

Ultimatum Gallois

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 12 stycznia 2010

Louis Gallois, prezes EADS, zagroził w czasie dzisiejszej konferencji prasowej rezygnacją z rozwoju transportowego Airbusa A400M, jeżeli do 31 stycznia rządy zainteresowanych państw nie zdecydują się na zapłacenie większych cen za te samoloty.

Prototyp A400M w czasie drugiego lotu. Samolot miał być wzorcowym przykładem współ

Konferencja, przedstawiająca wyniki finansowe EADS i podległego Airbusa, z udziałem ich prezesów: Louisa Gallois i Toma Endersa, odbyła się w wielkim hangarze, przeznaczonym do montażu A400M. Nie było to jednak zwykłe przedsięwzięcie medialne, ale - przynajmniej częściowo - forma nacisku na polityków i urzędników 7 państw Unii Europejskiej, którzy już wkrótce mają się spotkać dla dyskusowania kwestii wojskowego transportowca, jednak nie zamierzają rozmawiać bezpośrednio z producentem.

Pierwsze ze spotkań, w gronie narodowych dyrektorów ds. uzbrojenia, czyli wiceministrów obrony, odpowiedzialnych za zakupy wojskowe, odbędzie się już 14 stycznia w Londynie. Będzie to wstęp do spotkania 7 szefów resortów obrony pod koniec bieżącego miesiąca.

Powinni oni - teoretycznie - podjąć przynajmniej wstępne, jednak wiążące postanowienia w sprawie zakupu samolotów Airbusa. Jednak nie jest to przesądzone. Władze poszczególnych państw, mimo ubiegłorocznych porozumień z producentem, zakładających osiągnięcie konsensusu do końca 2009, nie dały wyraźnego znaku, że tak się stanie.

Tymczasem dla EADS i Airbusa, każdy kolejny miesiąc kontynuowania programu oznacza wydatki rządu 100-150 mln Euro, przy czym opłacane przez rządy kwoty na prace B+R dawno się już wyczerpały.

Co więcej, pozostając przy ramowej umowie z 2003, producent musiałby sprzedawać samoloty po ok. 100 mln Euro za egz. Teraz szacuje, że kwota ta powinna wynosić 140 mln Euro. Inaczej poniesie ogromne straty na dostawach 184 wstępnie zamówionych maszyn.

Obaj prezesi argumentują, że nowa kwota jest jeszcze porównywalna z cenami takich samolotów jak amerykański C-130J czy C-17, biorąc pod uwagę ilość przewożonego przez nie ładunku. Twierdzenie to nie jest precyzyjne, bo Super Hercules kosztuje nieco ponad 60 mln USD (ok. 45 mln Euro), przewożąc prawie 20 t towarów, a Globemaster

III - 220 mln USD (150 mln Euro) przy 77 t ładunku...

Faktem jest jednak, że ewentualne fiasko programu będzie również blamażem poszczególnych rządów, które nie będą w stanie przeprowadzić kluczowego przedsięwzięcia dla wojskowej samodzielności UE.

Trzeba również przyznać, że władze polityczne swoimi decyzjami przyczyniły się częściowo do obecnych problemów, przez np. - jak powiedział prezes Gallois - stworzenie *barokowego* ciała nadzorującego program (chodzi o agencję OCCAR), a także narzucenie europejskiego układu napędowego o bardzo wyśrubowanych osiągnięciach.

W związku z tą sytuacją prezes EADS powiedział, że jego koncern czuje się współodpowiedzialny za projekt i jego opóźnienia, jednak, jak zaznaczył, producent już zapłacił cenę za poprzednie błędy, a dalsze, samodzielne finansowanie programu może zagrozić istnieniu pozostałych spółek EADS.

Tom Enders ujawnił zarys podstawowej propozycji dla zainteresowanych rządów. Zakłada ona utrzymanie łącznej kwoty kontraktu: 20 mld Euro za prace rozwojowe i dostawy, jednak nie wszystkich 180 samolotów. Pierwsze transze dostaw, do 2020, miałyby cenę jednostkową 140 mln Euro, dopiero ostatnie partie miałyby kosztować ok. 100 mln za egz, a ich zakup opierałby się już na nowych umowach.

Propozycja ta nie została na razie przyjęta przez poszczególne rządy. Dla przykładu Berlin zgodził się jedynie przekazać dodatkowe 650 mln Euro na prace rozwojowe, jednak nie zamierza płacić wyższej ceny za seryjne samoloty.

Brak porozumienia, połączony z faktem nie planowania przez zamawiających jakichkolwiek nowych negocjacji z producentem, wymusił na przedstawicielach EADS i Airbusa ponowne, publiczne zagrożenie kasatą programu. Poprzednie działanie tego typu (zobacz: [Zamrożenie programu A400M?](#)), zakończyło się sukcesem.



