmto časové normy na zachytenie narušiteľa vzdušného priestoru Slovenskej republiky skôr, ako by bol zasiahnutý prvok kritickej infraštruktúry Slovenskej republiky.**

**Cross - border dohody s Maďarskom a Poľskom, ktorých obsahom je možnosť pokračovania pri zasahovaní pohotovostných lietadiel jedného štátu do vzdušného priestoru druhého štátu, sú v štádiu prípravy – uzavretie zmlúv zatiaľ nie je možné presnejšie odhadnúť. Nebudú uzatvorené v dohľadnej dobe.**

### **Záver posúdenia alternatív ochrany vzdušného priestoru SR jednotkami NATO**

V prípade, že sa Slovenská republika rozhodne **ukončiť prevádzku lietadiel MiG-29 US /UBS bez náhrady**, zvýši sa vyťaženosť ostatných krajín NATO a zníži sa úroveň týchto spôsobilostí ako celku. Zároveň sa zvýši nákladovosť prevádzky a údržby tejto techniky pre krajinu, ktoré by zabezpečovali vzdušný priestor Slovenskej republiky.

V prípade prijatia rozhodnutia o nepokračovaní v prevádzke lietadiel MiG-29 AS/UBS od roku 2020, je taktiež potrebné konštatovať že ozbrojené sily Slovenskej republiky **stratia nenávratne určité spôsobilosti:**

- spôsobilosť prevádzky nadzvukového letectva
- spôsobilosť podpory pozemných síl
- spôsobilosť výcviku pilotov nadzvukových lietadiel
- spôsobilosť výcviku letovodov/riadiacich letovej prevádzky v navádzaní

V regióne stredného Slovenska týmto rozhodnutím bude zrušených cca 700 priamych aj nepriamych pracovných miest (v *civilnom a vojenskom sektore*). Zároveň dôjde k zníženiu tabuľkových počtov Vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky a odchodu skúseného pozemného personálu do zálohy. Ich spätný nábor pre zabezpečenie výcviku na lietadlá F-16 C/D Block 70 (po roku 2021) bude vzhľadom k súčasným pracovným možnostiam v civilnom sektore prakticky nemožný a dôjde k trvalej strate spôsobilosti.

V prípade zastavenia prevádzky lietadiel MiG-29 AS/UBS Ozbrojených síl Slovenskej republiky dôjde k odchodu a nenávratnej strate predovšetkým leteckých vojenských špecialistov špecializujúcich sa na :

- drak lietadla
- motorové systémy lietadla
- avionické systémy lietadla
- letecká výzbroj a letecká munícia
- komunikačné informačné systémy lietadla
- padáková výstroj

Dostupnosť vyššie uvedených leteckých vojenských špecialistov je na trhu práce v rámci Slovenskej republiky prakticky nulová. V prípade novo regrutovaných príslušníkov je potrebné zohľadniť skutočnosť, že musia mať adekvátne vzdelávanie a absolvovať prípravu potrebnú pred vyslaním na preškolenie na nový typ leteckej techniky. Takémuto personálu však budú chýbať skúsenosti z organizácie a riadenia zabezpečenia leteckej prevádzky.

Náklady na opätovné vybudovanie tejto spôsobilosti by výrazne prekročili náklady na jej udržanie. Odhadované finančné náklady na **opätovné vybudovanie tejto spôsobilosti sa pohybujú v 100-kách miliónov eur.**

**Pre prípadnú dlhšiu prevádzku iných typov lietadiel členských krajín NATO na letisku Sliač, bude potrebné rovnako urobiť čiastkové úpravy infraštruktúry letiska. Pre zahájenie prevádzky lietadiel F-16 C/D Block 70 je v súčasnosti pripravovaná odporúčaná zmena infraštruktúry letiska. Rozdielnosť v úpravách letiska a časová náročnosť procesu vybudovania môže spôsobiť posun zahájenia prevádzky lietadiel F-16 C/D Block 70 v Ozbrojených silách Slovenskej republiky.**

| Posúdenie alternatívy ochrany vzdušného priestoru SR jednotkami NATO |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pozitíva</b>                                                      | - Zbavenie sa závislosti od spoločnosti z Ruskej federácie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Negatíva</b>                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Porušenie resp. potrebná legislatívna zmena Zákona č. 321/2002 Z. z. o ozbrojených silách Slovenskej republiky</li> <li>- Porušení prijatých medzinárodných záväzkov,</li> <li>- Strata suverenity ochrany vzdušného priestoru SR vlastnými silami a prostriedkami.</li> <li>- Potreba uzatvorenia príslušných dohôd s členskými krajinami NATO, ktorých príprava je časovo náročná.</li> <li>- Strata spôsobilosti prevádzky nadzvukového letectva na 4 roky.</li> <li>- Strata schopnosti podpory pozemných síl na 4 roky.</li> <li>- Strata schopnosti výcviku pilotov nadzvukových lietadiel,</li> <li>- Strata schopnosti výcviku letovodov/riadiacich letovej prevádzky v navádzaní na vzdušné ciele.</li> <li>- Nenávratná strata pozemných leteckých vojenských špecialistov.</li> <li>- Dlhodobá prítomnosť spojeneckých vojsk NATO na území Slovenskej republiky.</li> </ul> |

### **Čiastkový vojensko-politický záver:**

Realizáciou uvedenej alternatívy dôjde k strate suverenity ochrany svojho vzdušného priestoru vlastnými silami a prostriedkami a k úplnej a nenávratnej strate rokmi budovanej spôsobilosti. Zároveň bude potrebné vykonať zmenu Zákona č. 321/2002 Z. z. o ozbrojených silách Slovenskej republiky tak aby bolo možné zabezpečovať ochranu vzdušného priestoru Slovenskej republiky silami a prostriedkami krajín NATO.

Na zdôraznenie, doteraz žiadna krajina NATO vlastniaca nadzvukové lietadlá, takéto rozhodnutie neprijala. Pri vstupe do NATO Slovenská republika deklarovala, že touto spôsobilosťou je pripravená zabezpečiť ochranu vzdušného priestoru a tak prispieť ku kolektívnej obrane.

## **2. Pokračovanie v prevádzke lietadiel MiG-29 AS/UBS Ozbrojených síl Slovenskej republiky v spolupráci s Poľskou republikou.**

Zástupcovia Ministerstva obrany Slovenskej republiky spoločne so zástupcami Ministerstva národnej obrany Poľskej republiky a zástupcami vojenského leteckého priemyslu Poľskej republiky na opakovaných rokovaníach posúdili možnosti realizácie uvedenej spolupráce. Spoločné rokovania boli vedené od odborno-technickej úrovne až po úroveň národných riaditeľov pre vyzbrojovanie. Prípadná perspektívna spolupráca s Poľskou republikou by mohla byť realizovaná dohodu s medzi Ministerstvom národnej obrany Poľskej republiky a Ministerstvom obrany Slovenskej republiky.

