



„Clubul Seniorilor pentru Înzestrarea Armatei” (CSÎA)

România mai sigură Armata mai bine înzestrată

NOTĂ DE ANALIZĂ

NA-SAFE-HELI-RADAR-2026

**Beneficii și riscuri industriale ale acordurilor SAFE din 17 iulie 2026:
elicopterele H225M (IAR Ghimbav) și radarele GM200 (Thales)**

Autori:

Gl. Lt. Rtg. Ing. Dan Ion ZAHARIA
Cdor av. Rez. Ing. Constantin APOSTOL
Col rtg. Ing. Aurel GÂNGU

BUCUREȘTI, IULIE 2026

0. Sumar executiv

Pe 17 iulie 2026 au fost semnate două ordine de achiziție, în cadrul Programului SAFE, pentru înzestrarea Armatei Române cu 12 elicoptere multi-misiune Airbus H225M (valoare totală aprobată 852 mil. euro, ordin de achiziție 757 mil. euro) și 12 sisteme radar Ground Master 200 de la Thales (258 mil. euro). Ambele achiziții au fost realizate prin mecanismul de achiziții comune al SAFE, coordonat de Ministerul Apărării din Franța, iar autoritățile române au condiționat contractele de angajamente de investiții și transfer de tehnologie în România — un element prezentat oficial drept schimbare de paradigmă față de practica anterioară de înzestrare.

Prezenta notă analizează beneficiile și riscurile acestor angajamente pentru industria română de apărare, cu accent pe rolul SC IAR SA Ghimbav (platformă industrială menționată generic în presă drept „IAR Brașov”).

Constatări principale

- Platforma de la Ghimbav găzduiește două entități juridice distincte — IAR S.A. (majoritar a statului roman, listată BVB: IARV) și Airbus Helicopters România SA (joint-venture cu Airbus majoritar) — frecvent astfel identificate în comunicarea publică. Documentele reglementate ale IAR SA confirmă că aceasta este entitatea parte la acordul de cooperare industrială, contrapartea reală fiind însă Airbus Helicopters Franța, deținătoarea Certificatului de Tip, și nu filiala locală.
- IAR SA deține certificări de organizație de producție (EASA Part-21G) și proiectare (RMAR Part-21J) valide, confirmând un cadru instituțional funcțional. Rămân neclare extinderea scopului certificării la producția specifică H225M și clauzele exacte de livrare a documentației tehnice din partea Airbus. Mai precis, extinderea producției se preconizează a fi doar pentru elicopterele destinate României, sau înseamnă intrarea platformei de la Ghimbav în lanțul de producție pentru H225M la nivel mondial?
- Capacitatea financiară și organizațională actuală a IAR SA (cifra de afaceri ~89 mil. euro, activitate dominant orientată spre mentenanță, ritm de investiții de ordinul a 5 mil. euro/an) ridică semne de întrebare privind proporționalitatea față de anvergura anunțată a proiectului.
- Componenta radar (Thales) prezintă un grad de transparență instituțională inferior celei de la elicoptere, filiala locală relevantă nefiind o societate listată.
- Nota identifică un risc structural, prin analogie cu precedentul programului IAR-99 SM (Avioane Craiova), unde lipsa documentației finale de proiectare și clauzele contractuale insuficient corelate cu contractul-cadru MAPn au generat ani de întârzieri.
- Profilul de misiune anunțat pentru H225M în configurația românească (spectru mai larg decât CSAR/transport, cu componentă navală) și necesitatea integrării ambelor sisteme într-o arhitectură națională de apărare aeriană deja documentată ca eterogenă introduc un grad de noutate tehnică ce depășește precedentele internaționale de utilizare a acestor platforme.
- Cooperarea industrială deplină la Ghimbav este condiționată explicit, potrivit declarațiilor publice ale Airbus Helicopters România, de o comandă totală de 42 de elicoptere H225M — de peste trei ori mai mare decât cele 12 contractate în prezent. Atingerea acestui prag ar necesita o investiție suplimentară estimată la ordinul a 2 miliarde de euro, într-un context fiscal național în care deficitul bugetar (~6,2% din PIB în 2026) și datoria publică (peste 60% din PIB, proiectată la 63,4% în 2027) limitează sever spațiul pentru noi angajamente de amploare, cu atât mai mult cu cât fondurile SAFE sunt împrumuturi, nu granturi, cu impact direct asupra datoriei publice.

Recomandare generală: CSÎA recomandă monitorizarea activă a stadiului de execuție a celor două acorduri, cu prioritate pe accesarea textului acordurilor industriale și pe corelarea firului de analiză cu tema deschisă în NA-LOGDIG-2026 privind interoperabilitatea în achizițiile de echipament eterogen.

1. Contextul achiziției

1.1. Ordinele de achiziție semnate în cadrul Programului SAFE

Pe 17 iulie 2026, presa de specialitate semnalează semnarea a două ordine de achiziție distincte, în cadrul Programului SAFE (Security Action for Europe), pentru înzestrarea Armatei României: unul vizând 12 elicoptere multi-misiune Airbus H225M, celălalt 12 sisteme radar de supraveghere aeriană din familia GM200, produse de Thales. Conform informațiilor publicate de mass-media economică, valoarea cumulată a celor două achiziții depășește un miliard de euro, din care programul elicopterelor H225M este estimat separat la aproximativ 852 milioane euro (ordin de achiziție efectiv 757 milioane euro), iar cel al radarelor la 258 milioane euro — ambele fiind achiziții realizate în comun din/cu Franța.

Sursele de presă citează declarații ale ministrului interimar al Apărării Naționale, Radu Miruță, potrivit cărora contractele nu se aflau sub presiunea termenului-limită de 31 mai 2026 (aplicabil altor achiziții individuale din SAFE), însă semnarea lor rapidă a fost considerată necesară în contextul termenelor scurte de livrare impuse de program — toate echipamentele achiziționate prin SAFE trebuind livrate până în 2030. Ministrul a precizat calendarul de livrare: primul sistem radar în luna a 11-a de la semnare, primul elicopter în luna a 38-a.

