



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№ 02.01-53
1 април 2016 г.

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. №	602-03-4
Дата	01 / 04 2016 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-жа ЦЕЦКА ЦАЧЕВА

16⁵³

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЦАЧЕВА,

На основание чл. 16, т. 7а от Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България изпращам Ви одобрения с Решение № 234 на Министерския съвет от 2016 г. проект на Решение на Народното събрание за приемане на Проект за инвестиционен разход „Придобиване на нов тип боен самолет“.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 234

от 1 април 2016 година

ЗА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДО НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ ЗА ПРИЕМАНЕ НА
ПРОЕКТ ЗА ИНВЕСТИЦИОНЕН РАЗХОД „ПРИДОБИВАНЕ НА НОВ
ТИП БОЕН САМОЛЕТ”

На основание чл. 22, ал. 2, т. 116 от Закона за отбраната и
въоръжените сили на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

Предлага на Народното събрание на основание чл. 16, т. 7а от
Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България да приеме с
решение Проект за инвестиционен разход „Придобиване на нов тип боен
самолет”.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ЗА ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
“ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ”:

/Веселин Даков/



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

РЕШЕНИЕ

**за приемане на Проект за инвестиционен разход
„Придобиване на нов тип боен самолет“**

Народното събрание на основание чл. 86, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 16, т. 7а от Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България

РЕШИ:

Приема Проект за инвестиционен разход „Придобиване на нов тип боен самолет“.

Решението е прието от 43-ото Народно събрание на
2016 г. и е подпечатано с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цецка Цачева)

М О Т И В И

към проекта на Решение на Народното събрание за приемане на Проект за инвестиционен разход „Придобиване на нов тип боен самолет”

Проектът на решение е подготвен на основание чл. 16, т. 7а от Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България.

Придобиването на нов тип боен самолет от въоръжените сили на Република България е от изключителна важност за националната сигурност и отбраната на страната, за прилагане на механизмите на колективната отбрана на НАТО и общата политика за сигурност и отбрана на ЕС.

Съгласно Плана за развитие на въоръжените сили до 2020 г., приет с Постановление № 382 на Министерския съвет от 2015 г., и Програмата за развитие на отбранителните способности на въоръжените сили на Република България 2020 за поддържане и развитие на отбранителните способности на Военновъздушните сили е необходимо изпълнението на инвестиционен проект „Придобиване на нов тип боен самолет“, който се явява Приоритет 1 за Военновъздушните сили на Република България (ВВС).

С реализацията на проекта ще се преодолее дефицитът от способности на въоръжените ни сили за неутрализиране на широк спектър от въздушни, наземни и морски заплахи при всякаква метеорологична обстановка и време от денонощието и пълна оперативна съвместимост със съюзниците от НАТО и ЕС. Този дефицит е породен от липсата на ключови способности на самолетите от ВВС, създадени за изпълнение на тясно специализирани задачи по времето на Студената война в духа на тогавашните доктрини за глобален конфликт и оперативно несъвместими с въоръжението на страните - членки на НАТО и ЕС.

Остарелият самолетен парк допълнително възпрепятства и въвеждането на важни регламенти и директиви на ЕС и национални планове и програми за реализирането на ключови инфраструктурни, транспортни и комуникационни проекти в Република България.

След края на Студената война всички страни - членки на НАТО и ЕС, включително бившите страни - членки на Варшавския договор с изключение на Република България, оптимизират авиационния си парк чрез замяна на специализираните бойни самолети с по-малко на брой, но със значително по-големи възможности многоцелеви изстребители, способни да изпълняват

целия спектър от задачи при пълна оперативна съвместимост - както във въздуха, така и на земята. В условията на постоянно намаляващи средства за отбрана тази замяна е в духа на инициативата на НАТО за интелигентна отбрана и инициативата на ЕС за обединена способност и споделяне на разходите (Pooling and Sharing).

Междувременно наложените санкции на Руската Федерация по отношение на военното оборудване и след срещата на върха в Уелс през септември 2014 г. поддръжката на българските изстребители МиГ-29 се превърна от логистичен в геополитически проблем. Растящата несигурност в региона отново постави на преден план необходимостта от наличие на съвременен боен самолет, напълно съвместим със стандартите на НАТО, който да замени наличните МиГ-29.

При съпоставка на разходите, необходими за поддръжка на самолети МиГ-29 и ескадрила многоцелеви самолети, въпреки сходната цена с МиГ-29 съвременният боен самолет го превъзхожда почти двойно поради безспорно по-високите бойни възможности, широкия спектър на решавани задачи и пълната оперативна съвместимост.

Проблемите с поддръжката на самолетите МиГ-29 в летателна годност растат прогресивно и ако не се вземе неотложно решение за замяната им чрез реализация на настоящия проект, е налице висок риск Република България да загуби способности за охрана на въздушното си пространство.

Предвид състоянието на изстребителната ни авиация, изразения сериозен дефицит от способности на въоръжените сили, необходимостта от освобождаване на честоти за реализирането на общественозначими телекомуникационни и инфраструктури проекти и динамично променящата се международна обстановка, подлагаща на риск поддръжката на руската авиационна техника и въоръжение, се налага вземане на решение за спешно стартиране на проекта за придобиване на нов тип основен многофункционален самолет. Това решение ще бъде стратегическо, очертаващо развитието на Българската армия за следващите десетилетия.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на отбраната

София, п.к.1092, ул. "Дякон Игнатий" № 3; тел.: 02 / 92 20922; факс: 02 / 987 96 93

ПРОЕКТ ЗА ИНВЕСТИЦИОНЕН РАЗХОД

„Придобиване на нов тип боен самолет”

София
2016

СЪДЪРЖАНИЕ

УВОД.....	3
1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	4
1.1. Наименование на проекта.....	4
1.2. Основание за разработване.....	4
1.3. Цел на проекта.....	4
1.4. Способности, постигнати с реализацията на проекта.....	4
1.5. Задачи на проекта.....	4
1.6. Проектна готовност.....	5
2. НЕОБХОДИМОСТ ОТ НОВ ТИП БОЕН САМОЛЕТ.....	6
2.1. Задачи на ВВС.....	6
2.1.1. Задачи на ВВС, произтичащи от национални документи.....	6
2.1.2. Задачи на ВВС, произтичащи от съюзни документи.....	6
2.2. Дефицит от способности.....	7
2.3. Възможности на ВС за гарантиране на националната сигурност.....	7
2.4. Изисквания на ЕС за освобождаване на честотния спектър.....	8
2.5. Финансово-икономически фактори.....	9
2.5.1. Моментно техническо състояние на МиГ-29.....	9
2.5.2. Проблеми при поддръжката на МиГ-29.....	10
2.5.3. Необходими финансови средства за МиГ-29 до 2030г.....	10
2.5.4. Сравнение на МиГ-29 и съвременен боен самолет.....	11
2.6. Външнополитически фактори.....	15
3. ОБХВАТ.....	17
3.1. Технически параметри.....	17
3.1.1. Самолети.....	17
3.1.1.1. Необходими бойни възможности на самолетите.....	17
3.1.1.2. Необходим брой самолети.....	18
3.1.2. Въоръжение.....	19
3.1.3. Спомагателни системи и оборудване за обучение.....	19
3.1.4. Наземно техническо оборудване.....	19
3.1.5. Интегрирана логистична поддръжка.....	19
3.2. Времеви параметри.....	20
3.3. Участващи институции.....	21
4. ВАРИАНТИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТА.....	22
4.1. Списък на предложенията.....	22
4.2. Основни варианти за реализация на проекта.....	23
5. ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ.....	24
5.1. Стойност на проекта.....	24
5.2. Начин на плащане.....	25
5.3. Разходи за поддръжка.....	25
6. РИСКОВЕ.....	26
7. ВЪЗМОЖНИ ПРАВНИ ПОДХОДИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТА.....	27
ОПИС НА ПРИЛОЖЕНИЯТА.....	28

УВОД

Последните години се характеризират с динамично променяща се среда за сигурност в глобален мащаб. Събитията в Украйна и Сирия наложиха преоценка на способностите за реакция на НАТО и ЕС, в това число и на Република България. Откри се съществен дефицит от способности на въоръжените сили на Република България, особено на бойната авиация, породен от остарелия авиационен парк от времето на Варшавския договор.

