

Въпрос 1. Отговарят ли договорите като съдържание на поставените изисквания в ПИР и ако не, къде е несъответствието?

Въпреки, че в ПИР няма поставени конкретни изисквания към договор/и, с оборудването, което ще се придобие в резултат на подписаните 4 (четири) договора по програмата за чуждестранни военни продажби, напълно ще се изпълнят изискванията на ПИР относно преодоляване на дефицита от способности на ВВС (т. 2.2. Дефицит от способности), а именно:

- „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.).“

Изпълняват се също така всички изисквания на т. 3.1.1.1. Необходими бойни възможности на самолетите, а именно:

„За изпълнение на поставените задачи и покриване на изискванията, изребителите от българските ВВС следва да разполагат с оборудване, осигуряващо пълната оперативна съвместимост във въздуха и на земята и висока ефективност на въздействие. Изребителите 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, напълнена 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-времеви характеристики (радиус и продължителност на полета).“

Напълно е изпълнено и изискването на т. 3.1.2. Въоръжение, а именно:

„За решаване на задачи с новия тип боен самолет е задължително и придобиването на основни типове ракетно, бомбово и артилерийско въоръжение, 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 въоръжение задължително обхваща и придобиването на наземно оборудване и обучение на личен състав за неговата експлоатация“.

„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.“

Напълно е изпълнено и изискването на т. 3.1.4. Наземно техническо оборудване, а именно:

„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**“.

Както бе оповестено и по-рано, доставката на първите два самолета не отговаря на изискванията на ПИР, а именно:

- „самолети – в три последователни години, с първа доставка (два самолета) не по-късно от 24 (двадесет и четири) месеца от датата на влизане в сила на договора.“

Съгласно графика за доставка, всички самолети ще бъдат доставени в две последователни години (2023 и 2024). Първите два произведени самолета ще се използват за обучението на българския инженерно-технически състав на място във САЩ. Третият и четвъртият самолет, ще бъдат първите самолети доставени в Република България, което е планирано за средата на 2023 година (48 месеца след подписване на договора). До края на 2023 година ще бъдат доставени още 4 самолета. През второто тримесечие на 2024 година, които ще бъдат доставени и останалите два самолета (на практика това са първите два

произведени самолети, които след приключване на обучението ще бъдат транспортирани до Република България).

Относно постигането на първоначална и пълна оперативна готовност – очевидно е, че при посоченият по-горе график за доставка не може да бъде изпълнено изискването за постигането на първоначална оперативна готовност „В края на третата година от датата на влизане в сила на договора за доставка на самолетите“, но може да бъде изпълнено изискването за постигането на пълна оперативна готовност „В края на петата година от датата на влизане в сила на договора за доставка на самолетите“, предвид факта, че в края на петата година ВВС ще са получили всички самолети и въоръжението за тях и ще е приключил процесът на подготовка на летателен и инженерно-технически състав.

Напълно са изпълнени изискванията на ПИР за доставка на резервните части (РЧ), средствата за наземно обслужване (СНО), средствата за обучение (СО), обучение и въоръжението (В), а именно:

„в шест последователни години, с доставки, стартиращи приблизително след 12 (дванадесет) месеца от датата на влизане в сила на договора.“

Договорите не включват изграждането на необходимата инфраструктура.

Въпрос 2. Освен тези договори, ще бъде ли необходимо подписването и на други договори, свързани с тези, които се предлагат за ратификация в съответствие с изискванията на ПИР? Ако да, на каква стойност? Това допълнителни разходи ли се явяват? Какви са изискванията в тези допълнителни договори, ако има такива?

Както е посочено по-горе, в ПИР няма поставени конкретни изисквания към договор/и. В доклада до Министерски съвет ясно е отбелязано, че “с цел оптимизиране и намаляване на разходите за транспорт на доставяното оборудване, в LOR Министерството на отбраната е информирало правителството на САЩ, че ще поеме тези разходи, които не са изрично включени в LOAs. Очаква се тези разходи да са на обща стойност 25 – 30 млн. щатски долара, разпределени в годините за доставка. В случай, че Република България реши да използва заявените си часове в програмата на НАТО С-17, то тези разходи могат да бъдат намалени.“

Военновъздушните сили не разполагат с информация за необходимост от други допълнителни договори, свързани с тези, които се предлагат за ратификация.

