

Nie będzie Chińczyk...

#Lotnictwo cywilne 16 marca 2011

Brian Foley, prezes spółki konsultingowej, działającej również w branży lotniczej, wezwał do wykupienia przez amerykański kapitał Cirrus Aircraft. Zakłady te mają zostać sprzedane chińskiej korporacji CAIGA.

Cirusy przed hangarem Montgomery Aviation, autoryzowanego centrum obsługi tych s

Na przełomie lutego i marca przedstawiciele chińskiej CAIGA i Cirrus Aircraft podpisali porozumienie o sprzedaży Cirrus Industries, czyli zakładu produkującego samoloty lotnictwa lekkiego, ulokowane w Duluth (zobacz: [Chińczycy kupili Cirrusa](#)). W rzeczywistości oznacza to przejście całej spółki, ponieważ podlegające zbyciu 58% udziałów, należących do Arcapita, amerykańskiej filii First Islamic Investment Bank of Bahrain, pozwala na przejście całkowitej kontroli nad tym największym na świecie producentem samolotów tłokowych. Transakcja wymaga jeszcze zgody rządów USA i ChRL.

Na brak takowej liczy Brian Foley, prezes BRiFO. Co prawda sam nie jest w stanie przebić oferty państwowych zakładów zza Pacyfiku (ok. 210 mln USD), jednak liczy, że uda mu się znaleźć odpowiednich, rodzimych inwestorów. To z kolei ma pozwolić - jego zdaniem - na stworzenie alternatywnej propozycji zakupu udziałów Cirrus Aircraft.

Foley odwołuje się przy tym do uczuć narodowych, podkreślając szczególną pozycję producenta i szkody, jakie może przynieść przeniesienie choćby części produkcji poza USA.

Mimo optymizmu prezesa BRiFO i faktu, że ok. ćwierć miliarda USD jest kwotą stosunkowo niewielką dla amerykańskich inwestorów, szanse powodzenia całej akcji wydają się jednak niewielkie. Zapotrzebowanie na lekkie samoloty z silnikami tłokowymi w Stanach Zjednoczonych maleje i to bez względu na kryzys. Pogłębił on jedynie rysujący się wcześniej silny trend. Nie jest to dobrym prognozą dla inwestorów.

Z punktu widzenia Pekinu, sprawa wygląda diametralnie inaczej. Do tej pory ten wielki kraj nie produkował małych samolotów turystyczno-sportowych. Jednak obecnie staje się to koniecznością, z powodu dynamicznego rozwoju lotnictwa pasażerskiego i dyspozycyjnego. Potrzebują one rozwiniętego systemu szkolenia lotniczego, to zaś wymaga licznej floty małych samolotów szkolenia podstawowego.

Chińczycy podjęli się już co prawda montażu małych samolotów Cessna 162 Skycatcher, a amerykańsko-indyjska IndUS Aviation zamierza stworzyć zakład

produkcyjny w ChRL (zobacz: [Kolejna przeprowadzka do Chin](#)), działania te nie dają Pekinowi nieskrępowanego dostępu do technologii i najnowszych rozwiązań technicznych. Zapewni to dopiero przejęcie Cirrusa i jednego z podstawowych producentów silników tłokowych (zobacz: [Chińczycy kupią Teledyne Continental!](#)). Obie transakcje są finalizowane i trudno przypuszczać, by Chińczycy pozwolili na anulowanie obu umów.



Cirrusy przed hangarem Montgomery Aviation, autoryzowanego centrum obsługi tych samolotów w Indianapolis / Zdjęcie: Montgomery Aviation

Na przełomie lutego i marca przedstawiciele chińskiej CAIGA i Cirrus Aircraft podpisali porozumienie o sprzedaży Cirrus Industries, czyli zakładu produkującego samoloty lotnictwa lekkiego, ulokowane w Duluth (zobacz: [Chińczycy kupili Cirrusa](#)). W rzeczywistości oznacza to przejęcie całej spółki, ponieważ podlegające zbyciu 58% udziałów, należących do Arcapita, amerykańskiej filii First Islamic Investment Bank of Bahrain, pozwala na przejęcie całkowitej kontroli nad tym największym na świecie producentem samolotów tłokowych. Transakcja wymaga jeszcze zgody rządów USA i ChRL.

Na brak takowej liczy Brian Foley, prezes BRiFO. Co prawda sam nie jest w stanie przebić oferty państwowych zakładów zza Pacyfiku (ok. 210 mln USD), jednak liczy, że uda mu się znaleźć odpowiednich, rodzimych inwestorów. To z kolei ma pozwolić - jego zdaniem - na stworzenie alternatywnej propozycji zakupu udziałów Cirrus Aircraft.

Foley odwołuje się przy tym do uczuć narodowych, podkreślając szczególną pozycję producenta i szkody, jakie może przynieść przeniesienie choćby części produkcji poza USA.

Mimo optymizmu prezesa BRiFO i faktu, że ok. ćwierć miliarda USD jest kwotą stosunkowo niewielką dla amerykańskich inwestorów, szanse powodzenia całej akcji wydają się jednak niewielkie. Zapotrzebowanie na lekkie samoloty z silnikami tłokowymi w Stanach Zjednoczonych maleje i to bez względu na kryzys. Pogłębił on

jedynie rysujący się wcześniej silny trend. Nie jest to dobrym prognostykiem dla inwestorów.

Z punktu widzenia Pekinu, sprawa wygląda diametralnie inaczej. Do tej pory ten wielki kraj nie produkował małych samolotów turystyczno-sportowych. Jednak obecnie staje się to koniecznością, z powodu dynamicznego rozwoju lotnictwa pasażerskiego i dyspozycyjnego. Potrzebują one rozwiniętego systemu szkolenia lotniczego, to zaś wymaga licznej floty małych samolotów szkolenia podstawowego.

Chińczycy podjęli się już co prawda montażu małych samolotów Cessna 162 Skycatcher, a amerykańsko-indyjska IndUS Aviation zamierza stworzyć zakład produkcyjny w ChRL (zobacz: [Kolejna przeprowadzka do Chin](#)), działania te nie dają Pekinowi nieskrępowanego dostępu do technologii i najnowszych rozwiązań technicznych. Zapewni to dopiero przejęcie Cirrusa i jednego z podstawowych producentów silników tłokowych (zobacz: [Chińczycy kupią Teledyne Continental!](#)). Obie transakcje są finalizowane i trudno przypuszczać, by Chińczycy pozwolili na anulowanie obu umów.

Powiązane wiadomości

[Nie będzie Chińczyk... \(2011-03-16\)](#)

[Kolejna przeprowadzka do Chin \(2010-09-01\)](#)

[Chińczycy kupią Teledyne Continental! \(2010-12-14\)](#)

[Piper Aircraft dla sułtana \(2009-05-04\)](#)

[Oblot PiperJeta \(2008-08-01\)](#)

[Cirrus bez Alana Klapmeiera \(2009-08-22\)](#)

[Powrót do pracy \(2009-01-05\)](#)

[Chińczycy kupili Cirrusa \(2011-03-01\)](#)

[Klapmeier wraca do gry \(2010-10-13\)](#)

[Cirrus bez Alana Klapmeiera \(2009-08-22\)](#)

[Chińczycy kupią Teledyne Continental! \(2010-12-14\)](#)

[Piper Aircraft dla sułtana \(2009-05-04\)](#)

[Cirrus bez Alana Klapmeiera \(2009-08-22\)](#)