

Lotnictwo ogólne - koniec upadku?

#Lotnictwo cywilne 9 sierpnia 2010

W pierwszej połowie bieżącego roku zakłady lotnictwa ogólnego wyprodukowały mniej samolotów niż w 2009, jednak zanotowały nieznacznie większe obroty.

Mimo kryzysu, niewiele zmieniło wśród liderów rynku. Dla przykładu, wśród ma Stowarzyszenie GAMA zrzesza ok. 60 największych producentów lotnictwa ogólnego. Przedstawili oni dane o liczbie dostarczonych klientom samolotów w ciągu pierwszych 6 miesięcy bieżącego roku.

W tym czasie powstało 937 samolotów sportowo-turystycznych i dyspozycyjnych. To mniej o 102 maszyny, niż w pierwszej połowie 2009 i średnio dwa razy mniej, niż w latach 2007-2008.

Mimo tego ogólna sytuacja sektora przestała się pogarszać. Zakłady zanotowały obrót w wysokości 9,4 mld USD, o 20 mln USD więcej niż rok wcześniej. By mówić o wychodzeniu z kryzysu, należy jednak poczekać na wyniki produkcji w drugiej połowie bieżącego roku.

Wśród samolotów, przekazanych odbiorcom, 425 egz. to maszyny tłokowe, 157 turbośmigłowe, a 355 to odrzutowce. Takie liczby nadal świadczą o poważnej zapaści rynku. O ile dwie ostatnie grupy maszyn kupowane są głównie przez przedsiębiorstwa, samoloty z napędem tłokowym trafiają przeważnie do odbiorców prywatnych. W czasach normalnego rozwoju gospodarczego stanowią one większość (55-65%) produkcji sektora lotnictwa ogólnego. Obecnie wartość ta spadła do jedynie 45%.

Image not found or type unknown



Mimo kryzysu, niewiele zmieniło wśród liderów rynku. Dla przykładu, wśród małych samolotów tłokowych, nadal dominuje Cirrus SR22. Do połowy roku dostarczono ich 110 egz. Istotną zmianą jest jednak sytuacja w sektorze bardzo lekkich odrzutowców. Cessna Citation Mustang musiała ustąpić miejsca Phenomowi 100 Embraera. Amerykanie dostarczyli 41 samolotów, Brazylijczycy - o 10 więcej / Zdjęcie: Embraer

Stowarzyszenie GAMA zrzesza ok. 60 największych producentów lotnictwa ogólnego. Przedstawili oni dane o liczbie dostarczonych klientom samolotów w ciągu pierwszych 6 miesięcy bieżącego roku.

W tym czasie powstało 937 samolotów sportowo-turystycznych i dyspozycyjnych. To mniej o 102 maszyny, niż w pierwszej połowie 2009 i średnio dwa razy mniej, niż w latach 2007-2008.

Mimo tego ogólna sytuacja sektora przestała się pogarszać. Zakłady zanotowały obrót w wysokości 9,4 mld USD, o 20 mln USD więcej niż rok wcześniej. By mówić o wychodzeniu z kryzysu, należy jednak poczekać na wyniki produkcji w drugiej połowie bieżącego roku.

Wśród samolotów, przekazanych odbiorcom, 425 egz. to maszyny tłokowe, 157 turbośmigłowe, a 355 to odrzutowce. Takie liczby nadal świadczą o poważnej zapaści rynku. O ile dwie ostatnie grupy maszyn kupowane są głównie przez przedsiębiorstwa, samoloty z napędem tłokowym trafiają przeważnie do odbiorców prywatnych. W czasach normalnego rozwoju gospodarczego stanowią one większość (55-65%) produkcji sektora lotnictwa ogólnego. Obecnie wartość ta spadła do jedynie 45%.