

TÁJÉKOZTATÓ AZ EADS KIALAKÍTÁSÁRÓL, EDDIGI FEJLŐDÉSÉRŐL ÉS "VISION 2020" STRATÉGIÁJÁRÓL
(Jane's DEFENCE WEEKLY 2008. 01. 23)

A Boeing és McDonnell Douglas amerikai vállalatok 1997-ben végrehajtott fúziója, s ezt megelőzően 1995-ben a világ legnagyobb védelmi vállalkozóját képező Lockheed Martin cégcsoport megalakítása megnövelte az európai védelmi társaságokra ható nyomást, hogy erőiket konszolidálják. Az európai kormányok is kifejezték azon kívánságukat, hogy országaik védelmi ipari cégei fúzióra lépjenek egymással egy egyetlen jogi személyt képező Európai Űrrepülési és Védelmi Társaság keretében. A különböző cégcsoportok rész fúzió után 2000. július 10-én a francia Aerospatiale Matra, a Spanyol Construcciones Aeronáuticas SA (CASA) és a német Daimler Chrysler Aerospace (DASA), mint "alapító partnerek" fúziójával megalakult az Európai Repülő- Védelmi- és Űrpari (European Aeronautic Defence and Space - EADS) Társaság. Az EADS a Boeing után a világ második legnagyobb repülő- és űrpari társaságává, s a BAE Systems után Európa második legnagyobb fegyvergyártójává vált.

A megalakulása óta eltelt időben az EADS Társaság főbb szerkezeti változásai az alábbiak voltak:

2001 januárjában az Airbus Industrie konzorcium egy részvénytársasággá alakult át. Az EADS és a BAE átruházták a saját Airbus üzemeikre vonatkozó tulajdonjogukat az új Airbus SAS társaságra 80 %-os, illetve 20 %-os részesedés meghagyásával.

2001 áprilisában az EADS megállapodott a BAE Systems és az Alenia Marconi Systems (BAE/Finmeccanica) cégekkel a rakétafejlesztő - gyártó és üzleti tevékenységek fúziójában, hogy létrehozzák az MBDA rakétagyártó társaságot. Az EADS 37,5 % részesedéssel rendelkezik az új társaságban, amely hivatalosan 2001 decemberében került megalapításra, s ez által a világ második legnagyobb rakétagyártójává vált.

2003. június 16-án az EADS megszerezte a BAE 25 %-os részesedését az Astrium műhold- és űrrendszer gyártó cégben, s ez által annak egyedüli tulajdonosává vált. A cég új neve: EADS Astrium.

2003 novemberében az EADS bejelentette, hogy fontolja az együttműködés létrehozását japán társaságokkal és a japán METI-vel egy hiperszonikus utasszállító repülőgép kifejlesztésére, amely a 2003 októberében szolgálatból kivont Concorde repülőgéphez viszonyítva annak váltótípusaként nagyobb és gyorsabb lesz, s kisebb zajszinttel fog rendelkezni.

Az EADS az alábbi fő vállalatokat foglalja magába:

- Airbus
 - EADS Sogerma
- Military Transport Aircraft (Katonai Szállító Repülőgép)
 - CASA FITS
 - Airbus A 400 M
 - Airbus A 330 MFTT
- Eurocopter
- EADS Astrium
 - EADS Astrium Satellites (Műholdak)
 - EADS Astrium Transportation (Űrszállítás)
 - EADS Astrium Space Services (Űrszolgáltatások)
- EADS Defence & Security (Védelem és Biztonság)
 - Defence Electronics
 - EADS Military Air Systems (katonai légi rendszerek), beleértve olyan gyártmányokat, mint a Mako/HEAT, és az érdekeltséget az alábbi társaságokban:
 - Dassault Aviation (45,76 %), amely az olyan vadászrepülőgépeket gyártja, mint a Dassault Rafale, vagy a Dassault Mirage 2000.
 - Eurofighter GmbH (46 %), amely az Eurofighter Typhoon vadászrepülőgépet gyártja.
 - EADS 3 Sigma - egy görög társaság, amely a légi és felszíni cél-drón rendszerek tervezésével, fejlesztésével, gyártásával és e rendszerekkel kapcsolatos szolgáltatások biztosításával foglalkozik.
 - Defence and Communication Systems (Védelmi és Kommunikációs Rendszerek).
 - MBDA (37,5 %) - rakétagyártó konzorcium.

