

Kary dla Ukrainy

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka #Wojska lądowe 21 stycznia 2011

Władze Iraku poinformowały Ukrainę o naliczaniu kar w związku z nieterminowym wykonywaniem kontraktów na dostawy samolotów An-32B i transporterów BTR-4E. Coraz bardziej prawdopodobne jest ich zerwanie.



Ukrspeceksport zaprzeczył pojawiającym się w ukraińskich mediach informacjom o zerwaniu kontraktów na dostawy samolotów An-32B i transporterów BTR-4E ([Irak nie odebrał BTR-4E i An-32B](#), 2011-01-14). Są one opóźnione, ale mają być realizowane. Nieoficjalnie wiadomo jednak, że władze irackie rozpoczęły naliczanie kar umownych za to opóźnienie.

Kontrakt na dostawę 6 samolotów transportowych An-32B ma wartość 99,2 mln USD. Pierwsze samoloty miały trafić do Iraku jesienią 2010. Irakijczycy zakwestionowali jednak zastosowanie w 3 zmontowanych już samolotach użycie podzespołów wyprodukowanych przed podpisaniem kontraktu. Na razie, według ukraińskich mediów, kary za niedostarczenie samolotów zostały naliczone w wysokości 165 tys. USD. Kary naliczane są od 3 października 2010.

Strona ukraińska zobowiązała się do wymiany zakwestionowanych podzespołów, w tym m.in. podwozi. Producent samolotów - kijowskie zakłady Antonowa, twierdzi, że kontrakt przewidywał dostawę nowych samolotów, a nie samolotów składających się wyłącznie z nowych części. To zresztą jest niemożliwe, bo produkcja wielu części do An-32B została zakończona - twierdzą szefowie zakładów. Dlatego do montażu samolotów trzeba używać części zapasowych, a nawet mało używanych części z innych samolotów. Produkcja nowych jest często niemożliwa i zupełnie nieopłacalna.

Image not found or type unknown



Przedstawiciele Iraku zakwestionowali też jakość szkolenia załóg nowych samolotów przez ukraińskich instruktorów. 3 stycznia Ministerstwo Obrony Iraku wystosowało pismo z żądaniem przeprowadzenia dodatkowego, bezpłatnego szkolenia załóg lotnych i obsługi technicznych.

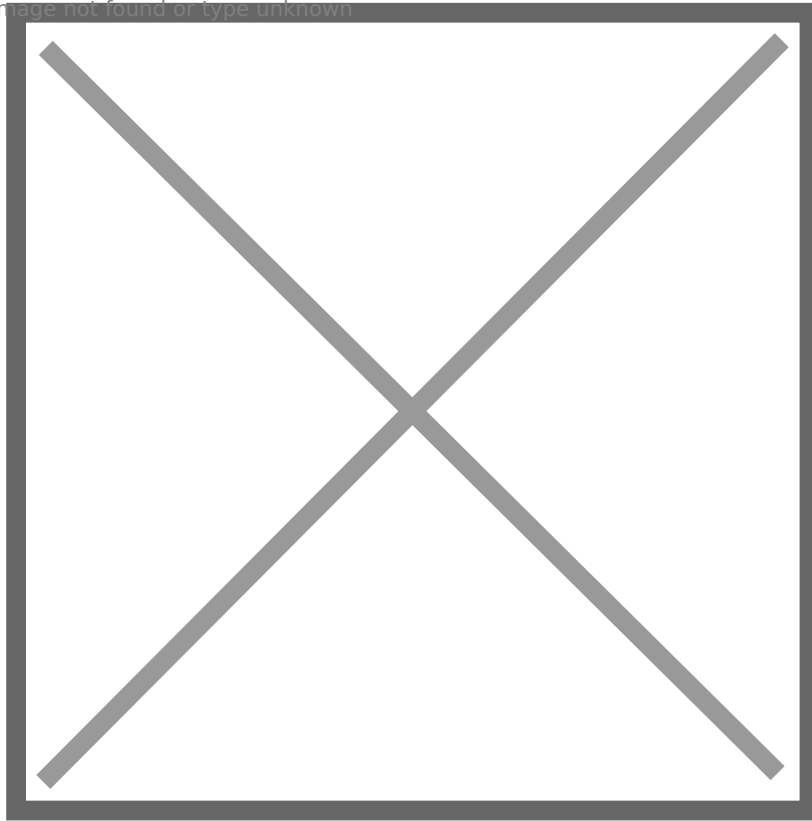
Kontrakt na dostawę 420 transporterów opancerzonych BTR-4E opiewa na 457,5 mln USD.