След наложените санкции на Руската Федерация по отношение на военното оборудване и след срещата на върха в Уелс през септември 2014 година, поддръжката на българските изстребители МиГ-29 от логистичен се превърна в геополитически проблем. Растящата несигурност в региона отново постави на преден план необходимостта от наличие на съвременен боен самолет, напълно съвместим със стандартите на НАТО, за прилагане на механизмите на колективната отбрана на НАТО и общата политика за сигурност и отбрана на ЕС.

С придобиването на такъв самолет ще се преодолее дефицитът от способности на въоръжените ни сили за неутрализиране на широк спектър от въздушни, наземни и морски заплахи, при всякаква метеорологична обстановка и време от денонощието и ще се осигури пълна оперативна съвместимост със съюзниците от НАТО и ЕС.

Остарелият самолетен парк допълнително възпрепятства и въвеждането на важни Регламенти и Директиви на ЕС и национални планове и програми за реализирането на ключови инфраструктурни, транспортни и комуникационни проекти в Република България.

След края на Студената война, всички страни-членки на НАТО и ЕС, включително бившите страни-членки на Варшавския договор, с изключение на Република България, оптимизират авиационния си парк чрез замяна на специализираните бойни самолети с по-малко на брой, но със значително по-големи възможности многоцелеви изстребители, способни да изпълняват широк спектър от задачи при пълна оперативна съвместимост - както във въздуха, така и на земята.

Придобиването на съвременен боен самолет е сложен процес, обусловен от множество геополитически, военно-технически, финансови, икономически и правни фактори, налагащи задълбочен анализ за намиране на възможно и най-рационално решение на държавно ниво. Това решение ще има значителни последици върху развитието на изстребителната авиация и бойните способности на въоръжените сили на страната за десетки години напред.

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Наименование на проекта

„Придобиване на нов тип боен самолет” .

Забележка: В някои от точките и параграфите на настоящия документ, вместо терминът „боен самолет”, със същото значение и смисъл са използвани други термини, придобили обществена употреба, като - „многоцелеви изстребител”, „многоцелеви боен самолет”, „основен многофункционален самолет” и др.

1.2. Основание за разработване

Проектът за инвестиционен разход е разработен в изпълнение на:

- чл. 16, т.7а от ЗОВСРБ;
- „Програма за развитие на отбранителните способности на въоръжените сили на Република България 2020”.

1.3. Цел на проекта

Проектът има следните основни цели:

- 1) Постигане на способности за осигуряване на въздушния суверенитет на Република България в Интегрираната система за противовъздушна (ПВО) и противоракетна (ПРО) отбрана на НАТО (NATINAMDS).
- 2) Постигане на способности за охрана на въздушното пространство, способности за нанасяне на удари по наземни и морски цели и способности за разузнаване от въздуха.
- 3) Освобождаване на честотен спектър за граждански цели.
- 4) Прекратяване на зависимостта за поддръжка на изстребителната авиация от страни извън НАТО и ЕС.

1.4. Способности, постигнати с реализацията на проекта

Проведеният задълбочен анализ на сценариите за действие в отговор на криза недвусмислено показва, че реализацията на проекта ще гарантира преодоляването на дефицита от способности на въоръжените сили на Република България за неутрализиране на широк спектър от въздушни, наземни и морски заплахи, при всякаква метеорологична обстановка и време от денонощието. Чрез него се постига и необходимата оперативна съвместимост със съюзниците от НАТО и ЕС.

Дефицитът от способности е посочен в т.2.2. от настоящия документ.

1.5. Задачи на проекта

Основната задача на проекта е да определи необходимите параметри и дейности за придобиване и експлоатация на нов тип боен самолет за нуждите на Въоръжените сили на Република България.

За нейното постигане се решават следните частни задачи:

- определяне на обхвата на проекта;

- определяне на времевите параметри на проекта;
- определяне на финансовата рамка на проекта.

Решаването на посочените задачи ще способства за вземане на информирано решение от Народното събрание относно реализацията на проекта за инвестиционен разход за придобиване на нов тип боен самолет за нуждите на Въоръжените сили.

1.6. Проектна готовност

За подготовката на проекта за инвестиционен разход са изготвени следните основни документи:

- „Оперативни и тактико-технически изисквания към новия модел основен боен самолет на българските ВВС и изисквания към подготовката на личния състав”, рег. №400-6575/21.09.2010г. - приети от Съвета по отбрана към министъра на отбраната през м. септември 2010г. и утвърдени от министъра на отбраната;

- „Молба за предоставяне на информация за придобиване на нов модел основен боен самолет” (Request For Information - RFI), рег. №30-05-269/24.01.2011г. - изпратена от Министерството на отбраната до 9 (девет) държави;

- „Методика за избор на оптимален вариант за реализация на инвестиционен проект „Придобиване на нов тип основен многофункционален самолет” с математически модел за оценка на вариантите за реализация. Методиката е разработена от експерти от Института по отбрана, Министерството на отбраната и ВВС на основание Заповед на министъра на отбраната № Р-249/01.08.2012г. и е прецизирана от външни независими експерти по договор с министъра на отбраната № РД-27932/22.04.2013г.;

- Доклад на тема „Практики, прилагани за освобождаване на честотния спектър в държави от ЕС, имали/имащи на въоръжение самолети МиГ-29. Възможни варианти за решаване на проблема в Република България” (за служебно ползване), рег. № RB 217308-001-04/3-157/11.02.2014 г. Докладът е изготвен по искане на министър-председателя на Република България и изпратен в Министерския съвет (МС) с писмо с рег. № 10-452/18.02.2014г.

- Проект на Запитване за предоставяне на предложение (Request for Proposal - RFP) до потенциалните страни-доставчици на многоцелеви самолети.

2. НЕОБХОДИМОСТ ОТ НОВ ТИП БОЕН САМОЛЕТ

Необходимостта от придобиване на нов тип боен самолет за ВВС на Република България произтича от задълбочаващото се противоречие между важните задачи в системата за национална и колективна сигурност, от една страна, и от остаряващата и отхождаща авиационна техника и очертания сериозен дефицит от способности, от друга.

Остарелият самолетен парк допълнително възпрепятства въвеждането на важни Регламенти и Директиви на ЕС и национални планове и програми за реализирането на ключови инфраструктурни, транспортни и комуникационни проекти в България.

2.1. Задачи на ВВС

В системата за национална и колективна сигурност, на българските ВВС се определят важни задачи, постановени с редица национални и съюзни документи. В преобладаващата си част тези задачи изискват модерна и боеспособна изтребителна авиация.

2.1.1. Задачи на ВВС, произтичащи от национални документи

Военновъздушните сили, като неразделна част от въоръжените сили (ВС) на Република България, имат неотменим ангажимент по гарантиране суверенитета, сигурността и независимостта на страната и защита на нейната териториална цялост съгласно Конституцията на Република България.

Законът за отбраната и въоръжените сили на Република България конкретизира горепосоченото задължение, като тези ангажименти могат да се изпълняват самостоятелно или съвместно с формирования от въоръжените сили на съюзни държави, което налага постигане на оперативна съвместимост от въоръжените сили на страната.

Стратегията за национална сигурност налага развитие на адекватни отбранителни способности за отговор на асиметричната многофакторност, висока динамика, неопределеност, нееднозначни и сложни за прогнозиране процеси на външната среда за сигурност.

Произтичащите отговорности на въоръжените сили на Република България от горепосочените основополагащи национални документи са детайлизирани като задачи на ВВС в Програмата за развитие на отбранителните способности на въоръжените сили на Република България 2020.

