

# Zvýšení výdajů na obranu (bez příležitosti pro český průmysl)

*Změna bezpečnostní situace ve světě vede u řady zemí k nárůstu výdajů na obranu. A zatímco armády většinou velmi dobře vědí, v jakých oblastech chtějí posílit své schopnosti, schopnosti vlád využít nové situace k posílení domácích vojensko-průmyslových schopností a zvýšení soběstačnosti se bohužel nemění. Takřka učebnicovým příkladem je současný postup Ministerstva obrany ČR v tendru na nové bezpilotní letouny pro armádu.*

## Bez odůvodnění

V případě nejnovějšího akvizičního projektu na pořízení taktických bezpilotních prostředků TUAS se ministerstvo rozhodlo zcela ignorovat český průmysl a zahájit výběr s dodavatelem bez jeho zapojení. Výsledkem zcela nepochopitelného přístupu ministerstva je pak výběr izraelského letounu IAI Heron Mk.1. Jde o absolutně nejstarší z dostupných porovnávaných platform, která navíc neodpovídá požadavkům NATO a není certifikovaná žádnou národní autoritou NATO. Ponechme stranou důvody pro výběr této platformy, k němuž ministerstvo, jak už je jeho zvykem, neposkytlo žádné transparentní zdůvodnění, a věnujme se úskalím, která z tohoto rozhodnutí vyplývají.

Základem provozu bezpilotních letounů je tzv. provozní oprávnění, které v praxi znamená prokázání souladu nakupovaného stroje s požadavky leteckých předpisů. V případě poptávané kategorie jde u Armády ČR o normu NATO STANAG 4671. Pro laika může jít o nepodstatný detail, jenže v armádní praxi se jedná o zcela klíčový parametr. Zákon o ozbrojených silách ČR č. 219/1999 Sb.<sup>1</sup> jasně uvádí, že vojenským letadlem je i bezpilotní prostředek s hmotností nad 20 kg. Proto se k němu musí přistupovat jako k pilotovanému letadlu a vyžadovat podobná oprávnění. Sám výrobce, izraelská společnost IAI, na svých webových stránkách uvádí „kompatibilitu s normou STANAG 4671“ pouze u novějších typů, nikoliv u armádou vybraného modelu Heron Mk.1<sup>2</sup>. Jinými slovy, zvolený prostředek odpovídá jiným standardům nežli těm, které požaduje NATO.

Resort tento rozpor nijak nevysvětluje a omezuje se jen na obecná prohlášení jako toto: „na základě posouzení jednotlivých požadovaných parametrů, poskytnutých ze strany oslovených dodavatelů bezpilotních systémů stanovenému projektovému týmu ministerstva obrany, vybraný prostředek nejvíce odpovídá předpokládanému využití v rámci AČR a splňuje budoucí požadavky pro plnohodnotné využití, jak na území ČR v rámci výcviku, tak pro případné využití v rámci podpory jednotek v zahraničních operacích“. Ministerstvo tedy vybralo prostředek, který vznikl v devadesátých letech (kdy platily zcela odlišné a dnes již překonané standardy) a neodpovídá standardům NATO. V NATO navíc není ve verzi poptávané armádou vůbec provozován (ozbrojené síly Německa i Řecka si zvolily odlišný typ Heron TP, který Německu navíc slouží výhradně mimo kontinentální prostory EU, včetně nasazení v Izraeli<sup>3</sup>). A průmyslová spolupráce týkající se dobové platformy sama o sobě ve vztahu k ní postrádá smysl a jistě i motivaci u dodavatele.

Není třeba dodávat, že jednou z klíčových hodnot NATO je interoperabilita, tedy schopnost národních armád působit koordinovaně, což lze s vybavením neodpovídajícím definovaným aliančním standardům realizovat jen těžko. Nabídka společnosti Primoco UAV SE adresovaná ministryni s důrazem na možnost spolupráce na uznání typu v ČR (v rámci průmyslové spolupráce) nebyla bohužel nikterak zvážena, a to i přesto, že česká společnost jako jediná dokázala zahájit letový provoz dronů dle standardů NATO a na rozdíl od specialistů sekce průmyslové spolupráce má k oblasti provozních oprávnění co říci. Nezodpovězena zůstává další otázka, proč ministerstvo nezvolilo například konkurenční izraelský

1 <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-219>

2 <https://www.iai.co.il/p/heron>

3 <https://www.jpost.com/jpost-tech/first-modified-german-heron-tp-uav-completes-first-flight-636361>

dron výrobce Elbit, který byl schválen k provozu mimo jiné ve Švýcarsku. To sice není členem NATO a evropské agentury pro bezpečnost letectví EASA, ale je předpisům NATO a EU mnohem bližší, nežli třeba Indie provozující typ Heron.

