

## CZARNE CHMURY NAD C-390 MILLENNIUM [KOMENTARZ]

---

Boeing zrezygnował z umowy zgodnie z którą miał przejąć pakiety akcji brazylijskiego Embraera. Teoretycznie chodzi przede wszystkim o transakcję dotyczącą cywilnej linii samolotów, ale stosunki obydwu firm pozostają na razie napięte i może to mieć duży wpływ na wojskową „nogę” brazylijskiego producenta w tym jego flagowego wyrobu – wojskowego transportowca C-390 Millennium. Boeing miał zająć się jego promocją na światowych rynkach.

Umowa między Boeingiem a Embraerem miała dotyczyć 80 procentowego pakietu udziałów w cywilnej części Embraera, ale także 49 proc. udziału w programie C-390 Millennium czyli samolotu oferowanego do niedawna na rynkach jako KC-390 (co podkreślało jego dodatkowe opcjonalne możliwości jako maszyny tankowania powietrznego).

Dwusilnikowa konstrukcja o napędzie odrzutowym była opracowywana od pierwszej dekady tego wieku, przede wszystkim dla brazylijskiego lotnictwa wojskowego. W efekcie powstał średniej wielkości samolot transportowy zdolny do przenoszenia do 26 ton ładunku. Konstrukcja ta nie ma obecnie w swojej klasie wielu konkurentów. Podstawowym jest oczywiście najpopularniejszy na świecie C-130 Hercules Lockheed Martina, którego kolejne wersje (w tym także cywilne oznaczone jako L-100) nadal są produkowane. W 2019 roku w służbie pozostawało 878 tych maszyn co stanowi 21 proc. wszystkich wojskowych samolotów transportowych na świecie.

**Czytaj też:** [Pierwsze KC-390 odebrane przez siły powietrzne Brazylii](#)

Poza tą konstrukcją C-390 nie miałyby jednak wielu konkurentów, za wyjątkiem ukraińskiego Antonowa An-178 i japońskiego Kawasaki C-2 (rosyjskie propozycje w tym segmencie są w fazie projektowania i nie wiadomo czy z niej kiedyś wyją, a program An-12 został dawno temu pogrzebany). Produkcja tego pierwszego rozpoczęła się z opóźnieniem po usunięciu Rosji z łańcucha dostaw i znalazł nabywców w postaci armii Iraku (2 maszyny), list intencyjny na pozyskanie 30 sztuk złożyła Arabia Saudyjska, a do 15 przymierzają się Siły Zbrojne Ukrainy. Zamówiły go też ministerstwa spraw wewnętrznych: Ukrainy (13), Peru (1) a także firmy cywilne: Silky Airlines (10) i chińska firma A-Star (50!). Ta ostatnia proponuje Antonowowi joint venture i produkcję w Chinach.

Z kolei Kawasaki C-2 choć może liczyć na zamówienia w samej Japonii sięgające 40 egzemplarzy (na razie 20 zamówionych w tym siedem dostarczonych) i choć poszukiwani są klienci eksportowi na niego to na razie żadnego nie udało się ich znaleźć (konstrukcja ta przegrała z C-130J rywalizację o kontrakt dla Nowej Zelandii). Chińskie Y-8 i Y-9, pochodzące od An-12 wydają się propozycją dla mniej wymagających klientów, ale też jako mało perspektywiczne nie zdobywają wielu odbiorców eksportowych.

Z kolei samoloty takie jak A400 Atlas, rodzina Ił-76 czy chiński Xi'an Y-20 Kunpeng to już maszyny znacznie cięższe a co za tym idzie rywalizujące w innym segmencie rynku.

**Czytaj też:** [Pierwszy brazylijski transportowiec-tankowiec KC-390 \[Video\]](#)

KC-390 tymczasem otrzymał „rodzime” zamówienie na 28 maszyn (pięć już dostarczono), a pięć kolejnych zamówił pierwszy klient eksportowy, czyli Portugalia. Konstrukcja ma też bardzo duże szanse w Argentynie (6 maszyn), Chile (6), Kolumbii (12) i Czechach (2). Z wszystkimi tymi krajami zostały podpisane już wstępne porozumienia. Maszynę rozważają w ramach transakcji związanej za kontrakt na brazylijskiego Gripena Szwedzi, zainteresowanie w ubiegłym roku wykazali także Węgrzy („zaawansowane rozmowy”) a nawet... Ukraińcy co w przypadku transakcji byłoby ciosem dla programu ich własnego samolotu.

Perspektywy dla rozwoju programu KC-390, który zgodnie z umową z Boeingiem został przechrzczony na C-390 Millennium i jest oferowany przez tego giganta na rynkach światowych są więc ogromne, patrząc na sukcesy jakie Embraer osiągnął nawet samodzielnie. Samolot tej klasy stanowi też dobre uzupełnienie oferty Boeinga, który dotąd nie posiadał samolotu w tej klasie.

**Czytaj też:** [Dziewiczy lot Antonowa An-178. Pierwsze zamówienia już podpisane](#)

Nabycie udziałów Embraera za 4,2 mld USD, które miało doprowadzić m.in. do powstania spółki Boeing-Embraer Defense powstałej do zacieśnienia we współpracy dot. C-390, miało w tym przedsięwzięciu tylko dopomóc. Nie chodziło przy tym jedynie o przyczepienie etykiety Boeinga do tego produktu, ale o zaangażowanie potencjału tego potentata w cały program co pozwoliłoby też np. na zwiększenie wolumenu produkcji czy przyspieszenie dostaw.

W ubiegłą sobotę Amerykanie ogłosili jednak, że zakupu nie sfinalizują obarczając winą stronę brazylijską, która nie dopełniła wielu warunków, mimo że Boeing „ciężko pracował nad tym przez ponad dwa lata”. Embraer nie poczuwa się do winy i złożył wnioski o postępowanie arbitrażowe w tej sprawie. Brazylijczycy twierdzą, że wina nie leży po ich stronie, a Amerykanie wycofali się ze względu na ich problemy finansowe, wskazując m.in. na głośną aferę z Boeingami 737 MAX. Epidemia Covid-19 i związane z tym problemy branży lotniczej mogły być tutaj ostatnim gwoździem do trumny.

Trzeba podkreślić, że umowa na wspólne promowanie C-390 między obiema firmami nadal obowiązuje, ale przerzucają się one oskarżeniami, a Embraer zapowiada znalezienie nowego partnera w „2021 lub 2022 roku”. Obecnie nie wiadomo jakiego, ale komentatorzy wspominają w tym kontekście o rozwijających swój przemysł lotniczy i chętnych do poszerzania portfolio produktów Indiach, byłby to też łakomy kąsek jeśli chodzi o zastosowane technologie dla Chińskiej Republiki Ludowej. Szczególnie, że C-390 uzupełniałby a nie rywalizował z Y-20 Kupeng i mógł stanowić następstwo Y-8 i Y-9.

Mowa jest nawet o największym rywalu Boeinga czyli Airbusie, którego A400 także jest maszyną cięższą, a C-390 mógłby stanowić uzupełnienie jego oferty. Nie ma jednak na razie informacji o rozmowach z żadną z tych stron. Wydaje się jednak, że brazylijski samolot, z uwagi na istniejącą niszę i odnoszone do tej pory relatywnie duże sukcesy ma szansę na zdobycie inwestora i partnera przemysłowego (kiedy emocje opadną nadal nie wykluczony jest przy tym Boeing), choć cała afery z pewnością nie pomaga jego programowi.