

NIEMIECKI PRZETARG ŚMIGŁOWCOWY SKOŃCZYŁ SIĘ W SĄDZIE

Sąd podtrzymał decyzję ministerstwa obrony Niemiec dotyczącą anulowania przetargu na ciężkie śmigłowce transportowe, jednocześnie uznając, że nie była ona zgodna z prawem. Bundeskartellamt ocenił, że podstawy decyzji nie zostały właściwie udokumentowane. Daje to możliwość starania się o odszkodowanie uczestnikom: firmie Sikorsky należącej do koncernu Lockheed Martin oraz Boeingowi. Oba podmioty brały udział w programie STH (niem. Schwerer TransportHubschrauber – ciężki śmigłowiec transportowy).

Skarga do niemieckiego urzędu antymonopolowego Bundeskartellamt została złożona przez należącą do koncernu Lockheed Martin firmę Sikorsky, po anulowaniu przetargu we wrześniu ubiegłego roku „ze względu na zbyt wysoki koszt ofert”. Koszt ten był powiązany z wymaganiami dotyczącymi udziału niemieckiego przemysłu i dość wyśrubowanymi wymaganiami, dotyczącymi m. in. udźwigu i zasięgu. Na stole była suma sięgająca 6,5 mld dolarów. W walkę o ten kontrakt zaangażowane były dwie firmy mające w ofercie odpowiednio duże maszyny aby spełnić wymagania i zastąpić flotę niemal 80 latających od ponad pół wieku ciężkich śmigłowców Sikorsky CH-53G/GA/GS.

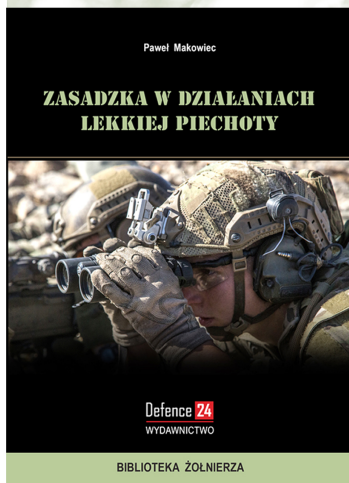
Spośród dwóch konkurentów w postępowaniu większymi zdolnościami do przenoszenia ładunku i zasięgiem charakteryzuje się CH-53K King Stallion oferowany przez firmę Sikorsky w kooperacji z Rheinmetall. Jest to maszyna nowa, przy tym dość kosztowna, ale o wyjątkowych osiągnięciach. Potrzeby niemieckiego lotnictwa miały zaspokoić 44 śmigłowce tego typu. Z rozwiązaniem tym konkurował Boeing, ze specjalnym modelem popularnego śmigłowca CH-47F Chinook o zwiększonym zasięgu, oznaczonym H-47F ER (ang. Extended Range). W pakiecie miało się znaleźć 60 maszyn tego typu.

Czytaj też: [Niemcy nie kupią na razie ciężkiego śmigłowca](#)

Oprócz dostaw śmigłowców kontrakt obejmował też systemu szkolenia wraz z 30-40 letnim cyklem wsparcia eksploatacji, który realizowany miał być na zasadach zbliżonych do amerykańskich – to znaczy w oparciu o planowane zapotrzebowanie i środki, ale we współpracy z lokalnymi podmiotami. Niemcy mieli doświadczenie z firmą Sikorsky, która dostarczyła CH-53G montowane w większości na miejscu, w zakładach Rheinmetall. Maszyny były też wielokrotnie modernizowane siłami niemieckiego przemysłu. Atutem oferty Boeinga była zdecydowanie niższa cena jednostkowa i duża popularność CH-47F Chinook, również w Europie.



Seria - Biblioteka Żołnierza



JAK SKUTECZNIE PLANOWAĆ I PRZEPROWADZAĆ ZASADZKI

Podręcznik taktyczny dla dowódcy piechoty

Defence **24**
WYDAWNICTWO

Sklep.Defence **24**

Reklama

Ostatecznie we wrześniu ubiegłego roku niemieckie ministerstwo obrony zdecydowało o anulowaniu przetargu i zaczęło rozważać klasyczny zakup w systemie FMS, czyli w trybie międzyrządowym, w domyśle bez udziału przemysłu. Decyzja ta może faworyzować ofertę Boeinga, dlatego została zaskarżona przez konkurenta.

Czytaj też: [PAS19: CH-53K King Stallion w walce o Niemcy i Izrael](#)

Orzeczenie Bundeskartellamt w sprawie anulowanego przetargu jest odpowiedzią na skargę złożoną do urzędu antymonopolowego przez firmę Sikorsky i tworzy dość ciekawą sytuację. W zasadzie sąd antymonopolowy uznał, że decyzja anulowania przetargu pozostaje w mocy, mimo tego, że została podjęta z naruszeniem niemieckiego prawa. Zdaniem Bundeskartellamt nie udokumentowano należycie szacowanego kosztu, przez co decyzja i jej podstawy nie były przejrzyste.

Teoretycznie to orzeczenie daje uczestnikom nielegalnie anulowanego przetargu możliwość dochodzenia odszkodowań przed sądem. Realnie, nawet w przypadku koncernu Sikorsky który złożył skargę, podjęcie takiego kroku jest mało prawdopodobne. Przynajmniej do momentu decyzji władz Niemiec w sprawie wyboru konkretnej maszyny.

Z jednej strony Boeing wydaje się mieć pewną przewagę w przypadku zakupu „z półki”, do którego firma namawiała od dawna, wskazując zalety związane z kosztem zakupu i eksploatacji CH-47F Chinook. Z drugiej osiągi CH-53K King Stallion są - według dostępnych informacji - wyraźnie wyższe niż konkurenta, jest on konstrukcją znacznie nowszą a przy tym w ostatnim czasie Sikorsky zyskał poważny atut. Na zakup King Stallionów, również jako następcy starych CH-53, zdecydował się Izrael. W obu przypadkach rozważano te same opcje, tak więc jest to dobra prognoza dla firmy należącej do koncernu Lockheed Martin. W przypadku przegranej zawsze "na osłodę" pozostanie dochodzenie przed sądem zwrotu niemałych kosztów udziału w anulowanym przetargu.