**Poľská strana zároveň nebola schopná kvantifikovať finančné náklady**, ktoré by mohla požadovať pri realizácii zabezpečenia prevádzky lietadiel MiG-29 Ozbrojených síl Slovenskej republiky. Lietadlá MiG-29 vo vlastníctve Poľskej republiky, pre rozdielny spôsob realizovanej modernizácie, nie sú plne identické s lietadlami MiG-29 AS/UBS Ozbrojených síl Slovenskej republiky.

Poľská strana je taktiež čiastočne závislá od Ruskej federácie pri zabezpečovaní prevádzky vlastných lietadiel MiG-29. **Časť opravy komponentov našich lietadiel by bolo možné realizovať v Poľskej republike, nie však poskytovať komplexnú službu tak, ako je to schopná zabezpečiť spoločnosť RSK MiG.**

Zároveň je potrebné konštatovať, že v prípade uzavretia takejto spolupráce, by časť agregátov a náhradných dielov pre lietadlá MiG-29 vo vlastníctve Slovenskej republiky, musela poľská strana obstarávať z Ruskej federácie cez tretie krajiny, kde nepristúpili k sankciám EÚ a USA. **Tento spôsob spolupráce by výrazne navýšil celkovú cenu služby.**

K zabezpečeniu potrebnej schopnosti lietadiel by bolo potrebné navýšiť fond zásob náhradných dielov, čo pri ich súčasnom nedostatku na trhu je prakticky nemožné. Oprava niektorých komponentov modernizácie lietadiel MiG-29 OS SR nie je týmto spôsobom vôbec možná, pretože je špecifická a je iba na našich lietadlách.

### **Rozdielnosť v legislatívach**

Minister obrany Slovenskej republiky podpísal dňa 17.11.2009 Politickú deklaráciu No. 2009/36 (EDA, MAWA - European Defence Agency, Military Airworthiness), čím vyjadril politickú podporu pre národnú vojenskú autoritu pre letovú spôsobilosť podieľať sa na tvorbe a implementácii Európskych vojenských požiadaviek pre letovú spôsobilosť EMARs (European Military Airworthiness Requirements).

Národnou vojenskou autoritou v tejto oblasti je Odbor štátnej správy vo vojenskom letectve Ministerstva obrany Slovenskej republiky (ďalej len „OdŠSVL MO SR“), ktorý plní úlohy spojené s posudzovaním letovej spôsobilosti štátnych lietadiel vo vojenských službách „Military Airworthiness“ vrátane úloh spojených s posudzovaním odbornej spôsobilosti

personálu inžinierskej leteckej služby (technici údržby). Tieto úlohy plní koordinovane s ostatnými európskymi vojenskými organizáciami zodpovednými za letovú spôsobilosť prostredníctvom účasti v európskom fóre pre vojenskú letovú spôsobilosť EDA MAWA Forum. EDA MAWA fórum vytvára spoločné harmonizované európske vojenské požiadavky na letovú spôsobilosť EMARs, ktoré sú odvodené od existujúcich nariadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva EASA (European Aviation Safety Agency), pričom sa v jednotlivých ustanoveniach EMARs zohľadňujú špecifiká prevádzky vojenských lietadiel.

V súčasnosti Poľská republika nemá národnú vojenskú autoritu pre letovú spôsobilosť (NMAA) a systém prevádzky vojenskej leteckej techniky je riadený a kontrolovaný hlavným inžinierom, ktorý je zodpovedný za všetky činnosti spojené z prevádzkou, údržbou a modernizáciou leteckej techniky. Poľské spoločnosti zaoberajúce sa údržbou a opravami vojenskej leteckej techniky nie sú certifikované v súlade s EMAR 145 a ani podľa EMAR 21. Taktiež treba podotknúť, že nie sú certifikované ani podľa civilných predpisov Part 145 a Part 21, ktoré vydáva EASA.

V prípade spolupráce s poľskými organizáciami bude nutné z dôvodu dodržania pravidiel bezpečnej prevádzky leteckej techniky vo vlastníctve Ministerstva obrany Slovenskej republiky a vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti, preveriť spôsobilosť organizácií na vykonanie údržby leteckej techniky príslušníkmi OdŠSVL MO SR zodpovednými za letovú spôsobilosť pri dodržaní nasledovného postupu pri vydávaní Approval Certificate podľa SOŠ EMAR 145 (21) :

1. Organizácia si podá žiadosť na certifikáciu podľa SOŠ EMAR 145 (21) a spracuje príručku organizácie.
2. OdŠSVL MO SR vykoná audit, či organizácia spĺňa požiadavky SOŠ EMAR 145 (21), (spôsobilosť priestorov na vykonávanie prác a skúšok, odbornú spôsobilosť personálu, vlastníctvo alebo iný právny vzťah organizácie k technickej dokumentácii príslušného výrobku, vybavenie a spôsobilosť (platnú kalibráciu) kontrolnej a meracej techniky na vykonanie stanovených prác a skúšok, ...).
3. Organizácia odstráni nezrovnalosti zistené pri audite.
4. OdŠSVL MO SR vydá Approval Certificate podľa SOŠ EMAR 145 (21).

V prípade ak by Poľská republika mala zriadenú národnú vojenskú autoritu pre letovú spôsobilosť, by uvedené činnosti vykonala táto autorita. Po úspešnom vykonaní procesu vzájomného uznávania v súlade s EMAD R (European military airworthiness document – Recognition process) medzi Poľskou a Slovenskou NMAA, by OdŠSVL MO SR akceptovalo vykonanie certifikácie touto autoritou.

Samotný proces certifikácie organizácie príslušníkmi OdŠSVL MO SR na území iného štátu je náročný najmä z časového, organizačného a finančného hľadiska.

