

Chińska ekspansja

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 12 maja 2008

Wczoraj chińskie władze powołały do życia Commercial Aircraft Corp. of China (CACC), spółkę, która ma stworzyć samolot pasażerski dla więcej niż 150 pasażerów, a tym samym - konkurować z Boeingiem i Airbusem.

Kapitał założycielski nowego przedsiębiorstwa to 19 mld juanów (2,72 mld USD).

Największym udziałowcem została komisja nadzoru kapitałowego i administracji. Pozostali to zakłady lotnicze AVIC I i II, a także przedsiębiorstwa obróbki stali, aluminium i centrala handlu ropą naftową. Są to więc instytucje państwowe, która mogą wziąć bezpośredni udział w produkcji samolotów.

Celem CACC jest stworzenie do 2020 średniej wielkości samolotu pasażerskiego, dla 150 lub więcej pasażerów. Chińczycy zakładają przy tym szeroki udział zagranicznych poddostawców, choć nie ukrywają, że nowy program ma podnieść stopień samowystarczalności miejscowego przemysłu lotniczego.

Kapitał założycielski nowego przedsiębiorstwa to 19 mld juanów (2,72 mld USD).

Największym udziałowcem została komisja nadzoru kapitałowego i administracji. Pozostali to zakłady lotnicze AVIC I i II, a także przedsiębiorstwa obróbki stali, aluminium i centrala handlu ropą naftową. Są to więc instytucje państwowe, która mogą wziąć bezpośredni udział w produkcji samolotów.

Celem CACC jest stworzenie do 2020 średniej wielkości samolotu pasażerskiego, dla 150 lub więcej pasażerów. Chińczycy zakładają przy tym szeroki udział zagranicznych poddostawców, choć nie ukrywają, że nowy program ma podnieść stopień samowystarczalności miejscowego przemysłu lotniczego. ChRL próbowała w przeszłości doprowadzić do produkcji w kraju dużych samolotów pasażerskich. Przedsięwzięcia, realizowane wspólnie z McDonnell Douglasem i Airbusem, nie powiodły się. Obecnie AVIC I prowadzi końcowe prace nad prototypem 90-miejscowego ARJ21, zmodernizowaną wersją MD-90 (zobacz: [Opóźnienie ARJ21](#)). Jednak nie jest to samolot w pełni nowoczesny. Udział kompozytów jest w nim mniejszy, niż w konstrukcjach konkurencji. Będzie więc nieco cięższy, co spowoduje większe zużycie paliwa.

Tym nie mniej Pekin ma silną wolę rozwoju produkcji rodzimych samolotów pasażerskich. Według szacunków Airbusa, w ciągu najbliższych 20 lat miejscowi przewoźnicy kupią 2 650 maszyn tego typu.

Powiązane wiadomości

Chińska ekspansja (2008-05-12)

Opóźnienie ARJ21 (2008-04-01)

Roll-out pierwszego chińskiego samolotu pasażerskiego (2007-12-22)