Ministerstvo obrany ČR může argumentovat, že letoun Heron schválily izraelské letecké úřady, ale lze úspěšně pochybovat o tom, že by kdokoliv z resortu tyto předpisy viděl a mohl je porovnat se standardy NATO, neboť jediným projektem certifikace bezpilotního letounu, na němž se resort podílí, je český bezpilotní letoun Primoco UAV One 150. Nemluvě o takových „detailech“, jako je skutečnost, že v Izraeli za veškerý letový provoz zodpovídá vojenské letectvo, a tak má jeho letecká autorita zcela odlišné pravomoci, než je zvykem v českém prostředí. V ČR trvalo ministerstvu dlouhých osmnáct měsíců, než po vzniku své bezpilotní jednotky dokázalo vyjednat bezletové koridory z Prostějova do vojenského výcvikového prostoru Libavá. Tyto koridory mají zabezpečit, že nedojde ke kolizi s ostatním letovým provozem. Jak chce Armáda ČR řešit provoz násobně většího letounu Heron, jehož dopadová plocha (a tedy oblast zasažená případnými troskami při mimořádné události) s ohledem na dokluz stroje zahrnovat v nejvyšších výškách téměř polovinu republiky, již odpověď nenalezeme.

Dalším aspektem souladu s přísnými standardy NATO je také provozní bezpečnost. Typ Heron Mk.1 je jedním z nejméně bezpečných strojů dané kategorie. Jen z otevřených zdrojů je u něj možné dohledat nejméně čtrnáct nehod v posledních letech<sup>4</sup> a skutečné číslo bude jistě ještě vyšší. Lze polemizovat o tom, co je a co není bezpečné, ale pokud se zohlední letouny, jež jsou k dispozici, jde o nejméně bezpečný typ v dané kategorii.

Zohlednilo ministerstvo podobnou skutečnost při svém výběru? Pravděpodobně nikoliv, protože lze mít vážné pochyby, že o podobné statistice vůbec ví a výrobce se jí jistě nepochlubil. I tady se ukazuje, proč by mělo ministerstvo usilovat o spolupráci s domácím průmyslem, protože ten je schopen představovat mnohem efektivnější nástroj a argument pro vyjednávání s případným dodavatelem. Bohužel, ministerstvo bude jistě opět propagovat svůj resortní podnik LOM PRAHA, který před časem přišel o oprávnění výrobce k opravám ruské letecké techniky,<sup>5</sup> a bude proto potřebovat najít nové uplatnění (tvrzení firmy, že ji to neomezí v činnosti, nelze brát vážně, protože nyní představuje neautorizovaného opravce a podnikem zmiňovaná „národní cesta“ je využitelná pouze pro Armádu ČR). Co na tom, že s bezpilotními letouny nemá žádné zkušenosti, nemá zavedené postupy, oprávnění ani vhodný personál.

Nehody mají různé příčiny, ale obecně je lze rozdělit na tři oblasti – lidskou chybu, selhání techniky a vnější příčiny (srážka s dravci a podobně). Třetí oblasti nelze příliš aktivně bránit, protože jde o nahodilý jev bez možnosti jej korigovat. Technické příčiny lze řešit s pomocí vysokých standardů pro vývoj a výrobu, na které armáda rezignovala, když nepožadovala certifikovaný prostředek. A pilotní chybu lze řešit pouze řádným výcvikem, což poukazuje na další problém výběru. Stávající 533. prapor bezpilotních prostředků totiž provozuje pouze prostředky vypouštěné z ruky či vystřelované z katapultu a nemá zkušenosti s bezpilotními letouny vyžadujícími k provozu konvenční vzlet a přistání z dráhy<sup>6</sup>.