2.1.2. Задачи на ВВС, произтичащи от съюзни документи

Приемането на Република България за пълноправен член на НАТО през 2004г. наложи изпълнението на основополагащи документи, регламентиращи контрола и охраната на въздушното пространство на страните-членки на Алианса.

Концепцията за Интегрираната система за противовъздушна отбрана на НАТО (NATINADS) очертава основите на колективната ПВО на Алианса в

контекста на новата среда за сигурност и дефинира мисията по контрол и охрана на въздушното пространство в мирно време (Air Policing), като задължава страните-членки да поддържат способности за откриване, прехващане, опознаване и въздействие по въздухоплавателни средства-нарушители във въздушното пространство на НАТО.

Конкретните задачи за ВВС на Република България и придаваните от нея самолети за Air Policing са регламентирани в Поддържащия план за ПВО на Съюзното въздушно командване на НАТО. Съгласно този План, ВВС на Република България носят непрекъснато бойно дежурство с изстребителни самолети за действие във всякакви МГУ и по всяко време на денонощието в изключително кратки срокове за излитане, придадени под оперативното командване на Командващия на Съюзното командване по операциите на НАТО.

Приетата за изпълнение Цел за способности (ЦС) A1501 от Пакета Цели на способностите 2013 изисква Република България да поддържа във висока степен на готовност определено количество изстребителни самолети и ниво на подготовка на летателните екипажи за изпълнение на мисията Air Policing в Интегрираната система за ПВО и ПРО на НАТО.

Конкретните изисквания към способностите на самолетите и нивото на подготовка на летателните екипажи са посочени в Стандартите на Съюзното командване по операциите за войските и силите, част III „Стандарти за ВВС”.

2.2. Дефицит от способности

Анализът на тактико-техническите характеристики на МиГ-29, откроява силно изразен дефицит от способности за изпълнение на поставените задачи в следните критично важни области, посочени в стандартите на Съюзното командване по операциите за войските и силите, част III „Стандарти за ВВС” и „Описание и кодове на способностите”:

- съвместими с Алианса системи за комуникация, навигация и опознаване „свой-чужд”;
- радиус на действие;
- защитеност на комуникациите (режими Have Quick II, Secure Voice);
- тактическа радиолиния за обмен на глас и данни (Link-16);
- точност и ефективност на въздействието;
- действия денем и нощем във всякакви метеорологични условия;
- системи за самозащита и електронна борба (EW);
- системи за планиране и анализ на мисиите;
- системи за подготовка на летателния състав (симулатори и др.).

2.3. Възможности на ВВС за гарантиране на националната сигурност

С цел определяне на реалните възможности на въоръжените сили за гарантиране на националната сигурност на Република България, беше направена

реална оценка на предизвикателствата, рисковете и заплахите в съвременната стратегическа среда, както и на възможните сценарии, при които би се наложило използване на въоръжените сили за тяхното посрещане и неутрализиране.

Сценариите бяха приоритизирани съобразно реалистичността за събждане и риска за националната сигурност. В шест от десетте сценария, включително в определените като най-реалистични и с най-голям риск за националната сигурност, разработената концепция на операцията предвижда използването на съвременен боен самолет от ВВС, като най-ефективно (а в редица случаи - и единствено възможно) средство за преодоляване на явния дефицит от способности на въоръжените сили.

2.4. Изисквания на ЕС за освобождаване на честотния спектър

С поредица директиви и регламенти на Европейския парламент, Съвета на министрите на ЕС, Европейската комисия и на Европейския съвет, се определят важни политики и изисквания в областта на електронните съобщителни мрежи и услуги и транспорт.

Изпълнението на тези изисквания и свързаните с тях проекти е силно затруднено, тъй като необходимите честотни диапазони са заети за нуждите на МО. Точно в тези диапазони работят основните системи и оборудване на МиГ-29 за опознаване и навигация, от които зависи ефективността на изпълнение на задачите и безопасността на полетите.

Към момента, изпълнението на проектите в тази област е както следва:

Проект „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград”

Договорите за реализиране на проекта са сключени в изпълнение на Финансов меморандум по КФ 1164/94/ИСПА, мярка 2001 BG 16 Р РТ 003. Част от проекта включва изграждане на мобилни комуникации за нуждите на железопътния транспорт по стандарт GSM-R, а предвидените за това радиочестотни ленти се използват от системите за въздушна радионавигация на Българската армия.

Втори етап на Плана за въвеждане на наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване (DVB-T) в Република България

През 2011 г. е стартирана Процедура за нарушение № 2011/4025 във връзка с неправилно прилагане от страна на България на отделни разпоредби от Директива 2002/77/ЕО, Директива 2002/20/ЕО и Директива 2002/21/ЕО в областта на електронните съобщителни мрежи. През 2013 г. ЕК е завела Дело С-371-13 срещу Република България пред Съда на ЕС. Въпреки положените не малко усилия през последните години, България продължава да бъде в нарушение, като не са предприети допълнителни мерки, позволяващи реален достъп на нови участници до националния пазар на инфраструктура за цифрова наземна телевизия. За целта е необходимо да бъде осигурен свободен радиочестотен спектър за изграждане на нова мрежа за наземна цифрова телевизия.

Освобождаване на радиочестотната лента 790-862 MHz „Цифров дивидент“

Съгласно Първата програма за политика в областта на радиочестотния спектър, обхватът 800 MHz или т.нар. „цифров дивидент“ (790-862 MHz) от 01.01.2013г. се предоставя за безжични широколентови услуги в ЕС.

Съгласно чл. 1, пар. 3 от Решение №243/2012/ЕС на Европейския парламент и на Съвета на Европейския съюз, Република България е нотифицирала ЕК, че у нас ползването на честотната лента за военни цели ще продължи до края на 2016г. България е единствената страна в ЕК, която е уведомила Комисията относно невъзможността да прилага решението в близките години.

В актуализираната политика в областта на електронните съобщения на Република България 2015 – 2018 г., приета с Решение на Министерския съвет №149/2015 г. се посочва, че е „... *наложително предприемането на конкретни ефективни политически мерки в краткосрочен план, които да обезпечат необходимите допълнителни средства в годишния бюджет на Министерството на отбраната за стартиране на процеса по модернизация на самолети МиГ-29 или по придобиване на ескадрила нови изтребители (втори възможен подход) и освобождаването на заетия ресурс да започне своевременно, или да се намери друго приложимо решение*”.

Следва да се вземе предвид, че единствено Република България от всички държави-членки не е предприела провеждането на търгове за предоставяне на честотния ресурс за ползване на безжични комуникации в обхват 800 MHz.

Посочените обстоятелства налагат екстрени решения за доставка на съвременен боен самолет, произведен в държава от НАТО или ЕС, тъй като тези изтребители работят в хармонизиран честотен диапазон, който не противоречи на изискванията на ЕС.

2.5. Финансово-икономически фактори

2.5.1. Моментно техническо състояние на МиГ-29

В състава на ВВС влизат 19 броя самолети МиГ-29, от които на 15 броя (3 учебно-бойни МиГ-29УБ и 12 бойни МиГ-29А) са изпълнени мероприятия по удължаване на назначения ресурс (до 40 години или 4000 часа). Удължаването на ресурса е изпълнено през периода 2006-2008г. от компанията-производител ОАО „РСК „МиГ”. Останалите 4 броя МиГ-29А, на които не е удължен ресурсът, се намират на съхранение и не са в летателна годност. Назначеният срок на служба на самолетите изтича поетапно през периода 2028-2030 година.

Прогноза за 2016 г.

Въпреки сключеното споразумение за ремонт на 6 бр. авиационни двигатели РД-33 с Министерството на националната отбрана на Република Полша в края на 2015г., през 2016 г. ВВС ще разполагат с ограничено количество самолети МиГ-29 в летателна годност, което няма да позволи провеждането на системна летателна подготовка и носенето на дежурство.