Conform declarațiilor publice, cele 12 elicoptere H225M , vor intra în dotarea Forțelor pentru Operații Speciale, iar ulterior România planuiește să suplimenteze comanda cu încă 32 de elicoptere pentru dotarea Forțelor Terestre, fapt ce va duce la transferul de tehnologie și producție la IAR Brașov. De asemenea, M.Ap.N a precizat că va exista o implicare a IAR Brașov și în livrarea pachetului initial de 12 elicoptere.

1.2. Mecanismul acordurilor de cooperare industrială

O particularitate semnalată de mai multe surse este aceea că, înaintea semnării ordinelor de achiziție propriu-zise (la Paris, respectiv București), sub coordonarea Cancelariei Prim-Ministrului au fost negociate și semnate — conform declarațiilor publice ale șefului acestei instituții, Mihai Jurca — două acorduri distincte de cooperare industrială, care condiționează achizițiile de investiții și transfer de tehnologie în România. Pentru componenta radar, ministrul Miruță a explicat că mecanismul a fost diferit: obligațiile de localizare au fost asumate direct în contractul interguvernamental cu Guvernul francez, coordonatorul achiziției comune SAFE.

Pentru componenta radar, în mass-media se discută despre o extindere semnificativă a prezenței Thales în România, până la aproximativ 1.000 de angajați înalt calificați, cu producție locală a antenelor radar și integrare pe platforme auto realizată de asemenea în țară.

Pentru componenta elicoptere — care face obiectul central al prezentei note — pe surse guvernamentale și de presă apare informația conform căreia la IAR Brașov urmează să fie construită o linie finală de asamblare pentru cele 12 aparate H225M destinate Armatei, cu un orizont de timp de cinci ani pentru pregătirea specialiștilor în Franța și re tehnologizarea fabricii de la Ghimbav, producția efectivă urmând să înceapă din 2030, atât pentru înzestrare cât și pentru export.

1.3. Observație metodologică

Se remarcă faptul că majoritatea surselor de presă folosesc formularea generică „IAR Brașov” fără a preciza entitatea juridică exactă vizată de acordul industrial pentru elicoptere — aspect clarificat în Capitolul 2 al prezentei note, pe baza documentelor de raportare reglementată ale societății listate la Bursa de Valori București. O problemă similară, dar mai puțin elucidabilă din surse publice, este semnalată pentru componenta radar și tratată în Capitolul 3.

2. Componenta elicoptere H225M — IAR Ghimbav SA

2.1. Clarificarea identității entității industriale implicate

Pe platforma industrială de la Ghimbav funcționează două entități juridice distincte, adesea menționate sub eticheta generică „IAR Brașov”:

- IAR S.A. (simbol bursier BVB: IARV) — companie de tradiție (înființată 1925, reorganizată 1968 și 1991), majoritar deținută de stat prin Ministerul Economiei (~64,89% din capitalul social, confirmat prin rapoartele curente AGOA din februarie și iunie 2026), cu acționariat minoritar suplimentar din partea Ministerului Muncii (~7,35%) și SIF Transilvania (~4,57%). Activitatea de bază, conform raportului anual 2025 depus pe BVB, este dominant orientată spre mentenanță, reparații capitale și modernizare a flotei IAR 330 Puma/Alouette III (88,65% din vânzările interne în 2025).
- Airbus Helicopters România S.A. (fostă Eurocopter România, înființată 2002) — societate mixtă cu Airbus deținând pachetul majoritar (60%, conform surselor de specialitate din domeniul apărării), orientată spre distribuție, vânzare și mentenanță pentru gama Airbus în România, inclusiv o fabrică dedicată de 10.000 mp inaugurată în 2016 pentru producția H215, care nu a atins însă niciodată producția de serie din lipsa unor comenzi ferme din partea statului român.

Pe baza raportului anual 2025 al IAR S.A. (document reglementat, depus pe platforma BVB), rezultă că entitatea parte la acordurile de cooperare industrială pentru elicopterele H215M/H225M este IAR S.A., iar contrapartea contractuală este Airbus Helicopters Franța — compania-mamă, deținătoare a Certificatului de Tip pentru aceste aeronave — și nu joint-venture-ul local Airbus Helicopters România. Această distincție nu este clarificată în comunicatele de presă din iulie 2026 legate de anunțul Cancelariei Prim-Ministrului.

2.2. Cadrul juridic-tehnic al abilitării IAR S.A.

Conform raportului anual 2025, IAR S.A. deține următoarele certificări relevante:

- EASA Part-21G (organizație de producție) — Certificat RO.21G.0006, emis inițial în 2009, valabilitate nelimitată, aflat la revizia nr. 4 (13.08.2021), emis de Autoritatea Aeronautică Civilă Română.
- EASA Part-145 (organizație de întreținere) — Certificat RO.145.009, emis 2009, revizia nr. 12 (24.12.2025).
- RMAR Part-21J (organizație de proiectare, regim militar) — Certificat RO.AAMN.21J.00003, emis de Autoritatea Aeronautică Militară Națională la 07.04.2023.

Aceste certificări confirmă existența unui cadru instituțional funcțional, fără a garanta însă că scopul de lucru (capability list) al certificatului POA acoperă deja, la acest moment, activitățile specifice de producție H225M — extinderea scopului pentru un tip nou de produs presupunând, în mod normal, o procedură separată de aplicație pentru schimbare către autoritatea competentă.

Referitor la relația comercială cu Airbus, același raport precizează că IAR S.A. a semnat cu Airbus Helicopters Franța un „Contract General” care reglementează cooperarea industrială privind personalizarea elicopterului H215/H215M în configurația „IAR-H215M”, fabricația de subansamble și mentenanța pe ciclul de viață. Pentru H225M specific, raportul — care acoperă exercițiul 2025 și a fost depus în perioada martie-aprilie 2026, deci anterior anunțului din 17 iulie — menționează că IAR S.A. „a demarat discuții” cu Airbus Helicopters Franța pentru o potențială colaborare, fără a confirma un acord finalizat la acel moment. Aceasta sugerează că formalizarea cooperării industriale pentru H225M s-a produs într-un interval scurt, de câteva luni, între depunerea raportului anual și anunțul public.

