

## KONTRAKT NA MYŚLIWCE RAFALE W INDIACH POD ZNAKIEM ZAPYTANIA

---

Pomimo drastycznego zmniejszenia przez Indie zamówienia na samoloty wielozadaniowe Rafale, nadal pojawiają się trudności z ostatecznym podpisaniem umowy.

Kontrakt, który jeszcze trzy lata temu przewidywał kupno przez Indię 126 myśliwców Rafale został zmniejszony w tym roku do 36, ale jak się okazuje nie jest to wcale cyfra ostateczna. Interwencja indyjskiego premiera Narendra Modi, która cztery miesiące wcześniej przerwała trzyletnie negocjacje ustalając pułap zamówienia na akceptowalnym przez rząd poziomie, może się więc zakończyć fisakiem.

Do mediów zaczynają przeciekać bowiem informacje, że nadal trwają spory na temat ceny samolotów oraz procentu wielomiliardowego kontraktu, jaki koncern Dassault Aviation powinien zainwestować w Indiach w ramach offsetu.

Tymczasem niekończące się negocjacje handlowe coraz bardziej opóźniają proces modernizacji indyjskich sił powietrznych. Władze w New Delhi prawdopodobnie wreszcie zrozumiały, że rodzimy przemysł nie jest w stanie samodzielnie sprostać nowym wyzwaniom, a odbierane jako zagrożenie takie państwa jak Chiny, czy Pakistan bez przerwy unowocześniają siły zbrojne.

Obecne problemy są o tyle niezrozumiałe, że wszystko miało już być uzgodnione, a sprawę ostatecznie potwierdziło podpisanie 10 kwietnia br. międzyrządowej umowy przez prezydenta Francji François Hollande i premiera Indii Narendra Modi. Co więcej 16 maja br. indyjski minister obrony Manohar Parrikar oficjalnie potwierdził, że negocjacje z Francuzami mają zostać zakończone w ciągu jednego lub dwóch miesięcy.

Wcześniej prowadzone rozmowy zostały przerwane z powodu braku zgody Francuzów na przyjęcie odpowiedzialności za budowę samolotów Rafale w Indiach. Przedstawiciele Dassault Aviation zorientowali się bowiem, że nie ma na razie szans by w Indiach zapewniono poziom kultury technicznej potrzebny do samodzielnego budowania samolotów nowej generacji. Dlatego poprzestano tylko na tych myśliwcach, które mają zostać zbudowane w zakładach lotniczych we Francji.

Teraz jednak, po rezygnacji z transferu technologii, Indie chcą zmniejszenia ceny, co zastąpiłoby zyski, jakich nie osiągnie już przemysł lotniczy w Indiach. Obecnie cena ta wynosi około 200 milionów dolarów za samolot ze wszystkimi dodatkowymi elementami zagwarantowanymi w kontrakcie (np. wsparcie techniczne, szkolenie uzbrojenie itp.).

Dodatkowo trwa kłótnia o offset, czyli o procent kontraktu, który Francuzi muszą zainwestować w Indiach. Jest to bowiem związane z wprowadzeniem nowych technologii i zapewnieniem wielu wykwalifikowanych miejsc pracy. Początkowo Indie chciały, by koncern Dassault Aviation zainwestował sumę równą co najmniej 30% ustalonego kontraktu.

Francuzi są gotowi na spełnienie tych żądań, ale informują że będzie to wymagało czasu – szczególnie jeżeli chodzi o budowę nowych zakładów. Problem jest jednak prawdopodobnie w tym, że Indie zmieniły wymagania i chcą teraz by offset był na poziomie co najmniej 50%.

Mówi się również o zmianie wymagań taktyczno-technicznych samolotów, szczególnie w odniesieniu do najnowszych systemów uzbrojenia. Jak się bowiem okazuje część indyjskich specyfikacji powstała ponad dziesięć lat temu.

W przypadku lotnictwa wojskowego Indii takie „opóźnienia” przestały już kogokolwiek dziwić. Specjaliści przypominają, że program indyjskiego, lekkiego myśliwca miał tak naprawdę 19 lat opóźnienia. Tymczasem wszyscy zdają sobie sprawę, że w ciągu najbliższych kilku lat Indie będą musiały wycofać ponad 260 starych samolotów myśliwskich, zbudowanych jeszcze w technologii z czasów zimnej wojny (MiG 21 i MiG 27).