

JAKA PRZYSZŁOŚĆ CZEKA PRODUCENTA HUMVEE? [ANALIZA]

AM General LLC, producent słynnych Humvee, został przejęty przez prywatną firmę KPS Capital Partners, znaną z kupowania producentów znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej. W tym celu KPS stworzyło spółkę celową, która odkupiła producenta z South Bend w Indianie od dotychczasowego właściciela - MacAndrews & Forbes Incorporated.

AM General powstała w 1971, aczkolwiek sama firma wywodzi swoje korzenie od Standard Wheel Company, która w 1903 roku stworzyła Overland Automotive, którą to z kolei w 1908 roku kupił John North Willis. Słynny amerykański pionier motoryzacji przeniósł firmę do Indianpolis i nazwał Willys-Overland Motors, w której w czasie II wojny światowej powstał i był produkowany słynny Willys MB. Drugim producentem do którego odwołuje się AM General jest Studebaker założony w 1852 roku w South Bend, którego w 1964 roku przejęła Kaiser-Jeep Corporation.

W swojej ponad „100-letniej” historii AM General produkował nie tylko pojazdy wojskowe, jak M151 Mutt, 2,5-tonowe ciężarówki M35, czy 5-tonowe M809, LSSV (Light Service Support Vehicle) – czyli zmilitaryzowane pick-upy Chevrolet Silverado 1500/2500H oraz SUVy Chevrolet Tahoe/Suburban. W latach 70. XX w. wytwarzał również autobusy miejskie, a pomiędzy 2015 a 2017 w fabryce w Mishawaka w stanie Indiana (w tej samej, w której produkowane są Humvee) montował Mercedesy-Benz Klasa R.

Oczywiście najśłynniejszym produktem pozostaje HMMWV (High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle) oraz jego cywilna odmiana Hummer H1 (prawa do cywilnej marki w 1999 r. kupił General Motors), których produkcja rozpoczęła się w 1984 r. Wyprodukowano ich ok 250 tys. i trafiły one do ponad 50 krajów.



Do polski jednostek specjalnych trafiły m.in. HMMWV M1165A1 Special Ops. Fot. Mateusz Multarzyński

Jednym z nich jest Polska, która w 2003 w ramach amerykańskiej zagranicznej pomocy wojskowej – FMF (Foreign Military Financing) za ok. 22,9 mln (wraz z kompletem części, narzędzi itp.). USD zakupiła 217 Humvee (wojskowy kryptonim Tumak).

W 2008 roku zakupiono, także za pośrednictwem FMF kolejne 42 Humvee, tym razem w opancerzonej wersji M1151A1 w/B1 powstałej na bazie doświadczeń z Iraku i Afganistanu. W 2009 r. pojazdy te dostarczono do ówczesnego Oddziału Specjalnego Żandarmerii Wojskowej z Gliwic (obecnie JW AGAT) oraz 1. Pułku Specjalnego Komandosów (obecnie JW Komandosów), które otrzymały po 15 HMMWV M1151A1 w/B1. Pozostałe 12 pojazdów, trafiło do JW GROM. W późniejszym okresie Dowództwo Wojsk Specjalnych zakupiło bliżej nieokreśloną liczbę dedykowanej do działań specjalnych wersji M1165A1 Special Ops oraz M1152 w wersji wozu dowodzenia, które trafiły do Lublińca i Gromu. Kolejne Humvee trafią do Polski do 2023 r. wraz z dostawą 20 wyrzutni artyleryjskiego systemu raketowego HIMARS. Kończąc polski wątek „hammerów”, jak zwykle i zresztą błędnie są nazywane w naszym wojsku, warto wspomnieć o poszukiwaniach partnera biznesowego, producenta pojazdów, jakie kilka lat temu prowadził AM General w naszym kraju. Przedstawiciele amerykańskiego producenta trafili do DZT Fabryka Samochodów w Lublinie (późniejsza Fabryka Samochodów Honker), jednak ich oferta nie spotkała się z zainteresowaniem polskiej strony.