2.3. Beneficii potențiale

- Transfer de tehnologie și construirea unei linii finale de asamblare pentru un elicopter mediu-greu, cu potențial de export, marcând tranziția de la un profil dominant de mentenanță (Puma/Alouette) la unul de producție de serie.
- Pe surse guvernamentale, Airbus și Thales și-au asumat angajamente de finanțare anuală a burselor, stagiilor și programelor de pregătire pentru studenți și tineri ingineri din domeniile aeronautic, electronic și IT — element cu relevanță directă având în vedere vârsta medie ridicată a personalului actual al IAR S.A. (49,54 ani, conform raportului anual 2025).
- Integrare în lanțul global de producție Airbus, cu efect potențial asupra subcontractorilor autorizați interni (Turbomecanica, Aerostar Bacău, Aeroteh, Aerofina), menționați explicit în raportul IAR S.A. drept beneficiari indirecti ai încărcării capacităților de producție.

Precizare necesară asupra amplitudinii reale a beneficiului: directorul general al Airbus Helicopters România, Georges Durdilly, a declarat public că, în cazul proiectului H225M, „cooperarea industrială completă va fi implementată în urma unei comenzi de 42 de unități” — un prag de peste trei ori mai mare decât cele 12 elicoptere contractate în prezent. Corelat cu acest reper, presa de specialitate indică faptul că, pentru comanda actuală de 12 aparate, elicopterele vor fi livrate din Franța și doar „configurate” la Ghimbav, nu asamblate integral local; asamblarea completă și eventuala obținere a licenței depline de producție rămân condiționate de o comandă viitoare suplimentară de aproximativ 30 de unități, care nu face obiectul contractului semnat la 17 iulie 2026. Beneficiile descrise mai sus (linie finală de asamblare, capacitate de export) trebuie, prin urmare, interpretate ca obiectiv pe termen lung, nu ca beneficiu garantat de contractul actual.

2.4. Riscuri și puncte de atenție

2.4.1. Riscul financiar-organizațional

Datele financiare publice ale IAR S.A. pentru 2025 (cifra de afaceri netă 440,85 milioane lei, profit net 47,68 milioane lei, investiții în modernizare de aproximativ 25 milioane lei) indică o companie profitabilă, dar de dimensiune modestă și cu ritm de investiții limitat, raportat la anvergura presupusă de o linie de asamblare finală pentru un elicopter militar mediu-greu de generație nouă. Rămâne o întrebare deschisă dacă retehnologizarea anunțată, inclusiv licențele de fabricație presupun o infuzie de capital semnificativ superioară capacității proprii de autofinanțare a companiei, și din ce sursă ar proveni aceasta (buget de stat, fonduri SAFE, investiție directă Airbus).

2.4.2. Riscul de guvernare a proprietății intelectuale

Cooperarea industrială se bazează pe o licență comercială cu durată limitată însă pentru elicopterul de generație mai veche tip H215 (acordul este descris în presă ca fiind încheiat pe o perioadă de 15 ani), nu pe un transfer definitiv de proprietate intelectuală — Certificatul de Tip rămânând la Airbus. Nu sunt disponibile public clauzele de reziliere sau condițiile de reînnoire ale acestei licențe, aspect relevant pentru orizontul de 10-20 de ani pe care IAR S.A. îl menționează explicit, în raportul propriu, ca fiind necesar programului național de achiziție a elicopterelor multi-misiune.

H 215 TREBUIE EXCLUS DIN DISCUTIE drept opțiune de achiziție de către forțele aeriene române - SMFA nu dorește elicopterul H215 considerat depășit moral, un vechi obicei francezesc de a băga pe gât produse pe principiul – pentru voi e bine așa.

2.4.3. Discrepanță documentară de semnalat

Raportul anual IAR S.A. afirmă că societatea „a încheiat un contract de producere a unui număr de două elicoptere H215, în colaborare cu Airbus”, destinate Forțelor Navale Române — în timp ce presa de specialitate, citând declarații ale Airbus Helicopters România din 2024-2025, indică

faptul că exact acest program de 2 elicoptere H215M ASuW nu va fi produs la Ghimbav, fiind considerat prea mic pentru pornirea liniei locale, urmând să fie fabricat integral în Franța. Cele două afirmații nu sunt neapărat contradictorii dacă rolul IAR S.A. se limitează la integrarea sistemelor de misiune — rol confirmat separat de MAPN pentru un laborator de integrare programat pentru trimestrul III 2027 — însă lipsa de claritate publică asupra diviziunii exacte a muncii constituie, ea însăși, un semnal de atenție pentru modul în care sunt comunicate public asemenea acorduri.

2.4.5. Riscul de sustenabilitate fiscală a pragului de 42 de unități

Așa cum s-a arătat în secțiunea 2.3, transformarea Ghimbavului într-un hub complet de producție H225M este condiționată, potrivit declarațiilor publice ale Airbus Helicopters România, de o comandă totală de 42 de elicoptere — 30 de elicoptere suplimentar față de cele 12 contractate prin acordul din 17 iulie 2026. O eventuală comandă suplimentară de aproximativ 30 de aparate, la un preț mediu implicit de peste 70 milioane euro/unitate rezultat din contractul actual, ar reprezenta o investiție suplimentară de ordinul a 2 miliarde de euro.

Date fiscale publice, disponibile la data prezentei note, indică un context național de constrângere semnificativă: deficitul bugetar al României este estimat la 6,2-6,25% din PIB pentru 2026, iar datoria publică a depășit pragul de 60% din PIB în cursul anului, fiind proiectată să ajungă la aproximativ 63,4% din PIB în 2027. Consiliul Fiscal a avertizat, în opinia sa asupra bugetului de stat pe 2026, asupra unor presiuni suplimentare pentru perioada 2027-2029 dinspre cheltuielile cu personalul, asistența socială, dobânzile și apărarea, precum și asupra faptului că fondurile alocate prin Programul SAFE reprezintă împrumuturi, nu granturi, cu impact direct asupra datoriei publice și a deficitului. Este relevant, în context, și faptul semnalat de presa economică potrivit căruia costul dobânzilor la datoria publică a ajuns, în 2026, să depășească nominal întregul buget al Ministerului Apărării Naționale.

