

Wybór samolotu tankującego USAF w marcu

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 13 lutego 2008

Zapowiadane na 13 lutego 2008 decydujące posiedzenie Defense Acquisition Board (DAB) - organu oceniającego oferty Boeinga i grupy Northrop Grumman/EADS w procesie wyboru przyszłego samolotu tankującego US Air Force - zostało przesunięte o 9 dni.

Eksperci za Atlantykiem twierdzą, że oznacza to, iż zwycięzcę gigantycznego przetargu na 179 maszyn umożliwiających uzupełnianie paliwa w locie, o wartości 40 mld, poznamy najwcześniej w marcu 2008.

Zwykle po ostatecznym posiedzeniu DAB procedura zatwierdzania werdyktu zabiera około 10 dni. Po czym ogłasza się zwycięzcę, z którym zawrze się stosowny kontrakt. Tym razem jednak wszystko się mocno przeciąga, kolejny już raz. Do głosu doszła bowiem polityka, a w roli broni występują nawet amerykańskie związki zawodowe.

3 stycznia 2008 Boeing złożył swoją ostateczną ofertę na zbiornikowiec oparty na liniowcu B767. Tego samego dnia konkurencyjny team Northrop Grumman/EADS przedłożył swojego tankującego Airbusa A330.

Niemal natychmiast rozgorzała wojna na dodatkowe oświadczenia na użytek amerykańskich polityków, mediów i ludzi pracy. 14 stycznia Boeing ogłosił przed kamerami porównawcze studium kosztów, którego konkluzja miała być oczywista dla decydentów: nasz tankujący B767 jest w dłuższej skali eksploatacji aż o 24% tańszy od większego Airbusa A330. Już tego samego dnia Niemiec - Thomas Enders - szef konsorcjum europejskiego, które na amerykańskim gruncie rzuciło wyzwanie Boeingowi - do niedawna niemal monopolistę w branży latających zbiornikowców - wystąpił z ripostą. Oświadczył, że jeśli USAF wybierają Airbusa, to Europejczycy przeniosą do zakładów w Mobile w Alabamie całość linii montażowych samolotów tankujących, dla wszystkich klientów (a jest ich coraz więcej). A ponadto uruchomią tam montownię wariantów cargo wszystkich odmian Airbusów. Takie dictum miało znaczenie historycznie, od chwili pochłonięcia McDonnella Douglasa przez Boeinga w USA produkuje się bowiem szerokokadłubowe liniowce odrzutowe tylko jednej marki. Wejście z produkcją Airbusów na kontynent amerykański byłoby rewolucją.

Boeing odparował ten argument ustami związkowców. Wpływowa International Association of Machinist and Aerospace Workers (IAMAW) - związek pracowników przemysłu lotniczego i kosmicznego wydał oświadczenie, że jeśli wygra Airbus, oznaczać to będzie utratę tysięcy miejsc pracy w Ameryce. IAMAW oznajmił ponadto, że Northrop jest w spółce oferującej A330 dla USAF jedynie amerykańskim listkiem

figowym, ukrywającym Airbusa, który wspierany przez rządy europejskie stosuje praktyki nie licujące z zasadami wolnej konkurencji.

Kontruderzenie wykonał amerykański partner Airbusa. Randy Belote z Northropa podał amerykańskim mediom, opierając się na konkretnych faktach, że nie po raz pierwszy Boeing do boju z zagraniczną konkurencją wypuszcza swoich związkowców. A tymczasem, to właśnie Boeing wyprowadził za granicę w procesie globalizacji produkcji swoich liniowców około 80 tys. związkowych i nie związkowych miejsc pracy w branży lotniczej i kosmicznej.

Belote wyjaśnił, że linia montażowa spółki Northrop-EADS w Alabamie będzie zupełnie nowym przedsięwzięciem, które przyniesie 25 tys. miejsc pracy w regionie ich potrzebującym. Problem w tym, że prawo stanowe Alabamy zabrania grupowania się związkowców w jednym miejscu pracy wokół jednej tylko organizacji, co zdecydowanie uderza w interesy IAMAW.

Przeciwko takiej interpretacji i budowaniu wizerunku IAMAW jako domowego związku Boeinga zaprotestował wiceprzewodniczący organizacji - Richard Michalski:

Reprezentujemy 30 tys. ludzi w Boeingu. I mamy tu realne partnerstwo. Przemysł lotniczy i kosmiczny to ostatnia prawdziwa specjalność Stanów Zjednoczonych, o którą będziemy walczyć. Wykorzystamy każdy sposób i każdą okoliczność. Jesteśmy zdecydowani ochronić tak wiele miejsc pracy, jak nam się tylko uda.

Analitycy rynku lotniczego uważają, że porażka Boeinga w rywalizacji o zamówienie na samoloty tankujące dla USAF oznaczać będzie stopniowe wygaszanie linii produkcyjnej B767 (jest na nie coraz mniej chętnych) w Everett w stanie Waszyngton, na zachodnim wybrzeżu USA, aż do jej kompletnej likwidacji w 2012.