Очевидно е, че за целия жизнен цикъл на самолетите (40 – 45 години) ще трябва да се сключват и други договори за доставки и услуги. Това обстоятелство е изрично посочено в т. 3.1.5. Интегрирана логистична поддръжка от ПИР, а именно:

„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.

Впоследствие, 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.“

А в т. 5.3. Разходи за поддръжка от ПИР изрично е посочено, че разходите за поддръжка не са част от него:

„Предполагаемите годишни разходи за интегрирана логистична поддръжка се очаква да бъдат от порядъка на 30 - 40 млн. лева, при общ годишен налът от 1500 часа. **Тези разходи ще бъдат осигурявани след третата година от бюджета на Министерството на отбраната и не са част от настоящия проект за инвестиционен разход.**”

За разлика от другите предложения, не е необходимо сключването на допълнителни договори за закупуване на оборудване, въоръжение и/или лицензи от трети страни.

В рамките на проекта трябва да бъде обновена инфраструктурата на летището за постоянна дислокация на самолетите. Изграждането на тази

инфраструктура не е част от подписаните четири договора със САЩ. Каква сума ще е необходима за нейното изграждане ще стане ясно след провеждането на съответните процедури по ЗОП.

Въпрос 3. Каква е цената за цялостното изпълнение на договора (LOAs)? Допуска ли се увеличаване на крайната цена на контракта и ако да, с колко? Как ще се съгласуват промените в цената с българската страна? Какви механизми са предвидени за защита на националните ни интереси? При какви условия американската страна ще предлага промяна в цената? Дължи ли МО допълнителни плащания на българската държава при съответните доставки (данъци, такси, мита и др.) и ако да, какъв е очакваният им приблизителен размер? Има ли включени в договора/ите изисквания за плащане на такси и налози от страна на България вместо правителството на САЩ, поради внос на оборудване от трети страни? Ако има такива разходи, които следва да се поемат от страната ни, какъв е очаквания размер и той включен ли е в стойността на договора/ите?

Както е посочено в четирите договора, **общата им прогнозна цена е 1,256 млрд. щатски долара.**

Съгласно Стандартните условия на договорите, стойността на изделията, които ще бъдат доставени, определянето на наличностите, графикът на плащанията, както и прогнозният график на доставките се изчисляват на базата на най-добрите налични данни към момента на изготвяне на офертата. При подготовка на проектодоговори за придобиване на високотехнологични отбранителни продукти, чието производство зависи от закупуване на материали, наемане на специалисти за изработка, комплектация/интеграция и оценка на качеството и планиране на доставки и предоставяне на необходимото обучение 2 или 3 години след сключване на договорите, не е реалистично да се изчисли и предостави фиксирана цена.

Поради това при формиране на цените в проектодоговорите се използва посочения подход за максимално точна прогноза на цените на отбранителните продукти и услуги към момента на извършване на доставката на определяне. Въпреки това Правителството на САЩ поема ангажимент да направи всичко възможно за осигуряване на изделията на посочените цени в долари и в рамките на посочената наличност.

Фокусирайки се върху евентуалното увеличение, не бива да се пропуска и фактът, че ако стойността на доставеното имущество или услуги е по-ниска

от посочената в съответната линия цена, получената разлика остава на разположение на купувача (за финансиране на друга покупка, за компенсиране на евентуално увеличение на стойността по друга линия или за възстановяване обратно по сметката на купувача). Пример за тази възможност е SFI B4 LSI и кореспондиращата ѝ бележка 139 от проектодоговор BU-D-SAB (F-16 Block 70), която осигурява гъвкавост са използване на средствата с цел потенциална компенсация.

Следва да се отбележи, че при определени условия (ако бъде сключено споразумение с Банката на Федералния Резерв на САЩ, Клон Ню Йорк, Агенцията за сътрудничество в областта на отбраната на САЩ и Министерството на отбраната на Република България) може да се очаква Република България да реализира приходи от инвестирането на авансовото плащане, с нетна доходност около 1,5%. Допълнителен положителен елемент от еднократното депозирание на средствата е избягването на плащането на отрицателни лихви по сметки в левове и евро на държавата в БНБ. Към настоящия момент отрицателната лихва е в диапазона 0.32 – 0.60%.