Pe baza acestor elemente, se poate formula, ca ipoteză de lucru pentru evaluarea CSÎA, întrebarea dacă traiectoria fiscală actuală a României va permite, până la orizontul post-2030 la care ar deveni relevantă o eventuală comandă suplimentară, angajarea unei investiții de această amploare — fie prin buget național, fie printr-un eventual mecanism SAFE succesor; cel mai probabil, trebuie avută în vedere și finanțarea de la buget a comenzii suplimentare de cel puțin 30 de aeronave necesare pentru a atinge pragul de 42 de unități; însă dacă acest prag nu este atins, beneficiile pe termen lung descrise în secțiunea 2.3 (linie de asamblare completă, capacitate de export, transfer tehnologic deplin) riscă să rămână parțial neconcretizate, iar investițiile de re tehnologizare făcute în perioada 2026-2030 la Ghimbav ar putea rămâne subutilizate raportat la capacitatea instalată.

2.4.6. Analiză comparativă privind achiziția elicopterelor din categoria mediu-grea

Întrucât există un interes firesc cu privire la unele diferențe de preț, între H225M și alte elicoptere din aceeași gamă sau apropiate, se impune o analiză a acestor aspect:

1. Programul MAPN – Airbus H225M Caracal

Valoarea contractului: aproximativ **757 milioane euro**, include:

- cele 12 elicoptere;
- pachetul logistic inițial;
- instruirea personalului.

Rezultă un cost mediu contractual de aproximativ:

757 milioane € / 12 = 63,1 milioane € pe elicopter

Dacă se raportează la valoarea totală aprobată a programului (aproximativ **852 milioane euro**), costul mediu ajunge la aproximativ **71 milioane euro pe elicopter**, diferența reprezentând alte cheltuieli aferente implementării programului.

Misiuni principale

- transport tactic de trupe;
- operații aeromobile;
- transport logistic;
- MEDEVAC / CASEVAC;
- căutare și salvare în luptă (CSAR);
- sprijin pentru operații speciale;
- posibilitatea integrării armamentului și a sistemelor moderne de autoprotecție.

2. Programul MAI – Sikorsky S-70M Black Hawk

În anul 2021, Ministerul Afacerilor Interne a contractat 12 elicoptere Sikorsky S-70M Black Hawk.

Valoarea contractului: aproximativ **269 milioane euro**, incluzând:

- cele 12 aeronave;
- pachetul logistic inițial;
- instruirea personalului.

Rezultă un cost mediu contractual de aproximativ:

269 milioane € / 12 = 22,4 milioane € pe elicopter

Misiuni principale

- intervenții în situații de urgență;
- stingerea incendiilor forestiere;
- evacuare medicală;
- misiuni de căutare-salvare;
- transport personal și echipamente.

3. Comparație tehnică

Caracteristică	Airbus H225M	Sikorsky S-70M Black Hawk
Masa maximă la decolare	~11,2 t	~10,6 t
Motoare	2 × Makila 2A1	2 × GE T700
Capacitate transport	până la 28 militari	până la 13–15 militari echipați
Sarcină externă	până la 4,75 t	până la 4,1 t
Autonomie	până la 850 km	aproximativ 590 km
Rază de acțiune cu rezervoare suplimentare	peste 1.000 km	mai redusă
CSAR dedicat	Da	posibil, în funcție de configurație
Operații speciale	Da	Da

4. Observații

La nivel strict al valorii contractelor, rezultă o diferență semnificativă:

- **H225M:** aproximativ **63 milioane euro/aeronava**;
- **S-70M:** aproximativ **22 milioane euro/aeronava**.

Matematic, diferența este de aproximativ **2,8 ori**, iar dacă se raportează la valoarea totală a programului H225M (852 milioane euro), aceasta depășește un factor de **3**. Totuși, această comparație trebuie interpretată cu prudență, deoarece:

- H225M este un elicopter mai mare, cu capacitate de transport aproape dublă;
- configurația militară poate include sisteme complexe de autoprotecție, comunicații criptate, senzori, armament, integrare C4ISR și echipamente pentru operații speciale;

- ponderea costurilor de integrare, certificare și suport poate diferi semnificativ între cele două programe.
-

5. Evaluarea H225M în raport cu alte elicoptere occidentale din aceeași clasă

Pentru o evaluare obiectivă a programului de înzestrare, Airbus H225M trebuie comparat cu elicoptere din aceeași categorie (11–15 tone), destinate transportului tactic, operațiilor speciale și misiunilor CSAR, și nu exclusiv cu Black Hawk, care aparține unei categorii inferioare din punct de vedere al capacității de transport. ([Airbus](#))

A. Evaluare performanțe

Caracteristică	Airbus H225M	Leonardo AW101	NH90 TTH	Sikorsky S-92 militar	UH-60M Black Hawk
MTOW	11,2 t	12,9–15,6 t	10,6 t	~12 t	10,6 t
Militari transportați	până la 28	24–30	până la 20	22–24	11–13
Autonomie	~920 km	~1.390 km	~800–900 km	~1.000 km	~590 km
Motoare	2	3	2	2	2
CSAR dedicat	Da	Da	Limitat	Da	Da
Operații speciale	Da	Da	Da	Da	Da
Sarcină externă	4,75 t	>5 t	~4 t	~4,5 t	~4,1 t

B. Evaluare preț

Model	Clasă	Preț orientativ/platformă*	Observații
Airbus H225M	11,2 t	35–45 mil. €	platforma; contractele complete ajung frecvent la 50–70+ mil. €/aparat (combien coûtent les armées?)
Leonardo AW101	13–15 t	40–60 mil. €	depinde foarte mult de versiune (transport, navală, ASW, CSAR) (AlphaDefense.in)
NH90 TTH	10,6 t	35–45 mil. €	valoare orientativă pentru platformă; pachetele complete sunt mai ridicate (combien coûtent les armées?)
Sikorsky S-92 militar	~12 t	30–40 mil. €	preț estimativ; există puține contracte militare publice (AlphaDefense.in)
UH-60M Black Hawk	10,6 t	20–30 mil. €	în funcție de configurație și pachetul contractual (HotNews.ro)

Dacă luăm ca referință prețurile practicate pe piața internațională, observăm că:

- **H225M nu este, în sine, un elicopter neobișnuit de scump;** prețul platformei este comparabil cu NH90 și AW101.
- **Contractul românesc, chiar redus la 757 milioane euro (aproximativ 63 milioane euro/aparat** cu logistică și instruire), se situează în partea superioară a intervalului cunoscut pentru acest tip de achiziții.
- Dacă se ia în calcul valoarea totală a programului SAFE (**852 milioane euro**), în condițiile în care aparatele vor fi produse și livrate direct de la firma mama, rezultă aproximativ **71**

milioane euro/aparat, valoare care depășește prețurile publice ale mai multor contracte externe pentru H225M și justifică solicitarea unei explicații privind structura costurilor.

