

Powolne wznoszenie lotnictwa ogólnego

#Lotnictwo cywilne 5 stycznia 2010

Według Briana Foley`a, amerykańskiego analityka, zakłady, produkujące samoloty lotnictwa ogólnego, powinny już wkrótce odczuć poprawę sytuacji. Po dramatycznym, ubiegłorocznym załamaniu, ów wzrost będzie jednak bardzo powolny.

Załamanie się rynku amerykańskiego doprowadziło do zapaści przemysłu lotnictwa ogólnego

Foyley przypomniał, że przemysł lotniczy przeżywa okresy wzrostu i zmniejszenia zamówień średnio raz na 6 lat. Faktem jest np., że ostatni kryzys przypadł na pierwsze lata pierwszej dekady XXI w. Jednak obecne wydarzenia nie mają spokojnego, falowego przebiegu. To, co wcześniej działo się przez lata, niedawno wystąpiło w ciągu miesięcy. Wystarczy przypomnieć, że sektor lotnictwa ogólnego zmniejszył w ciągu pierwszych 3 kwartałów 2009 swoją produkcję aż o 48%, w porównaniu do poprzedniego roku (zobacz: [Załamanie lotnictwa ogólnego](#)). Co więcej, kryzys pogłębia się przez negatywne oceny szans rozwoju, zarówno w wykonaniu odbiorców, jak i producentów, mimo stopniowej poprawy sytuacji gospodarczej.

Amerykański analityk przypomniał, że USA zanotowały w ostatnim kwartale ubiegłego roku wzrost PKB o 2,2%. Poprawiają się również inne wskaźniki aktywności gospodarczej. Tymczasem złe nastroje powodują, że sygnały te nie są na razie pozytywnie przyjmowane przez środowisko lotnicze. Z drugiej strony, bazując na doświadczeniach poprzednich kryzysów, można wysunąć tezę, że dopiero stały, ponad 3-procentowy wzrost PKB, przekłada się automatycznie na poprawę sektora lotniczego. Ten warunek nie został jednak jeszcze spełniony.

Foyley uważa, że pierwsze, widoczne objawy wychodzenia z kryzysu powinny wystąpić w połowie roku, a więc w okresie poprawy warunków atmosferycznych, kiedy tradycyjnie rośnie sprzedaż i wielkość dostawy nowych samolotów. Jednak na pewno nie będzie to wzrost, wyrównujący w szybkim tempie straty w poprzedniego roku. Wzorem poprzednich cykli koniunktury, będzie to raczej powolne, rozłożone na kilka lat odbudowywanie pozycji sprzed załamania gospodarczego.

Jednocześnie we wzroście tym większą rolę niż w latach poprzednich powinni odgrywać klienci zagraniczni, korzystający z niskiego kursu dolara. Ich wpływ na ogóle wyniki sektora lotnictwa ogólnego będzie jednak ograniczony, ze względu na dominującą rolę rynku amerykańskiego. Mechanizm ten działa również w stosunku do producentów w innych krajach - zakłady, produkujące samoloty sportowo-turystyczne i dyspozycyjne oraz podzespoły lotnicze, w praktyce uzależnione są od zamówień z USA.



Zdjęcie: Ryszard Jaxa-Małachowski

Załamanie się rynku amerykańskiego doprowadziło do zapaści przemysłu lotnictwa ogólnego praktycznie na całym świecie. Przedstawiony na zdjęciu polski AT-4 może liczyć na sprzedaż pojedynczych egz. w Polsce. Być może kilku w Europie, podzielonej starannie na strefy wpływów tradycyjnych producentów podobnych samolotów. Dopiero USA daje szansę na duże zamówienia. Samoloty rodziny AT występują tam pod nazwą Gobosh. Powoduje to jednak, że polski producent, podobnie jak większość przedsiębiorstw europejskich, zależy od kondycji rynku amerykańskiego /

Foyley przypomniał, że przemysł lotniczy przeżywa okresy wzrostu i zmniejszenia zamówień średnio raz na 6 lat. Faktem jest np., że ostatni kryzys przypadł na pierwsze lata pierwszej dekady XXI w. Jednak obecne wydarzenia nie mają spokojnego, falowego przebiegu. To, co wcześniej działo się przez lata, niedawno wystąpiło w ciągu miesięcy. Wystarczy przypomnieć, że sektor lotnictwa ogólnego zmniejszył w ciągu pierwszych 3 kwartałów 2009 swoją produkcję aż o 48%, w porównaniu do poprzedniego roku (zobacz: [Załamanie lotnictwa ogólnego](#)). Co więcej, kryzys pogłębia się przez negatywne oceny szans rozwoju, zarówno w wykonaniu odbiorców, jak i producentów, mimo stopniowej poprawy sytuacji gospodarczej.

Amerykański analityk przypomniał, że USA zanotowały w ostatnim kwartale ubiegłego roku wzrost PKB o 2,2%. Poprawiają się również inne wskaźniki aktywności gospodarczej. Tymczasem złe nastroje powodują, że sygnały te nie są na razie pozytywnie przyjmowane przez środowisko lotnicze. Z drugiej strony, bazując na doświadczeniach poprzednich kryzysów, można wysunąć tezę, że dopiero stały, ponad 3-procentowy wzrost PKB, przekłada się automatycznie na poprawę sektora lotniczego. Ten warunek nie został jednak jeszcze spełniony.

Foyley uważa, że pierwsze, widoczne objawy wychodzenia z kryzysu powinny wystąpić w połowie roku, a więc w okresie poprawy warunków atmosferycznych, kiedy tradycyjnie rośnie sprzedaż i wielkość dostawy nowych samolotów. Jednak na pewno nie będzie to wzrost, wyrównujący w szybkim tempie straty w poprzedniego roku. Wzorem poprzednich cykli koniunktury, będzie to raczej powolne, rozłożone na kilka lat odbudowywanie pozycji sprzed załamania gospodarczego.

Jednocześnie we wzroście tym większą rolę niż w latach poprzednich powinni odgrywać klienci zagraniczni, korzystający z niskiego kursu dolara. Ich wpływ na ogóle wyniki sektora lotnictwa ogólnego będzie jednak ograniczony, ze względu na dominującą rolę

rynku amerykańskiego. Mechanizm ten działa również w stosunku do producentów w innych krajach - zakłady, produkujące samoloty sportowo-turystyczne i dyspozycyjne oraz podzespoły lotnicze, w praktyce uzależnione są od zamówień z USA.

Powiązane wiadomości

[Powolne wznoszenie lotnictwa ogólnego \(2010-01-05\)](#)

[Załamane lotnictwa ogólnego \(2009-11-05\)](#)

[Po dotacje przylecieli samolotami \(2008-11-24\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o