Největším v Česku provozovaným prostředkem armády je typ ScanEagle z USA s maximální vzletovou hmotností 26,5 kg<sup>7</sup> vypouštěný z katapultu a zachycovaný při přistání hákem na vertikální lano. A nově si armáda pořídí dron o hmotnosti 1 270 kg, tedy téměř 50x více, který vyžaduje precizní pilotáž při vzletu a přistání (při nichž dochází k nehodám nejčastěji). Jde o analogii situace, kdy by pilot po výcviku na ultralehkém letounu přešel rovnou na nadzvukový typ Gripen. V armádním letectvu jde o něco nepředstavitelného. Před nástupem na nadzvukovou techniku musí jeho piloti projít několika fázemi létání na proudových L-39 a L-159. Jde o osvědčený koncept postupného přechodu k vysoce výkonným letounům, na který ministerstvo v případě bezpilotních strojů zcela rezignovalo. A to i přesto, že se

---

4 <https://dronewars.net/drone-crash-database/>

5 [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/rusky-vrtulnik-cesko-pozastaveni-prava-na-opravu-rusko\\_2207141753\\_kth](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/rusky-vrtulnik-cesko-pozastaveni-prava-na-opravu-rusko_2207141753_kth)

6 [https://www.natoaktual.cz/zpravy/drony-bezpilotni-armada-ravn-scaneagle-global-jednotka-vojaci.A200120\\_065749\\_na\\_zpravy\\_m00](https://www.natoaktual.cz/zpravy/drony-bezpilotni-armada-ravn-scaneagle-global-jednotka-vojaci.A200120_065749_na_zpravy_m00)

7 [https://www.insitu.com/wp-content/uploads/2020/12/ScanEagle\\_ProductCard\\_DU120320.pdf](https://www.insitu.com/wp-content/uploads/2020/12/ScanEagle_ProductCard_DU120320.pdf)

v rámci průmyslové spolupráce přímo nabízí využití českých bezpilotních letounů Primoco UAV One 150, které by mohly sloužit jako cvičný typ umožňující zvládnutí všech letových režimů na provozně i akvizičně levném stroji. Došlo by tím nejen ke zvýšení efektivity výcviku, ale i k nárůstu bezpečnosti provozu a v případě nehody i k minimalizaci škod (letoun Primoco UAV One 150 je vybaven balistickým záchraným padákem). Tím není nikterak znevažována úroveň příslušníků 533. praporu, kteří na jimi používaných letounech dosahují výborných výsledků, ale je pouze konstatován nesoulad s léty ověřenými postupy v letectví.

O nekonceptnosti přístupu resortu k bezpilotním letounům svědčí i umístění 533. praporu do Prostějova. Toto umístění má historické důvody spočívající v původním začlenění bezpilotních letounů do struktury speciálních a průzkumných jednotek. Jenže pro velké bezpilotní letouny typu Heron v Prostějově chybí vzletová a přistávací dráha. A tak se jednotka přemísť do Přerova na letiště<sup>8</sup>, které armáda před časem převedla na státní podnik LOM PRAHA jako nevyužitelné. Jsme tak zpět v začarovaném kruhu, kdy si ministerstvo jistě najde cestu, jak opět saturovat svůj státní podnik a ostatní průmysl ignorovat. Letiště Přerov má dráhu orientovanou jedním směrem vůči městu Prostějov a také její druhý konec směřuje mezi obydlené obce. Není kolem něj vyhrazený vzdušný prostor. Vše se patrně vyřeší dalším koridorem a omezením civilního provozu, což je ta nejjednodušší cesta.