Условията по програмата за чуждестранните военни продажби на САЩ, включително тези, касаещи евентуалната промяна в общата прогнозна цена, са публични и достъпни за всички – намират се на интернет портала на Агенцията за подпомагане в областта на сигурността. Всяка промяна в общата прогнозна цена става посредством Допълнително споразумение към конкретния договор, който в нашия случай отново подлежи на ратификация.

Колко и какви данъци, такси, мита и др. подобни допълнителни плащания при съответните доставки МО дължи на българската държава (при условие, че МО е част от тази държава) Военновъздушните сили не могат да кажат. Макар и разходи от гледна точка на МО, не е коректно същите да се посочват като увеличаване на цената – от бюджетна гледна точка или от гледната точка на националния интерес, тези разходи не нарушават баланса на държавния бюджет – те не излизат извън Република България. Тук може да се отбележи, че на основание Регламент 150, голяма част от доставките – самолетите и резервните части за тях са освободени от мита.

В договорите няма изисквания за плащане на такси и налози от страна на България вместо правителството на САЩ, поради внос на оборудване от трети страни. Съгласно условията на програмата FMS, основният изпълнител (в случая, Lockheed Martin), носи отговорност за тези разходи, в случай на внос на оборудване от трети страни (забележка 67, стр. 52 от BU-D-SAB).

Въпрос 4. Как се отразява на крайната цена неопределеността на някой от доставките и обучението на летателния и техническия състав? Как ще бъде защитен националният интерес на страната?

Предвид факта, че прогнозната сума, предвидена за обучението на летателния състав е изчислена на базата на най-ресурсоемкия сценарий – от неподготвени пилоти до пилоти на F-16 Block 70 с квалификация за използване на въоръжение „въздух-въздух“ и „въздух-повърхност“, дозареждане във въздуха, а част от летателния състав до ниво инструктор, неопределеността в случая може да доведе до намаляване цената, а не до нейното увеличаване, предвид фактическата подготовка на състава, който ВВС ще изпратят за обучение. Същото, но в по-малка степен касае и обучението на техническия състав.

Няма неопределеност по отношение на нивото на подготовка на летателния състав – то е такова, каквото е поискано в LOR – IQT, NVG, JHMCS II, TGP, FLUG, Functional check flights и IPUG.

В договора за самолетите е предвидена и доставката на класифицирани тактически пособия (инструкции) за бойното използване на самолета при изпълнение на мисии „въздух-повърхност“.

Няма неопределеност и по отношение на подготовката на инженерно-техническия състав – те ще бъдат обучени да извършват всички дейности, за които Република България ще придобие оборудване и техническа документация.

Неопределеността по отношение на доставките може при определени обстоятелства да има положителен ефект, отчитайки не до там позитивния опит, който българската страна има от придобиването на C-27J Spartan и AS 532 AL Cougar, където част от придобитите по договорите резервни части и консумативи (определени още на етап договор), вече повече от 10 години след получаването им все още седят в складовете и по всичко изглежда няма да са необходими въобще в процеса на експлоатация. Това, което се предлага в случая с F-16 Block 70, е по време на така наречените „срещи за определяне на конкретните детайли“ (definitization conferences), на базата на оперативните потребности на ВВС, да бъде фиксирано какво количество (по типове и номенклатури) резервни части, консумативи, и т.н. да бъде доставено, в рамките на планираните за това прогнозни средства. Прогнозните средства са разчетени при 200 часа нальот на един самолет на година.

Въпрос 5. В стойността на договора/ите включена ли е стойността на разходите за извършване на site survey за изграждане на необходимата инфраструктура? В договора се предвижда извършването на оценка и контрол на поети ангажменти на българската страна по отношение спазване на изисквания, поставени от американска страна. Кой ще поеме тези разходи и включени ли са в стойността на договора/ите? Възможно ли е българската страна да откаже извършването на такава проверка и при какви условия?

Да, в стойността на договор BU-D-SAB, линия 705 (забележка 149) е включена стойността на разходите за извършване на site survey за изграждане на необходимата инфраструктура в основната оперативна база.

Относно останалите подвъпроси на въпрос 5 моля, уточнете кои от четирите договора визирате, както и коя линия (забележка) от него.

