

Chińczycy kupią Hawker Beechcrafta?

#Lotnictwo cywilne #Przemysł zbrojeniowy 10 lipca 2012

Przedstawiciele bankrutującej Hawker Beechcraft (HBC), którego właścicielami są Goldman Sachs i Onex, poinformowali o możliwości wykupienia za 1,79 mld USD przez mało znanego inwestora z Chin.

Ewentualny zakup Hawker Beechcrafta przez Chińczyków nie będzie dotyczył części wo

Kupna ma dokonać Superior Aviation Beijing (Superior) w której 60% udziałów należy do prywatnej Beijing Superior Aviation Technology, a pozostałe 40% jest własnością państwowej spółki Beijing E-Tong International Investment & Development. Ten pierwszy podmiot jest dobrze znany w USA. Od 1967 - jako wyłącznie amerykańska Superior Aviation - zajmowała się produkowaniem części zamiennych dla silników tłokowych samolotów lotnictwa ogólnego (Lycominga i Continentala), a później oferowała także własne jednostki napędowe.

Na fali kryzysu Superior Aviation musiała ogłosić w 2009 upadłość, po czym została wykupiona przez inwestorów chińskich. Nowi właściciele utrzymali produkcję w USA, przenosząc formalnie siedzibę spółki do Pekinu i budując tam kopię zakładu amerykańskiego. Uzyskali w ten sposób możliwość dostarczania na rodzimy rynek układów napędowych dla dynamicznie rozwijającego segmentu lotnictwa lekkiego w ChRL (zobacz: [Otwarte niebo nad Chinami w 2015](#)).

Zakup stworzył przesłanki do kolejnych przejęć za długi. Okazją stała się fatalna kondycja HBC. Spółka ta musiała ogłosić w maju upadłość, nie będąc w stanie obsługiwać długu w wysokości 2,5 mld USD. Tymczasem wpływy z cywilnej działalności w 2011 osiągnęły jedynie 1,35 mld USD. W tej sytuacji możliwość wykupu złożyła Superior, a wstępne porozumienie w tej sprawie zawarto wczoraj.

Umowa zakłada, że inwestor zaoferuje 1,79 mld USD w czasie aukcji prowadzonej przez sąd upadłościowy. Teoretycznie może wtedy napotkać konkurentów, którzy przebiją ofertę, jednak w obecnej sytuacji lotnictwa ogólnego w USA wydaje się to nieprawdopodobne. Wspomniana suma nie jest przypadkowa. Przepisy wymagają, by spłacić 81% dotychczasowego długu.

Spłata pozwoli na wznowienie produkcji, co - według deklaracji przedstawicieli spółki Superior - jest obecnie priorytetem. Przeniesienie produkcji do Chin nie wchodzi na razie w grę, ze względu na stopień skomplikowania linii montażowych. Ważniejsze dla nowych właścicieli będzie uzyskanie dostępu do technologii budowy nowoczesnych samolotów dyspozycyjnych, zarówno turbośmigłowych, jak i odrzutowych. Przypuszcza się bowiem, że także ten segment lotnictwa będzie się szybko rozwijał w Kraju Środka

(zobacz: [Chińskie Cessny](#)).

Środki na zakup HBC mają pochodzić z kredytów bankowych i środków własnych. Według przedstawiciela tej spółki, najtrudniejszym etapem zrealizowania porozumienia będzie otrzymanie przez Superior zgody chińskiego rządu oraz - co ważniejsze - komisji inwestycji zagranicznych USA (CFIUS). W jej skład wchodzi przedstawiciele departamentów skarbu, handlu, sprawiedliwości i obrony. Muszą oni stwierdzić, czy transakcja nie będzie zagrożeniem dla interesów narodowych.

Z tych powodów produkcja wojskowa HBC (samoloty szkolne T-6A, oparte na nich uderzeniowe AT-6C i różne wersje większych King Air) już została wyłączona z transakcji. Z nieoficjalnych źródeł wynika, że wykupem części specjalnej HBC zainteresowane są działające na terenie USA przedsiębiorstwa obronne, a najczęściej w tym kontekście wymieniana jest BAE Systems. Jeżeli dojdzie do przejęcia, Superior otrzyma zwrot w wysokości 400 mln USD.