- Diferența poate fi pe deplin justificată **numai dacă** include elemente cu valoare strategică (integrarea sistemelor de misiune, pachete extinse de piese de schimb, simulatoare, instruire, infrastructură, transfer de tehnologie, capacitate de mentenanță în România etc.), iar acestea ar trebui prezentate transparent.

Așadar, analiza comparativă nu indică faptul că Airbus H225M este o platformă supraevaluată în raport cu elicopterele occidentale din aceeași clasă. Totuși, nivelul financiar al programului românesc se situează în partea superioară a intervalului cunoscut pentru contracte similare. În aceste condiții, publicarea structurii detaliate a costurilor și a beneficiilor industriale asociate ar permite evaluarea obiectivă a raportului cost–capabilitate și ar consolida transparența utilizării fondurilor publice.

6. Concluzii privind prețul programului H225M

Analiza comparativă conduce la câteva concluzii importante:

1. Alegerea platformei H225M este justificabilă din punct de vedere operațional.

H225M este unul dintre cele mai performante elicoptere occidentale din categoria sa și răspunde cerințelor moderne privind transportul tactic, operațiile speciale și misiunile CSAR. ([Airbus](#))

2. Diferența de preț față de Black Hawk nu poate fi interpretată, singură, ca un indicator al unei achiziții dezavantajoase.

Cele două platforme nu sunt echivalente ca dimensiune, volum util, autonomie și capacitate de transport.

3. Diferența de aproximativ trei ori dintre valoarea contractuală a H225M și cea a contractului Black Hawk justifică însă o prezentare publică detaliată a structurii costurilor. ([HotNews.ro](#))

Ar fi util ca autoritățile să publice:

- valoarea aferentă exclusiv aeronavelor;
- valoarea pachetului logistic și de instruire;
- costurile integrării sistemelor de armament și autoprotecție;
- investițiile privind transferul de tehnologie și industrializarea în România;
- alte costuri incluse în valoarea totală a programului.

4. Dacă programul include efectiv transfer de tehnologie, licențe, pregătirea personalului și realizarea unei capacități de asamblare și mentenanță în România, aceste beneficii trebuie cuantificate separat și incluse în analiza raportului cost–beneficiu. În acest caz, evaluarea nu trebuie să se limiteze la prețul unei aeronave, ci să ia în considerare valoarea strategică a investiției pentru industria națională de apărare. ([AGERPRES](#))

3. Componenta radar GM200 — Thales

3.1. Identitatea entităților industriale implicate

Spre deosebire de componenta elicoptere, unde presa a conflat două entități distincte sub aceeași etichetă, la componenta radar problema este inversă: identificarea entității juridice locale exacte, responsabilă de activitățile anunțate, este mai puțin transparentă în sursele publice disponibile.

Pe piața românească funcționează cel puțin trei entități Thales, rezultate dintr-o reorganizare relativ recentă:

- Thales Systems România SRL (CUI 19024418) — entitatea istorică, având ca obiect principal de activitate construcția de căi ferate (semnalizare feroviară), care a găzduit până în 2023 și activitățile de apărare, software specializat și cercetare-dezvoltare.
- Thales România SRL (CUI 47104490) — entitate rezultată dintr-o divizare parțială a Thales Systems România, anunțată public în martie 2023, care a preluat activitățile de apărare națională, software specializat și R&D. Conform ultimelor date financiare publice disponibile, societatea a raportat o cifră de afaceri de 262,4 milioane lei în 2025, cu 568 de angajați, activitate principală înregistrată sub codul CAEN 6210 (software la comandă) — deci fără un cod CAEN de fabricație.
- Thales DIS România SRL (CUI 37180822) — profil de identitate digitală/securitate, aparent fără relevanță pentru programul radar.

La nivel de grup, producția fizică a radarului GM200 în varianta MM/A — confirmată de presa de specialitate ca fiind varianta ofertată României — este atribuită Thales Land and Air Systems (Thales LAS) Franța, cu situl de producție la Limours, vizitat oficial de președintele României în decembrie 2025 în contextul discuțiilor privind acest program.

3.2. Mecanismul contractual

Spre deosebire de componenta elicoptere — unde acordul industrial a fost negociat separat, înaintea contractului de achiziție, sub coordonarea Cancelariei Prim-Ministrului — ministrul interimar al Apărării, Radu Miruță, a explicat în conferința de presă din 17 iulie 2026 că, pentru ambele contracte, achiziția s-a realizat prin mecanismul de achiziții comune al Programului SAFE, coordonat de Ministerul Apărării din Franța. Potrivit acestuia, obligațiile companiilor furnizoare privind localizarea producției în România au fost asumate direct prin contractul încheiat cu Guvernul francez, și nu printr-un acord bilateral distinct cu furnizorul.

Pe surse guvernamentale, primul sistem radar urmează să fie livrat în luna a 11-a de la semnarea contractului — un termen sensibil mai scurt decât cel al elicopterelor (luna a 38-a) — fapt prezentat ca reflectând urgența resimțită pe componenta de detecție a amenințărilor de tip dronă la altitudine joasă.

3.3. Rolul entității locale — informație parțial confirmată

Pe surse guvernamentale și de presă apare informația conform căreia extinderea prezenței Thales în România vizează aproximativ 1.000 de angajați înalt calificați, implicați în proiectarea de soluții software și hardware pentru sistemele radar, cu producție locală a antenelor și integrare pe platforme auto realizată de asemenea în țară.