Основните ограничаващи фактори са:

- Ресурс на стойките и цилиндрите-подкоси на колесниците на самолетите;
- Брой на изправните двигатели РД-33;
- Брой на изправните кутии на самолетните агрегати КСА-2;
- Разполагаме запас от резервни части и консумативи.

Изводите от анализа на тези ограничаващи фактори показва, че и през 2016г. единственият начин за поддържане на минимално количество изправни самолети МиГ-29 и недопускане прекъсване на дежурството по Air Policing ще е посредством удължаване на ресурса на двигатели и други блокове и агрегати от комплектацията на самолета с личен състав от Военновъздушните сили.

2.5.2. Проблеми при поддръжката на МиГ-29

Опитът от практиката до момента откроява следните основни проблеми при поддръжката на МиГ-29:

- малък общ технически и междуремонтен ресурс на агрегатите с ограничен ресурс (двигатели, КСА-2, катапултни кресла, стойки на колесника и др.);
- недостиг на финансови средства за ремонти и доставки;
- зависимост от Руската Федерация;
- необходимост от модернизация.

В създалите се условия, единственият, макар и рисков за безопасността на полетите способ за поддръжка на самолетите, е удължаването на назначения от завода производител ресурс на редица агрегати от комплектацията на самолета с личен състав от ВВС, в това число двигателите и КСА-2. С течение на времето и наработката на ресурса, възможностите за поддръжка посредством удължаване на ресурса все повече се изчерпват.

2.5.3. Необходими финансови средства за МиГ-29 до 2030г.

Разчетите показват, че разходите за осигуряване на жизнения цикъл на самолетите МиГ-29 (16 броя) до 2029/2030г., в случай, че бъде решено да не се придобива нов тип боен самолет, възлизат на 1 658 млн. лева (Таблица 1).

Разчетите са представени на вниманието на Министерски съвет с писмо с рег. № 10-452/18.02.2014г. като част от Доклад на тема „Практики, прилагани за освобождаване на честотния спектър в държави от ЕС, имали/имащи на въоръжение самолети МиГ-29. Възможни варианти за решаване на проблема в Република България” (за служебно ползване), рег. № RB 217308-001-04/3-157/11.02.2014 г.

Таблица 1 - Разходи за осигуряване на жизнения цикъл на 16 броя МиГ-29 до 2030г. (в случай че не се придобива нов тип боен самолет)

Направление на разходите	млн. лв.
1. Възстановяване и поддръжка	1 156
2. Модернизация на авиониката	150
3. Дълбока модернизация за повишаване на бойните способности (в допълнение към модернизацията на авиониката)	266
4. Въоръжение	86
Общо:	1 658

От особено значение е фактът, че поради изтичане на назначения ресурс на самолетите в периода 2029-2030 година (самолетите ще бъдат на 40 години – технологично и морално остарели), през 2024-2025 година следва да се сключи договор за доставка на нов тип боен самолет.

2.5.4. Сравнение на МиГ-29 и съвременен боен самолет

За постигане на обективност на анализа и сравнението между МиГ-29 и нов тип боен самолет, същото е извършено посредством математически модел за анализ и оценка, рег. № 3-2996/25.10.2012г., разработен за оценка на вариантите за реализация на проекта за придобиване на нов тип боен самолет.

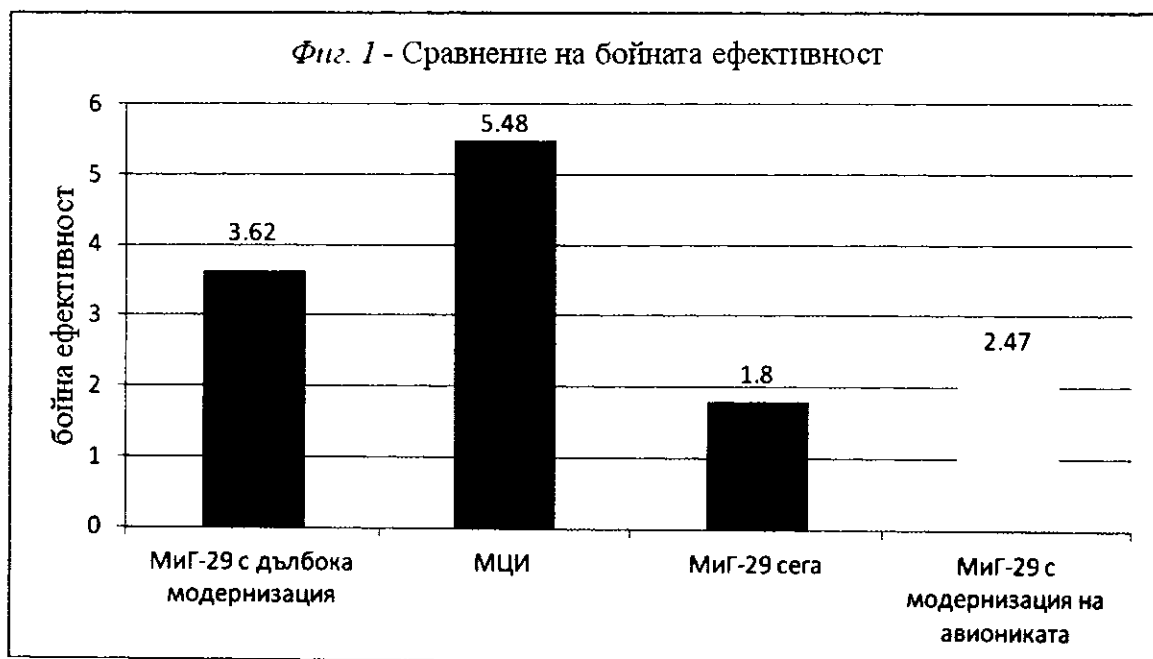
За целите на сравнението са използвани усреднени параметри (там, където такъв подход е приложим), изчислени на базата на отговорите на RFI за трите типа самолети – EDA F-16 Block 15 A/B with MLU to M5.2/M6 Configuration, Gripen C/D и Eurofighter 2000 Tranche 1 (посочени в т. 4.2 от настоящия документ).

Сравнението е извършено при условието, че замяната на МиГ-29 ще бъде извършена на един етап (със сключване на договор/споразумение за придобиване на 16 броя самолети). Реализацията на проекта на два етапа, съдържа много променливи и неизвестни (свързани най-вече със стойността и сроковете за доставка на самолетите след 6 – 7 години, както и поддръжката на ограничен брой МиГ-29), които не позволяват постигане на достоверни резултати за целите на сравнението.

Бойна ефективност

Резултатите от сравнението на Бойната ефективност (БЕ) на отделните самолети са представени на Фиг. 1.

Въпреки значителните подобрения по МиГ-29 при дълбока модернизация, той остава със съществени технологични ограничения в сравнение със съвременните многоцелеви изстребители (МЦИ). На фиг. 1 е представено сравнение на резултатите за бойната ефективност на МиГ-29 в сегашния му вид, след модернизация на авиониката (само за освобождаване на честотния спектър) и след дълбока модернизация с БЕ на МЦИ.