Dalším významným problémem zvoleného řešení je požadavek na výzbroj. Jak již bylo uvedeno, bezpilotní letoun Heron má dle armády odpovídat jejím požadavkům, mezi nimiž byla uvedena i schopnost nést výzbroj. Jenže o použití výzbroje se nezmiňuje ani výrobce a nezvolil si jí ani žádný dosavadní zákazník<sup>9</sup>. Je proto otázkou, jaké parametry tedy bezpilotní letoun skutečně má. Sám výrobce jej na svých stránkách nazývá platformou pro úkoly ISTAR, tedy průzkumným typem<sup>10</sup>, nikoliv bojovým letounem. Je proto otázkou, co vlastně společnost IAI nabídla – papírový projekt integrace výzbroje z jiných typů? Jinak řečeno, ministerstvo pořizuje neověřenou techniku a zdůvodňuje to vyšším souladem s jejími požadavky. A když už pořizuje něco, co vyžaduje další vývoj a úpravy, proč ani v tomto případě neusiluje o zapojení českého leteckého průmyslu? Stáří letounu Heron se projevuje i na nemožnosti jej smysluplně dovybavit moderními systémy, protože jeho koncept neodpovídá současným požadavkům ani architektuře nových senzorů.

### **Trocha teorie...**

Ministerstvo obrany ČR v lednu 2020 zřídilo samostatnou Sekci průmyslové spolupráce, jejímž hlavním cílem je dle webových stránek resortu „rozvoj domácího obranného průmyslu kvůli zvýšení vlastní obranyschopnosti v případě krize, podpora exportu a českých zájmů na zahraničních trzích a rovněž prohlubování partnerství prostřednictvím spolupráce obranných průmyslů.“<sup>11</sup> Formálně tedy resort disponuje samostatnou sekcí v čele s náměstkem přímo podřízeným ministryni a její hlavní prioritou má být zvyšování schopnosti domácích výrobců formou zapojování do akvizic. Jde o důsledek předchozích zkušeností, kdy domácí průmysl volal po centralizaci procesů týkajících se jeho zapojení do dodávek technologií Armádě ČR. Samo ministerstvo pak přijalo i Strategii vyzbrojování do roku 2025<sup>12</sup>, která stanoví, že „Ministerstvo při plnění úkolů vyzbrojování a modernizace ozbrojených sil ČR buduje systém vyzbrojování, který je transparentní k obrannému průmyslu ČR. Ministerstvo podporuje rozvoj stabilního, udržitelného a vyváženého růstu obranného průmyslu ČR. Z hlediska průmyslových schopností ministerstvo hledá cesty jak dosáhnout technologické vybavenosti české obranně průmyslové základny potřebné pro dosažení plánovaných schopností ozbrojených sil ČR. Ministerstvo zajišťuje technologický rozvoj obranného průmyslu ČR rovněž podporou mezinárodní spolupráce, především pak s partnery z členských států NATO a EU se zvláštním důrazem na přeshraniční partnerství, zapojování

8 <https://www.novinky.cz/domaci/clanek/bojove-drony-budou-letat-z-prerova-40393987>

9 [https://www.idnes.cz/technet/vojenstvi/dron-bezpilotni-letoun-ceska-armada.A220808\\_144839\\_vojenstvi\\_alv](https://www.idnes.cz/technet/vojenstvi/dron-bezpilotni-letoun-ceska-armada.A220808_144839_vojenstvi_alv)

10 <https://www.iai.co.il/p/heron>

11 <https://spsp.army.cz/>

12 <https://spsp.army.cz/sites/spsp.army.cz/files/dokumenty/nesmazatelna-stranka/strategie-vyzbrojovani-do-2025.pdf>

*českých (malých a středních) subjektů do dodavatelských řetězců (v rámci nadnárodních projektů) a transferu technologií.“*

Po přečtení strategie nelze než souhlasit, že definovaná pravidla jsou přesně tím postupem, který by měl zajistit požadovanou účast domácího průmyslu na velkých akvizičních projektech resortu. K deklaraci potřeby zapojovat do vojenských projektů malé a střední podniky došlo dokonce i na úrovni EU. Například směrnice EU 2009/81/ES<sup>13</sup> stanoví, že „členské státy by se měly rovněž podílet na hlubším rozvoji diverzity evropské dodavatelské základny v oblasti obrany, zejména prosazováním zapojení malých a středních podniků a netradičních dodavatelů do evropské obranné technologické a průmyslové základny, podporou průmyslové spolupráce a prosazováním účinných a aktivních subdodavatelů.“

O tom, že pro zapojení domácího průmyslu do armádních zakázek nemusí platit některá jinak ustálená pravidla pro akvizice z veřejných prostředků, pak svědčí i jeden z nejdůležitějších dokumentů Unie, Smlouva o fungování EU. Ta v článku 346 uvádí, že: „každý členský stát může učinit opatření, která považuje za nezbytná k ochraně podstatných zájmů své bezpečnosti, a která jsou spjata s výrobou zbraní, střeliva a válečného materiálu nebo obchodem s nimi; tato opatření nesmí nepříznivě ovlivnit podmínky hospodářské soutěže na vnitřním trhu s výrobky, které nejsou určeny výlučně k vojenským účelům“.