**Vzhľadom k vyššie uvedenému a vzhľadom k tomu, že súčasne platná „abonentná zmluva“ so spoločnosťou RSK MiG končí dňa 15.11.2019, nie je z časového hľadiska reálne stihnúť uskutočniť vzájomný proces certifikácie.**

| <b>Posúdenie možnosti zabezpečenia prevádzky v spolupráci s Poľskom</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pozitíva</b>                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Čiastočné zbavenie sa závislosti od spoločnosti z Ruskej federácie.</li> <li>- Spolupráca s NATO krajinou pri prevádzkovaní lietadiel MiG-29.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Negatíva</b>                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozdielny spôsob logistického zabezpečenia náhradných dielov.</li> <li>- Rozdielny spôsob vykonávania opráv jednotlivých agregátov lietadiel.</li> <li>- Rozdielny spôsob legislatívy v rámci prevádzkovania vojenskej leteckej techniky.</li> <li>- Potreba spolupráce s ruskou stranou pri zabezpečení dodávky určitých agregátov.</li> <li>- Potreba vyšších zásob náhradných dielov.</li> <li>- Dlhšia doba opravy komponentov.</li> <li>- Nedefinovateľnosť nákladov</li> <li>- Celkovo vyššie finančné náklady na zabezpečenie požadovanej služby.</li> </ul> |

### Čiastkový záver :

Na základe zistených technických, prevádzkových a legislatívnych rozdielov v spôsobe zabezpečovania prevádzky lietadiel MiG-29 v Poľskej republike a zabezpečovania prevádzky lietadiel MiG-29 Ozbrojených síl Slovenskej republiky, je možné konštatovať že tento spôsob je pre rezort obrany Slovenskej republiky neakceptovateľný.

Rovnako boli zistené výsledky nožnej spolupráce Poľskej republiky s inými užívateľmi MiG-29 v NATO. Na jeseň roku 2013 Poľská republika navrhla Bulharskej republike možnosť zabezpečenia opráv bulharských lietadiel MiG-29. Následne bola podpísaná dohoda medzi ministrami obrán na opravu 6 ks lietadiel MiG-29. Po podpise uvedenej dohody spoločnosť RSK MiG a. s. poslala protestný list bulharskému parlamentu, v ktorom upozornila na to že poľské podniky nie sú autorizované na opravy lietadiel MiG-29 od výrobcu lietadla, čo malo za následok zrušenie danej dohody.

Oprava motorov RD-33 bulharských lietadiel MiG-29 v Poľskej republike bola jedným z dôvodov pre ruského výrobcu RSK MiG a. s. na ukončenie plnenia zmluvných záväzkov týkajúcich sa údržby lietadiel MiG-29.

**V marci 2018 podpísala Bulharská republika a Ruská federácia rámcovú dohodu o spolupráci. Na základe tejto dohody v novembri 2018 Bulharská republika podpísala dohodu vo výške 74, 5 mil. USD s Ruskou federáciou na opravu lietadiel MiG-29 a Su-25 do roku 2020.**

### **3. Pokračovanie v prevádzke lietadiel MiG-29 AS/UBS Ozbrojených síl Slovenskej republiky abonentným spôsobom v spolupráci so spoločnosťou RSK MiG.**

Prevádzka lietadiel MiG-29 VzS Ozbrojených síl Slovenskej republiky sa v súčasnosti zabezpečuje tzv. abonentným spôsobom na základe zmluvného vzťahu medzi Ministerstvom obrany Slovenskej republiky a spoločnosťou RSK MiG a. s.

Tento spôsob prevádzky zaručuje komplexnú podporu údržby lietadiel zo strany dodávateľa služby (okrem komponentov „západnej“ avioniky) a nielen opravu komponentov lietadla, na ktorých sa vyskytla porucha.

Spolupráca priamo s výrobcom lietadla garantuje dodávku originálnych náhradných dielov od certifikovaných výrobcov ako aj nálezové opravy a opravy na obnovu technického resursu (technický resurs je povolená doba prevádzky agregátu, bloku, súčasti lietadla medzi jednotlivými predpísanými opravami) komponentov u certifikovaných opravcov.

Komplexná podpora údržby lietadiel zahŕňa:

- dodávku spotrebného materiálu,
- vykonávanie nálezových opráv komponentov,
- dodávku komponentov za komponenty s vyčerpaným technickým životom,
- vykonávanie nálezových práv draka lietadla a motorov,
- vykonávanie plánovaných opráv na obnovu technického resursu,
- spracovanie technologických postupov zložitých opráv draka lietadla,
- zabezpečenie špecialistov na vykonanie špeciálnych opráv,
- poradenstvo a konzultačnú činnosť pri zisťovaní príčin zložitých porúch na lietadle.

Veľkou výhodou abonentného zabezpečenia prevádzky je prítomnosť erudovaných špecialistov RSK MiG a kooperujúcich závodov, ktorí svojimi skúsenosťami a možnosťami priamej komunikácie s domovskými závodmi výrazne skracujú zisťovanie príčin zložitých porúch a prispievajú tiež k odbornému rastu nášho technického personálu.

Dôležitým faktorom je, že pravidelné ročné platby za poskytnutú službu nie sú fixné. Ich výška je závislá od priemernej ročnej schopnosti lietadiel. Pravidlá stanovuje zmluva. To znamená, že dodávateľ služby je priamo zainteresovaný na prevádzkyschopnosti a je aj v jeho záujme vykonávať opravy v čo najkratšom čase a v čo najlepšej kvalite.

Dosiahnuť kvalitu dodávok však napriek tomu nebol jednoduchý proces. Aj v spoločnosti RSK MiG a. s. prebiehali rôzne procesy spojené s financiami a Ministerstvo obrany Slovenskej republiky muselo v rokoch 2012 a 2013 vyvinúť enormný tlak voči spoločnosti RSK MiG a. s. v otázke kvality opráv. Pod tlakom argumentov sa spoločnosť RSK MiG rozhodla zmeniť svojich subdodávateľov a cenu vymenila za kvalitu. (motory zabezpečuje závod M. M. P. Černyševa a. s. a väčšinu ostatných komponentov spoločnosť Lazer-Servis a. s.)

Slovenská republika bola prvou krajinou, kde spoločnosť RSK MiG a. s. aplikovala koncept abonentnej údržby. Tento je v súčasnosti vyladený a jednoznačne sa osvedčil. O tom svedčí aj skutočnosť, že aj iné krajiny už rozbiehajú tento spôsob servisovania lietadiel alebo plánujú takýto prechod.

Z časového hľadiska je zabezpečená neporovnateľne kratšia doba opráv komponentov lietadla, pretože väčšina nálezových opráv sa vykonáva špecialistami RSK MiG a. s. a jeho subdodávateľmi priamo na letisku Sliač. Ako príklad uvádzam v grafe č.1 opravy komponentov vykonané spoločnosťou Lazer-Servis v rokoch 2014 - 2018. Táto spoločnosť, ako jeden z dvoch kooperantov spoločnosti RSK MiG zabezpečuje servis približne 85% komponentov lietadla. Ako vidieť z grafu, na letisku Sliač sa opraví 70% - 88% komponentov.

Doba opravy je spravidla do 72 hod. V prípade, že sa daný komponent nepodari opraviť, vydá sa náhradný diel zo skladu, ktorý má spoločnosť na letisku Sliač.

Vzhľadom k veku lietadiel a s tým spojenou úrovňou poruchovosti, by v minulosti používaný systém odstraňovania porúch: demontáž – výmena - odoslanie do opravy – návrat po oprave, znamenal výrazné obmedzenie prevádzky, ktoré by pri súčasnom stave vlastných zásob viedlo v krátkom čase k jej zastaveniu.