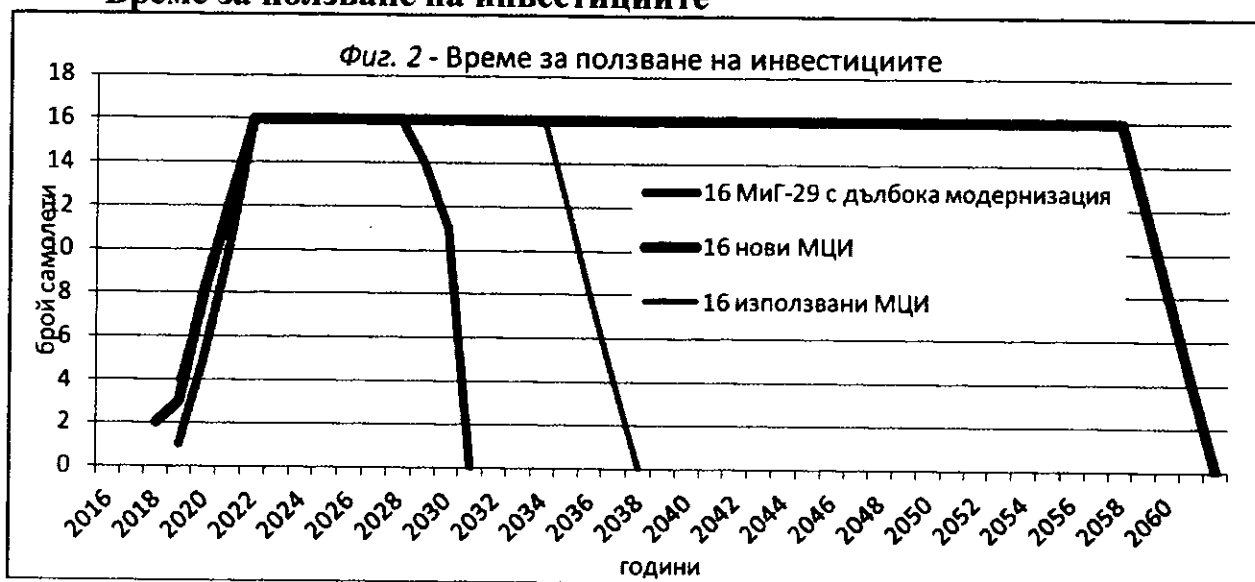
Времеви параметри

Време за реализация

Анализите показват, че процесът на модернизация на МиГ-29 ще е продължителен от доставката на цяла ескадрила от 16 броя МЦИ, без да се отчитат правните, процедурните и техническите проблеми, които неминуемо съпътстват модернизационните проекти. В редица страни, модернизацията значително изостава от първоначалните графици.

Следва да се отчита, че продължителният процес на модернизация намалява съществено броя изправни самолети, което влияе негативно на бойната подготовка и изпълнението на поставените задачи.

Време за ползване на инвестициите



Графиката на Фиг. 2 показва недвусмислено предимството на МЦИ (новопроизведен) над МиГ-29 по отношение на периода на използване на извършените вложения. Макар в анализирания период (2016 – 2030 година) да се

влагат съизмерими средства, МЦИ ще може да се ползва поне още две десетилетия, докато МиГ-29 ще се ползва не повече от 10 години след модернизацията. Това поставя под въпрос целесъобразността от влагане на средства в модернизацията и поддръжката на МиГ-29.

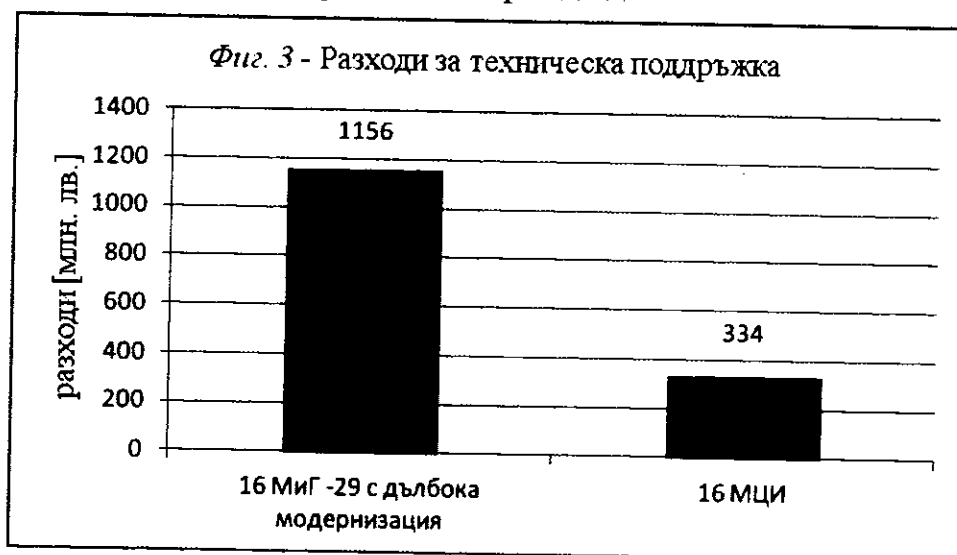
Финансови параметри

Изготвените детайлни разчети за разходите за осигуряване на жизнения цикъл до 2029/2030г., включват:

- разходите за придобиване (за МиГ-29 – възстановяване на летателната годност и модернизация);
- разходите за техническа поддръжка;
- разходите за придобиване на въоръжение;
- разходите за закупуване на гориво.

Разходи за техническа поддръжка

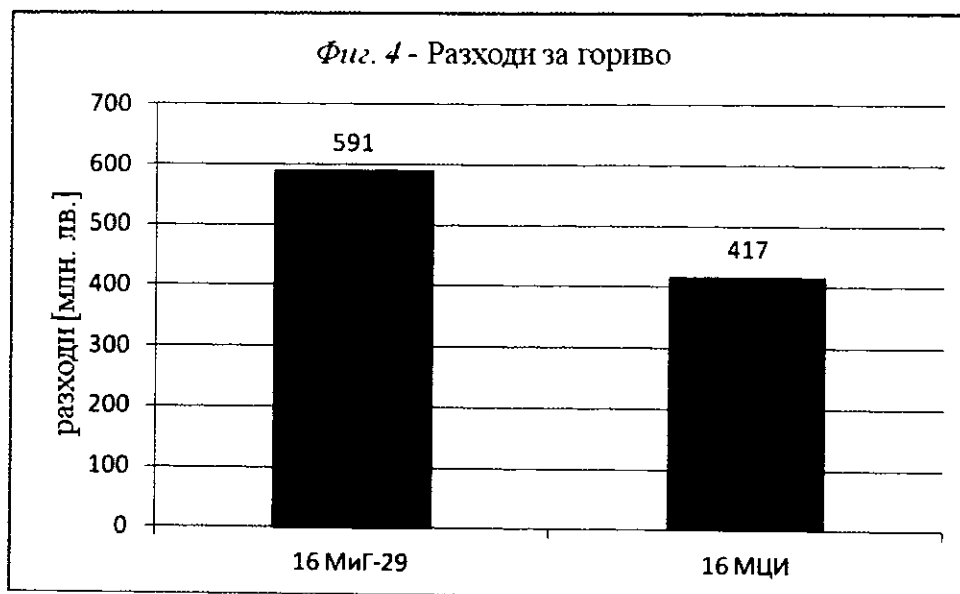
От Фиг. 3 се вижда значителното предимство на МЦИ (с изключение на един от вариантите за реализация на проекта) пред МиГ-29 по отношение на разходите за техническа поддръжка за периода до 2030 г.



Високата стойност на поддръжката на МиГ-29, въпреки наличието на наземно техническо оборудване, инфраструктура и усвоена експлоатация, се дължи на изключително ниския общ технически и междуремонтен ресурс на двигателите, КСА и други важни агрегати, поради стари технологии за производство.