Въпрос 6. Какъв е срока за цялостното изпълнение на договора/ите и допуска ли се отлагане на изпълнението му/им? Ако да, с колко месеца? При забава на изпълнението от американска страна, предвидени ли са някакви санкции за забава и ако да, в какъв размер са? Ако не са предвидени, то как е защитен националният интерес? Кога ще бъдат доставени самолетите в България, моля представете график при възможност.

Както е посочено и по-горе сроковете за доставка/изпълнение са прогнозни, на базата на наличната към момента на изготвяне на офертата информация. Предвид прогнозния характер на тези срокове е възможна тяхната промяна.

Това са договори Правителство – Правителство. Общовалидна практика е правителствата да подхождат с доверие едно към друго когато сключват договори между тях. В случая, ГАРАНТ за изпълнение на договорите от страна на американските компании е правителството на САЩ. При забава/неизпълнение, правителството на САЩ налага същите санкции по отношение на компаниите, с които е сключило договор/и за доставка на съответното оборудване за Република България, каквито би наложило, в случай, че тези договори бяха сключени в интерес на МО (BBC) на САЩ. В тази връзка, националните интереси са защитени така, както правителството на САЩ защитава своите интереси при взаимоотношенията си с американските компании.

Прогнозната доставка на самолетите и останалото оборудване са посочена в частта “Estimated Deliveries by Quarter” на всеки един от договорите, като конкретно за самолетите е както следва:

| 2023 | | | | 2024 | | | |
|------------------|------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|
| първо тримесечие | второ тримесечие | трето тримесечие | четвърто тримесечие | първо тримесечие | второ тримесечие | трето тримесечие | четвърто тримесечие |
| | 1 x F-16C | | 4 x F-16C | 1 x F-16C | | | |
| | 1 x F-16D | | | 1 x F-16D | | | |

Според договора BU-D-SAB, и при условие, че същият бъде подписан и финансиран до 31.07.2019 г., първите два самолета (1 боен и 1 учебно-боен) ще бъдат доставени в средата на 2023 година, още четири бойни самолета ще бъдат доставени до края на 2023 г., а последните два самолета (1 боен и 1 учебно-боен, които ще бъдат използвани за обучение на наш летателен и инженерно-технически състав в САЩ) ще бъдат доставени през първото тримесечие на 2024 година. Всички останали доставки – на въоръжение, средства за наземно обслужване и обучение ще бъдат синхронизирани по време с доставката на самолетите, така че да започне веднага летателна дейност със самолетите в Република България и те да разполагат с необходимото въоръжение.

Въпрос 7. Има ли дублирани разходи т.е. такива, които задължително съгласно българското законодателство се поемат от държавата ни и в същото време са включени в LOA? Как са защитени националните интереси?

С цел да Ви отговорим на въпроса, моля, уточнете кои разходи визирате (конкретен договор, линия, забележка и т.н.), както и кое според Вас поражда техния задължителен характер за нашата държава – норма, закон и т.н.

Въпрос 8. Има ли т. нар. „гаранции за добро изпълнение“? Ако няма, как е защитен националният интерес на България?

Считаме, че тук аналогията със закона за обществените поръчки е неуместна. Както е посочено по-горе, правителствата по презумпция подхождат с доверие едно към друго когато сключват договори между тях. В случая, ГАРАНТ за изпълнение на договорите от страна на американските компании е правителството на Съединените американски щати. При забава/неизпълнение, правителството на САЩ налага същите санкции по отношение на компаниите, с които е сключило договор/и за доставка на съответното оборудване за Република България, каквито би наложило, в случай, че тези договори бяха сключени в интерес на Министерството на

отбраната (BBC) на САЩ. В тази връзка, националните интереси са защитени така, както правителството на САЩ защитава своите интереси при взаимоотношенията си с американските компании.

Въпрос 9. В договорите има включени частни компании, въпреки че договорът е “G to G”. Спазени ли са изискванията на българското национално законодателство и как посочените компании са избрани?

Четири договора представляват договори „Правителство – правителство“ и се сключват по реда на Закона за международните договори на Република България. В тази връзка напълно са спазени изискванията на българското национално законодателство.