Eksperci za Atlantykiem twierdzą, że oznacza to, iż zwycięzcę gigantycznego przetargu na 179 maszyn umożliwiających uzupełnianie paliwa w locie, o wartości 40 mld, poznamy najwcześniej w marcu 2008.

Zwykle po ostatecznym posiedzeniu DAB procedura zatwierdzania werdyktu zabiera około 10 dni. Po czym ogłasza się zwycięzcę, z którym zawrze się stosowny kontrakt. Tym razem jednak wszystko się mocno przeciąga, kolejny już raz. Do głosu doszła bowiem polityka, a w roli broni występują nawet amerykańskie związki zawodowe.

3 stycznia 2008 Boeing złożył swoją ostateczną ofertę na zbiornikowiec oparty na liniowcu B767. Tego samego dnia konkurencyjny team Northrop Grumman/EADS przedłożył swojego tankującego Airbusa A330.

Niemal natychmiast rozgorzała wojna na dodatkowe oświadczenia na użytek amerykańskich polityków, mediów i ludzi pracy. 14 stycznia Boeing ogłosił przed kamerami porównawcze studium kosztów, którego konkluzja miała być oczywista dla decydentów: nasz tankujący B767 jest w dłuższej skali eksploatacji aż o 24% tańszy od większego Airbusa A330. Już tego samego dnia Niemiec - Thomas Enders - szef konsorcjum europejskiego, które na amerykańskim gruncie rzuciło wyzwanie Boeingowi - do niedawna niemal monopolistę w branży latających zbiornikowców - wystąpił z ripostą. Oświadczył, że jeśli USAF wybierze Airbusa, to Europejczycy przeniosą do zakładów w Mobile w Alabamie całość linii montażowych samolotów tankujących, dla wszystkich klientów (a jest ich coraz więcej). A ponadto uruchomią tam montownię wariantów cargo wszystkich odmian Airbusów. Takie dictum miało znaczenie historycznie, od chwili pochłonięcia McDonnelli Douglasa przez Boeinga w USA produkuje się bowiem szerokokadłubowe liniowce odrzutowe tylko jednej marki. Wejście z produkcją Airbusów na kontynent amerykański byłoby rewolucją.

Boeing odparował ten argument ustami związkowców. Wpływowa International Association of Machinist and Aerospace Workers (IAMAW) - związek pracowników przemysłu lotniczego i kosmicznego wydał oświadczenie, że jeśli wygra Airbus, oznaczać to będzie utratę tysięcy miejsc pracy w Ameryce. IAMAW oznajmił ponadto, że Northrop jest w spółce oferującej A330 dla USAF jedynie amerykańskim listkiem figowym, ukrywającym Airbusa, który wspierany przez rządy europejskie stosuje praktyki nie licujące z zasadami wolnej konkurencji.

Kontruderzenie wykonał amerykański partner Airbusa. Randy Belote z Northropa podał amerykańskim mediom, opierając się na konkretnych faktach, że nie po raz pierwszy Boeing do boju z zagraniczną konkurencją wypuszcza swoich związkowców. A tymczasem, to właśnie Boeing wyprowadził za granicę w procesie globalizacji produkcji swoich liniowców około 80 tys. związkowych i nie związkowych miejsc pracy w branży lotniczej i kosmicznej.

Belote wyjaśnił, że linia montażowa spółki Northrop-EADS w Alabamie będzie zupełnie nowym przedsięwzięciem, które przyniesie 25 tys. miejsc pracy w regionie ich potrzebującym. Problem w tym, że prawo stanowe Alabamy zabrania grupowania się związkowców w jednym miejscu pracy wokół jednej tylko organizacji, co zdecydowanie uderza w interesy IAMAW.

Przeciwko takiej interpretacji i budowaniu wizerunku IAMAW jako domowego związku Boeinga zaprotestował wiceprzewodniczący organizacji - Richard Michalski:

Reprezentujemy 30 tys. ludzi w Boeingu. I mamy tu realne partnerstwo. Przemysł lotniczy i kosmiczny to ostatnia prawdziwa specjalność Stanów Zjednoczonych, o którą będziemy walczyć. Wykorzystamy każdy sposób i każdą okoliczność. Jesteśmy

zdecydowani ochronić tak wiele miejsc pracy, jak nam się tylko uda.

Analitycy rynku lotniczego uważają, że porażka Boeinga w rywalizacji o zamówienie na samoloty tankujące dla USAF oznaczać będzie stopniowe wygaszanie linii produkcyjnej B767 (jest na nie coraz mniej chętnych) w Everett w stanie Waszyngton, na zachodnim wybrzeżu USA, aż do jej kompletnej likwidacji w 2012.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o