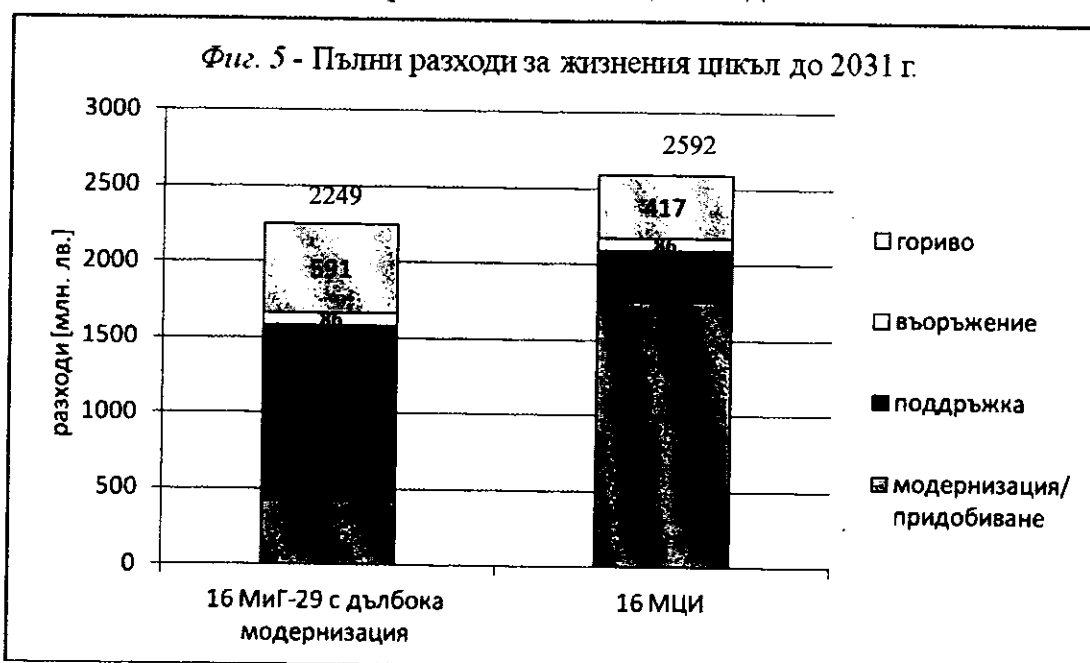
Разходи за гориво

Разходите за гориво са основен компонент в структурата на разходите за бойна подготовка на летателните екипажи и поради тази причина икономичността на самолета е от съществено значение. От графиката, представена на Фиг. 4 се вижда, че за период от 12 години (периода от началото на експлоатацията на МЦИ през 2018г. до отхода на МиГ-29 през 2030г.), разликата е около 180 млн. лева в полза на МЦИ. Тази разлика се дължи на по-ниския разход на гориво на новите поколения двигатели.



Пълни разходи

Предвид ориентировъчният характер на извършените разчети, разходите за жизнения цикъл на изследваните варианти са сравнени по техните абсолютни стойности, без да се дисконтират към настоящата година.

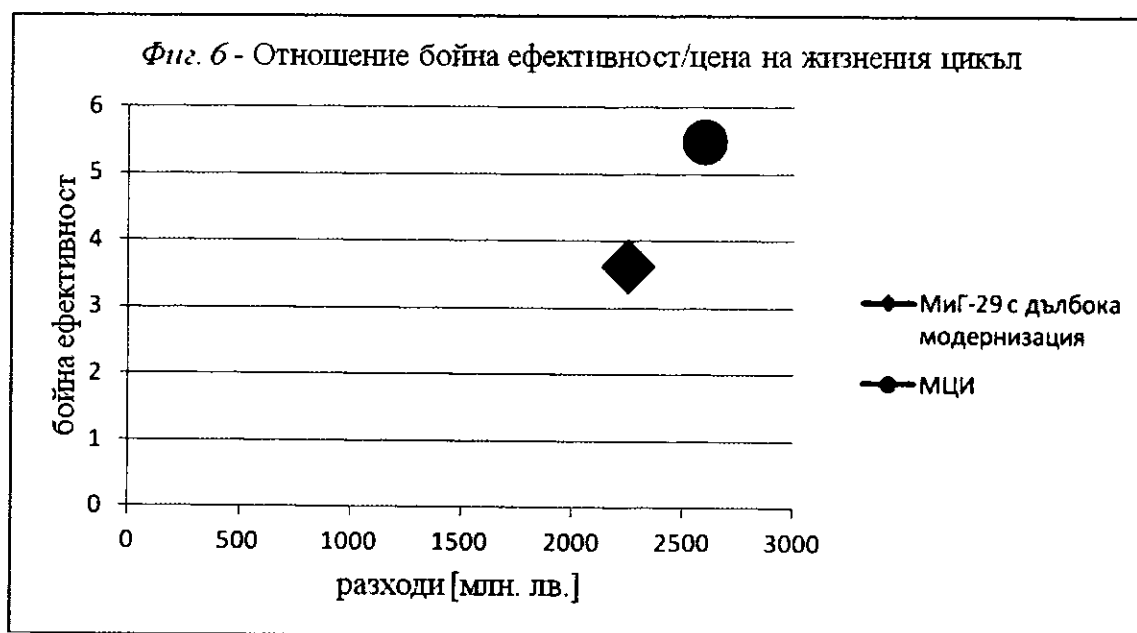


**Забележка – разходите за техническа поддръжка на един от вариантите за реализация на проекта са по-високи от тези за МиГ-29*

На пръв поглед от Фиг. 5, МиГ-29 изглежда по-евтин вариант, но при детайлен анализ на структурата на разходите се вижда, че докато при МиГ-29 средствата са основно за модернизация и техническа поддръжка, то основният разход при МЦИ е за изплащане на самолетите и средствата за наземно обслужване, което приключва напълно в разглеждания период. Сравнението на разходите по направления – за техническа поддръжка и гориво, недвусмислено показва предимството на новите технологии в МЦИ, изразяващо се в значително по-ниски разходи за експлоатация.

Отношение ефективност - цена

Разглежданото съотношение (фиг. 6) предлага възможно най-обективни резултати за дългосрочния ефект от извършените разходи по отношение възможността за решаване на поставените пред изстребителната авиация задачи.



От представената информация ясно се вижда превъзходството на МЦИ. Въпреки сходната цена с МиГ-29, МЦИ го превъзхожда почти двойно поради безспорно по-високите бойни възможности, широкия спектър на решавани задачи и пълна оперативна съвместимост.

2.6. Външнополитически фактори

В геополитическата среда на сигурност - както в глобален, така и в регионален план, се запазиха негативните тенденции, които и занапред ще продължат да влияят върху настоящите и ще обуславят появата на нови предизвикателства.

Промените в стратегическата среда продължават да генерират заплахи за националната сигурност на страната ни, като водещо място сред тях имат кризите, свързани с развитието на обстановката в Сирия, Ирак, Афганистан, Либия, Йемен, както и с активността на т.нар. Ислямска държава и „Ал Кайда“.

Запазва се значимото влияние на факторите, свързани с регионалната среда на сигурност, които са отражение на паралелно протичащи, но различно обусловени дестабилизационни процеси на изток и на юг от Република България.

На първо място, под въпрос е поставена регионалната и международната сигурност с нарушаването през 2014 г. на суверенитета на Украйна и трайното дестабилизиране на обществено-политическата и социално-икономическа обстановка в страната.

На тази основа в черноморския регион се създава траен геостратегически и военен дисбаланс чрез разполагането на дефанзивни и офанзивни оръжия отвъд

договорените ограничения в близост до границите на страната ни, включително до енергийните залежи в Черно море.

На второ място сме изправени пред заплахите от юг, вследствие разпада на крехкия геополитически баланс в държави от Близкия изток и Северна Африка и разширяващата се сфера на влияние на т.нар. Ислямска държава в големи части от арабския свят.

Нараства и значението на региона на Черно море поради ролята ни в опазването на външните граници на НАТО и ЕС. В този смисъл, българският интерес в рамките на Алианса е да се подкрепят усилията към поддържане и укрепване на регионалната сигурност и да се допринася за свързаните с нея способности, да се отговаря своевременно и ефективно на възникващите заплахи и рискове - колкото е възможно по-далеч от границите на евро-атлантическото пространство, колкото е възможно по-рано и в колкото е възможно в по-широк колективен формат.

3. ОБХВАТ

Проектът за придобиване на нов тип боен самолет е изключително мащабен и комплексен, включващ не само придобиването на самолетите и въоръжението, но и всичко необходимо за ефективната експлоатация на самолетите през жизнения им цикъл.