Nu a fost identificată, în sursele publice consultate până la acest stadiu al cercetării, o confirmare directă și nominală a faptului că Thales România SRL (entitatea cu activitate de software, CUI 47104490) ar fi entitatea juridică exactă responsabilă contractual de componenta de proiectare software/hardware a acestui program, și nici o listă publică a eventualilor subcontractori locali autorizați pentru fabricația fizică a antenelor. Absența unui cod CAEN de fabricație la Thales România SRL este consecvență cu un model de subcontractare către industria națională de apărare existentă — pattern confirmat structural pentru alte programe similare din România (ex. modelul Lockheed Martin–UTI Systems din anii 2000 pentru radarele „gap-filler”) — însă, spre deosebire de componenta elicoptere, unde raportul anual BVB al IAR SA a permis o verificare directă din sursă primară, pentru componenta radar nu se dispune, la acest moment, de un document reglementat echivalent care să confirme explicit divizarea rolurilor.

3.4. Beneficii potențiale

- Termen de livrare accelerat pentru prima capacitate radar, relevant operațional pentru supravegherea amenințărilor de tip dronă la altitudine joasă.

- Extindere semnificativă a bazei de angajați înalt calificați în domeniul software/hardware de apărare, cu efect de multiplicare asupra ecosistemului tehnologic din România.
- Obligații de localizare asumate direct în contractul interguvernamental cu Franța, ceea ce ar putea oferi, teoretic, un nivel de garanție instituțională superior unui simplu angajament comercial bilateral.

3.5. Riscuri și puncte de atenție

- Transparență contractuală limitată: absența unei surse primare echivalente raportului anual BVB (Thales România SRL nefiind o societate listată) face dificilă verificarea independentă a rolurilor și responsabilităților exacte, spre deosebire de situația IAR SA.
- Lipsa identificării publice a subcontractorilor pentru fabricația antenelor — element esențial pentru evaluarea reală a gradului de „localizare industrială” promis, care rămâne, la acest stadiu, o afirmație instituțională nesusținută de detalii verificabile.
- Asimetrie de rigoare informațională între cele două componente ale programului SAFE analizate în această notă — un risc metodologic pentru CSÎA însuși, care trebuie semnalat explicit pentru a evita prezentarea unor concluzii cu grad diferit de certitudine ca fiind echivalente. Este asimetrie deoarece sunt analizare la un loc, altfel nu ar fi probleme. Realitatea este ca Thales a făcut și face o activitate industrială și C&D importantă în România.

4. Analiză comparativă

4.1. Puncte comune de risc

Deși cele două componente ale acordurilor SAFE din 17 iulie 2026 urmează trasee contractuale diferite, analiza comparativă relevă un tipar structural comun, cu relevanță directă pentru evaluarea globală a riscului:

- Condiționalitatea industrială precede sau este integrată contractului de achiziție, fără a fi încă public verificabilă în detaliu. La elicoptere, acordul de cooperare industrială a fost negociat separat, înaintea ordinului de achiziție. La radare, obligațiile de localizare au fost asumate direct în contractul interguvernamental cu Franța. În ambele cazuri, textul integral al angajamentelor nu este public.
- Separarea proprietății intelectuale de participarea industrială locală este prezentă în ambele componente: la elicoptere, Certificatul de Tip rămâne la Airbus Helicopters Franța; la radare, capacitatea de proiectare/producție a nucleului tehnologic rămâne la Thales LAS Franța (situl Limours). Entitatea (mai precis angajații) română participă la un lanț de producție/integrare, nu la proprietatea asupra tehnologiei de bază.

4.2. Diferențe structurale

Dimensiune	Elicoptere H225M (IAR Ghimbav)	Radare GM200 (Thales)
Natura entității locale	Companie de stat, listată BVB (IARV), ~65% Ministerul Economiei	Filială privată nelistată, 100% Thales Group
Regim de certificare	EASA Part-21G/145, RMAR Part-21J — cadru aeronautic matur, verificabil public	Necunoscut public pentru activitatea specifică de fabricație; entitatea identificată are doar cod CAEN de software
Transparență documentară	Verificabilă prin raport anual reglementat (obligație BVB)	Nu există echivalent public — societate nelistată
Vechimea relației industriale	100 + ani activitate aeronautică; licență (Aerospatiale) Airbus din 1974	Prezență Thales în România de peste 20 ani, dar reorganizare corporativă recentă (2022-2023)
Mecanism contractual de bază	Acord industrial bilateral IAR SA–Airbus Helicopters Franța	Obligații integrate în contractul interguvernamental România–Franța
Profil de risc dominant identificat	Capacitate financiară/organizațională insuficientă raportat la anvergura anunțată; precedent IAR-99 SM	Opacitate privind identitatea exactă a subcontractorilor și diviziunea reală a muncii

4.3. Observație asupra asimetriei de verificabilitate

Un element important de reținut pentru concluziile notei este acela că gradul diferit de transparență instituțională între cele două componente nu reflectă neapărat un risc real diferit, ci mai degrabă o diferență de regim de raportare: IAR SA, fiind listată la bursă, este supusă unor obligații de transparență (rapoarte anuale, rapoarte curente AGOA) pe care Thales România SRL, ca filială privată nelistată, nu le are. Această asimetrie ar trebui semnalată explicit CSÎA ca o limită

metodologică a prezentei analize, nu prezentată ca o concluzie de fond asupra seriozității relative a celor doi parteneri industriali.

4.4. Riscuri transversale — dezvoltare pe tema specificității arhitecturii de apărare românești

4.4.1. Profilul de misiune anunțat pentru H225M — mai extins decât la majoritatea utilizatorilor precedenți

Comunicatele MApN privind acest contract descriu elicopterele H225M destinate României ca fiind configurate pentru „misiuni de atac, recunoaștere, supraveghere și protecție tactică, inclusiv pentru acțiuni de asalt aeropurtat, atât ziua, cât și noaptea” — un spectru de misiune sensibil mai larg decât profilul dominant la majoritatea utilizatorilor actuali ai platformei H225M/Caracal (Franța, Maroc), unde predomină rolurile CSAR, transport tactic și sprijin al forțelor speciale.

Această diferență de profil ridică o întrebare tehnică relevantă pentru capacitatea de asamblare/integrare locală: dacă varianta destinată României presupune o configurație de armament și senzori suplimentară față de „linia de bază” H225M standardizată la nivelul lanțului de producție Airbus, integrarea acestei configurații la linia de asamblare finală de la Ghimbav ar constitui, pentru IAR SA, o activitate fără precedent direct — compania având experiență de integrare de armament/senzori pe platforma mai veche Puma (variantele SOCAT, NATO, Naval), cu atât mai mult va performa pe arhitectura digitală a familiei H225M. o platforma moderna, net superioara.

