GCAP rośnie w siłę – ale jak szeroko otworzą się drzwi?

W lipcu 2026 roku Kanada dołączyła, choć tylko w roli obserwatora, jako pierwszy partner zewnętrzny do japońsko-włosko-brytyjskiego programu Global Combat Air Programme, którego owocem ma być myśliwiec szóstej generacji. Coraz bardziej zainteresowani współpracą mają być także Niemcy, a od dawna na liście potencjalnych chętnych figurują i inne państwa. Wobec postępów programu i innych czynników, m.in. lekcji z fiaska podobnego francusko-niemieckiego przedsięwzięcia, pozostaje pytanie o to czy i jak Tokio, Londyn i Rzym będą rozszerzać program.

Postęp trójstronnej współpracy

Global Combat Air Programme (GCAP – pol. Globalny Program Walki Powietrznej) powstał w 2022 roku jako połączenie dwóch programów myśliwca bojowego następnej generacji – brytyjsko-włoskiego programu Tempest oraz japońskiego F-X – z myślą o wprowadzeniu do 2035 roku samolotu myśliwskiego szóstej generacji, który zastąpi myśliwce Eurofighter Typhoon w Wielkiej Brytanii i we Włoszech oraz Mitsubishi F-2 w Japonii. Fakt, że akurat ci partnerzy połączą siły w ramach jednego przedsięwzięcia, nie był wiadomy od początku, a sama inicjatywa wyewoluowała z serii nieudanych negocjacji oraz partnerstw. Japonia rozważała pierwotnie współpracę ze Stanami Zjednoczonymi, a Wielka Brytania wstępne prace nad nowym typem myśliwca prowadziła ze Szwecją.

W grudniu 2023 roku trójstronna współpraca została przypieczętowana podpisaniem traktatu międzynarodowego, na podstawie którego utworzono międzyrządową organizację koordynującą program - GIGO (GCAP International Government Organisation)[i], a w 2025 roku powołano do życia spółkę joint venture Edgewing, w skład której weszły trzy główne koncerny przemysłowe odpowiedzialne za opracowanie GCAP: BAE Systems, Leonardo oraz Japan Aircraft Industrial Enhancement. Choć na drodze prac zdawały się stawać przeszkody natury finansowej - z trzykrotnym, do 21,8 mld USD, wzrostem kosztów udziału po stronie Włoch czy opóźnieniami w zatwierdzaniu funduszy na GCAP przez rząd w Londynie - partnerzy kontynuują realizację projektu. Zgodnie z planem, w 2027 roku ma nastąpić oblot demonstratora technologii przyszłego myśliwca.

Nowi chętni i brak konkurencji

Można powiedzieć, że współpraca nie tylko trwa, ale wręcz się rozszerza. W lipcu 2026 roku do programu dołączył pierwszy partner zewnętrzny, mianowicie Kanada. Nie weszła ona jednak do GCAP jako pełnoprawny członek, a jako obserwator. Oznacza to, że nie będzie uczestniczyć na razie w pracach konstrukcyjnych, lecz ma prawo śledzić prace i brać udział w zamkniętych konsultacjach dotyczących rozwoju nowych zdolności czy współpracy technologicznej[ii]. Decyzję Ottawy o dołączeniu należy rozpatrywać w dwóch wymiarach. Nie zobowiązuje się ona jeszcze do przyszłego zakupu maszyn, ale chce mieć otwartych kilka opcji. Wpisuje się to w jej strategię dywersyfikacji relacji obronno-przemysłowych i odejścia od polegania na imporcie uzbrojenia ze Stanów Zjednoczonych. Warto przypomnieć, że po pogorszeniu się relacji z USA w 2025 roku Kanada zaczęła rozważać zastąpienie części zamówienia na amerykańskie F-35 kontraktem na szwedzkie myśliwce Gripen E. Drugi wymiar ma charakter *stricte* przemysłowy – otwiera to możliwości współpracy dla kanadyjskich firm zbrojeniowych oraz, w konsekwencji, rozbudowę bazy przemysłowej w samej Kanadzie. Cel ten znajduje odzwierciedlenie w praktyce, bo 28 października 2026 roku kanadyjskie przedsiębiorstwo Bombardier podpisało Memorandum of Understanding z BAE Systems o współpracy w zakresie technologii wsparcia zdolności bojowych nowej generacji w powietrzu[iii].

Nie brakuje i innych państw zainteresowanych programem. W lipcu 2026 roku pojawiły się doniesienia, że Singapur rozpoczął wstępne rozmowy na temat ewentualnego dołączenia do GCAP, a na liście znajduje się także Arabia Saudyjska czy Niemcy – krążyły nawet informacje, że Polska otrzymała nieoficjalną zgodę na uczestnictwo jako obserwator od założycieli programu[iv]. Źródeł zainteresowania inicjatywą brytyjsko-włosko-japońską należy doszukiwać się w fakcie, że jest to najlepsza, o ile nie jedyna, dostępna realnie opcja dla państw szukających dostępu do technologii myśliwców szóstej generacji. Programów samolotów bojowych szóstej generacji jest już na świecie kilka. Chiny prowadzą zaawansowane prace, jednak opcja ta jest całkowicie niedostępna, zwłaszcza dla państw z Zachodu. Do czerwca 2026 roku wśród państw Zachodu istniały trzy: GCAP, amerykański NGAD (ang. Next Generation Air Dominance – pol. Dominacja Powietrzna Następnej Generacji), francusko-niemiecko-hiszpański FCAS (ang. Future Combat Air System – pol. Przyszły System Walki Powietrznej). Jak inne wrażliwe i tak kluczowe technologie, NGAD jest ściśle chroniony. Amerykanie nie dopuszczają do niego zagranicznych

partnerów i być może nawet – tak jak w przypadku myśliwca przewagi powietrznej F-22 Raptor – eksport F-47, czyli produktu NGAD, będzie zakazany. Z kolei FCAS został właśnie w czerwcu oficjalnie zakończony przez Francję i Niemcy. Był to projekt od dłuższego czasu obciążony rozbieżnościami wizji strategicznych i sporami między koncernami Dassault i Airbus o kontrolę nad programem, dostęp do wrażliwych technologii, własność intelektualną czy przyszłe przychody[v].