I když se v ČR traduje, že takzvané offsety, kdy zahraniční dodavatel získá zakázku za podmínky, že do jejího plnění zapojí domácí subdodavatele, jsou zakázány, není tomu tak. Legislativci EU pouze definovali, že mají být krajním řešením s řádným odůvodněním, tedy laicky řečeno nejsou jen doporučené, ale nikoliv zakázané. A tak se mnohé země uchýlily k jejich měkčí podobě zvané „průmyslová spolupráce“. Ta má zahrnovat zapojení domácího průmyslu do obranných zakázek. Důvodem potřeby zapojení domácího průmyslu je celá řada, počínaje snížením závislosti na zahraničních dodavatelích, přes možnost úprav vojenské techniky pro specifické podmínky, až po přímý rozvoj schopností domácího průmyslu a jeho zapojení do dodávek zahraničních výrobců či přímý ekonomický přínos pro ČR. Vojenská technika totiž potřebuje primárně zajistit životní cyklus, což v praxi znamená vše od dodávky náhradních dílů a servisu po získání patřičných českých oprávnění pro provoz. A v těchto případech jde mnohdy o činnosti, které může efektivně zajistit pouze český subjekt.

### **...a trocha praxe**

Vezmeme-li v úvahu jako příklad stávající leteckou techniku provozovanou Armádou ČR a vyrobenou v zahraničí, zjistíme, že ministerstvo u žádného typu této techniky nedokázalo zajistit výraznější objem průmyslové spolupráce. Spíše šlo o spolupráci nulovou. Armáda ČR dnes provozuje nadzvukové letouny JAS-39 Gripen, dopravní letouny Airbus A319, transportní letouny CASA C-295, vrtulníky Mi-17, Mi-171Š a Mi-24 a také W-3A Sokol. Z těchto typů není údržba a podpora životního cyklu ani u jednoho zajišťována domácím průmyslem. O letouny JAS-39 se stará švédská společnost SAAB, servis letounů A 319 zajišťuje v zahraničí prostředník, společnost Glomex MS, s.r.o.<sup>14</sup> (tato firma je ryzím prostředníkem, protože sama nedisponuje příslušnými leteckými oprávněními požadovanými ve smlouvě a u nejvyššího a nejdražšího stupně údržby spoléhá na zahraničního partnera, firmu Lufthansa Technik v Německu), o letouny C-295 pečují jejich výrobce, společnost Airbus Defence & Space, S.A.<sup>15</sup> a o vrtulníky W-3A zase jejich polský výrobce WSK PZL-Swidnik, S.A.<sup>16</sup> V součtu jde o smlouvy v hodnotě několika miliard korun.

Sovětské vrtulníky Mi-17, Mi-171Š a Mi-24 sice opravuje resortní podnik LOM PRAHA, avšak ani v tomto případě nejde o výsledek vyjednávacího umu ministerstva, nýbrž o pokračování ještě předlistopadové opravárenské koncepce se zapojením domácího podniku (například vrtulníky Mi-17

13 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FI>

14 <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/20875379?backlink=teyq9>

15 <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/3306614?backlink=nkv6i>

16 <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/6214831?backlink=q7g7b>

byly do Československa dodány před rokem 1989). Zcela shodná situace panuje u bezpilotních letounů ScanEagle, které provozně podporuje jejich americký výrobce Boeing Insitu<sup>17</sup>.

Pokud si odmyslíme české L-410 a L-159, u nichž neexistuje zahraniční opravce, proběhly s výjimkou sovětských vrtulníků všechny nákupy zavedené vojenské letecké techniky pro Armádu ČR bez zapojení domácího leteckého průmyslu. A co hůře, žádný z výše uvedených typů nebyl pořízen ve výběrovém řízení. Všechny byly koupeny tzv. „na výjimku“, při níž určitě existovala možnost žádat o offset či průmyslovou spolupráci.