Pierwszy transporter miał zostać dostarczony 5 listopada 2010. Jednak z powodu problemów z silnikami i jakością armat Irakijczycy nie odebrali pierwszej partii. Z tego powodu odwołano w ostatniej chwili udział 11 BTR-4E w defiladzie w Bagdadzie 5 stycznia 2011.

Teraz zapowiedziano dostawę pierwszych 26 ukraińskich transporterów na koniec lutego, na co miała wyrazić zgodę strona iracka. Mają one przejść przedtem pełny program testów, zamiast przewidzianego umową programu skróconego. Na nowej liście jest m.in. strzelanie nocne.

Ukraińcy przeprowadzili jedynie podstawowe testy. Irakijczycy na poligonie czugujewskim zakładów im. Małyszewa próbowali m.in. strzelać długimi seriami. Powodowało to przegrzewanie się armat i ich zacinalanie. Po 2 dniach testów transportery odrzucono. Nieoficjalnie media podają, że ukraińskie transportery nigdy nie przeszły podobnych prób, a w prototypach stosowano silniki IVECO, z którymi nie było problemów.

Image not found or type unknown



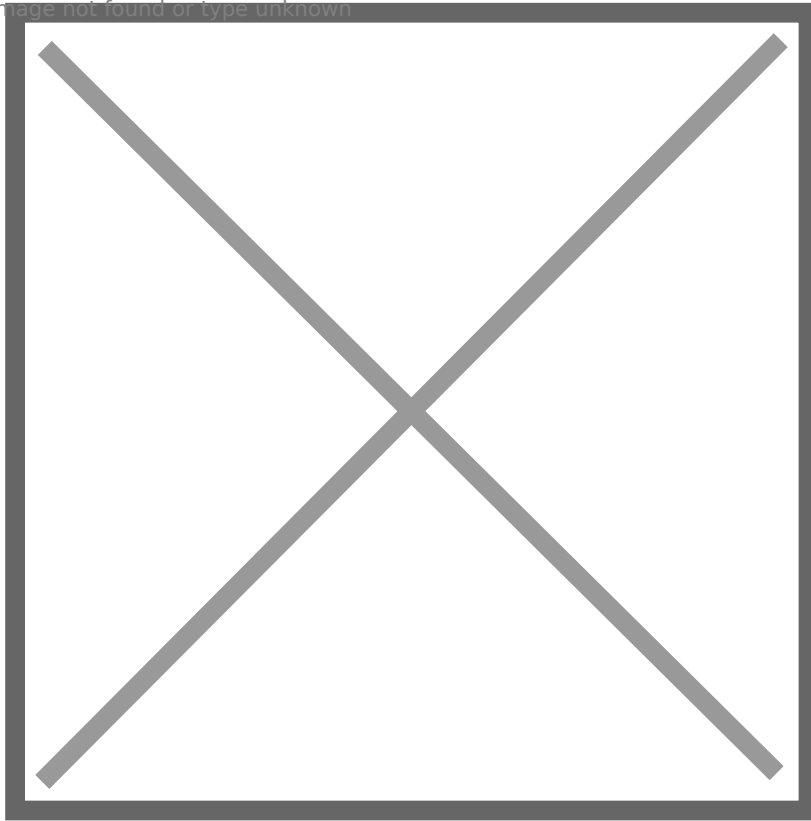
Według nieoficjalnych informacji, Irakijczyków zdenerwowała nie tylko zła jakość pojazdów, ale też zachowanie przekazującej je komisji. Jej przewodniczący, wicedyrektor DP Progress Walerij Matiuch przyszedł na spotkanie z dymiącym cygarem i od razu zażądał odebrania transporterów. Ukraińcy byli tak pewni swego, że zamówili na następny dzień i opłacili transport 11 BTR-4E samolotem An-225 Mrija. Kosztowało ich to 480 tys.

USD.

Niezależni eksperci twierdzą, że Ukraińcy nie wywiążą się z dostarczenia transporterów w nowym terminie. Nie tylko dlatego, że nie zdołają naprawić armat, ale też z braku kolejnych silników. Produkujące je zakłady im. Małyszewa od dłuższego czasu są bowiem pozbawione... dostaw prądu. Żeby przywrócić zasilanie musiałyby spłacić zadłużenie wobec elektrowni w wysokości 27 mln hrywien.