В реализацията на проекта ще участва не само МО, но и редица други министерства и държавни институции, което изисква координация на тяхната работа по проекта за продължителен период от време.

Основните параметри и обхватът на проекта, както и изискванията към неговите компоненти, са зададени в „Оперативни и тактико-технически изисквания към новия модел основен боен самолет за българските Военновъздушни сили и изисквания към подготовката на личния състав”.

Основни параметри на проекта:

Брой самолети	16
Начин за реализация	На два етапа: Първи етап – придобиване на 8 броя (при финансова възможност и на по-голям брой); Втори етап – придобиване на още 8 броя (или по-малко – до 16 броя общо, в зависимост от количеството, придобито през първия етап)
Времева рамка за доставка на самолетите, средствата за наземно обслужване и обучение и въоръжението	Първи етап – 2018г. – 2021г. Втори етап – 2022г. – 2023г.
Постигане на първоначална оперативна готовност за изпълнение на задачата по Air Policing	Четвъртото тримесечие на 2019 г.
Постигане на пълна оперативна готовност за изпълнение на задачата по Air Policing	Четвъртото тримесечие на 2021г.
Финансова рамка за реализация на първия етап	1,5 млрд. лева

3.1. Технически параметри

3.1.1. Самолети

3.1.1.1. Необходими бойни възможности на самолетите

За изпълнение на поставените задачи и покриване на изискванията, изстребителите от българските ВВС следва да разполагат с оборудване,

осигуряващо пълната оперативна съвместимост във въздуха и на земята и висока ефективност на въздействие. Изстребителите трябва да имат многоцелеви способности за различните роли, да имат адекватен радар с режими за работа по въздушни и земни цели, съвременен изчислителен комплекс, интегрирана система за самозащита, система за обмен на тактическа информация Link-16, нашлемна система за целеуказване, интеграция на контейнери за наблюдение и целеуказване, интегрирано съвременно високоточно въоръжение, система за планиране и анализ на мисията и симулатори за подготовка на състава. Самолетите следва да притежават и необходимите маневрени и пространствено-времени характеристики (радиус и продължителност на полета).

3.1.1.2. Необходим брой самолети

Основен критерий за осигуряване на необходимите оперативни способности в изстребителната авиация, при задачата Air Policing (денонощно дежурство с 2 самолета и 2 летци), е не толкова броят на самолетите, а броят на подготвените летци. Общият брой на дежурствата за една година е 730 (при 24 часово дежурство) или 1460 (при 12 часово дежурство – когато дежурството е разделено на дневно и нощно).

Извършените разчети показват, че необходимата бройка на подготвения летателен състав за задачата по Air Policing е **минимум 30 летци**. Посочената бройка летци осигурява спазването на действащото в Република България законодателство относно осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд, спазване на продължителността на служебното време и дава възможност за поддържане и повишаване квалификацията на пилотите.

Съгласно приетите стандарти в НАТО (Allied Command Operations Forces Standards, volume III - Standards for Air Forces), летецът трябва да налита не по-малко от 180 часа на година с цел придобиване и поддържане на необходимите способности при гарантирано ниво на безопасност на полетите. С широкото навлизане на съвременни високотехнологични симулатори (т.н. Full Mission Simulators), в редица държави се прие стандартът за подготовка на летец от 140 часа годишно плюс 40 часа на симулатор.

Налътът от 140 часа на летец на година е все още недостижим и за останалите нови страни-членки на НАТО (Полша, Чехия и Унгария), където летците акумулират по около 100-110 часа на година. Този налът е компромисен, но осигурява постигане на сравнително добра летателна подготовка. За поддържане на такъв стандарт на подготовка за 30 летци е необходима авиационна техника, осигуряваща 3000 летателни часа годишно.

В световната практика, като санитарен минимум, е приет налътът от 80 летателни часа на летец на година. Намалването му под тази цифра е свързано със сериозни рискове за безопасността на полетите. При това положение задължителният минимален сумарен налът в изстребителната авиация следва да не пада под 2400 летателни часа годишно.

Статистиката показва, че един съвременен изстребител, при добра система на логистично осигуряване, може да изпълнява около 150 - 170 летателни часа

на година. Това означава, че за постигане на необходимия годишен нальот от 2400 - 3000 летателни часа, българските ВВС следва да имат в летателна годност от 16 до 20 броя изтребители.

3.1.2. Въръжение

За решаване на задачи с новия тип боен самолет е задължително и придобиването на основни типове ракетно, бомбово и артилерийско въръжение, осигуряващи въздействие във всякакви МТУ, денем и нощем по:

- въздушни цели във и извън пределите на визуалната видимост;
- подвижни и стационарни цели на повърхността с висока точност на поразяване (на по-късен етап).

Доставката на въръжение задължително обхваща и придобиването на наземно оборудване и обучение на личен състав за неговата експлоатация.

3.1.3. Спомагателни системи и оборудване за обучение

Сложността на изпълняваните задачи от съвременните МЦИ изисква наличието на наземни спомагателни системи за обучение и планиране на мисията, даващи възможност на летателния състав за пълноценна подготовка за конкретната мисия в определена обстановка, осигуряваща безопасност на полета и ефективно изпълнение на поставената задача.

3.1.4. Наземно техническо оборудване

За експлоатация на самолетите е необходима доставката на имущество за техническа и логистична поддръжка, като наземно техническо оборудване, измервателна и тестова апаратура, специализирани инструменти, специализирана логистична автотранспортна техника и други. Количеството и видът на това оборудване зависят както от типа на конкретния самолет, така и от договорената система за логистична поддръжка.

3.1.5. Интегрирана логистична поддръжка

Осигуряването на поддръжката на самолетите за целия жизнен цикъл е сложен процес, не по-малко важен от самото придобиване. Опитът от практиката показва, че само 30-50% от общата цена на жизнения цикъл са за придобиване, докато останалите 50-70% са за осигуряване на експлоатацията.

Проектът предвижда, като част от договора за придобиване, първоначално осигуряване на интегрирана логистична поддръжка от типа Performance-Based Logistics за първите 3 години. По този начин се гарантира ефективно усвояване на самолета и достигане на готовност за оперативното му използване.

В следствие, след приключване на първоначалния период, следва да се сключи дългосрочен договор за поддръжка на самолетите, каквато е утвърдената практика в редица държави от НАТО и ЕС. По този начин не се налагат непрекъснати процедури и сключване на договори за доставки и услуги и се намалява значително риска при осигуряване на регулярната летателна дейност.

3.2. Времени параметри

Настоящият проект за инвестиционен разход обхваща значителни по обем и сложност дейности, които изискват детайлно планиране и координация и обхващат голям период от време.

Опитът на други държави и предложенията на страните-доставчици, открояват следните основни видове дейности и времеви параметри, пречупени през изискванията на българското законодателство и утвърдените изисквания:

- вземане на решение от Народното събрание съгласно чл.16, т.7а на ЗОВСРБ;
- организационни дейности по избор на изпълнител на проекта;
- подписване на договор/и;
- обучение на състава;
- изграждане на необходимата инфраструктура;
- доставка на наземно оборудване;
- доставка на самолетите;
- доставка на въоръжение (на партиди, според нуждите);
- първоначална интегрирана логистична поддръжка (обикновено е 3 години, включена в договора за придобиване);
- последваща интегрирана логистична поддръжка на самолетите.

Срокът за доставка зависи от параметрите на сключения договор. При ефективна организация на работа, първите самолети могат да се доставят в края на 2018г. (но не по-късно от средата на 2019 г.). Съгласно разчетите за подготовка, оперативна готовност за носене на бойно дежурство от първите подготвени пилоти трябва да бъде постигната в края на 3-та година от влизане в сила - на договора (края на 2019 г.).

