

1570 śmigłowców rocznie

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 25 lutego 2008

Tyle, według szacunków Rolls-Royce`a, będzie wynosić średnioroczna, światowa produkcja śmigłowców z silnikami turbinowymi przez najbliższe 10 lat. Najlepszym klientem będzie - jak i do tej pory - wojsko.

Ponad jedna trzecia sprzedaży (prawie 6 tys. egz.) stanowić będą małe, jednosilnikowe

Według prognozy jednego z największych producentów silników lotniczych, w ciągu najbliższych 10 lat na świecie zostanie wyprodukowanych 15 711 śmigłowców z silnikami turbinowymi (turbowalowymi). Łączna wartość tych maszyn to 154 mld USD, w tym ponad 13 mld pochłoną zakupy silników.

Szczególnie szybki wzrost sprzedaży powinien zanotować rynek cywilny, głównie za sprawą nowych, lekkich śmigłowców, które zamiast tradycyjnych silników tłokowych, otrzymają bardziej wydajne, turbinowe jednostki napędowe. Do 2017 produkcja tego segmentu rynku powinna wzrosnąć do 9095 egz., co stanowi wielkość o 50% wyższą, niż poprzednie szacunki tego typu. Jednak ich wartość wyniesie *tylko* 35,7 mld USD (4,2 mld za silniki). Głównymi odbiorcami będą służby państwowe, przemysł naftowy i - w mniejszym stopniu - prywatni właściciele, poszukujący większych i szybszych śmigłowców, niż do tej pory.

Największe obroty będą jednak generować zamówienia wojskowe. Na podstawie obecnie realizowanych, podpisanych i negocjowanych kontraktów, Rolls-Royce szacuje, że siły zbrojne do 2017 zamówią 6 616 śmigłowców o łącznej wartości 118,8 mld USD (9,1 mld za silniki). Będą to w połowie duże, wielosilnikowe maszyny transportowe i morskie. Dla śmigłowców o masie ok. 10 t i większych, na ponad 5 tys. egz. tylko poniżej 500 stanowić będą maszyny na rynek cywilny. Kolejne typy - wielozadaniowe/lekkie uderzeniowe i lekkie rozpoznawcze - zagospodarują po ok. 10% rynku.

Największa produkcja ma przypaść na początek przyszłej dekady. Po 2013 nastąpi niewielki spadek dostaw.



Zdjęcie: Robinson

Ponad jedną trzecią sprzedaży (prawie 6 tys. egz.) stanowią będą małe, jednosilnikowe śmigłowce o masie ok. 2 t. To największy przyrost w grupie maszyn z silnikami turbinowymi. Wszystko za sprawą wykorzystywania droższego, ale bardziej efektywnego napędu przez producentów małych śmigłowców. Doskonałym przykładem może być Robinson R66, największy i najsilniejszy z dotychczasowej oferty przedsiębiorstwa, który już wkrótce powinien trafić do sprzedaży /

Według prognozy jednego z największych producentów silników lotniczych, w ciągu najbliższych 10 lat na świecie zostanie wyprodukowanych 15 711 śmigłowców z silnikami turbinowymi (turbowalowymi). Łączna wartość tych maszyn to 154 mld USD, w tym ponad 13 mld pochłoną zakupy silników.

Szczególnie szybki wzrost sprzedaży powinien zanotować rynek cywilny, głównie za sprawą nowych, lekkich śmigłowców, które zamiast tradycyjnych silników tłokowych, otrzymają bardziej wydajne, turbinowe jednostki napędowe. Do 2017 produkcja tego segmentu rynku powinna wzrosnąć do 9095 egz., co stanowi wielkość o 50% wyższą, niż poprzednie szacunki tego typu. Jednak ich wartość wyniesie *tylko* 35,7 mld USD (4,2 mld za silniki). Głównymi odbiorcami będą służby państwowe, przemysł naftowy i - w mniejszym stopniu - prywatni właściciele, poszukujący większych i szybszych śmigłowców, niż do tej pory.

Największe obroty będą jednak generować zamówienia wojskowe. Na podstawie obecnie realizowanych, podpisanych i negocjowanych kontraktów, Rolls-Royce szacuje, że siły zbrojne do 2017 zamówią 6 616 śmigłowców o łącznej wartości 118,8 mld USD (9,1 mld za silniki). Będą to w połowie duże, wielosilnikowe maszyny transportowe i morskie. Dla śmigłowców o masie ok. 10 t i większych, na ponad 5 tys. egz. tylko poniżej 500 stanowią będą maszyny na rynek cywilny. Kolejne typy - wielozadaniowe/lekkie uderzeniowe i lekkie rozpoznawcze - zagospodarują po ok. 10% rynku.

Największa produkcja ma przypaść na początek przyszłej dekady. Po 2013 nastąpi niewielki spadek dostaw.