

## Stare, bo amerykańskie?

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 14 kwietnia 2008

**W ciągu najbliższych 15 lat sześć największych linii lotniczych USA będzie musiało wycofać 1420 samolotów pasażerskich. Poziom ich obecnych zamówień u Boeinga i Arbusa jest jednak o wiele niższy. Prawdopodobnie staną więc one przed widmem kryzysu, o trudnych od przewidzenia rozmiarach.**

Obłożenie pracą dwóch producentów samolotów pasażerskich jest tak duże, że nawet w przypadku natychmiastowego złożenia nowego zamówienia, dostawy nie zostaną zrealizowane wcześniej niż w 2012-2015. Tymczasem - według analityków z Ascend - amerykańscy przewoźnicy, będą musieli wycofać w ciągu najbliższych 7 lat więcej starych maszyn, niż zamówili nowych. To z kolei doprowadzi je do poważnych problemów finansowych.

Dla przykładu, jeżeli American Airlines nie zdoła zamówić dodatkowych samolotów z terminem dostawy do 2015, w tym roku będzie posiadać 15 Boeingów B767-200ER o średniej wieku 28 lat, 58 B767-300ER (21 lat) i 126 B757-200 (19 lat). United Airlines będzie miała natomiast 231 ponad 20-letnich Boeingów. Smutnym rekordzistą będzie Northwest, z prawie 40-letnimi DC9.

Tymczasem, jakie problemy mogą wynikać z wykorzystywania starych samolotów, mogła się przekonać ostatnio American Airlines, gdy inspektorzy władz lotniczych uziemili wszystkie MD-80 (zobacz: [Tysiące odwołanych lotów](#)). Osobnym problemem jest pożądana skala inwestycji. Dla każdej z wymienionych linii to po ok. 20 mld USD. Sporo, nawet jak na warunki amerykańskie.

Łącznie, w ciągu najbliższych 15 lat, sześciu największych przewoźników USA (oprócz wymienionych, także Delta Air Lines, Continental Airlines i US Airways), powinno wycofać 1420 samolotów, w tym, m.in. 435 MD-80, 400 B757-200 i 289 B737. By je zastąpić, należy wydać ok. 110 mld USD.

Jako przykład zupełnie innej polityki, analitycy Ascend wskazali na linie azjatyckie. Emirates Airlines zamówił już 193 samoloty, mimo, że jej 115 wykorzystywanych obecnie maszyn ma średnio 5 lat. Qatar Airways ma 61, średnio 4-letnich samolotów. Zamówił ich jednak aż 145.

Nie jest to tylko ciekawostka. Przedsiębiorstwa azjatyckie konkurują z amerykańskimi przewoźnikami na wielu liniach międzynarodowych. Tymczasem młodsze samoloty są o wiele tańsze w eksploatacji od starych i Amerykanie mogą być po prostu wypierani z rynku.

Podobna sytuacja może nawet dotknąć rynku wewnętrznego. Na osłabieniu krajowych linii, mogą skorzystać przedsiębiorstwa europejskie, które w ramach polityki *Otwartego Nieba* (zobacz: [Otwarte Niebo ruszyło](#)), mogą obsługiwać połączenia między miastami USA.

Obłożenie pracą dwóch producentów samolotów pasażerskich jest tak duże, że nawet w przypadku natychmiastowego złożenia nowego zamówienia, dostawy nie zostaną zrealizowane wcześniej niż w 2012-2015. Tymczasem - według analityków z Ascend - amerykańscy przewoźnicy, będą musieli wycofać w ciągu najbliższych 7 lat więcej starych maszyn, niż zamówili nowych. To z kolei doprowadzi je do poważnych problemów finansowych.

Dla przykładu, jeżeli American Airlines nie zdoła zamówić dodatkowych samolotów z terminem dostawy do 2015, w tym roku będzie posiadać 15 Boeingów B767-200ER o średniej wieku 28 lat, 58 B767-300ER (21 lat) i 126 B757-200 (19 lat). United Airlines będzie miała natomiast 231 ponad 20-letnich Boeingów. Smutnym rekordzistą będzie Northwest, z prawie 40-letnimi DC9.

Tymczasem, jakie problemy mogą wynikać z wykorzystywania starych samolotów, mogła się przekonać ostatnio American Airlines, gdy inspektorzy władz lotniczych uziemili wszystkie MD-80 (zobacz: [Tysiące odwołanych lotów](#)). Osobnym problemem jest pożądana skala inwestycji. Dla każdej z wymienionych linii to po ok. 20 mld USD. Sporo, nawet jak na warunki amerykańskie.

Łącznie, w ciągu najbliższych 15 lat, sześciu największych przewoźników USA (oprócz wymienionych, także Delta Air Lines, Continental Airlines i US Airways), powinno wycofać 1420 samolotów, w tym, m.in. 435 MD-80, 400 B757-200 i 289 B737. By je zastąpić, należy wydać ok. 110 mld USD.

Jako przykład zupełnie innej polityki, analitycy Ascend wskazali na linie azjatyckie. Emirates Airlines zamówił już 193 samoloty, mimo, że jej 115 wykorzystywanych obecnie maszyn ma średnio 5 lat. Qatar Airways ma 61, średnio 4-letnich samolotów. Zamówił ich jednak aż 145.

Nie jest to tylko ciekawostka. Przedsiębiorstwa azjatyckie konkurują z amerykańskimi przewoźnikami na wielu liniach międzynarodowych. Tymczasem młodsze samoloty są o wiele tańsze w eksploatacji od starych i Amerykanie mogą być po prostu wypierani z rynku.

Podobna sytuacja może nawet dotknąć rynku wewnętrznego. Na osłabieniu krajowych linii, mogą skorzystać przedsiębiorstwa europejskie, które w ramach polityki *Otwartego Nieba* (zobacz: [Otwarte Niebo ruszyło](#)), mogą obsługiwać połączenia między miastami USA.

## Powiązane wiadomości

[Stare, bo amerykańskie? \(2008-04-14\)](#)

[Otwarte Niebo ruszyło \(2008-04-01\)](#)

[Tysiące odwołanych lotów \(2008-04-12\)](#)

[Czarne skrzynki rozbitego MD-83 odnalezione \(2007-12-02\)](#)

[Odwołane loty z powodu przeglądów \(2008-03-28\)](#)

[Blamaż na Heathrow \(2008-04-02\)](#)

[5 terminal Heathrow otwarty \(2008-03-15\)](#)

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o