HMMWV M997, czyli podstawowy taktyczny ambulans US Army, zapewne jeszcze długo pozostanie w służbie. Fot. AM General

Poza pojazdami HMMWV, obecnie generacji M1151, M1152, M1165, M1167 oraz wozami ewakuacji medycznej M997A3, czy zestawami modernizacyjnymi dedykowanymi do Humvee - Enhanced Tactical Kits w ofercie AM General znajdują się także:

- samobieżne systemy artyleryjskie - 105 mm Humvee Hawkeye oraz 155 mm Brutus;
- podwozia pod zabudowy o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) od 6 123 kg (4x4) do 22 498 kg (6x6);
- silniki V8 serii Optimizer 6500 o mocy od 190 KM do 250 KM;
- automatyczne 4-biegowe przekładnie 4L8SE;
- układy ABS;
- kompletne zespoły napędowe.

Amerykański producent oferuje również inne pojazdy, czy to będące kolejnymi etapami rozwoju HMMWV, jak NXT 360, czy bazującą na komercyjnych podzespołach rodzinę pojazdów 4x4 - MPT (Multi-Purpose Truck) o DMC 8 391 kg, czy też „lekki” (DMC to tylko 3 357 kg) pojazd stworzony we współpracy z BC Customs.

AM General zawarł także porozumienia o współpracy z innymi producentami pojazdów, jak Arquus czego efektem jest pojawienie się w ofercie amerykańskiego wytwórcy wozu Bastion oraz z Fiat Chrysler Automobiles (FCA), która dotyczy rozwoju lekkiego pojazdu taktycznego - Jeep Gladiator Extreme Military-Grade Truck (XMT).

Choć obecnie amerykańskie siły zbrojne wymieniają część swojej floty HMMWV na wozy JLTV (Joint Light Tactical Vehicle) produkowane przez Oshkosh Defense LLC, których sama US Army planuje wprowadzić do linii ponad 49 tys., to nie stanowią one zamiennika dla Humvee w stosunku 1:1. W przypadku Korpusu Piechoty Morskiej, w każdym batalionie piechoty 69 JLTV zastąpi obecnie

używane 74 Humvee. Nadal jednak w Korpusie pozostanie 13 tys. HMMWV, w tym także pojazdy nieopancerzone, które zostaną przesunięte do działań na zapleczu jednostek ekspedycyjnych. Z kolei US Army wciąż rozważa różne warianty przyszłości floty Humvee liczącej 120 tys. pojazdów. Ile z nich zostanie w służbie, ile zostanie zmodernizowanych, a ile zastąpionych przez JLTV, których dostawy mają trwać co najmniej do 2040 r.? Także HMMWV Gwardii Narodowej pozostaną w linii. Eksperci oceniają, że Humvee pozostaną w służbie w amerykańskich siłach zbrojnych co najmniej do 2050 r.



Niezaprzeczalną zaletą Humvee jest rozbudowany system wsparcia eksploatacji, jak i podatność na modyfikacje, często zresztą dokonywane "w polu". Fot. Ministerstwo obrony ČR

Dodatkowo HMMWV M997A3, czyli podstawowy pojazd ewakuacji medycznej, nie ma swojego następcy, choćby w postaci JLTV (problemem jest brak odpowiedniego zapasu ładowności). Przypomnijmy, że w kwietniu 2019 US Army zamówiła kolejną partię 648 szt. M997A3 za 185 mln USD, a niecały rok wcześniej we wrześniu 2018 aż 2 800 ambuansów na podwoziu Humvee. Nie były to zresztą jedyne rządowe zamówienia na pojazdy AM General.

Z drugiej strony przegrana AM General w programie JLTV, w którym producent z Indiany proponował pojazd BRV-O (Blast-Resistant Vehicle - Off Road), była poważnym ciosem stawiającym pod znakiem zapytania przyszłość zakładów. Co ciekawe przy projekcie BRV-O, podobnie jak Oshkosh, AM General współpracował z izraelskim Plasanem.