Prototyp A400M w czasie drugiego lotu. Samolot miał być wzorcowym przykładem współpracy przemysłowej w łonie UE. Na razie przysparza jedynie kłopotów. Rezygnacja z przedsięwzięcia byłaby jednak blamażem największych państw wspólnoty / Zdjęcie: Airbus Military

Konferencja, przedstawiająca wyniki finansowe EADS i podległego Airbusa, z udziałem ich prezesów: Louisa Gallois i Toma Endersa, odbyła się w wielkim hangarze, przeznaczonym do montażu A400M. Nie było to jednak zwykłe przedsięwzięcie medialne, ale - przynajmniej częściowo - forma nacisku na polityków i urzędników 7 państw Unii Europejskiej, którzy już wkrótce mają się spotkać dla dyskusowania kwestii wojskowego transportowca, jednak nie zamierzają rozmawiać bezpośrednio z producentem.

Pierwsze ze spotkań, w gronie narodowych dyrektorów ds. uzbrojenia, czyli wiceministrów obrony, odpowiedzialnych za zakupy wojskowe, odbędzie się już 14 stycznia w Londynie. Będzie to wstęp do spotkania 7 szefów resortów obrony pod koniec bieżącego miesiąca.

Powinni oni - teoretycznie - podjąć przynajmniej wstępne, jednak wiążące postanowienia w sprawie zakupu samolotów Airbusa. Jednak nie jest to przesądzone. Władze poszczególnych państw, mimo ubiegłorocznych porozumień z producentem, zakładających osiągnięcie konsensusu do końca 2009, nie dały wyraźnego znaku, że tak się stanie.

Tymczasem dla EADS i Airbusa, każdy kolejny miesiąc kontynuowania programu oznacza wydatki rzędu 100-150 mln Euro, przy czym opłacane przez rządy kwoty na prace B+R dawno się już wyczerpały.

Co więcej, pozostając przy ramowej umowie z 2003, producent musiałby sprzedawać samoloty po ok. 100 mln Euro za egz. Teraz szacuje, że kwota ta powinna wynosić 140 mln Euro. Inaczej poniesie ogromne straty na dostawach 184 wstępnie zamówionych maszyn.

Obaj prezesi argumentują, że nowa kwota jest jeszcze porównywalna z cenami takich samolotów jak amerykański C-130J czy C-17, biorąc pod uwagę ilość przewożonego

przez nie ładunku. Twierdzenie to nie jest precyzyjne, bo Super Hercules kosztuje nieco ponad 60 mln USD (ok. 45 mln Euro), przewożąc prawie 20 t towarów, a Globemaster III - 220 mln USD (150 mln Euro) przy 77 t ładunku...

Faktem jest jednak, że ewentualne fiasko programu będzie również blamażem poszczególnych rządów, które nie będą w stanie przeprowadzić kluczowego przedsięwzięcia dla wojskowej samodzielności UE.

Trzeba również przyznać, że władze polityczne swoimi decyzjami przyczyniły się częściowo do obecnych problemów, przez np. - jak powiedział prezes Gallois - stworzenie *barokowego* ciała nadzorującego program (chodzi o agencję OCCAR), a także narzucenie europejskiego układu napędowego o bardzo wyśrubowanych osiąгах.

W związku z tą sytuacją prezes EADS powiedział, że jego koncern czuje się współodpowiedzialny za projekt i jego opóźnienia, jednak, jak zaznaczył, producent już zapłacił cenę za poprzednie błędy, a dalsze, samodzielne finansowanie programu może zagrozić istnieniu pozostałych spółek EADS.

Tom Enders ujawnił zarys podstawowej propozycji dla zainteresowanych rządów. Zakłada ona utrzymanie łącznej kwoty kontraktu: 20 mld Euro za prace rozwojowe i dostawy, jednak nie wszystkich 180 samolotów. Pierwsze transze dostaw, do 2020, miałyby cenę jednostkową 140 mln Euro, dopiero ostatnie partie miałyby kosztować ok. 100 mln za egz, a ich zakup opierałby się już na nowych umowach.

Propozycja ta nie została na razie przyjęta przez poszczególne rządy. Dla przykładu Berlin zgodził się jedynie przekazać dodatkowe 650 mln Euro na prace rozwojowe, jednak nie zamierza płacić wyższej ceny za seryjne samoloty.

Brak porozumienia, połączony z faktem nie planowania przez zamawiających jakichkolwiek nowych negocjacji z producentem, wymusił na przedstawicielach EADS i Airbusa ponowne, publiczne zagrożenie kasatą programu. Poprzednie działanie tego typu (zobacz: [Zamrożenie programu A400M?](#)), zakończyło się sukcesem.

Powiązane wiadomości

[Ultimatum Gallois \(2010-01-12\)](#)

[Zamrożenie programu A400M? \(2008-09-22\)](#)

[710 mln strat EADS \(2007-11-12\)](#)

[Wreszcie komplet silników dla A400M \(2008-03-08\)](#)

[Roll-out A400M \(2008-06-27\)](#)