

## Ciągle nic, a może być gorzej...

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 11 marca 2009

**Boeing i Airbus zebrały od początku bieżącego roku zamówienia na zaledwie 34 samoloty. To mniej, niż w ciągu niecałego tygodnia, w rekordowym 2007. Co gorsza, za kilkanaście miesięcy mogą pojawić się problemy z kredytowaniem bieżącej produkcji.**

Przy spełnieniu się niepokojących wizji Scotta Carsona, program B787 może doznać kol

W przypadku obu konkurentów, liczba odwołań zamówień jest większa, od liczby zamawianych samolotów. Boeing do 3 marca zdobył zamówienia na 19 maszyn rodziny B737 i 3 B777. Jednocześnie zanotowano rezygnację klientów z 32 B787.

Airbus nie potwierdził tak dokładnie swoich danych. Z dostępnych informacji wynika jednak, że europejski koncern zdobył do tej pory zamówienia na 10 samolotów rodziny A320 i 2 A380, natomiast tylko w styczniu klienci zrezygnowali z 8 egz. A320.

Mimo tych słabych wyników sprzedaży, obaj producenci nie upatrują w nich podstawowego zagrożenia dla swoich interesów. Obecny portfel zamówień pozwala na pracę przez następne 3-4 lata. Co więcej, ciągle istnieje zapotrzebowanie linii lotniczych na nowe samoloty...

Według Scotta Carsona, prezesa Boeing Commercial Airplanes, największym zagrożeniem jest bardzo prawdopodobne pogłębienie się kryzysu bankowego. Oznacza to, że przewoźnicy mogą zacząć mieć problemy z uzyskaniem kredytów na opłacenie zamówionych już i wyprodukowanych samolotów, a producenci - ze środkami na finansowanie bieżącej produkcji.

Carson ostrzegł, że oba rodzaje podmiotów mają zapewnione bankowe finansowanie transakcji do pierwszych miesięcy 2010. Co będzie później, nie można przewidzieć.



*Przy spełnieniu się niepokojących wizji Scotta Carsona, program B787 może doznać kolejnego opóźnienia. Według ostatnich zapowiedzi, samolot powinien wzbić się w powietrze w 2. kwartale bieżącego roku. Zaledwie kilka miesięcy później może się jednak okazać, że przewoźnicy nie będą mieli za co go kupić, a Boeing - za co zamawiać podzespoły do produkcji seryjnej... / Zdjęcie: Boeing*

W przypadku obu konkurentów, liczba odwołań zamówień jest większa, od liczby zamawianych samolotów. Boeing do 3 marca zdobył zamówienia na 19 maszyn rodziny B737 i 3 B777. Jednocześnie zanotowano rezygnację klientów z 32 B787.

Airbus nie potwierdził tak dokładnie swoich danych. Z dostępnych informacji wynika jednak, że europejski koncern zdobył do tej pory zamówienia na 10 samolotów rodziny A320 i 2 A380, natomiast tylko w styczniu klienci zrezygnowali z 8 egz. A320.

Mimo tych słabych wyników sprzedaży, obaj producenci nie upatrują w nich podstawowego zagrożenia dla swoich interesów. Obecny portfel zamówień pozwala na pracę przez następne 3-4 lata. Co więcej, ciągle istnieje zapotrzebowanie linii lotniczych na nowe samoloty...

Według Scotta Carsona, prezesa Boeing Commercial Airplanes, największym zagrożeniem jest bardzo prawdopodobne pogłębienie się kryzysu bankowego. Oznacza to, że przewoźnicy mogą zacząć mieć problemy z uzyskaniem kredytów na opłacenie zamówionych już i wyprodukowanych samolotów, a producenci - ze środkami na finansowanie bieżącej produkcji.

Carson ostrzegł, że oba rodzaje podmiotów mają zapewnione bankowe finansowanie transakcji do pierwszych miesięcy 2010. Co będzie później, nie można przewidzieć.