Pre porovnanie uvádzam diagramy predpokladaného spôsobu opráv a zásobovania pri spolupráci s Poľskou republikou (diagram č.1) a systému vykonávania opráv pri abonentnom zabezpečovaní prevádzky lietadiel MiG - 29 v spolupráci s výrobcom. (diagram č. 2).

Graf č. 1

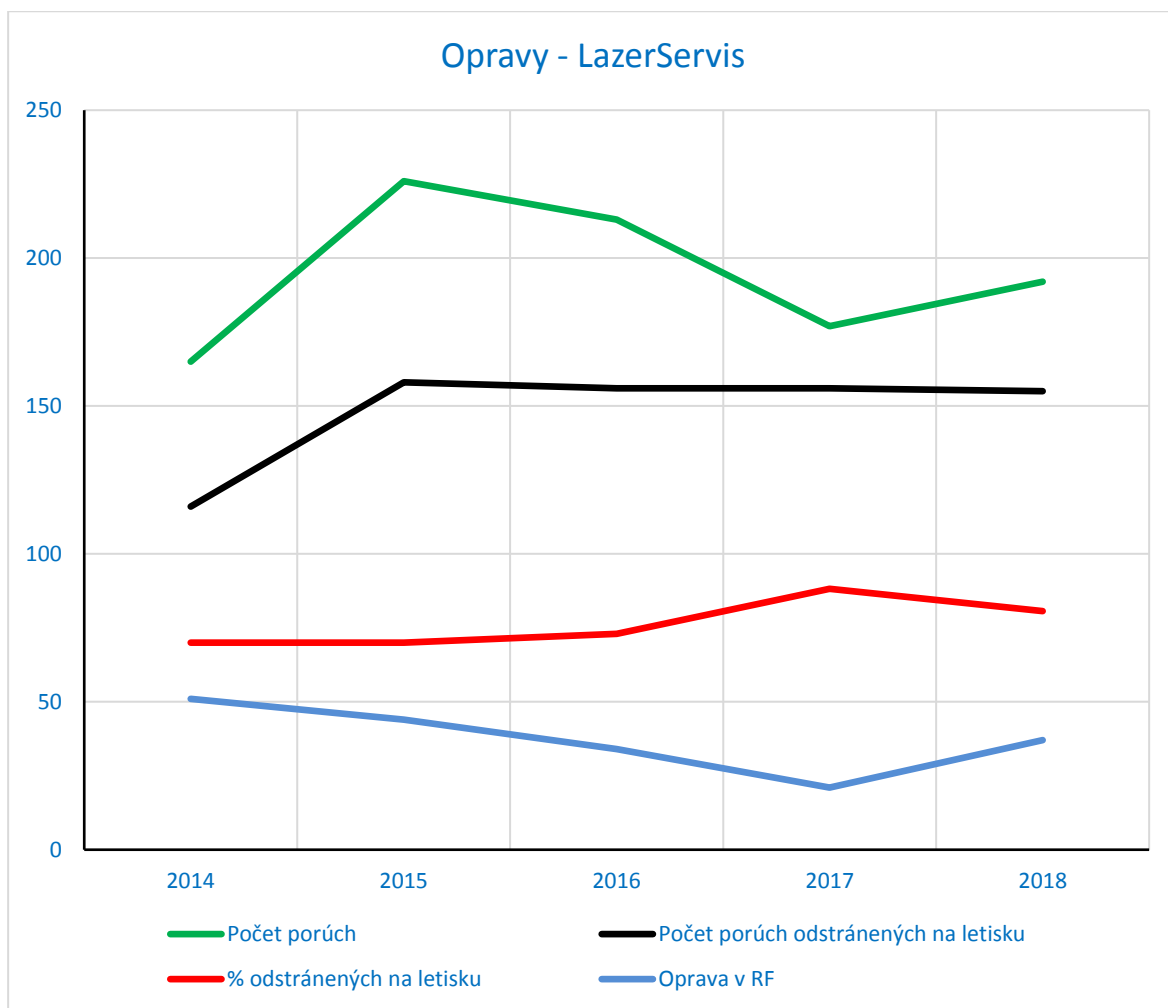
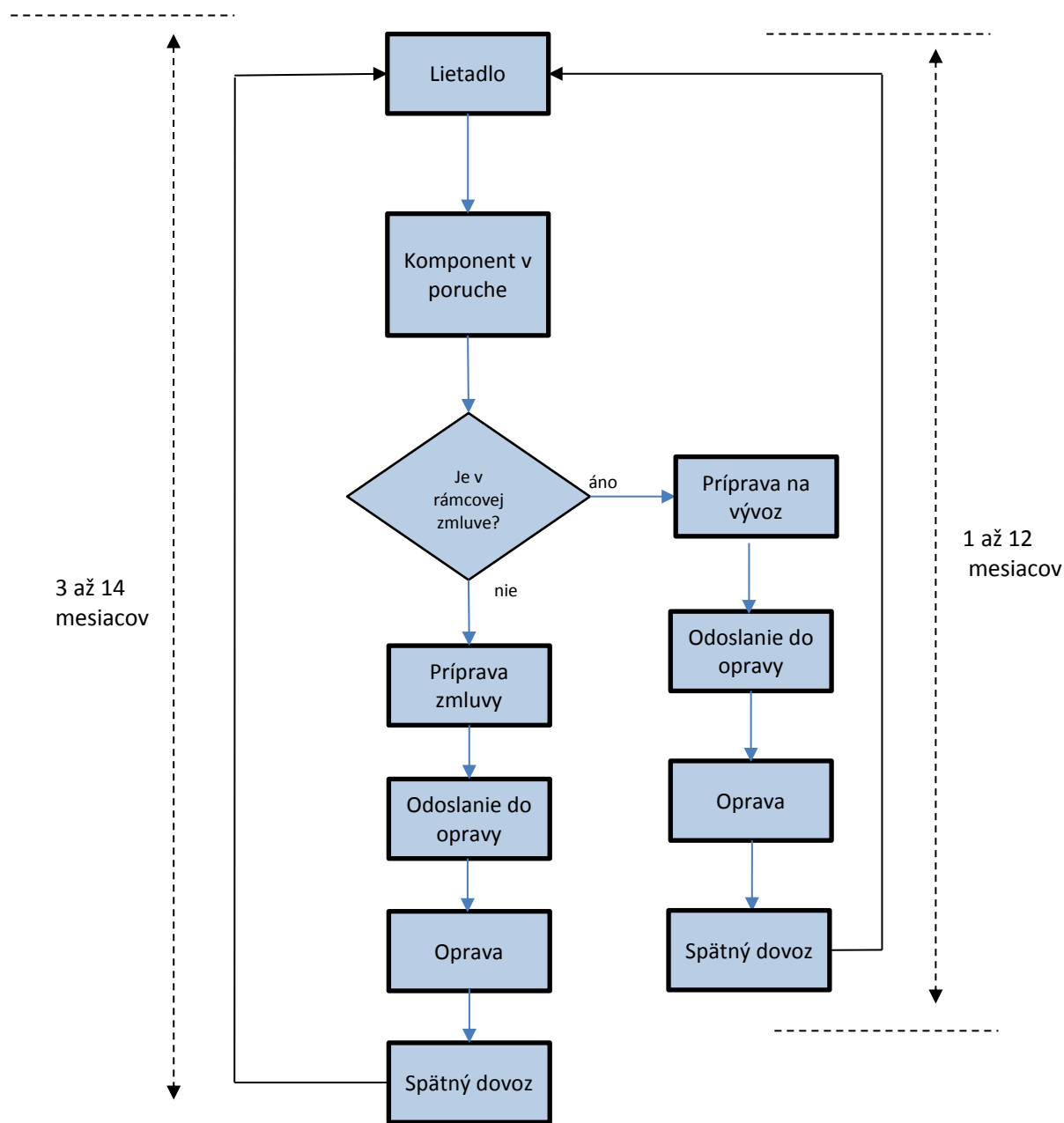
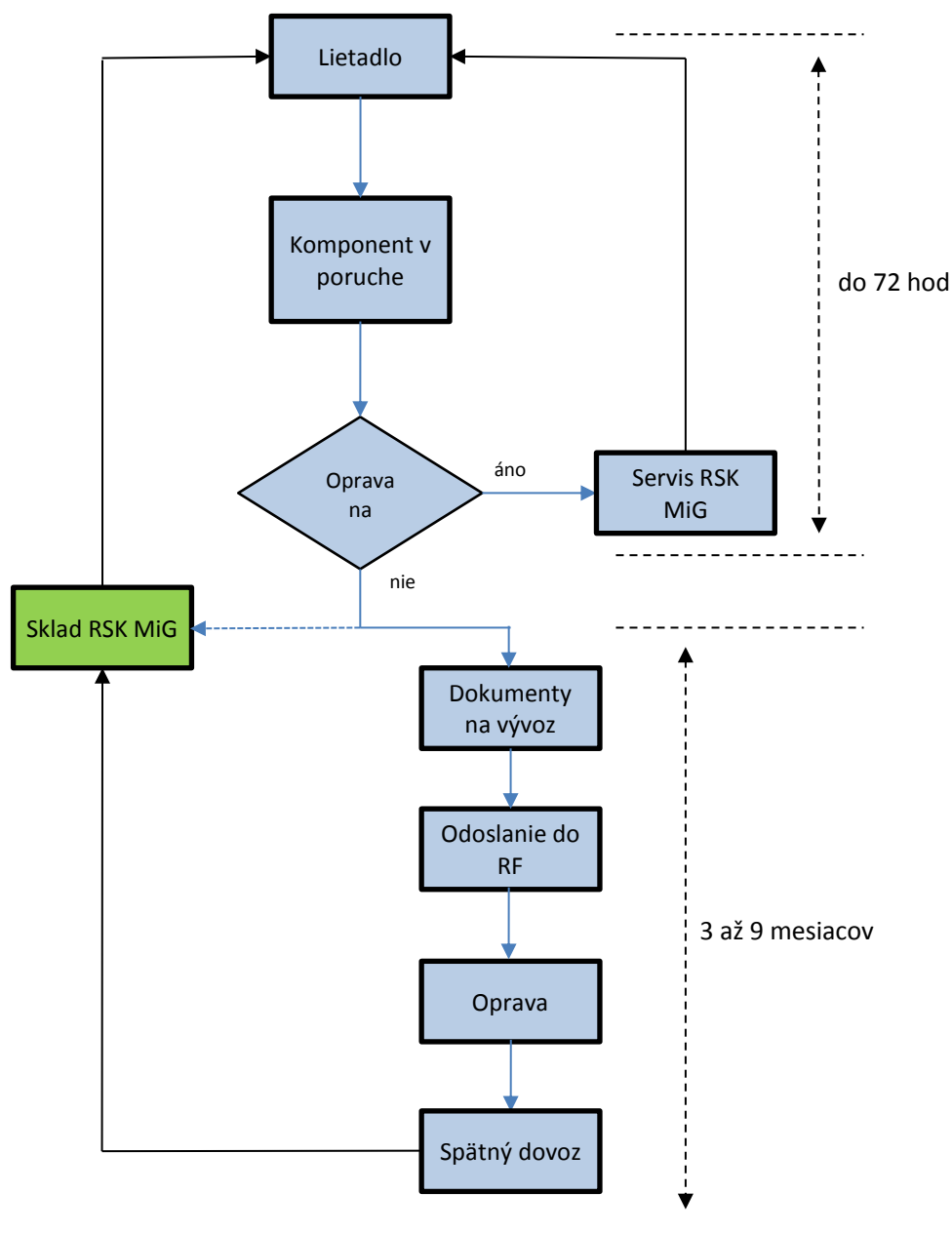