Według źródeł irackich, kary umowne za nierealizowanie obu kontraktów wynoszą 1% ich wartości miesięcznie, poczynając od drugiego miesiąca opóźnienia. Łącznie nie mogą jednak przekroczyć 10% wartości kontraktu, czyli 55,7 mln USD.

Image not found or type unknown



Przedstawiciele Ukrspeceksportu zaprzeczają naliczaniu kar pieniężnych przez Irak. Twierdzą, że informacje na ten temat są elementem walki propagandowej z ukraińskim przemysłem zbrojeniowym, a szczególnie jego nowymi władzami. Zapowiadają kroki prawne przeciwko mediom opisującym sytuację.

Szef Ukrspeceksportu, Dmitrij Sałamatin uznał sytuację za krytyczną. By

uniknąć kompromitacji, przekazał organizację realizacji kontraktu z DP Progress do Departamentu Nr 1 spółki. Powołał w tym celu specjalny zespół. Do Iraku poleciała grupa najlepszych negocjatorów, z Aleksandrem Szkolarienko i Wadimem Kożenikowem na czele. Rozmowy nic jednak nie dały. Irakijczycy nie zgodzili się przyjąć oferowanego sprzętu i zagrozili zerwaniem kontraktów. W grę wchodzi także żądanie zwrotu wpłaconych w 2009 zaliczek: 720 tys., 19,8 mln i 91,5 mln USD. Ponieważ kontrakt gwarantował rząd ukraiński (Julii Timoszenko), pieniądze będzie musiał zwrócić budżet.



Ukrspeceksport zaprzeczył pojawiającym się w ukraińskich mediach informacjom o zerwaniu kontraktów na dostawy samolotów An-32B i transporterów BTR-4E ([Irak nie odebrał BTR-4E i An-32B](#), 2011-01-14). Są one opóźnione, ale mają być realizowane. Nieoficjalnie wiadomo jednak, że władze irackie rozpoczęły naliczanie kar umownych za to opóźnienie.

Kontrakt na dostawę 6 samolotów transportowych An-32B ma wartość 99,2 mln USD. Pierwsze samoloty miały trafić do Iraku jesienią 2010. Irakijczycy zakwestionowali jednak zastosowanie w 3 zmontowanych już samolotach użycie podzespołów wyprodukowanych przed podpisaniem kontraktu. Na razie, według ukraińskich mediów, kary za niedostarczenie samolotów zostały naliczone w wysokości 165 tys. USD. Kary naliczane są od 3 października 2010.

Strona ukraińska zobowiązała się do wymiany zakwestionowanych podzespołów, w tym m.in. podwozi. Producent samolotów - kijowskie zakłady Antonowa, twierdzi, że kontrakt przewidywał dostawę nowych samolotów, a nie samolotów składających się wyłącznie z nowych części. To zresztą jest niemożliwe, bo produkcja wielu części do An-32B została zakończona - twierdzą szefowie zakładów. Dlatego do montażu samolotów trzeba używać części zapasowych, a nawet mało używanych części z innych samolotów. Produkcja nowych jest często niemożliwa i zupełnie nieopłacalna.



Przedstawiciele Iraku zakwestionowali też jakość szkolenia załóg nowych samolotów przez ukraińskich instruktorów. 3 stycznia Ministerstwo Obrony Iraku wystosowało pismo z żądaniem przeprowadzenia dodatkowego, bezpłatnego szkolenia załóg lotnych i obsługi technicznych.

Kontrakt na dostawę 420 transporterów opancerzonych BTR-4E opiewa na 457,5 mln USD. Pierwszy transporter miał zostać dostarczony 5 listopada 2010. Jednak z powodu problemów z silnikami i jakością armat Irakijczycy nie odebrali pierwszej partii. Z tego powodu odwołano w ostatniej chwili udział 11 BTR-4E w defiladzie w Bagdadzie 5 stycznia 2011.

Teraz zapowiedziano dostawę pierwszych 26 ukraińskich transporterów na koniec lutego, na co miała wyrazić zgodę strona iracka. Mają one przejść przedtem pełny program testów, zamiast przewidzianego umową programu skróconego. Na nowej liście jest m.in. strzelanie nocne.