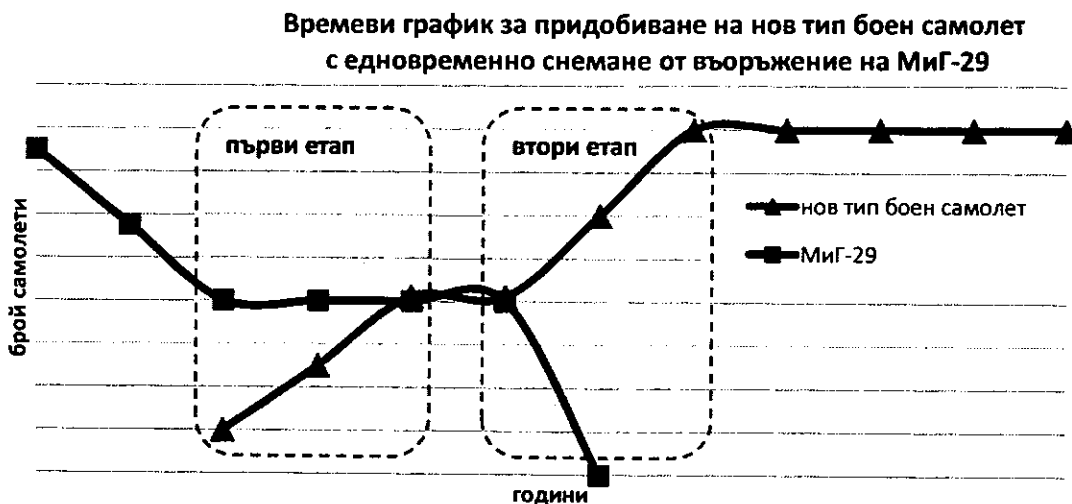
Предвид финансовите възможности на Република България, настоящият документ предвижда реализацията на проекта за придобиване на 16 самолета да се извърши на два етапа:

Първи етап: сключване на договор до края на 2016г. за придобиване на 8 броя (при финансова възможност и на по-голям брой) самолети в периода 2018-2020г.

С цел намаляване на необходимите средства за възстановяване и поддръжка на самолетите МиГ-29, се предвижда редуциране на техния брой - от 15 на 8 и използване на резервните части от изведените от експлоатация самолети. Тези 8 самолета следва да останат на въоръжение до 2022 - 2023г., когато се планира да завърши вторият етап от реализацията на проекта.

Втори етап: придобиване на още 8 броя (или по-малко – до 16 броя общо, в зависимост от количеството, придобито през първия етап) самолети от същия тип в периода 2022-2023г. Паралелно с доставката на самолетите ще се извърши и снемане от въоръжение на МиГ-29.

Примерен разчет за изпълнение на основните дейности за реализация на проекта (сключване на договор, обучение, доставка на самолетите и постигане на оперативна готовност за тяхното използване) е показан в ПРИЛОЖЕНИЕ 1 към настоящия проект, а на графиката по-долу е представен примерен времеви график за придобиване на нов тип боен самолет с едновременно извеждане от експлоатация и снемане от въоръжение на изтребителите МиГ-29.



Предвид факта, че придобиването на допълнително количество самолети от същия тип и в същата конфигурация след 6 -7 години ще е съпроводено със значителни трудности и рискове, следва да се използва възможността, в случай, че цената на самолетите и оборудването го позволява, за закупуване на по-голям брой самолети през първия етап в рамките на предварително определената финансова рамка за този етап.

3.3. Участващи институции

Поради своята мащабност и сложност, реализацията на проекта изисква не само задълбочена работа на ниво МО, но и координиране на усилията и съвместни дейности с други държавни институции. Това налага формирането на съвместни работни групи и комисии от представители на МО и редица други министерства: Министерство на икономиката, Министерство на външните работи и др. Тези съвместни дейности ще се осъществяват на различни етапи от съгласуването и реализацията на проекта в зависимост от формата на тази реализация. Водеща роля за цялостната организация по подготовката и изпълнението на проекта има Министерството на отбраната.

4. ВАРИАНТИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТА

Придобиването на съвременен боен самолет е сложен процес, обусловен от множество геополитически, военно-технически, финансови, икономически и правни фактори. Това наложи прилагане на последователен подход и разработване на стройна методика за задълбочен анализ на всички възможни варианти за реализация на проекта.

Методиката обхваща следните основни фази: дефиниране на задължителните основни изисквания и критерии, подготовка и систематизиране на получената информация по проекта, определяне на възможните варианти за реализация, определяне на основните варианти за реализация (т.н. Short List), разработване на математически модел за оценка на основните варианти, въвеждане на входни данни в математическия модел, обработка и получаване на резултатите.

4.1. Списък на предложенията

През 2010 година, в Министерството на отбраната бяха разработени „Оперативни и тактико-технически изисквания към новия модел основен боен самолет на българските ВВС и изисквания към подготовката на личния състав”. На основата на тези изисквания, в началото на 2011г. към водещите страни, предлагащи и произвеждащи съвременни бойни самолети, бяха изпратени искания за предоставяне на информация (Request For Information - RFI) за придобиване на **8-9 броя** нови или употребявани бойни самолети.

Към Министерството на отбраната постъпиха **15 предложения** от **9 държави** представени в Таблица 2, подредени по азбучен ред на държавите.

Таблица 2 - Списък на предлаганите бойни самолети по държави (по азбучен ред)

Държава	Новопроизведени самолети	Употребявани самолети
Германия	Eurofighter Tranche 3	
Италия		Eurofighter Tranche 1
Израел		Kfir (Israel Aerospace Industries) F-5 E/F (Elbit Systems) F-16 A/B (Israel Aerospace Industries) F-16 A/B (Elbit Systems)
Португалия		F-16 MLU (Third Party Transfer, съвместно със САЩ)
Русия	МиГ-29М/М2	
САЩ	F-16 блок 50/52 F/A-18 E/F Super Hornet	F-16 блок 25 F-16 MLU (Third Party Transfer Package, съвместно със страна от ЕРАФ)
Франция	Rafale	Mirage 2000-5
Холандия		F-16 MLU (Third Party Transfer)
Швеция	Gripen C/D	

За изясняване на всички аспекти на получените отговори и придобиване на допълнителна информация, бяха проведени редица срещи и посещения в държавите за запознаване на място със самолетите и тяхната експлоатация.

В Министерството на отбраната бяха дефинирани задължителните основни изисквания за анализ и съответствие на възможните варианти за реализация на проекта - представени в Таблица 3.

Таблица 3 - Задължителни основни изисквания за анализ и съответствие на възможните варианти за реализация на проекта

№	Задължителни основни изисквания за анализ и съответствие на възможните варианти за реализация на проекта
1.	Самолетът да е произведен и да е на въоръжение в поне една страна-членка на НАТО и/или ЕС.
2.	Типът на самолета да е в експлоатация към настоящия момент и към момента на сключване на договора за придобиване.
3.	Характеристиките на самолета да покриват утвърдените оперативни и тактико-технически изисквания.
4.	Употребяваните самолети да притежават остатъчен ресурс не по-малък от 50% от назначения технически ресурс и не по-малко от 50% от назначената календарна продължителност на експлоатация (ако има такава), но не по-малка от 20г.
5.	Наличие на отговор на RFI.
6.	Срок за доставка - не повече от 3г. от подписване на договора.
7.	Съответствие на финансовата рамка за реализация на проекта.

4.2. Основни варианти за реализация на проекта

Всички предложения са анализирани спрямо задължителните основни изисквания. Този анализ показва, че само три предложения (Таблица 4) отговарят най-пълно на утвърдените изисквания и се приближават до първоначално заложената финансова рамка:

Таблица 4 - Списък на бойни самолети, отговарящи най-пълно на задължителните изисквания

Държава	Новопроизведени бойни самолети	Употребявани бойни самолети
Швеция	Gripen C/D	
Италия		Eurofighter Tranche 1
Португалия (с логистичен пакет и въоръжение от САЩ)		F-16 MLU (Third Party Transfer)