По изрично искане от българска страна, изразено в LOR, с цел съкращаване на времето за подготовка и предоставяне на LOA, компаниите, които в процеса на подготовка на LOR бяха идентифицирани като единствени доставчици на конкретно оборудване – като пример: Lockheed Martin за самолетите и симулаторите за летателния състав, General Electric за двигателите, L3 за системите ROVER bi, и т.н., бяха посочени като “sole source”. Съгласно действащата нормативна уредба на Програмата FMS, американската страна е извършила анализ на това наше искане и е установила, че то не противоречи на установените норми за провеждане на процедури по възлагане на договори за отбранителни продукти в САЩ и е уважила нашето искане (това обстоятелство е обективизирано в забележка 191 от договор BU-D-SAB, а самата процедура е описана в глава/член С6.3.4. от Security Assistance Management Manual (SAMM)).

Правната рамка, съгласно която се изпълняват дейностите на Програма FMS, е налична на сайта на Агенцията за подпомагане в областта на сигурността (Defence Security Cooperation Agency-DSCA) на адрес <https://www.samm.dsca.mil/> и всеки би могъл да почерпи информация за целите на извършвания от него анализ.

Въпрос 10. Каква е ролята на т.н. definitization conference и кога е предвидено да се провежда тя? В резултат на провеждането ѝ, очаква ли се да възникнат допълнителни разходи, както и на решения, противоречащи на заложените параметри в ПИР? Ако да, как ще бъде защитен националният ни интерес?

Както вече бе отбелязано по-горе, ролята на *definitization conference* (които са различни по различните направления – Training needs analysis (за

обучението), за резервните части и консумативите, за инструмента и т.н., е да бъде окончателно определено, на базата на оперативните потребности на ВВС, какво количество (по типове и номенклатури) резервни части, консумативи, инструменти и т.н. да бъде доставено, в рамките на планираните за това прогнозни средства. Прогнозните средства са разчетени при 200 часа нальот на един самолет на година, при полети от една оперативна база.

Тези конференции се провеждат в кратък срок (два – три месеца или по-малко) след формалното влизане в сила на договорите за американската страна, което настъпва 7 – 10 дни след превеждането на авансовото плащане от наша страна.

В резултат на превеждането на тези конференции не се очаква да възникнат допълнителни разходи, както и решения, противоречащи на заложените параметри в ПИР.

Въпрос 11. Има ли в договора/ите позиции с неясно дефинирано съдържание на доставките? Ако има, кои са те и как това ще се отрази на изпълнението им, както и на крайната стойност на договора/ите? Как е защитен националният интерес?

Както е отбелязано и в отговора на въпрос 10, в договорите има позиции с неясно съдържание на доставките, които ще бъдат конкретизирани след извършването на *definitization conference*. На този етап, такива са всички позиции, касаещи доставката на резервни части и консумативи – например линия 056 (и забележка 56 към нея) от договор BU-D-SAB, линия 009 (и забележка 9 към нея) от договор BU-P-AAD и т.н.

В резултат на превеждането на тези конференции не се очаква да възникнат допълнителни разходи и/или възпрепятстване на изпълнението на договорите. Точно обратното, целта на тези конференции е договорите да се изпълнят, така, както е предвидено в тях - в зададените финансови и времеви параметри.

Въпрос 12. Как ще се коментира от правна гледна точка придобиването на оборудване, обект на договора/ите от българска страна, заплащането му и в същото време оставащо постоянна собственост на американското правителство?

Исключително погрешно е тълкуването, че Република България заплаща конкретно оборудване, което после остава собственост на САЩ. **В случая става въпрос за заплащане на услуги, които правителството на САЩ ще**

изпълнява в полза на Република България, като за изпълнението на тези услуги – генериране/осъвременяване на базата данни за системата за самозащита, генериране/осъвременяване на базата данни за разпознаване на въздушни цели и т.н., правителството на САЩ ще придобие хардуер, заплатен от нас, който в процеса на изпълнение на договорите, а и в бъдеще ще бъде използван само и единствено за нуждите на Република България. Поради факта, че за генерирането на тези бази с данни, отново отбелязваме – в полза на Република България, се ползва американска секретна информация, която не се предоставя в суров (необработен) вид, всички тези дейности се извършват на територията на САЩ. Тези бази с данни са уникални за всяка една държава потребител и поради тази причина за всяка държава правителството на САЩ придобива отделен хардуер. Като правило, базите с данни се осъвременяват на всеки две години или при поискване на конкретен потребител – например, в случай че се налага пребазиране на самолетите в зона на операции, в която са разположени противникови средства, различни от тези, които вече са интегрирани в базата данни.