Diagram č. 1. Spôsob vykonávania opráv a ich predpokladané časové lehoty pri spolupráci s Poľskou republikou



V prípade spolupráce s Poľskou republikou, za predpokladu existencie rámcovej zmluvy na opravu komponentov lietadla, by oprava za ideálnych podmienok, tzn. že by náš agregát mal najvyššiu prioritu opravy v Poľskom opravárenskom závode, mohla byť vykonaná za jeden mesiac, aj to za predpokladu, že by to bola veľmi jednoduchá porucha. Ja potrebné vziať do úvahy proces demontáže z lietadla, odovzdania do skladu, prípravy dokumentov, zabezpečenia prepravy atď. Reálne však môžeme hovoriť o lehote od 6 do 12 mesiacov. Je potrebné dodať komponent do závodu, zistiť čo je potrebné vymeniť, objednať danú časť atď. V prípade, že sa jedná o špecifickú poruchu, bude potrebné riešiť uzatvorenie zmluvy, čo je samo o sebe časovo náročné a lehota opravy sa ešte predĺži.

Diagram č. 2. Spôsob vykonávania opráv a časové lehoty pri zabezpečovaní prevádzky abonentným systémom.



Pri pokračovaní v abonentnom zabezpečení prevádzky v spolupráci so spoločnosťou RSK MiG a. s. sú lehoty, ako je vidieť v diagrame č. 2 kratšie. Väčšina komponentov, ktoré sú vyvezené do opravy do Ruskej federácie sa vracia do 3 – 6 mesiacov. Nie nezaujímavým faktorom je aj skutočnosť, že vývoz a dovoz sa uskutočňuje letecky z letiska Sliač na náklady spoločnosti RSK MiG a. s., pričom z každého pristátia transportného lietadla profituje aj civilná časť letiska.

Výrazným faktorom hovoriacim v prospech abonentnej obsluhy je:

- vysoké percento opráv vykonaných priamo na letisku Sliač,
- malá časová strata pri vykonávaní opráv,
- nie sú potrebné vlastné zásoby.

Ďalšou nespornou výhodou abonentného spôsobu prevádzky je skutočnosť, že spoločnosť RSK MiG a. s., ako konštruktér a výrobca lietadiel MiG-29, je držiteľom typového osvedčenia lietadla MiG-29 a jeho modifikácií. Všetky zmeny v postupoch pre prevádzku a údržbu lietadla sa uskutočňujú s jej súhlasom, čím sú splnené podmienky prevádzky lietadiel v súlade s vojenskými medzinárodnými normami EMAR 145 a EMAR 21, ku ktorým sa Slovenská republika zaviazala.

V súčasnosti prebehli predbežne rozhovory so zástupcami spoločnosti RSK MiG, ohľadom možnej ďalšej spolupráce, ruská strana je pripravená začať oficiálne spoločné rokovania o podpore prevádzky lietadiel MiG-29 Ozbrojených síl Slovenskej republiky. Rezort obrany Slovenskej republiky zároveň definoval potrebné počty lietadiel MiG-29 prevádzkovaných do konca roka 2023. Súčasťou zabezpečenia prevádzky v rámci zmluvného vzťahu bude aj vykonanie Kontrolno-obnovovacích prác na leteckej technike a dodávka nevyhnutných agregátov pre lietadlá MiG-29.

**Dôležitým faktorom hovoriacim v prospech spolupráce so spoločnosťou RSK MiG je, že spoločnosť počas predbežných rozhovorov deklarovala pripravenosť poskytnúť plnú technickú podporu a zabezpečiť súčinnosť pri odpredaji našich lietadiel tretím stranám (RSK MiG nemôže z legislatívnych dôvodov uskutočniť spätné odkúpenie lietadiel).**

| Posúdenie možnosti zabezpečenia prevádzky v spolupráci s RSK MiG |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pozitíva</b>                                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Dodržanie noriem EMAR.</li><li>- Využitie originálnych náhradných dielov.</li><li>- Neporovnateľne kratšia doba opráv.</li><li>- Nie je potreba vlastných zásob náhradných dielov.</li><li>- Spracovanie technológie pri vykonávaní zložitých opráv výrobcom lietadla</li><li>- Vykonávanie opráv výrobcom.</li><li>- Udržanie vlastnej spôsobilosti zabezpečenia suverenity ochrany vzdušného priestoru SR.</li><li>- Zachovanie spôsobilosti prevádzky nadzvukového letectva.</li><li>- Zachovanie schopnosti podpory pozemných síl.</li><li>- Zachovanie schopnosti výcviku pilotov nadzvukových lietadiel,</li><li>- Zachovanie schopnosti výcviku letovodov/riadiacich letovej prevádzky v navádzaní na vzdušné ciele.</li><li>- Zachovanie pozemných leteckých vojenských špecialistov.</li></ul> |
| <b>Negatíva</b>                                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Zotrvanie v závislosti od spoločnosti z Ruskej federácie</li><li>- Prítomnosť ruských špecialistov vo vojenských objektoch OS SR v čase transformácie letiska na prílet lietadiel F-16.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

### Čiastkový záver :

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky na základe vyššie uvedeného odporúča pokračovať v zmluvnom vzťahu so spoločnosťou RSK MiG a. s. na zabezpečenie prevádzky lietadiel MiG-29 AS/UBS Ozbrojených síl Slovenskej republiky, s platnosťou od 16.11.2019 do 31.12.2023 a s možnosťou predĺženia o jeden rok.

### **Pokračovanie v prevádzke lietadiel MiG-29 AS/UBS Ozbrojených síl Slovenskej republiky.**

V prípade prijatia rozhodnutia o pokračovaní v prevádzke lietadiel MiG-29 AS/UBS po roku 2019, je na zabezpečenie pohotovostného systému Slovenskej republiky do roku 2023 s prihladením na reálne možnosti výcviku a udržiavania rozlietanosti pilotov potrebné dosiahnuť počet 12 pilotov lietadiel MiG-29.

Na zabezpečenie požadovanej úrovne rozlietanosti pilotov zaradených na plnenie úloh pohotovostného systému Slovenskej republiky a udržanie bojových kvalifikácií je potrebné dosiahnuť minimálny nálet 85 LH/pilot/rok, optimálny nálet 100 LH/pilot/rok, čo predstavuje celkovú požiadavku 1020 – 1200 LH.

Pri kalkulácii 100 - 150 LH/ lietadlo/rok je plán ponechať v úvode novej abonentnej prevádzky celkovo 10 ks lietadiel MiG-29 AS/UBS na plnenie úloh do ukončenia prevádzky tohto typu lietadiel s postupným znižovaním počtov na 7 ks lietadiel (Tabuľka č.1).

Požadovaná reálna denná dostupnosť lietadiel je minimálne 6 ks (5 ks MiG-29AS a 1 ks MiG-29UBS). Postupné znižovanie počtov reflektuje aj snahu znížiť náklady na obnovu technického resursu lietadiel vykonaním KOP (kontrolno – obnovovacie práce po odlietaní 1000 hod.) Technické resursy lietadiel do vykonania KOP sú uvedené v tabuľke č. 2. Na troch lietadlách je možné požiadať spoločnosť RSK MiG o dobové predĺženie resursu o 1 rok.

Tabuľka č.1

|      | <b>Potrebný počet lietadiel MiG-29 AS/UBS</b>  |
|------|------------------------------------------------|
| 2020 | 10 lietadiel (8 ks MiG-29 AS a 2 ks MiG-29UBS) |
| 2021 | 10 lietadiel (8 ks MiG-29 AS a 2 ks MiG-29UBS) |
| 2022 | 8 lietadiel (6 ks MiG-29 AS a 2 ks MiG-29UBS)  |
| 2023 | 7 lietadiel (6 ks MiG-29 AS a 1 ks MiG-29UBS)  |

### **Súčasná situácia:**

Pri riešení zložitých problémov existuje v súčasnosti priama komunikácia s konštrukčnou kanceláriou spoločnosti RSK MIG prostredníctvom ruských špecialistov a potrebné zmeny technických resursov alebo zložité opravy na lietadlách, ktoré si vyžadujú

spracovanie novej technológie opravy, sa riešia promptne a často bez nárokov na financie zo strany RSK MiG a. s.