Az EADS-hoz tartoznak még az alábbi társaságok és cégek:

EADS North America - ez egy U.S. holding társaság az EADS Észak-amerikai tevékenységeinek biztosítására.

ATR (50 %) - ez egy regionális repülőgépgyártó cég.

EADS Socata

Construcciones Aeronáuticas

EADS EFW

Az EADS az Ariospace társaságban is rendelkezik 30 %-os érdekeltséggel.

Az EADS mintegy 117000 alkalmazottat foglalkoztat, melyek zöme az öt fő vállalatnál van az alábbi elosztásban:

Airbus:	56000
Military Transport Aircraft:	4400
Eurocopter:	14700
EADS Astrium:	12600
EADS Defence and Security:	23200

Az EADS többi alkalmazottja (mintegy 6600 fő) a Párizsban és Münchenben települő csúcvezetési szerveknél, az "EADS Innovation Works" elnevezésű testületi kutató központnál, valamint olyan cégeknél (pl. ATR, EADS Socata, EADS Sogerma) tevékenykedik, melyek nem tartoznak közvetlenül valamelyik fő vállalathoz.

Az EADS összes alkalmazottjának területek szerinti elhelyezkedése százalékos bontásban az alábbi:

- 38 % Franciaországban;
- 37 % Németországban;
- 8 % Spanyolországban;
- 12 % az egyesült Királyságban;
- 1,5 % az Egyesült államokban;
- 3,5 % a világ többi részén.

2008. elején Louis Gallois az EADS első számú vezetője nyilvánosságra hozta az EADS "Vision 2020" előrehaladási stratégiáját. A Vision 2020 azt a célt tűzi ki, hogy az EADS az egész világra kiterjedő hatású vezetővé váljon a repülő- és űr platformok és rendszerek területén. E cél elérésének alapvető feltétele az EADS technológiai vezető szerepének biztosítása. A Vision 2020 meghatározza az ezzel kapcsolatos kiemelt feladatokat. Az EADS első számú műszaki vezetője, Jean Botti szerint: "A technológia képezi a Vision 2020 alapjainak egyikét." A Vision 2020 kihangsúlyozza, hogy szilárd kapcsolatot kell kialakítani a globális vállalkozási stratégia és az EADS technológiai és innovációs politikája között, s fokozni kell a társaság, kutatási- és technológiai (research and technology - R&T) erőfeszítéseit.

Jean Botti-t 2006 májusában nevezték ki az EADS első számú műszaki vezetőjévé (Chief Technical Officer - CTO) azzal a nagyszabású feladattal, hogy megteremtse az EADS technológiai stratégiáját, kijelölje ennek fő irányait, kialakítsa a társaság innovációs politikáját és biztosítsa, hogy a kutatás és technológia (R&T) céljaira fordított minden euro maximális hatékonysággal kerüljön felhasználásra, s a veszteségek amennyire csak lehet, kerüljenek kiküszöbölésre.

Jean Botti első feladatainak egyikét az EADS Műszaki Végrehajtó Tanácsának (Executive Technical Council - ETC) létrehozása képezte. Az ETC az öt fővállalat legmagasabb rangú műszaki képviselőiből áll. Biztosítja, hogy megfelelő egyensúly legyen az EADS technológiai fejlesztésének stratégiai célkitűzései és az egyes cégeken belüli kutatási tevékenységek kreativitása között. E két - gyakran egymással versenyző - követelmény harmonizálása kritikus fontosságú egy agilis, innovatív gondolkodással rendelkező olyan korporáció létrehozásához, amely nem csupán "ül a saját technológiáján", hanem kihasználja azt. A kutatási tevékenységek ösztönzésére kialakításra kerültek az u.n. Csoportos Innovációs Hálózatok (Group Innovation Networks - GINs), melyek olyan átfogó technológiai témákkal foglalkoznak, mint "a szenzorok, elektronikai berendezések és rendszerek integrációja" és "a teljesítmény, propulzió és energia".

Az EADS egy kutatási és technológiai (R&T) tanáccsal is rendelkezik, melynek elnöke Detlef Müller Wiesner, az EADS innovációért felelős első számú üzemeltetési vezetője (Chief Operating Officer - COO). Az R&T tanács egy 20 plusz tagú támogató testület, amely magába foglalja a vállalati üzleti egységek R&T igazgatóit, valamint Jean Botti csoportjának kulcsfontosságú tagjait.