Po przegranej w programie JLTV firma próbowała zdobywać rynki zagraniczne, zarówno dla "starych" Humvee, w czym pomocne były rządowe programy, takie jak FMS, oraz nowymi konstrukcjami, jak MPT, jednak bez spektakularnych sukcesów.

Równocześnie cały czas AM General starał się znaleźć swoją szansę na amerykańskim rynku zamówień rządowych/wojskowych, regularnie prezentując nowe rozwiązania, czy to w postaci zestawów modernizacyjnych ETK, czy nowych zastosowań dla Humvee, jak Hawkeye ze 105 mm haubicą. Firma też zaczęła rozwijać swoje kompetencje w zakresie pojazdów autonomicznych, nie tylko integrując mikro BSP z pojazdem dzięki czemu jego załoga otrzymuje znacznie większą świadomość sytuacyjną, ale również demonstrując przedstawicielom armii autonomiczny pojazd bojowy. AM General próbował również „załapać” się na program Squad/Small Multipurpose Equipment Transport, ale i tym razem się nie udało.

Jak widać firma podejmowała i podejmuje szereg działań, aby wyjść z pułapki producenta jednego produktu. Zwłaszcza, że w wielu zastosowaniach, nie tylko „tyłowych” Humvee mogą być zastępowane przez typowo komercyjne, zmilitaryzowane samochody, jak np. pick-upy. Przykładem tego trendu może być program ISV (Infantry Squad Vehicles, w którym wygrał GM Defense (spółka zależna od General Motors) z pojazdem bazującym na podwoziu Chevroleta Colorado ZR2. Ten trend jest widoczny w wielu krajach, również **w Polsce, gdzie na część floty typowych wojskowych „terenówek” - Honkerów zastąpią cywilne pick-upy - Ford Ranger.**

Z drugiej strony AM General to producent z zapleczem produkcyjnym przystosowanym do produkcji nawet krótkich serii pojazdów, z zespołem, który wie, jak projektować i produkować. Taka fabryka znacznie lepiej sprawdza się w programach wojskowych niż typowy producent z branży motoryzacyjnej, która musi utrzymać wysoki poziom produkcji, aby utrzymać tysiące pracowników. AM General jest też zdolny do produkcji większych pojazdów – ciężarówek 4x4 i 6x6, co może być szansą wobec planowanej przez armie amerykańską wymiany generacyjnej tej kategorii pojazdów. Przyszłość firmy to także pojazdy autonomiczne, choćby na bazie Humvee, po które co raz częściej będą sięgać użytkownicy w mundurach.



Projekt MPT to próba połączenia militarnych genów Humvee (np. rama, zwieszanie) z komercyjnymi podzespołami (np. przekładania Allisona) w celu skrojenia pojazdu pod wymagania konkretnego odbiorcy. Fot. AM General

Czy nowy inwestor w postaci KPS, który poprzez swoje spółki zależne zarządza KPS Special Situations Funds – rodziną funduszy inwestycyjnych zarządzających aktywami o wartości około 11,4 mld USD, kupił AM General tylko w celu „wyciśnięcia” do końca potencjału rynkowego, jaki jeszcze posiada Humvee? Czy może jednak zważywszy, że spółki z portfela KPS Funds osiągają obecnie łączne roczne przychody w wysokości około 8,4 mld dolarów, prowadzą 150 zakładów produkcyjnych w 26 krajach i zatrudniają ponad 23 tys. pracowników bezpośrednio i za pośrednictwem spółek joint venture na całym świecie, nowy właściciel docenił potencjał AM General i chce inwestować w rozwój tego producenta? Na te pytania będzie można odpowiedzieć za jakiś czas.

Na pewno warto śledzić dalsze losy Am General, nie tylko ze względu na posiadane przez Wojsko Polskie pojazdy HMMWV, ale również na pewne analogie do polskich producentów, których istnienie uzależnione jest od jednego flagowego produktu.