V súčasnom stave, keď máme 3 lietadlá dolietané do KOP (kontrolné a obnovovacie práce) a čakáme na komisiu na ich posúdenie a dobové predĺženie ich resursu, by údržba bez participácie výrobcu znamenala že spoločnosť RSK MiG a. s. lietadlám technický resurs s vysokou pravdepodobnosťou nepredĺži, pretože tieto predĺženia vykonáva najmä preto, že tu má svojich špecialistov a teda zabezpečený odborný dohľad nad prevádzkou. To by znamenalo ďalšie obmedzenie prevádzkyschopnosti a potrebu min. 6,3 mil. EUR na vykonanie ďalších KOP.

Zároveň je potrebné upozorniť na to, že pre potreby zabezpečenia prevádzky lietadiel MiG-29 ešte v roku 2019, je potrebné definitívne a naliehavo doriešiť problém zabezpečenia systému abonentnej obsluhy lietadiel MiG-29 motormi RD-33. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky zaslalo na opravu 9 ks motorov RD-33 do spoločnosti RSK MiG a. s., ktorých oprava je riešená mimo „abonentu“ a je hrazená z rozpočtu Ministerstva obrany Slovenskej republiky. Opravené motory budú dodané do konca mesiaca marec 2019.

Bez využitia uvedených motorov, nebude možné pokračovať v prevádzke s požadovaným počtom lietadiel MiG-29 pre pohotovostný systém. Ich zaradenie do „abonentného systému prevádzky“ však predstavuje právny problém, ktorý si vyžaduje okamžité spoločné rokovania s následným uzatvorením dohody o spôsobe ich zaradenia do prevádzky. **Zahájenie spoločných rokovaní je naviazané na prijatie rozhodnutia vlády Slovenskej republiky o ďalšom spôsobe zabezpečenia ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky po roku 2019**

Tabuľka č. 2

| Počet | Typ lietadla | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      | 2022     | 2023     | 2024  |
|-------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-------|
|       |              | 12xMiG-29 | 12xMiG-29 | 10xMiG-29 | 10xMiG-29 | 8xMiG-29 | 7xMiG-29 |       |
| 1     | MiG-29 AS    | -         | -         | -         | -         | 20.2.    |          |       |
| 2     | MiG-29 AS    | -         | -         | -         | -         | -        | -        | 24.3. |
| 3     | MiG-29 AS    | -         | -         | -         | -         | -        | -        | 16.2. |
| 4     | MiG-29 AS    | -         | -         | KOP       | -         | -        | -        | -     |
| 5     | MiG-29 AS    | -         | -         | KOP       | -         | -        | -        | -     |
| 6     | MiG-29 AS    | -         | -         | -         | -         | -        | 20.12.   |       |
| 7     | MiG-29 AS    | -         | -         | -         | KOP       | -        |          |       |
| 8     | MiG-29 AS    | -         | -         | -         | -         | 16.3.    | -        |       |
| 9     | MiG-29 AS    | do 18.12. | -         |           |           |          |          |       |
| 10    | MiG-29 AS    | do 7.12.  | -         |           |           |          |          |       |
| 11    | MiG-29 UBS   | -         | -         | -         | -         | 10.2.    |          |       |
| 12    | MiG-29 UBS   | 18.12.    | -         | KOP       | -         | -        | -        | -     |

**Legenda:** KOP – kontrolno-obnovovacie práce

Súčasne je pre ďalšie zabezpečenie prevádzky lietadiel MiG-29 vo vlastníctve Slovenskej republiky potrebné vykonať:

- generálnu opravu kontrolného a preskúšavacieho systému SK-S-31 lietadiel MiG-29 s predĺžením jeho technického života,

- kalibráciu preskúšavacieho komplexu NASK-1-29,
- opravu komplexu na preskúšavanie leteckých rakiet GURT,
- obhliadky s požiadavkou na predĺženie technického resursu 3 lietadiel,
- KOP (kontrolné a obnovovacie práce) na 3 lietadlách,
- predĺženie technického života leteckých riadených rakiet.

Celkové maximálne predpokladané náklady sú uvedené v tabuľke č 3. Ako vidieť z uvedenej tabuľky, došlo k nárastu ceny požadovanej spoločnosťou RSK MiG za abonentné zabezpečenie prevádzky. Na nárast ceny má okrem inflačných faktorov (podľa prezentovaných informácií, ruská legislatíva pre zahraničné obchody s výrobkami obranného priemyslu stanovuje povinný medziročný nárast ceny 5%) výrazný vplyv aj skutočnosť, že dnes nie je možné kúpiť nový motor RD-33 2. série. Tieto motory majú stanovený technický život na 1200 hod. Konštrukčný závod ODK Klimov a. s. však spracoval a schválil technológiu na predĺženie ich technického života do 1500 hod. To si však vyžaduje vykonanie generálnej opravy motora v širšom rozsahu, s výmenou niektorých komponentov, ktoré sa po dobu 1200 hod nemenili. To vedie aj k výraznému navýšeniu ceny opravy. Cena abonentnej služby preto rastie aj vzhľadom k počtu motorov, ktorým bude potrebné predĺžiť technický život.

V prípade nákupu nových motorov RD-33 3. série (cena 6-6,5 mil. EUR za kus) by bolo potrebné počítať s cenou za nákup 10 ks nových motorov na úrovni 60 mil. EUR.