Въпрос 13. Има ли ограничение в ролите които трябва да изпълнява многофункционалния самолет в съответствие с ПИР, обект на доставка съгласно LOA? Ако има, какви са ограниченията, коя е причината за налагането на тези ограничения, какви са вижданията за компенсирането им и кога? Чие е решението за ограничаване на ролите (ако има такива), които може да изпълнява самолета – на политическата или на военната експертиза? Ще има ли необходимост от допълнително обучение на летателен и ИТС в последствие, за да има начин за цялостно използване на многофункционалните възможности на самолета и ако има, кога се планира, и на каква цена? Необходимо ли е закупуването на допълнително въоръжение и на каква цена?

Няма ограничение в ролите, които трябва да изпълнява многофункционалния самолет в съответствие с ПИР. Самолетите са напълно оборудвани с хардуер и софтуер, позволяващ изпълнението на задачи „въздух-въздух“, „въздух-повърхност“ и целеуказване/разузнаване.

Договорите предвиждат придобиване на комплект от последните модификации на авиационните управляеми ракети “въздух-въздух” за близки (AIM-9X II) и средни дистанции (AIM-120C7), като и комплект неуправляемо въоръжение “въздух-повърхност”. С цел намаляване на цената, количеството на ракетите AIM-9X II е намалено наполовина – от 24 бр. на 12 бр.

Относно управляемото въоръжение „въздух-повърхност“, изискването в LOR и RFP е в софтуера на самолета да е интегрирано високоточно въоръжение (управляеми боеприпаси) „въздух-повърхност“, така че при подкачване на съответния боеприпас, самолетът да го разпознае, и той да може да бъде използван, в това число симулиран с цел обучение. Както е отбелязано по-горе, това напълно отговаря на изискванията на т. 3.1.2. Въоръжение от ПИР, а именно:

„За решаване на задачи с новия тип боен самолет е задължително и придобиването на основни типове ракетно, бомбово и артилерийско въоръжение, 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 въоръжение задължително обхваща и придобиването на наземно оборудване и обучение на личен състав за неговата експлоатация“.

Следва да се отбележи, че извеждането на високоточното въоръжение като опция в RFP и придобиването му „при наличие на финансови средства в последствие в етапа на договаряне“ е извършено от военната експертиза още през 2016 г., на заседание на борда за управление на проекта, проведено на 18.10.2016 г. Това решение е обективизирано в Протокол № 7, рег. № 400-9520/18.10.2016г., Приложение №1 към настоящото писмо.

Управляеми боеприпаси могат да се закупят при необходимост и при наличие на финансови средства без да се налага модернизация на самолета. В случай на реализация на икономии по договорите, каквито се очаква да има по някои от перата в тях, е възможно увеличение на количествата на управляемото авиационно въоръжение “въздух-въздух”, както и закупуване на управляемо авиационно въоръжение “въздух-повърхност”. В договорите е видна единичната цена за управляемото авиационно въоръжение “въздух-въздух” от типа AIM-9X II и AIM-120C7. Министерството на отбраната не разполага с актуални единични цени на интегрираното управляемо авиационно въоръжение “въздух-повърхност”. Към момента на получаване на отговорите на RFP, общата прогнозна цена на авиационното управляемо и неуправляемо въоръжение “въздух-повърхност” бе 18 280 510 млн. щатски долара.

Договор BU-D-SAB предвижда придобиването на последно поколение контейнери за целеуказване с възможност за предаване на видео информация в реално време до наземно базирани приемници Rover 6i. С цел намаляване на цената на първия етап, бройката на доставяните контейнери не е 4 (колкото са по LOR и RFP), а 2, но това е оборудване, предназначено основно за работа по земни цели и подпомагане на действията на ССО, СВ и ВМС, все задачи, които е предвидено да се усвояват с придобиването на вторите 8 самолета. В същото време, следва да се отбележи, че вместо заявените в RFP 4 терминала Rover 6i, в LOA са включени 8, което от своя страна ще позволи разширяване на обхвата на взаимодействието между ВВС, ССО, СВ и ВМС.