4.4.2. Componenta navală — o solicitare de integrare distinctă

Forțele Navale Române operează deja trei elicoptere IAR 330 Puma Naval cu avionică SOCAT, upgrdate cu integrare radar RDR-1700, sistem C-Flex, de fuziune senzori radar-EOP și transmisie în timp real la fregate a situației tactice prin datalink securizat, consolă senzori și consolă luptă antisumarin ; comunicatele oficiale menționează explicit „misiuni maritime” printre rolurile anunțate pentru H225M. Această componentă se suprapune parțial cu discrepanța semnalată în Capitolul 2 privind programul separat de 2 elicoptere H215M ASuW echipate cu rachete antinavă Marte-ER, dar nu sunt disponibile date care să arate ca au performanțe comparabile cu capabilitățile și performanțele sistemelor specifice navale ale elicopterelor PUMA-Naval; mai mult, nu se cunoaște dacă acestea au prevăzut în configurație sistem de apunțare și securizare pentru aterizare/fixare pe puntea navelor . Dacă utilizarea navală a H225M va necesita, similar, integrarea unor sisteme de armament specifice, aceasta ar constitui o a doua linie de integrare tehnică direct pentru IAR SA.

4.4.3. Integrarea în arhitectura de apărare aeriană eterogenă a României

Elementul cel mai relevant pentru cadrul mai larg al analizelor CSÎA este acela că atât H225M, cât și GM200 nu vor opera izolat, ci ca parte a unei arhitecturi naționale de apărare aeriană și supraveghere deja documentată, în alte note ale CSÎA, ca fiind eterogenă și afectată de dificultăți de interoperabilitate — inclusiv situația de zero livrări la sistemul Skynex, problemele de interoperabilitate NATO/IFF semnalate pentru rețeaua de radare existentă, și coexistența unor sisteme SPYDER/SHORAD-VSHORAD de proveniență diversă.

Radarul GM200 beneficiază, potrivit prezentărilor publice ale Thales, de testare pe frontul din Ucraina — un avantaj real pentru validarea capacității sale individuale de detecție a amenințărilor de tip dronă la altitudine joasă. Această validare operațională privește însă performanța senzorului izolat, nu integrarea sa specifică în rețeaua națională română, compusă din sisteme eterogene, unele cu istoric de livrare incompletă.

4.4.4. Formularea riscului

Sintetizat, riscul central identificat în această secțiune nu este acela că H225M sau GM200 ar fi produse nedovedită sau nesigure — ambele au istoric solid de utilizare internațională — ci acela că utilizarea specifică preconizată pentru România (profil de misiune mai larg pentru elicopter, componentă navală distinctă, integrare într-o arhitectură națională eterogenă și parțial neconsolidată) depășește sfera precedentelor de utilizare pe baza cărora aceste sisteme și-au construit reputația de fiabilitate. Întrebarea legitimă este dacă evaluările de risc tehnic ale programului au ținut cont explicit de această diferență, sau dacă maturitatea dovedită a platformelor în alte contexte a fost implicit extrapolată, fără rezerve metodologice, la contextul specific și mai complex al arhitecturii de apărare românești.

5. Concluzii și recomandări

5.1. Sinteza constatărilor

- Cadru de abilitare formală există, cel puțin pentru componenta elicoptere — IAR SA deține certificări EASA/RMAR valide și un istoric de peste 50 de ani de colaborare cu Airbus. Pentru componenta radar, cadrul instituțional exact rămâne insuficient transparent public.
- Contrapartea reală a angajamentelor de transfer tehnologic este, în ambele cazuri, entitatea-mamă franceză (Airbus Helicopters Franța, respectiv Thales LAS/Guvernul Francez), nu filialele locale — element care mută centrul de greutate al garanțiilor contractuale către un nivel greu accesibil verificării publice românești; totodată, în cazul elicopterelor transferul tehnologic este condiționat de o comandă suplimentară consistentă, de încă cel puțin 30 de aeronave.
- Utilizarea preconizată pentru România depășește, pe alocuri, sfera precedentelor internaționale de utilizare a acestor sisteme, ceea ce introduce un grad de noutate tehnică greu de evaluat doar pe baza reputației globale a platformelor.
- Asimetria de transparență dintre cele două componente (companie listată vs. filială privată nelistată) limitează capacitatea prezentei note de a oferi un nivel de certitudine comparabil pentru ambele piloni ai acordului.
- Beneficiile industriale pe termen lung ale programului H225M (linie de asamblare completă, capacitate de export, transfer tehnologic deplin) sunt condiționate explicit de o comandă totală de 42 de unități — de peste trei ori mai mare decât cele 12 contractate — într-un context fiscal național marcat de deficit ridicat (~6,2% din PIB) și datorie publică în creștere (peste 60% din PIB, proiectată la 63,4% în 2027), agravat de natura de împrumut, nu de grant, a fondurilor SAFE. Sustenabilitatea acestui prag pe termen lung nu poate fi confirmată la acest stadiu al informației publice.

5.2. Recomandări pentru monitorizare ulterioară de către CSÎA

- Solicitarea, pe canale instituționale sau prin cereri de acces la informații publice, a textului acordurilor de cooperare industrială — atât cel IAR SA–Airbus Helicopters Franța, cât și componenta echivalentă pentru Thales — cu accent pe clauzele de livrare a documentației tehnice, penalități și condiții de reziliere/reînnoire a licențelor.
- Urmărirea rapoartelor curente BVB ale IAR SA ca sursă recurentă de verificare a stadiului real de execuție, inclusiv extinderea scopului certificării POA pentru H225M.
- Monitorizarea eventualelor comunicate MApN privind extinderea scopului liniei de asamblare de la Ghimbav la configurația de armament specifică cerută de profilul de misiune anunțat pentru România.
- Corelarea acestei note cu firul de cercetare deschis în NA-LOGDIG-2026, dat fiind că riscul central identificat aici — integrarea unor sisteme noi într-o arhitectură de apărare eterogenă — este chiar obiectul central al acelei analize.
- Urmărirea anuală a rapoartelor Consiliului Fiscal și a proiecțiilor bugetare pe termen mediu (2027-2029), celelalte SAFE, pentru a evalua periodic realismul atingerii pragului de 42 de unități H225M și, implicit, sustenabilitatea beneficiilor industriale pe termen lung anunțate pentru Ghimbav.