A situace není jiná ani u nových zakázek, jakkoliv se ministerstvo snaží veřejnost přesvědčit o opaku. Ve spojení s plánovaným pořízením vrtulníků AH-1 a UH-1 z USA se sice opakovaně hovoří o průmyslové spolupráci, avšak ta se omezuje pouze na resortní podnik LOM PRAHA a navíc nejsou k dispozici žádné informace o jeho skutečné hodnotě. Vyloženě úsměvně pak vyznívají vyjádření představitelů resortu z doby uzavírání zakázek, v nichž se mluví o takřka nezměrném potenciálu pro české firmy (například „*Součástí kupní smlouvy je dohoda o programech průmyslové spolupráce, takzvaných offsetů. Společnost Airbus se zavázala splnit tyto programy ve výši sta procent ceny kontraktu.*“<sup>18</sup> v případě letounů Airbus, či prohlášení bývalého ministra a jeho náměstka k nákupu vrtulníků AH-1 a UH-1: „*Metnar řekl, že státní podnik LOM PRAHA se bude starat o údržbu, servisní práce vyšší úrovně, modernizaci či opravy po bojovém poškození. Další státní podnik Vojenský technický ústav bude mít na starosti integraci operačních plánovacích systémů vrtulníku se stávajícím systémem velení a řízení vzdušných sil nebo ochranu utajovaných informací. Podle Říhy americká strana poslala velmi podrobný návrh zapojení českého průmyslu, který má asi 60 stran. Kromě primární role LOM PRAHA a VTÚ podle něj bude „výrazný prostor“ i pro další české firmy.*“ Skutečný rozsah průmyslové spolupráce například ve vztahu k vrtulníkům H-1 spočívá v získání oprávnění k určitému rozsahu oprav.

Kdo je myšlen oněmi „dalšími českými firmami“ je však otázkou, protože kromě státního podniku LOM PRAHA a jeho dceřiné firmy VR Group nejsou k dispozici žádné informace o zapojení dalších firem do dodávek. Zarážející je pak vyjádření samotné americké vládní organizace DSCA schvalující prodej vrtulníků H-1 do ČR. Ona sama totiž ve zveřejněném schválení transakce jasně uvádí, že: „*Nejsou známé žádné offsetové dohody nabízené ve vztahu k prodeji,*“<sup>19</sup> a to dokonce ve dvou dokumentech. O tom, že jiné státy umí k vyjednávání s dodavatelem přistoupit zcela opačně a aktivně si říci o zapojení svého průmyslu, svědčí například nedávný souhlas americké agentury DSCA týkající se prodeje letounů F-35 do Německa<sup>20</sup>. V dokumentu se mimo jiné uvádí, že „*Kupující obvykle vyžaduje offsety. Jakákoliv offsetová dohoda bude definována v průběhu vyjednávání mezi kupujícím a prodávajícím.*“ Německo, řídící se stejně jako ČR evropským právem, tudíž zjevně umí po USA požadovat závazek na offsety bez ohledu na právní omezení evropského společenství. A shodné požadavky lze nalézt i u mnohem menších zakázek dalších evropských zemí. Pouze české ministerstvo dosud nemělo odvahu si o offset říci, nebo jej nepovažovalo za důležitý. A když jej nezahrnulo do základního schvalovacího dokumentu, těžko se jej může dovolávat později.

Nynější jednání s podnikem LOM PRAHA jsou proto jen odrazem libovůle amerického dodavatele český průmysl zapojit. Nic jej k tomu netlačí a v USA schválený rozpočet zakázky i její vládou posvěcený formát s tím nepočítá. To má zásadní důsledky, jako například absenci požehnání americké vlády pro transfer technologií. Jde o analogii situace, kdy k novému vozu kupující získá právo vyměnit si pneumatiky či doplnit provozní tekutiny, ale rozhodně nejde o jakoukoliv hodnotnější spolupráci, spíše jen o povinnou lokální podporu. Průmyslová spolupráce v podobě zapojení průmyslu do výroby a vývoje pro danou zakázku i jiné projekty dodavatele neexistuje.