В обучението на летателния състав е предвидено и обучение за използването на самолета за решаване на задачи „въздух-повърхност”. Що се отнася до ИТС, те ще бъдат обучени да поддържат оборудването и въоръжението, което понастоящем е включено в договорите. В случай на придобиване на други типове въоръжение, в съответния договор ще бъде включено и обучение на ИТС.

Закупуването на въоръжение е постоянен процес, част от средствата за жизнения цикъл на една оръжейна система, и поради тази причина считаме, че е несериозно да се смята, че дори да бяхме купили още 12 ракети AIM-9X II (както е заложено в RFP) щяхме да сме приключили със закупуването на ракети до края на жизнения цикъл на самолета. Тук следва да се отбележи и фактът, че самолетът ще може да използва и по-стари модификации на посочените по-горе ракети, които са значително по-евтини и могат да се използват за тренировъчни цели. Ако в бъдеще МО реши, може да ги закупи от европейски компании, които предлагат такива стари ракети, след изпълнение на мероприятия за удължаване на техния ресурс.

В таблицата по-долу е изброено въоръжението, което е интегрирано на самолетите.

| |
|--|
| „Въздух-въздух“ |
| AIM-9X II, AIM-9L, AIM-9M |
| AIM-120C7, AIM-120C5 |
| |
| „Въздух-повърхност“ |
| GBU-10/12/24 Paveway (PW) |
| GBU-31/38 Joint Direct Attack Missile (JDAM) |
| GBU-49/50 Enhanced Paveway II (EPII) |
| GBU-54/56 Laser Joint Direct Attack Missile |

Трябва да се отбележи, че няма никаква разлика във възможностите на бойния (F-16C) и учебно-бойния самолет (F-16D).

Въпрос 14. Има ли наложено ограничение на съдържанието на необходимия пакет за 3 (три) – годишна интегрирана логистична поддръжка т.е. доставя ли се всичко необходимо и ако не, каква е причината? Как ще се осигури непрекъсваемостта в експлоатацията на авиационната техника и има ли клауза, изискваща американската страна да поеме всички разходи, ако по една или друга причина не е осигурена ИЛП? има ли оборудване, за което не е осигурена 3-годишна интегрирана поддръжка и ако има, защо е прието от българска страна? Това не е ли в противоречие с изискванията на ПИР?

Няма наложено ограничение на съдържанието на необходимия пакет за 3 (три) – годишна интегрирана логистична поддръжка т.е. доставя се всичко необходимо за поддръжката на самолетите в авиобазата при разчет 200 летателни часа на самолет на година (със 100 часа сумарно повече отколкото 1500-те часа годишно предвидени в ПИР). В рамките на тези първи три години е предвидена и поддръжката на средствата за наземно/логистично обслужване, въоръжението и т.н. Няма оборудване (поне МО не е запознато), за което по един или друг начин (в зависимост от оборудването) да не е осигурена първоначалната 3 (три) – годишна поддръжка.

Това, което е редуцирано в процеса на преговорите, е стойността на прогнозните разходи за резервни части, консумативи и ремонти, предвидени в първоначалните разчети на американската страна. Както е посочено по-горе, тези средства са разчетни и са възможни следните три варианта – средствата ще са достатъчни, средствата ще са повече от необходимите, средствата ще са по-малко от необходимите, при което може да се наложи дофинансиране (било за сметка на излишъци по други пера от договорите, ако има такива, или сключване на нов договор за поддръжка).

Непрекъсваемостта в поддръжката на който и да е самолет, не само F-16, може да се осигури само и единствено със сключване на дългогодишни договори за поддръжка, още преди изтичането на първоначалната логистична поддръжка. Това е отразено и в ПИР – т. 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.

Впоследствие, 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.“

Въпрос 15. Придобиваното имущество, съгласно предлаганите за ратифициране LOA, ще позволи ли цялостно обслужване на самолета вкл. и катапултните кресла, двигателя, окачваемо оборудване и въоръжение, оборудване височинно, наземно, тренажорно и др. за нива O и I? Ако не, какво имущество ще се налага да се обслужва извън страната (моля за подробно описание)? Какви са сроковете за извършване на обслужване на ниво I извън страната?