Tabuľka č. 3

| <b>Predpokladané náklady na "abonentnú" prevádzku MiG-29 do konca r 2023.</b> |                         |                         |                         |                         |                         |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <b>Rok</b>                                                                    | 2019                    | 2020                    | 2021                    | 2022                    | 2023                    |
| <b>Počet prevádzkovaných lietadiel</b>                                        | 12                      | 10                      | 10                      | 8                       | 7                       |
| Priama platba RSK MiG                                                         | <sup>1</sup> 19 050 468 | <sup>1</sup> 25 336 930 | <sup>1</sup> 25 336 930 | <sup>1</sup> 25 336 930 | <sup>1</sup> 25 336 930 |
| Odpočet adekvátnej časti 5% zálohy z priamej platby                           | -952 523                | -1 266 846              | -1 266 846              | -1 266 846              | -1 266 846              |
| Záloha 5% nový abonent                                                        | 5 067 385               |                         |                         |                         |                         |
| DPH z priamej platby                                                          | 3 619 589               | 4 814 017               | 4 814 017               | 4 814 017               | 4 814 017               |
| DPH zo zálohy na nový abonent                                                 | <sup>2</sup> 1 013 477  |                         |                         |                         |                         |
| Úhrady colných dlhov                                                          | 220 000                 | 220 000                 | 220 000                 | 210 000                 | 200 000                 |
| Daň z príjmu                                                                  | 130 000                 | 170 000                 | 170 000                 | 110 000                 | 100 000                 |
| Dodatočná služba                                                              | <sup>3</sup> 5 915 496  |                         |                         |                         |                         |
| DPH z dodatočnej služby                                                       | 1 183 099               |                         |                         |                         |                         |
| <b>Celkom abonent</b>                                                         | <b>35 246 991</b>       | <b>29 274 101</b>       | <b>29 274 101</b>       | <b>29 204 101</b>       | <b>29 184 101</b>       |
| KOP                                                                           | <sup>4</sup> 3 150 000  | <sup>5</sup> 3 150 000  |                         |                         |                         |
| Obhliadky a dobové predĺženie do KOP                                          | <sup>6</sup> 300 000    |                         | <sup>7</sup> 1 000 000  |                         |                         |
| PTŽ rakiet                                                                    | 2 000 000               | 2 000 000               |                         |                         |                         |
| Opravy motorov                                                                | <sup>8</sup> 6 781 498  |                         |                         |                         |                         |
| Ostatné náklady ( profilakt. práce, NASK, GURT...)                            | 400 000                 | 400 000                 | 400 000                 | 300 000                 | 300 000                 |
| Výmena MAGR a videoregistrátor                                                | 2 200 000               |                         |                         |                         |                         |
| SK-S-31 PTŽ                                                                   | 3 200 000               |                         |                         |                         |                         |
| <b>Náklady mimo Abonentnú zmluvu</b>                                          | <b>18 031 498</b>       | <b>5 550 000</b>        | <b>1 400 000</b>        | <b>300 000</b>          | <b>300 000</b>          |
| <b>Celkové náklady na prevádzku</b>                                           | <b>53 278 489</b>       | <b>34 824 101</b>       | <b>30 674 101</b>       | <b>29 504 101</b>       | <b>29 484 101</b>       |

**Predpokladané náklady na r. 2019-2023: 177 764 891**

**Legenda:**

1. Pri 100% plnení služby
2. Predpoklad
3. Vzhľadom k vývoju schopnosti nebude zaplatené.
4. 1. KOP na 6124, 6425, 5304 cca 2,1 mil/ks - preddavok
5. Doplatok KOP 6124, 6425, 5304
6. 3911, 3709, 5304
7. 6728, 1303, 0619
8. Doplatok za opravu 9 mot s DPH

## II. Sumárne posúdenia alternatív ochrany vzdušného priestoru Slovenskej republiky

|          | Ochrana vzdušného priestoru lietadlami<br>Členskými krajinami NATO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Spolupráca s Poľskou republikou                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Pokračovanie v spolupráci so<br>spoločnosťou RSK MiG                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Náklady  | - cca 3-4 milióny Eur/lietadlo/rok                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | - Nie je možné kvantifikovať,<br>požadované priame platby za<br>vykonané úkony                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | - cca 2,534 milióna Eur/lietadlo/rok                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Pozitíva | - Zbavenie sa závislosti od spoločnosti z<br>Ruskej federácie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | - Čiastočné zbavenie sa závislosti od<br>spoločnosti z Ruskej federácie.<br>- Spolupráca s NATO krajinou pri<br>prevádzkovaní lietadiel MiG-29.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | - Dodržanie noriem EMAR.<br>- Využitie originálnych náhradných<br>dielov.<br>- Vykonávanie opráv výrobcom.<br>- Udržanie vlastnej spôsobilosti<br>zabezpečenia suverenity ochrany<br>vzdušného priestoru SR.<br>- Zachovanie spôsobilosti prevádzky<br>nadvukového letectva.<br>- Zachovanie schopnosti podpory<br>pozemných síl.<br>- Zachovanie schopnosti výcviku<br>pilotov nadvukových lietadiel,<br>- Zachovanie schopnosti výcviku<br>letovodov/riadiacich letovej<br>prevádzky v navádzaní na vzdušné<br>ciele.<br>- Zachovanie pozemných leteckých<br>vojenských špecialistov. |
| Negatíva | - Porušenie resp. potrebná legislatívna zmena<br>Zákona č. 321/2002 Z. z. o ozbrojených<br>silách Slovenskej republiky<br>- Porušeniu prijatých medzinárodných<br>záväzkov,<br>- Strata suverenity ochrany vzdušného<br>priestoru SR vlastnými silami<br>a prostriedkami.<br>- Potreba uzatvorenia príslušných dohôd<br>s členskými krajinami NATO, ktorých<br>príprava je časovo náročná.<br>- Strata spôsobilosti prevádzky<br>nadvukového letectva na 4 roky.<br>- Strata schopnosti podpory pozemných síl na<br>4 roky.<br>- Strata schopnosti výcviku pilotov<br>nadvukových lietadiel,<br>- Strata schopnosti výcviku<br>letovodov/riadiacich letovej prevádzky<br>v navádzaní na vzdušné ciele.<br>- Nenávratná strata pozemných leteckých<br>vojenských špecialistov.<br>- Dlhodobá prítomnosť spojeneckých vojsk<br>NATO na území Slovenskej republiky. | - Rozdielny spôsob logistického<br>zabezpečenia náhradných dielov.<br>- Rozdielny spôsob vykonávania<br>opráv jednotlivých agregátov<br>lietadiel.<br>- Rozdielny spôsob legislatívy<br>v rámci prevádzkovania vojenskej<br>leteckej techniky.<br>- Potreba spolupráce s ruskou<br>stranou pri zabezpečení dodávky<br>určitých agregátov.<br>- Potreba vyšších zásob náhradných<br>dielov.<br>- Dlhšia doba opravy<br>komponentov.<br>- Nedefinovateľnosť nákladov | - Zotrvanie v závislosti od spoločnosti<br>z Ruskej federácie<br>- Prítomnosť ruských špecialistov<br>vo vojenských objektoch OS SR<br>v čase transformácie letiska na prílet<br>lietadiel F-16.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

#### IV. Záver

Po posúdení vyššie uvedených možností a aj s prihliadnutím na súčasný technický stav lietadiel MiG-29 AS/UBS, platnej legislatívy, potreby zabezpečenia a udržanie úrovne výcviku pilotov a príslušníkov pozemného personálu Vzdušných síl Ozbromých síl Slovenskej republiky, **Ministerstvo obrany Slovenskej republiky odporúča vláde Slovenskej republiky súhlasiť pokračovať** v zmluvnom vzťahu so spoločnosťou RSK MiG a. s. pri zabezpečovaní prevádzky lietadiel MiG-29 AS/UBS Ozbromých síl Slovenskej republiky, s platnosťou od 16.11.2019 do 31.12.2023 a s možnosťou predĺženia o jeden rok.