---

17 <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/1416966?backlink=4y97h>

18 <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/armada-kupuje-nova-dopravni-letadla/r~i:article:98729/>

19 [https://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/czech\\_republic\\_17-47.pdf](https://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/czech_republic_17-47.pdf) a

[https://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/czech\\_republic\\_19-34.pdf](https://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/czech_republic_19-34.pdf)

20 <https://www.dsca.mil/press-media/major-arms-sales/germany-f-35-aircraft-and-munitions>

Za projekty průmyslové spolupráce odpovídá náměstek PhDr. Tomáš Kopečný, který bohužel postrádá zkušenosti z průmyslu, neboť prakticky celou svou kariéru strávil na ministerstvu. Jeho sekce hospodář s rozpočtem přes 200 milionů korun ročně, což na základě zákona o svobodném přístupu k informacím muselo před časem přiznat samo ministerstvo<sup>21</sup>. Za jedno volební období tak půjde o více než tři čtvrtě miliardy korun vynaložené na průmyslovou spolupráci, která se nekoná. Pro představu, jde o prostředky odpovídající roční průměrné mzdě čtyř set lidí.

Každý necht' posoudí sám, zda jsou podobné prostředky vynaložené účelně, nebo zda by nebylo lepší je rovnou přerozdělit mezi jednotlivé domácí podniky, čímž by ministerstvo českému obrannému průmyslu alespoň nějak přispělo. Zůstává otázkou, jakou službu za tyto peníze ČR potažmo daňový poplatník nyní získává. Průmyslová spolupráce sice není jednoduše měřitelná, avšak v případě ČR lze její nulovou hodnotu poměřit vůči nákladům relativně snadno.

Bohužel, sekce průmyslové spolupráce za dva a půl roku od svého vzniku dosud ani jednou nezhodnotila svou existenci a neprezentovala jakékoliv hmatatelné výsledky. Sečteno a podtrženo, ČR má ve střední Evropě jedno z nejdražších oddělení průmyslové spolupráce, jehož výsledky nejsou vůbec vidět. Průmyslová spolupráce se i kvůli tomu omezuje primárně na státní podniky, které mnozí dodavatelé odmítají. Dobře je to vidět na zcela nepovedeném tendru na pásová bojová vozidla pěchoty, který skončil fiaskem. Jeden z účastníků dokonce uvedl, že je schopen převést výrobu do ČR a dodat stroje za stanovenou cenu, ale nikoliv cestou vojenského podniku VOP<sup>22</sup>.

Proč tomu tak je, lze jen spekulovat, ale jedním z důvodů je podoba státních podniků, které jsou zcela odkázané na státní zakázky a nedokážou (mnohdy i vlivem vymezení působení státního podniku na trhu) nalézt uplatnění tváří v tvář tržní konkurenci. V ČR přitom existuje řada podniků, které mají schopnosti a měly by i způsobit výrazně pomoci Armádě ČR, pokud by byly pozvány k jednacímu stolu. Není třeba dodávat, že jde o podniky, které dokázaly uspět na zahraničních trzích.

V případě nejnovějšího plánu na nákup bezpilotních letounů od izraelské firmy IAI se již ministerstvo raději k průmyslové spolupráci ani nevyjadřuje.<sup>23</sup> Český letecký průmysl (možná jen s výjimkou uzavřených jednání se svými resortními podniky) zcela ignoruje. Mohlo by se jednat o porušení zákazu diskriminace dle zákona o zadávání veřejných zakázek, a zcela jasně jde o porušení vlastních strategií deklarovaných veřejně. Kupní smlouvu chce ministerstvo podepsat během několika měsíců, aniž by se alespoň zajímalo o možnosti domácího průmyslu podporovat podobný výběr. Situace je o to žalostnější, že česká společnost Primoco UAV SE, jediný v ČR schválený vývojář a výrobce vojenských bezpilotních letounů, již přes dva roky žádá Ministerstvo obrany o možnost uspořádat průmyslový den a formalizovat jednání o průmyslové spolupráci s potenciálními dodavateli. Smyslem podobného kroku, k němuž ministerstvo nikdy nesvolilo, bylo nalézt pro ČR vhodnou formu lokální podpory a zapojení průmyslu. Odpovědí je však zaryté mlčení ministryně i jejích náměstků, které schopnosti a možnosti domácího průmyslu zjevně nezajímají. Jedinou stopou po průmyslové spolupráci je u zakázky na nové bezpilotní letouny požadavek ministerstva na začlenění vozidel Tatra do zakázky<sup>24</sup>. Nejde nicméně o průmyslovou spolupráci, protože společnost Tatra a její vynikající nákladní vozy nemají k bezpilotnímu letectví žádný vztah a k rozvoji schopností domácího průmyslu nikterak nepřispívají, zvláště pak pokud budou převážet bezpilotní letouny ve standardizovaných kontejnerových zástavbách.