Ukraińcy przeprowadzili jedynie podstawowe testy. Irakijczycy na poligonie czugujewskim zakładów im. Małyszewa próbowali m.in. strzelać długimi seriami. Powodowało to przegrzewanie się armat i ich zacinalanie. Po 2 dniach testów transportery odrzucono. Nieoficjalnie media podają, że ukraińskie transportery nigdy nie przeszły podobnych prób, a w prototypach stosowano silniki IVECO, z którymi nie było problemów.



Державна компанія з експорту та імпорту продукції і послуг військового призначення
State Company for Export and Import of Military and Special Products and Services
УКРСПЕЦЕКСПОРТ www.ukrspelexport.com e-mail: alra@ukrspelexport.com **UKRSPETSEXPORT**

Державне підприємство Спеціалізована зовнішньоторговельна фірма
State Enterprise Specialized Foreign Trade Firm
ПРОГРЕС  **PROGRESS**
Дочірнє підприємство ДК "Укрспецекспорт" Subsidiary enterprise of SC "Ukrspetslexport"
10а, вул.Рильска, м.Київ, 04073, УКРАЇНА 10a Rylsyyeva Str., Kyiv, 04073, UKRAINE
tel: +38 (044) 5685042, 4619575 tel: +38 (044) 5685042, 4619575
факс: +38 (044) 4619253, 5685198 fax: +38 (044) 4619253, 5685198
e-mail: progress@progress.gov.ua e-mail: progress@progress.gov.ua

26.10.2009 р. № 28 / 3624

**МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ
РЕСПУБЛІКИ ІРАК**

**На додаток до листа з гарантіями Прем'єр-міністра України
№12973/0/2-09 від 25/09/09**

Цим документом я підтверджую, що державне підприємство "Спеціалізована зовнішньоторговельна фірма "Прогрес", після отримання попередньої оплати за контрактами №С-17-02/2009/Pr, С-18-02/2009/Pr та С-19-02/2009/Pr поверне, відповідно до умов цих Контрактів отриманий аванс у сумі:

**за контрактом С-17-02/2009/Pr — 720 000,00 доларів США;
за контрактом С-18-02/2009/Pr — 19 800 000,00 доларів США;
за контрактом С-19-02/2009/Pr — 91 500 000,00 доларів США**

у випадку, якщо державне підприємство "Спеціалізована зовнішньоторговельна фірма "Прогрес" не здійснить поставку товарів і виконання робіт Покупцю (Міністерство Оборони Республіки Ірак).

Директор  **Тарас Шійко**

Цим засвідчую, що даний документ є дійсним та правильним. Згідно зі Статутом державного підприємства "Спеціалізована зовнішньоторговельна фірма "Прогрес", його директор Тарас Шійко має право представляти державне підприємство у відповідних ділових питаннях.

Головний директор ДК "Укрспецекспорт" В.о. Міністра Оборони України
 
Ігор Уманський 030955

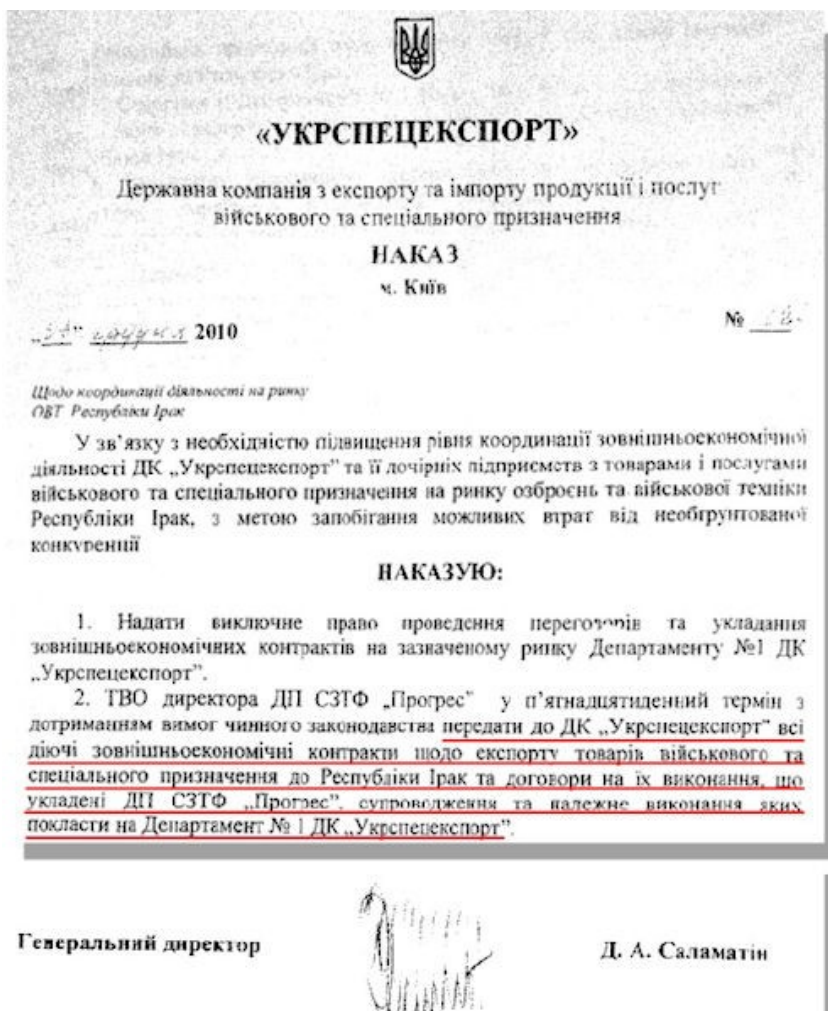
10-11-2010 التاريخ : 1431-12-04 : وقت : 17:41 : 10-11-2010