W 2007, a więc w okresie największego rozwoju branży lotniczej w USA, Hawker Beechcrafta przejęły Goldman Sachs i Onex za 3,3 mld USD.



Ewentualny zakup Hawker Beechcrafta przez Chińczyków nie będzie dotyczył części wojskowej przedsiębiorstwa, dostarczającej dla USAF i lotnictwa US Navy szkolne T-6A Texan II / Zdjęcie US AF

Kupna ma dokonać Superior Aviation Beijing (Superior) w której 60% udziałów należy do prywatnej Beijing Superior Aviation Technology, a pozostałe 40% jest własnością państwowej spółki Beijing E-Tong International Investment & Development. Ten pierwszy podmiot jest dobrze znany w USA. Od 1967 - jako wyłącznie amerykańska Superior Aviation - zajmowała się produkowaniem części zamiennych dla silników tłokowych samolotów lotnictwa ogólnego (Lycominga i Continentala), a później oferowała także własne jednostki napędowe.

Na fali kryzysu Superior Aviation musiała ogłosić w 2009 upadłość, po czym została wykupiona przez inwestorów chińskich. Nowi właściciele utrzymali produkcję w USA,

przenosząc formalnie siedzibę spółki do Pekinu i budując tam kopię zakładu amerykańskiego. Uzyskali w ten sposób możliwość dostarczania na rodzimy rynek układów napędowych dla dynamicznie rozwijającego segmentu lotnictwa lekkiego w ChRL (zobacz: [Otwarte niebo nad Chinami w 2015](#)).

Zakup stworzył przesłanki do kolejnych przejęć za długi. Okazją stała się fatalna kondycja HBC. Spółka ta musiała ogłosić w maju upadłość, nie będąc w stanie obsługiwać długu w wysokości 2,5 mld USD. Tymczasem wpływy z cywilnej działalności w 2011 osiągnęły jedynie 1,35 mld USD. W tej sytuacji możliwość wykupu złożyła Superior, a wstępne porozumienie w tej sprawie zawarto wczoraj.

Umowa zakłada, że inwestor zaoferuje 1,79 mld USD w czasie aukcji prowadzonej przez sąd upadłościowy. Teoretycznie może wtedy napotkać konkurentów, którzy przebiją ofertę, jednak w obecnej sytuacji lotnictwa ogólnego w USA wydaje się to nieprawdopodobne. Wspomniana suma nie jest przypadkowa. Przepisy wymagają, by spłacić 81% dotychczasowego długu.

Spłata pozwoli na wznowienie produkcji, co - według deklaracji przedstawicieli spółki Superior - jest obecnie priorytetem. Przeniesienie produkcji do Chin nie wchodzi na razie w grę, ze względu na stopień skomplikowania linii montażowych. Ważniejsze dla nowych właścicieli będzie uzyskanie dostępu do technologii budowy nowoczesnych samolotów dyspozycyjnych, zarówno turbośmigłowych, jak i odrzutowych. Przypuszcza się bowiem, że także ten segment lotnictwa będzie się szybko rozwijał w Kraju Środka (zobacz: [Chińskie Cessny](#)).

Środki na zakup HBC mają pochodzić z kredytów bankowych i środków własnych. Według przedstawiciela tej spółki, najtrudniejszym etapem zrealizowania porozumienia będzie otrzymanie przez Superior zgody chińskiego rządu oraz - co ważniejsze - komisji inwestycji zagranicznych USA (CFIUS). W jej skład wchodzi przedstawiciele departamentów skarbu, handlu, sprawiedliwości i obrony. Muszą oni stwierdzić, czy transakcja nie będzie zagrożeniem dla interesów narodowych.

Z tych powodów produkcja wojskowa HBC (samoloty szkolne T-6A, oparte na nich uderzeniowe AT-6C i różne wersje większych King Air) już została wyłączona z transakcji. Z nieoficjalnych źródeł wynika, że wykupem części specjalnej HBC zainteresowane są działające na terenie USA przedsiębiorstwa obronne, a najczęściej w tym kontekście wymieniana jest BAE Systems. Jeżeli dojdzie do przejęcia, Superior otrzyma zwrot w wysokości 400 mln USD.

W 2007, a więc w okresie największego rozwoju branży lotniczej w USA, Hawker Beechcrafta przejęły Goldman Sachs i Onex za 3,3 mld USD.