Az R&T tanács feladatai között szerepel az ígertes R&T projektek kihasználása és fejlesztésre történő rendszeres előterjesztése az ETC számára. A folyamatot még csak egy éve vezették be, azonban az EADS hivatalos képviselői szerint jól működik. A kialakított R&T hálózat biztosítja a kutatási tevékenységek fő vállalatok közötti irányítását és koordinálja a hosszabbtávú technológiai fejlesztést. Az R&T hálózat a feladatokat az EADS Innovációs Művekkel (EADS Innovation Works) együtt hajtja

végre. Az EADS Innovációs Művek egy testületi kutató szervezet, amely 2007-ben került egyesítésre és átminősítésre, s jelenlegi kialakításában hasonlít azon szervezetekre, melyeket olyan innovációs óriások hoztak létre, mint a Boeing, General Electric, Lockheed Martin, Sony és a Toyota.

Az EADS Innovációs Művek vezető szervei Párizs Suresnes külső kerületében és a München melletti Ottobrunn-ban települnek. Az EADS Innovációs Művek alapvető teljesítőképességeit eredetileg az Aerospatiale és DaimlerChrysler cégek Suresnes-ben, illetve Ottobrunn-ban lévő korábbi testületi kutató központjaiból hozták létre. Az alapvető teljesítőképességek az elmúlt időszakban kiegészültek az Oroszországban, Szingapúrban, Spanyolországban és az Egyesült Királyságban lévő kutató kapacitásokkal. Így összességében az EADS Innovációs Művek jelenleg több mint 600 törzstagból álló hálózattal rendelkezik.

Az EADS Innovációs Művek kutatásai fontos szerepet játszanak a műszaki fejlesztési idők lerövidítésében. A szervezet vezetője, Yann Barbaux szerint közreműködésükkel jelentősen lerövidült a repülőplatformok fejlesztési ideje.

Az EADS Innovációs Művek főleg az alacsony technológiai készültségi szintekre (Technology Readiness Levels - TRLs 1-3) vonatkozó technológiák és folyamatok azonosításában biztosít hathatós közreműködést. Felfejleszti azokat, majd átadja őket az illetékes EADS vállalati üzleti egységnek továbbfejlesztésre. Az elképzelések szerint bizonyos idő múlva vegyes összetételű kutató személyzetet lehetne kialakítani: a személyzet egyharmad részét az EADS Innovációs Művek biztosítaná a saját erőforrásaiból, egyharmad részét az EADS illetékes vállalati üzleti egysége, egyharmad részét pedig külső szervek (egyetemek, szállítók, valamint kis- és középvállalatok). E megoldással növelhető lenne a "kreativitási keverék".

Az EADS Innovációs Műveknél folyamatban lévő főbb innovációs technológiai kutatások magukba foglalják az alábbiakat:

új repülőgép sárkányszerkezetek kialakítása, különös figyelmet fordítva a kompozit anyagok felhasználására, a gyártási költségek csökkentésére és a gyártási ütem növelésére;

új fedélzeti rendszer - architektúrák kialakítása, ezen belül olyan innovatív fedélzeti energiafejlesztő technológiák kifejlesztése, mint a tüzelőanyag-cellák alkalmazása;

a gyártmány minden aspektusának modellezés útján történő vizsgálata még a tényleges fejlesztés megkezdése előtt;

környezetvédelmi technológiák kifejlesztése a repülőgépek káros emisszióinak csökkentésére új hajtómű- és sárkány szerkezetek, valamint új tüzelőanyagok alkalmazásával;

szenzor technológiák vizsgálata beleértve az olyan legutóbbi fejlesztéseket, mint a multiszenzor fúzió és a szélessávú adatkapcsolati rendszerek kialakítása;

új gyártástechnológiák alkalmazása, melyek meggyorsítják a gyártási folyamatot, kiküszöbölik a veszteségeket, s a hulladékot és csökkentik a gyártásköltségeket. Ezek magukba foglalják az Airbus Méaulte üzemében bevezetett robot-szegecsező technológiákat, melyek a sárkányszerkezet fő részei összeszerelési folyamatának nagy részét automatizálják;

az u.n. kooperatív robotok ("co-bots") alkalmazhatóságának vizsgálata. A kooperatív robotokat jelenleg tesztelik Suresnes-ben. E technológia lehetővé teszi, hogy az emberek és a robotok együtt végezzék a gyártást integrált módon, hatásosan és biztonságosan.

[Vissza a tartalomhoz >>>](#)