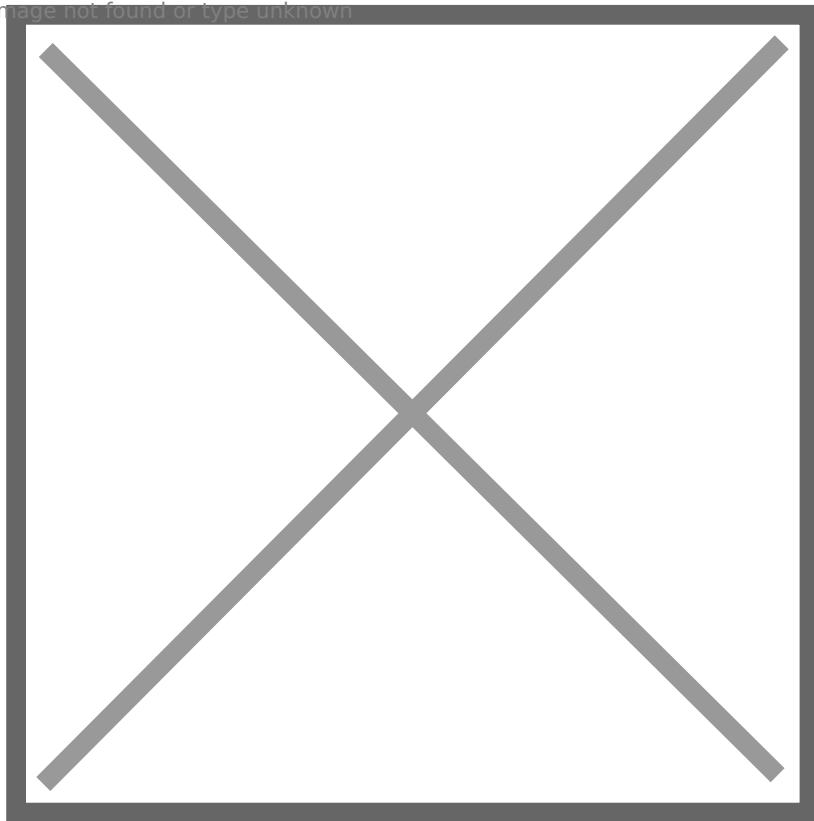


Airbus rezygnuje z A400M?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 5 stycznia 2010

Wobec braku zgody na dofinansowanie programu budowy europejskiego samolotu transportowego A400M, Airbus może zrezygnować z jego kontynuowania.

Image not found or type unknown



Według zazwyczaj dobrze poinformowanego *Financial Times Deutschland* (FTD), 7 krajów finansujących program budowy A400M może do końca stycznia nie zgodzić się na dołożenie do jego budżetu 5,3 mld euro. Prezes Airbusa, Tom Enders ma oceniać szanse na otrzymanie pieniędzy na 50%. Nie zgadza się przy tym na przesuwanie rozwiązywania problemów w odległą przyszłość. Byłoby to bowiem zbyt duże ryzyko dla cywilnych projektów

koncernu.

Gazeta donosi, że koncern przygotował już plan awaryjny, którego elementem jest przeniesienie kadry inżynierskiej opracowującej A400M do innych działów. Mieliby oni wzmocnić zespoły projektujące samoloty pasażerskie A380 i A350. Jest już ponoć gotowa lista inżynierów, którzy mieliby od lutego zająć się projektowaniem zmodernizowanego samolotu A350, który ma konkurować z Boeingiem 787.

Łączny wzrost kosztów fazy projektowej A400M jest szacowany na 11,3 mld euro. 7 krajów europejskich, które zamówiły 180 samolotów miałyby sfinansować 5,3 mld euro z tej kwoty. Sam Airbus zarezerwował 2,4 mld euro z własnych środków na pokrycie dotychczasowych strat związanych A400M. Reszta miałaby pochodzić z innych źródeł, w tym kredytów. Koncern jest przy tym zobowiązanych do zwrotu finansującym program rządowi 6,4 mld euro po jego zakończeniu.

