

Oferty EADS i Boeinga

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 11 lutego 2011

Wczoraj przedstawiciele Boeinga i EADS North America poinformowali o złożeniu ofert na dostawy samolotów tankujących dla USAF. Tymczasem procedura przetargowa opóźnia się.

Amerykańska flota tankowców powietrznych składa się obecnie z ok. samolotów Boeing

Obecny przetarg jest już piątą próbą wyłonienia następców KC-135. Nową zainicjowano w lutym ubiegłego roku (zobacz: [Nowy przetarg ma tankowce](#)). Pierwotnie zakładano, że wobec znajomości obu konstrukcji i szczegółowego zapytania ofertowego, wybór zwycięzcy będzie mógł być ogłoszony we wrześniu. Protesty EADS, domagającego się czasu na przygotowanie samodzielnej oferty - po wycofaniu się Northrop Grummana - wydłużyły jednak ten okres, początkowo jedynie o kilkanaście tygodni.

Kiedy jednak w listopadzie 2010 urzędnicy Pentagonu, przesyłający uwagi do wstępnych ofert obu konkurentów, pomylili adresy, proces wydłużył się o kolejne kilka miesięcy (zobacz: [USAF pomyliły EADS z Boeingiem](#)).

Ujawnienie poufnych danych rywalizujących koncernów doprowadziło do powołania senackiej komisji śledczej. Szacuje się, że nie zakończy ona pracy szybciej niż w marcu. Możliwym jest nawet przedłużenie tego terminu. Problemem jest również nie przyjęcie do tej pory budżetu Pentagonu, co wyklucza rozpoczynanie nowych programów zbrojeniowych, skutkujących koniecznością wydawania środków finansowych (zobacz: [Szkodliwe prowizorium](#)).

Mimo tego zarówno Boeing, jak i EADS złożyły już swoje ostateczne oferty. Przedstawiciele amerykańskiego koncernu w oficjalnym oświadczeniu ponownie przypomnieli, że ich mniejszy od Airbusa Boeing zużywa o 20% mniej paliwa. W całym okresie użytkowania 179 zamawianych maszyn, dałoby to oszczędności 36 mld USD, co pozwoliłoby nabyć taką samą liczbę samolotów tankujących. Wskazali również na swoje doświadczenie oraz zapewnienie pracy dla ok. 50 tys. osób.

W analogicznym oświadczeniu przedstawiciele EADS North America, podkreślili, że tylko ich KC-45, pochodna A330-200 MRTT, został już oblatany i uzyskał pierwsze certyfikaty. Faktem jest bowiem, że Boeing dysponuje na razie jedynie KC-767, które powstały na zlecenie Japonii i Włoch. Zapewnili również o zapewnieniu pracy dla 48 tys. obywateli USA oraz, że ich samolot będzie od 15 do 44% tańszy od Boeinga, biorąc pod uwagę koszty jednostkowe dostawy galonu paliwa.

Z dostępnych informacji wynika, że KC-767 przy maksymalnej masie startowej ponad 180 t, zapewni dostawy ponad 91,6 t paliwa lub przewóz 190 pasażerów, względnie 19 standardowych palet towarowych. Dla Airbusa wartości te wynoszą odpowiednio 230 t, 111 t, 226-280 osób oraz 32 palety. Świadczy to o istotnej przewadze europejskiej konstrukcji, związanej z większymi wymiarami samolotu, szczególnie przy lotach transportowych. Pozostałe dane techniczne, w tym prędkość i zasięg są niemal identyczne.

Powoływanie się wyłącznie na cenę paliwa daje niepełny obraz wydatków i relacji koszt-efekt. W istocie, szczególnie w przypadku samolotów wojskowych, koszty paliwa nie ogrywiają kluczowej roli w całkowitych kosztach zakupu i eksploatacji. O wiele bardziej dotkliwe związane są np. z bieżącym serwisowaniem i remontami okresowymi.



Amerykańska flota tankowców powietrznych składa się obecnie z ok. samolotów Boeing 420 KC-135 Stratotanker (na zdjęciu) i ok. 60 McDonnell Douglas KC-10 Extender. Te pierwsze mają za sobą średnio 50 lat służby i chociaż rezerwy pozwalają na kolejne dekady wykorzystywania, serwisowanie pochłania coraz większe kwoty. Faktem jest jednak, że proces ich zastępowania będzie bardzo rozciągnięty w czasie / Zdjęcie: USAF

Obecny przetarg jest już piątą próbą wyłonienia następców KC-135. Nową zainicjowano w lutym ubiegłego roku (zobacz: [Nowy przetarg ma tankowce](#)). Pierwotnie zakładano, że wobec znajomości obu konstrukcji i szczegółowego zapytania ofertowego, wybór zwycięzcy będzie mógł być ogłoszony we wrześniu. Protesty EADS, domagającego się czasu na przygotowanie samodzielnej oferty - po wycofaniu się Northrop Grummana - wydłużyły jednak ten okres, początkowo jedynie o kilkanaście tygodni.