Ambicje i obawy

W konsekwencji, Global Combat Air Programme wyrasta na jedyny i potencjalnie otwarty program myśliwca szóstej generacji. Po fiasku FCAS Niemcy zaczęły spoglądać właśnie w kierunku GCAP jako jednej z alternatyw, a dołączenie Kanady zapewne jeszcze bardziej zachęciło Berlin do rozmów z państwami tworzącymi GCAP. Podczas wizyty w Japonii 28 października 2026 roku niemiecki kanclerz Friedrich Merz miał wyrazić zainteresowanie Niemiec zaangażowaniem w przedsięwzięciem oraz stwierdził, że Berlin bada swoją potencjalną rolę. I tutaj pojawia się problem. Warto podkreślić, że choć japońska premier Sanae Takaichi mówiła podczas konferencji prasowej o współpracy obronno-przemysłowej z Niemcami w obszarach wzajemnej komplementarności, nie wspomniała bezpośrednio o GCAP[vi]. W przeciwieństwie do Wielkiej Brytanii, która sama zaprosiła Niemcy do dołączenia do projektu z myślą o nowym podziale kosztów i obniżeniu ceny jednostkowej poprzez większą liczbę zamówień, Japonia jest sceptyczna co do udziału Niemiec.

Warto zaznaczyć, że Tokio nie sprzeciwia się dołączeniu Berlina jako obserwatora. Niemcy mają jednak znacznie ambitniejsze plany i chcą rozmawiać o bliskiej współpracy przemysłowo-technologicznej. Merzowi towarzyszyli w Japonii przedstawiciele Airbusa, a sam koncern, według *Financial Times*, ma również niedługo dyskutować z BAE Systems o uczestnictwie w pracach badawczo-rozwojowych. Obawy Japonii dotyczą ryzyka opóźnień w realizacji harmonogramu oraz konieczności renegocjacji podziału zadań między partnerami[vii]. Z podobnych powodów już kilka lat temu Tokio nie było entuzjastycznie nastawione do ewentualnego uczestnictwa Arabii Saudyjskiej, czym różniło się w podejściu od Londynu i Rzymu. Wszyscy trzej założyciele GCAP są jednak zgodni co do budowy partnerstw z „podobnie myślącymi" państwami i szukania przyszłych rynków zbytu dla myśliwca szóstej generacji.

Podsumowanie

Podczas gdy Wielka Brytania i Włochy są bardziej otwarte na większe zaangażowanie w program nowych partnerów dysponujących dodatkowymi środkami finansowymi oraz doświadczeniem technologicznym, Japonia, dla której utrzymanie obecnego harmonogramu jest priorytetem, podchodzi do tej kwestii z dystansem. Cała trójka zapewne patrzyła i analizuje obecnie przykład załamania się programu FCAS. Tokio, Rzym oraz Londyn będą musiały znaleźć kompromis i utrzymać spójność polityczną tak, aby wewnętrzne spory nie przesłoniły faktycznej współpracy oraz nadrzędnego celu, jakim jest terminowa budowa myśliwca szóstej generacji. Projekt GCAP jest i będzie atrakcyjny dla innych państw, a jego dalsze rozszerzanie będzie zapewne zależeć od oczekiwań kandydatów, potrzeb dotychczasowych uczestników oraz postępów w całym przedsięwzięciu.

Bibliografia

[i] Lucy Petrie, „What is the Global Combat Air Programme (GCAP)?", *House of Commons Library*, 14 listopada 2024, https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-10143/ (29.10.2026).

[ii] Ashley Burke, „Canada joins global program building 6th-generation stealth fighter jet", *CBC*, 21 lipca 2026, https://www.cbc.ca/news/politics/canada-joins-global-combat-air-programme-as-observer-9.7277251 (29.10.2026).

[iii] Gareth Jennings, „Canada signs first GCAP-related industrial agreement, *Janes*, 28 października 2026, https://www.janes.com/defence-intelligence-insights/defence-news/air/canada-signs-first-gcap-related-industrial-agreement (29.10/2026).

[iv] Maciej Miłosz, „Polska może dołączyć do programu myśliwca 6. generacji. Jest zielone światło", *Rzeczpospolita*, 14 października 2026, https://radar.rp.pl/modernizacja-sil-zbrojnych/art45333941-polska-moze-dolaczyc-do-programu-mysliwca-6-generacji-jest-zielone-swiatlo (29.10.2026).

[v] Franziska Müller & Sonja Issel, „Why the Franco-German FCAS fighter jet project failed", *Euronews*, 9 czerwca 2026, https://www.euronews.com/2026/06/09/why-the-franco-german-fcas-fighter-jet-project-has-failed (29.10.2026).

[vi] „Germany weighs role in GCAP fighter jet program, says Merz on Japan visit", *Reuters*, 28 października 2026, https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/germany-weighs-role-gcap-fighter-jet-program-says-merz japan-visit-2026-10-28/ (29.10.2026).

[vii] Takashi Ogawa & Mizuki Sato, „Tokyo wary of further fighter jet delays as Berlin signals interest", *Asahi Shimbun*, 29 października 2026, https://www.asahi.com/ajw/articles/17004155 (29.10.2026).