Оборудването за поддръжка, което е предвидено да се достави по тях, ще позволи изпълнението в авиобазата на всички дейности от ниво O и по-голямата част от дейностите от ниво I – това са дейностите свързани с поддръжка на двигателите – пълно разглобяване и сглобяване с последващо тестване в авиобазата, поддръжката на управляемото авиационно въоръжение, пневматика, хидравлика и т.н. За част от оборудването на самолета, основно новата авионика, на този етап не се предвижда придобиване на способности за поддръжка на ниво I – или защото все още не е разработена подобна апаратура, или защото самото оборудване, поради встроения си контрол (даващ му възможност за локализиране на дефектирал вътрешен модул), позволява само две нива на поддръжка – O и D. На този етап Министерството на отбраната не разполага с детайлна информация за кое оборудване от авиониката на самолета ще имаме наземното оборудване и правото да извършваме поддръжка на ниво I. Очаква се такава информация да бъде получена по време на *definitization conference*.

Министерството на отбраната няма опит по програмата FMS и не може да каже какви са сроковете за извършване на обслужване на ниво I извън страната.

Въпрос 16. Предвидено ли е по договор цялостна калибровка, проверка и обслужване на КИА и КПА? Ако не, каква е причината и до какви проблеми би довело това, като време и финансови средства и др.?

В договор BU-D-SAB е предвидена доставката на напълно функционираща лаборатория за прецизни измервания и калибриране (Precision Measurement Equipment Laboratory (PMEL)) – линия 075 (и забележка 75 към нея), както и резервни части и оборудване за нея - 076 (и забележка 76 към нея).

Въпрос 17. Допуска ли се в договора придобиването на резервни части, оборудване, екипировка и др., които не са новопроизведени и ако да, каква е причината за това? Не е ли в противоречие с изискванията на българската страна?

Моля, конкретизирайте кой от четирите договора визирате. Във всеки един от договорите, в частта Items to be Supplied, графа (колона) 5 – SC/MOS/TA, кодовата буква “P”, означава, че съответното оборудване е новопроизведено и ще бъде доставено директно от склада на завода производител. Това важи за самолетите и въоръжението (100% от случаите) и над 95% процента от останалото оборудване за поддръжка. Кодова буква “S”, означава че съответното имущество е ново, но ще бъде доставено от складовите наличности на МО (BBC) на САЩ (основно за съкращаване на сроковете за производство, тъй като някои стоки са с много дълъг срок на производство). Кодова буква “X” означава смесен източник – новопроизведено, от завода производител и ново, от складовите наличности на МО (BBC) на САЩ. Тези буквени кодове са детайлно описани в частта Letter of Offer and Acceptance Information на всеки един от четирите договора.

Въпрос 18. Уважени ли са от американска страна националните ни изисквания за отпадане на административните разходи и разходите, които не са свързани с производството на придобиваното имущество (NRC)? Ако да, то в какъв размер са направените изключения в полза на българската страна?

От отправените в LOR искания от страна на Република България за намаляване на цената посредством опростяване на някои разходи, в четирите

проекта на договори, Правителството на САЩ е удовлетворило само искането за изключване на разходите, които не са свързани с непосредствената разработка на самолетите за България (Non Recurrent Costs). Следва да се отбележи, че са изключени само разходите, които зависят от САЩ. Съществуват разходи, които не са свързани с непосредствената разработка на самолетите за България, но са платени от други държави (Special Non Recurrent Costs) и не могат да бъдат изключени от цената. Това е обективизирано в забележки 207 и 208 от договор ВU-D-SAB, забележка 15 от договор ВU-D-AAA, забележка 25 от договор ВU-P-AAD и забележка 12 от договор ВU-P-LAR. Министерството на отбраната не разполага с информация каква е общата стойност на всички NRCs, които не са включени в стойността на договорите.

На този етап не е предложено обучение на летателен и/или инженерно-технически състав по други програми на САЩ, поискано в LOR с цел намаляване на крайната цена.

Въпрос 19. Каква е техническата гаранция на придобиваната техника и имущество и кой е отговорен за нея – американското правителство или подизпълнителите?

Техническата гаранция на придобиваната техника и имущество са отговорни компаниите, с които американското правителство ще сключи договори за доставка. Тя е различна, в зависимост от вида на конкретната техника и имущество – например самолетите имат 6 месеца гаранция, докато системите Link-16 - четири години.