Kiedy jednak w listopadzie 2010 urzędnicy Pentagonu, przesyłający uwagi do wstępnych ofert obu konkurentów, pomylili adresy, proces wydłużył się o kolejne kilka miesięcy (zobacz: [USAF pomyliły EADS z Boeingiem](#)).

Ujawnienie poufnych danych rywalizujących koncernów doprowadziło do powołania senackiej komisji śledczej. Szacuje się, że nie zakończy ona pracy szybciej niż w marcu. Możliwym jest nawet przedłużenie tego terminu. Problemem jest również nie przyjęcie do tej pory budżetu Pentagonu, co wyklucza rozpoczynanie nowych programów zbrojeniowych, skutkujących koniecznością wydawania środków

finansowych (zobacz: [Szkodliwe prowizorium](#)).

Mimo tego zarówno Boeing, jak i EADS złożyły już swoje ostateczne oferty. Przedstawiciele amerykańskiego koncernu w oficjalnym oświadczeniu ponownie przypomnieli, że ich mniejszy od Airbusa Boeing zużywa o 20% mniej paliwa. W całym okresie użytkowania 179 zamawianych maszyn, dałoby to oszczędności 36 mld USD, co pozwoliłoby nabyć taką samą liczbę samolotów tankujących. Wskazali również na swoje doświadczenie oraz zapewnienie pracy dla ok. 50 tys. osób.

W analogicznym oświadczeniu przedstawiciele EADS North America, podkreślili, że tylko ich KC-45, pochodna A330-200 MRTT, został już oblatany i uzyskał pierwsze certyfikaty. Faktem jest bowiem, że Boeing dysponuje na razie jedynie KC-767, które powstały na zlecenie Japonii i Włoch. Zapewnili również o zapewnieniu pracy dla 48 tys. obywateli USA oraz, że ich samolot będzie od 15 do 44% tańszy od Boeinga, biorąc pod uwagę koszty jednostkowe dostawy galonu paliwa.

Z dostępnych informacji wynika, że KC-767 przy maksymalnej masie startowej ponad 180 t, zapewni dostawy ponad 91,6 t paliwa lub przewóz 190 pasażerów, względnie 19 standardowych palet towarowych. Dla Airbusa wartości te wynoszą odpowiednio 230 t, 111 t, 226-280 osób oraz 32 palety. Świadczy to o istotnej przewadze europejskiej konstrukcji, związanej z większymi wymiarami samolotu, szczególnie przy lotach transportowych. Pozostałe dane techniczne, w tym prędkość i zasięg są niemal identyczne.

Powoływanie się wyłącznie na cenę paliwa daje niepełny obraz wydatków i relacji koszt-efekt. W istocie, szczególnie w przypadku samolotów wojskowych, koszty paliwa nie ogrywają kluczowej roli w całkowitych kosztach zakupu i eksploatacji. O wiele bardziej dotkliwe związane są np. z bieżącym serwisowaniem i remontami okresowymi.

Powiązane wiadomości

[Oferty EADS i Boeinga \(2011-02-11\)](#)

[Nowy przetarg na tankowce \(2010-02-25\)](#)

[Tankowiec USAF od Airbusa! \(2008-03-01\)](#)

[Trwają manewry wokół tankowców dla USAF \(2007-10-29\)](#)

[Wybór samolotu tankującego USAF w marcu \(2008-02-13\)](#)

[Przetarg na tankowce został anulowany \(2008-07-11\)](#)

[Rezygnacja szefów USAF \(2008-06-05\)](#)

[Szczegóły raportu GAO \(2008-06-27\)](#)

[Tankowce USAF - czwarte podejście \(2009-09-28\)](#)

[Tankowiec USAF od Airbusa! \(2008-03-01\)](#)

[Przetarg na tankowce został anulowany \(2008-07-11\)](#)

[USAF pomyliły EADS z Boeingiem \(2010-11-22\)](#)

[Trwają manewry wokół tankowców dla USAF \(2007-10-29\)](#)

[Boeing rozważa rezygnację z KC-X \(2010-05-17\)](#)

[Tankowiec USAF od Airbusa! \(2008-03-01\)](#)

[Nowy przetarg na tankowce \(2010-02-25\)](#)

[Tajny werdykt WTO \(2010-03-24\)](#)

[Protest US Aerospace \(2010-08-05\)](#)

[Antonow w przetargu na KC-X \(2010-07-03\)](#)

[Szkodliwe prowizorium \(2011-02-07\)](#)

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