..

---

21 [https://mocr.army.cz/assets/informacni-servis/povinne-informace/1-uredni-deska/zakon-106/odp/29\\_naklady-sekci-a-interni-audity.pdf](https://mocr.army.cz/assets/informacni-servis/povinne-informace/1-uredni-deska/zakon-106/odp/29_naklady-sekci-a-interni-audity.pdf)

22 <https://www.novinky.cz/domaci/clanek/armadni-tendr-na-bvp-za-52-miliard-konci-nezdarem-40402758>

23 <https://mocr.army.cz/informacni-servis/zpravodajstvi/ministerstvo-obrany-zahaji-jednani-s-izraelskou-vladou-o-porizeni-tri-bezpilotnich-letounu-237834/>

24 <https://www.novinky.cz/domaci/clanek/kdo-chce-armade-dodat-drony-musi-koupit-i-vojenske-tatry-40397953>

Sama ministryně Mgr. Jana Černochová se na cílený dopis nabízející zapojení jediné české firmy certifikované a schválené pro vývoj a výrobu vojenských dronů ani neobtěžovala odpovědět. Zřejmě se mezi dobře placenými úředníky nenašel nikdo, kdo by měl čas nebo schopnost tak učinit. Vedení ministerstva bohužel nedochází, že jeho úkolem není jen zajistit nákupy pro armádu, ale zajistit je výhodně i z pohledu zapojení domácího průmyslu. A to navzdory textu Strategie vyzbrojování, kterou se má sekce průmyslové spolupráce řídit. V ní se mimo jiné uvádí, že: „*Ministerstvo se vzhledem ke struktuře obranného průmyslu ČR zaměřuje obzvláště na skupinu tzv. malých a středních podniků s cílem eliminovat překážky pro jejich zapojení do nadnárodních dodavatelských řetězců.*“ Faktický postup ministerstva nemůže být podobné deklaraci vzdálenější.

A co dodat závěrem? Cílem společnosti Primoco UAV SE není jakkoliv rozporovat výběr typu Heron. Ten byl učiněn a Ministerstvo obrany ČR by jej mělo řádně zdůvodnit. Co lze nyní změnit je přístup k zapojení českého průmyslu a kvalifikovaných dodavatelů k zakázce. Namísto experimentu se státními podniky, nemajícími oprávnění i zkušenosti v této oblasti se nabízí využití kapacit předního českého leteckého výrobce bezpilotních letadel, který naplňuje podmínky strategie ministerstva pro podporu průmyslu. Jedině v úzké spolupráci a při sdílení zkušeností lze dosáhnout efektivního a bezpečného zavedení bezpilotních letounů do služby.

## **O společnosti**

Česká společnost Primoco UAV SE vyvíjí a vyrábí civilní a vojenské bezpilotní letouny One 150, schopné létat zcela nezávisle podle naprogramovaných letových plánů. Klíčovými vlastnostmi letadla jsou jeho velikost, maximální vzletová hmotnost 150 kg, výdrž 15 hodin, dolet 2 000 km, cestovní rychlost 100–150 km/h, užitečné zatížení 30 kg a plně automatický vzlet a přistání. Společnost se zaměřuje na civilní a vojenské letecké aplikace, zejména v oblasti pohraniční a pobřežní bezpečnosti, zpravodajských činností, monitoringu strategické infrastruktury státu, pátracích a záchranných operací. Letadla společnosti jsou v provozu na čtyřech kontinentech. Primoco UAV je veřejně obchodovatelná společnost na pražské burze cenných papírů na trhu PX START.