Według nieoficjalnych informacji, Irakijczyków zdenerwowała nie tylko zła jakość pojazdów, ale też zachowanie przekazującej je komisji. Jej przewodniczący,

wicedyrektor DP Progress Walerij Matiuch przyszedł na spotkanie z dymiącym cygarem i od razu zażądał odebrania transporterów. Ukraińcy byli tak pewni swego, że zamówili na następną dzień i opłacili transport 11 BTR-4E samolotem An-225 Mrija. Kosztowało ich to 480 tys. USD.

Niezależni eksperci twierdzą, że Ukraińcy nie wywiążą się z dostarczenia transporterów w nowym terminie. Nie tylko dlatego, że nie zdołają naprawić armat, ale też z braku kolejnych silników. Produkujące je zakłady im. Małyszewa od dłuższego czasu są bowiem pozbawione... dostaw prądu. Żeby przywrócić zasilanie musiałyby spłacić zadłużenie wobec elektrowni w wysokości 27 mln hrywien.

Według źródeł irackich, kary umowne za nierealizowanie obu kontraktów wynoszą 1% ich wartości miesięcznie, poczynając od drugiego miesiąca opóźnienia. Łącznie nie mogą jednak przekroczyć 10% wartości kontraktu, czyli 55,7 mln USD.



Przedstawiciele Ukrspeceksportu zaprzeczają naliczaniu kar pieniężnych przez Irak. Twierdzą, że informacje na ten temat są elementem walki propagandowej z ukraińskim przemysłem zbrojeniowym, a szczególnie jego nowymi władzami. Zapowiadają kroki prawne przeciwko mediom opisującym sytuację.

Szef Ukrspeceksportu, Dmitrij Sałamatin uznał sytuację za krytyczną. By uniknąć kompromitacji, przekazał organizację realizacji kontraktu z DP Progress do Departamentu Nr 1 spółki. Powołał w tym celu specjalny zespół. Do Iraku poleciała grupa najlepszych negocjatorów, z Aleksandrem Szkolarienko i Wadimem Kożenikowem na czele. Rozmowy nic jednak nie dały. Irakijczycy nie zgodzili się przyjąć oferowanego sprzętu i zagrozili zerwaniem kontraktów. W grę wchodzi także żądanie zwrotu wpłaconych w 2009 zaliczek: 720 tys., 19,8 mln i 91,5 mln USD. Ponieważ kontrakt gwarantował rząd ukraiński (Julii Timoszenko), pieniądze będzie musiał zwrócić budżet.

Powiązane wiadomości

[Kary dla Ukrainy \(2011-01-21\)](#)

[Irak nie odebrał BTR-4E i An-32B \(2011-01-14\)](#)

[Ukraińska broń za 2,4 mld USD dla Iraku \(2009-12-08\)](#)

[Walka o Bumar \(2008-02-24\)](#)

[Rozpoznawczy King Air dla Iraku \(2008-02-28\)](#)

[Ukraina sprzedaje Su-24M za 1/3 ceny \(2008-07-18\)](#)

[Ukraiński eksport do Gruzji trwa \(2009-11-09\)](#)