5.3. Întrebare deschisă

Dincolo de aspectele tehnice și contractuale documentate mai sus, nota ridică o întrebare de fond, formulată intenționat ca întrebare și nu ca o concluzie fermă: în ce măsură deciziile de achiziție de această anvergură beneficiază de o evaluare instituțională a riscului de execuție bazată pe precedente românești documentate (IAR-99 SM, blocajul H215M), sau reputația globală a furnizorilor și a platformelor este considerată, implicit, o garanție suficientă a bunei execuții locale?

Anexă — Cronologia surselor utilizate

(ordonată cronologic după data evenimentului/publicării; sursele sunt grupate pe teme pentru ușurința referențierii ulterioare)

A. Semnarea acordurilor SAFE (elicoptere și radare) — 17 iulie 2026

Data	Sursă	Conținut relevant
17.07.2026	Mediafax	„IAR Brașov va produce din 2030 elicoptere H225M...” — anunțul Cancelariei Prim-Ministrului (Mihai Jurca); linie de asamblare la Ghimbav, orizont 2030
17.07.2026	Profit.ro	„Bolojan continuă să dea drumul la achizițiile de armament...” — detalii financiare, context SAI/SAFE
17.07.2026	ziare.com	„România se înzestrează cu 12 radare THALES și 12 elicoptere Airbus H225M...” — declarații complete Mihai Jurca
17.07.2026	BizBrasov.ro	Declarații ministrul Radu Miruță; valori pe componente (852/258 mil. euro)
17.07.2026	DefenseRomania.ro	Confirmare implicare IAR Brașov
17.07.2026	DailyBusiness.ro / Stiripesurse.ro / CursDeGuvernare.ro / Adevărul.ro	Declarații Miruță — mecanism G2G, obligații de localizare, calendar de livrare
17.07.2026	HotNews.ro	Valoare exactă ordin de achiziție elicoptere (757 mil. euro)
17-18.07.2026	Bistrița Expres / Epoch Daily	Reluări cu detalii despre retehnologizare Ghimbav

B. Precedente și context al cooperării industriale IAR–Airbus / Thales

Data	Sursă	Conținut relevant
04.2017	DefenseRomania.ro	Selectarea IAR/Airbus Helicopters România ca prime contractor pentru H215M — neactivat
2021	Monitorul de Făgăraș (citată)	Interviu CEO Airbus Helicopters privind riscul închiderii fabricii Ghimbav
08.05.2025	Monitorul de Făgăraș	Programul H215M ASuW (2 elicoptere, rachete Marte-ER); rol laborator integrare IAR SA (T3 2027)
2025 (nedatată)	Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene	Declarație Georges Durdilly — acord exclusiv 15 ani IAR Ghimbav–Airbus pentru H215M
24.03.2026	Bursa.ro / Romania-Insider.com	„Industry Day” 12 martie 2026; atribuire explicită entității BVB:IARV
09.12.2025	Monitorul Apărării și Securității	Vizita președintelui Nicușor Dan la Thales Limours; discurs „a treia etapă”

Data	Sursă	Conținut relevant
31.05.2026	Comisarul.ro	Declarații gen. (r) Dorin Toma — ofertă Thales GM200 refuzată în 2018
15.05.2026	DefenseRomania.ro	Prezentare Thales la BSDA; confirmare variantă GM200 MM/A; testare pe frontul din Ucraina

C. Surse primare (documente reglementate)

Data	Sursă	Conținut relevant
24.02.2026	BVB — Raport curent IARV	AGOA 23-24.02.2026 — confirmare acționariat stat ~64,89%
11.06.2026	BVB — Raport curent IARV	AGOA 10-11.06.2026 — actualizare acționariat
27-28.03/04.2026	BVB — Raport anual IAR SA, ex. 2025	Certificări EASA/RMAR, date financiare, „Contract General” Airbus Helicopters Franța
29.04.2024	BVB — Raport anual IAR SA, ex. 2023	Date certificare istorice (comparație)

D. Structură corporativă și identitate entități

Data	Sursă	Conținut relevant
—	ro.wikipedia.org — IAR Ghimbav	Istoric divizare 2000, structură acționariat istorică
—	iar.ro	Certificări, activitate, istoric companie
2015	Economica.net	Listare BVB, relație cu Eurocopter România
—	Helis.com	Istoric joint-venture Eurocopter România 2002, structură 60/40
—	Defence-ua.com	Confirmare acționariat Airbus Helicopters România
—	Airbus.com	Extinderea acordului H215M la H225M în 2025
28.03.2023	Economica.net	Divizarea parțială Thales Systems România → Thales România SRL
—	Termene.ro / Listafirme.eu	Date CUI, CAEN, cifră de afaceri, angajați entități Thales

E. Precedentul IAR-99 SM (analogie de risc)

Data	Sursă	Conținut relevant
21.06.2023	HotNews.ro	2 ani 4 luni fără activitate pe contractul IAR-99 SM

Data	Sursă	Conținut relevant
08.10.2025	Aviația Magazin	Cronologie completă întârzieri IAR-99 SM
08.09.2025	Economedia.ro	Lipsă documentație finală de la INCAS
30.09-01.10.2025	GDS.ro / G4Media.ro	Disputa Avioane Craiova—Elbit; clauze „nu în oglindă”
~04.07.2026	Business24.ro	Analiză sistemică a riscului contractual

F. Caracteristici tehnice și profil de misiune

Data	Sursă	Conținut relevant
—	en.wikipedia.org — Ground Master 200 / MM / GM400	Specificații tehnice, variante MM/A (Franța) vs. MM/C (Olanda)
—	fr.wikipedia.org / cgtthales.fr	Structură corporativă Thales LAS France, istoric fuziune 2018
01.2026 / 07.2026	Newsweek / Digi24 / Jurnalul Național / HotNews.ro	Specificații tehnice H225M, profil de misiune
11.2025	DefenseRomania.ro	Precedent utilizare H225M — cazul Maroc
17.07.2026	Adevărul.ro	Descriere oficială misiuni H225M pentru România