Obecna sytuacja może zachwiać pozycją Endersa, który jest faworytem do zajęcia fotela prezesa EADS - spółki-matki Airbusa w 2012, gdy upłynie kadencja obecnego prezesa, Francuza Louisa Gaillois. Co ciekawe, jego rodacy najostrejsz dotąd protestowali przeciwko dopłatom, a Francja, podobnie jak Hiszpania, zajmowała bardziej elastyczne stanowisko. Żaden z krajów uczestniczących w programie, w tym Niemcy, nie jest natomiast skłonny żądać zapłaty kar za opóźnienia budowy A400M. Analitycy oceniają, że wszystkie problemy powinny zostać rozstrzygnięte do 31 marca. Na korzyść A400M przemawia udany oblot tego samolotu, który odbył się wreszcie 11 grudnia ubr.

Wall Street Journal donosi z kolei, że minister obrony Niemiec chce negocjować dalszy udział jego kraju w programie. Karl-Theodor zu Guttenberg miał w wywiadzie udzielonym *Dow Jones Newswires* powiedzieć, że wszystko powinno zostać wyjaśnione do końca stycznia.



Według zazwyczaj dobrze poinformowanego *Financial Times Deutschland* (FTD), 7 krajów finansujących program budowy A400M może do końca stycznia nie zgodzić się na dołożenie do jego budżetu 5,3 mld euro. Prezes Airbusa, Tom Enders ma oceniać szanse na otrzymanie pieniędzy na 50%. Nie zgadza się przy tym na przesuwanie rozwiązania problemów w odległą przyszłość. Byłoby to bowiem zbyt duże ryzyko dla cywilnych projektów koncernu.

Gazeta donosi, że koncern przygotował już plan awaryjny, którego elementem jest przeniesienie kadry inżynierskiej opracowującej A400M do innych działów. Mieliby oni wzmocnić zespoły projektujące samoloty pasażerskie A380 i A350. Jest już ponoć gotowa lista inżynierów, którzy mieliby od lutego zająć się projektowaniem zmodernizowanego samolotu A350, który ma konkurować z Boeingiem 787.

Łączny wzrost kosztów fazy projektowej A400M jest szacowany na 11,3 mld euro. 7 krajów europejskich, które zamówiły 180 samolotów miałyby sfinansować 5,3 mld euro z tej kwoty. Sam Airbus zarezerwował 2,4 mld euro z własnych środków na pokrycie dotychczasowych strat związanych A400M. Reszta miałaby pochodzić z innych źródeł, w tym kredytów. Koncern jest przy tym zobowiązanych do zwrotu finansującym program rządowi 6,4 mld euro po jego zakończeniu.

Obecna sytuacja może zachwiać pozycją Endersa, który jest faworytem do zajęcia fotela prezesa EADS - spółki-matki Airbusa w 2012, gdy upłynie kadencja obecnego prezesa, Francuza Louisa Gaillois. Co ciekawe, jego rodacy najostrzej dotąd protestowali przeciwko dopłatom, a Francja, podobnie jak Hiszpania, zajmowała bardziej elastyczne stanowisko. Żaden z krajów uczestniczących w programie, w tym Niemcy, nie jest natomiast skłonny żądać zapłaty kar za opóźnienia budowy A400M. Analitycy oceniają, że wszystkie problemy powinny zostać rozstrzygnięte do 31 marca. Na korzyść A400M przemawia udany oblot tego samolotu, który odbył się wreszcie 11 grudnia ubr.

Wall Street Journal donosi z kolei, że minister obrony Niemiec chce negocjować dalszy udział jego kraju w programie. Karl-Theodor zu Guttenberg miał w wywiadzie udzielonym *Dow Jones Newswires* powiedzieć, że wszystko powinno zostać wyjaśnione do końca stycznia.
