

Dobry rok ATR

#Lotnictwo cywilne 23 stycznia 2011

Francusko-włoska ATR dostarczyła w ubiegłym roku 51 turbośmigłowych samolotów regionalnych, zbierając zamówienia na 80 kolejnych. Produkcja była nieznacznie niższa niż w 2009.

ATR 72-600 to najnowsza wersja samolotów z Tuluzy. Wyposażono je w mocniejsze i ba

ATR, joint-venture obecnej francuskiej części EADS oraz włoskiej Alenia Aeronautica, została założona w 1981 i zajmuje się montażem dwóch modeli - mniejszego ATR 42 i większego ATR 72 - z podzespołów, dostarczanych głównie przez zakłady spółek-matek.

Pomijając cykliczne wahania, poziom produkcji i obrót zakładu stale rośnie, przy czym ostatnie lata stanowią w tej kwestii prawdziwy przełom. O ile w 2005 ATR sprzedał towary i usługi o wartości 540 mln USD, to w 2007 wskaźnik ten wyniósł już 1,1, a w 2009 - 1,4 mld USD (zobacz także: [2008 udany dla ATR](#)). Producent korzysta przy tym ze zwiększającego się zapotrzebowania na samoloty turbośmigłowe oraz z faktu wypadnięcia z rynku w ciągu ostatnich kilkunastu lat Fokkera i zaprzestania produkcji podobnych samolotów Saaba oraz Embraera.

Ubiegły rok nieco zahamował ten pozytywny trend. Zakład opuściło 51 samolotów, o 3 mniej, niż w 2009. Zmniejszył się również nieco obrót, do 1,35 mld USD. Z drugiej jednak strony - na fali odrodzenia lotnictwa po ostatnim kryzysie - ATR zebrał rekordowe zamówienia aż na 80 samolotów, z opcją na 33 kolejne, o łącznej wartości 2,4 mld USD.

W związku z tą sytuacją zarząd ATR postawił zadanie zwiększenia produkcji w 2012 do ok. 70 egz. Szacuje również, że w latach 2012-2016 możliwym będzie zwiększenie obrotów do średnio 1,8 mld USD. Długofalowym celem jest uzyskanie 50-procentowego udziału w rynku turbośmigłowych samolotów regionalnych w ciągu najbliższych 2 dekad. Analitycy spółki szacują, że w tym okresie linie lotnicze świata zamówią 3 tys. samolotów tej klasy, z czego 60% zwiększy liczbę wykorzystywanych samolotów, a 40% zostanie przeznaczone na zastąpienie wycofywanych maszyn.



ATR 72-600 to najnowsza wersja samolotów z Tuluzy. Wyposażono je w mocniejsze i bardziej ekonomiczne silniki oraz cyfrową awionikę. Pierwsze dostawy modeli 600, zarówno ATR 42, jak i ATR 72, zostaną zrealizowane w bieżącym roku / Zdjęcie: ATR

ATR, joint-venture obecnej francuskiej części EADS oraz włoskiej Alenia Aeronautica, została założona w 1981 i zajmuje się montażem dwóch modeli - mniejszego ATR 42 i większego ATR 72 - z podzespołów, dostarczanych głównie przez zakłady spółek-matek.

Pomijając cykliczne wahania, poziom produkcji i obrót zakładu stale rośnie, przy czym ostatnie lata stanowią w tej kwestii prawdziwy przełom. O ile w 2005 ATR sprzedał towary i usługi o wartości 540 mln USD, to w 2007 wskaźnik ten wyniósł już 1,1, a w 2009 - 1,4 mld USD (zobacz także: [2008 udany dla ATR](#)). Producent korzysta przy tym ze zwiększającego się zapotrzebowania na samoloty turbośmigłowe oraz z faktu wypadnięcia z rynku w ciągu ostatnich kilkunastu lat Fokkera i zaprzestania produkcji podobnych samolotów Saaba oraz Embraera.

Ubiegły rok nieco zahamował ten pozytywny trend. Zakład opuściło 51 samolotów, o 3 mniej, niż w 2009. Zmniejszył się również nieco obrót, do 1,35 mld USD. Z drugiej jednak strony - na fali odrodzenia lotnictwa po ostatnim kryzysie - ATR zebrał rekordowe zamówienia aż na 80 samolotów, z opcją na 33 kolejne, o łącznej wartości 2,4 mld USD.

W związku z tą sytuacją zarząd ATR postawił zadanie zwiększenia produkcji w 2012 do ok. 70 egz. Szacuje również, że w latach 2012-2016 możliwym będzie zwiększenie obrotów do średnio 1,8 mld USD. Długofalowym celem jest uzyskanie 50-procentowego udziału w rynku turbośmigłowych samolotów regionalnych w ciągu najbliższych 2 dekad. Analitycy spółki szacują, że w tym okresie linie lotnicze świata zamówią 3 tys. samolotów tej klasy, z czego 60% zwiększy liczbę wykorzystywanych samolotów, a 40% zostanie przeznaczonych na zastąpienie wycofywanych maszyn.

Powiązane wiadomości

[Dobry rok ATR \(2011-01-23\)](#)

[2008 udany dla ATR \(2009-01-28\)](#)

