

Airbus i Bombardier zerwały rozmowy

#Lotnictwo cywilne 8 października 2015

Potentaci rynku samolotów komunikacyjnych zerwali rozmowy dotyczące samolotów CSeries.



Kanadyjczycy są pewni, że CS100 uzyska Certyfikat Typu przed końcem br. Jednak program nadal boryka się opóźnieniami i przekroczeniem kosztów / Zdjęcie: Bombardier

Airbus i Bombardier potwierdziły, że zerwały rozmowy dotyczące możliwości zakupu przez europejskie konsorcjum większościowych udziałów w programie produkcji samolotów komunikacji regionalnej CSeries ([Cichy CSeries](#), 2015-09-11). Żadne z przedsiębiorstw nie udzieliło dodatkowych komentarzy, jednak Kanadyjczycy stwierdzili, iż będą kontynuować inicjatywy mające na celu konsolidację przemysłu dużych samolotów komunikacyjnych.

Próba sprzedaży udziałów przez Bombardiera jest kolejnym posunięciem nowego prezesa, Alana Bellemare'a, mającym na celu przywrócenie dobrej kondycji finansowej kanadyjskiego przedsiębiorstwa. Przekroczenie kosztów i opóźnienia w opracowywaniu samolotów CSeries spowodowały, że zadłużenie Bombardiera względem kapitału własnego wynosi ok. 3 mld USD (11,3 mld zł). W związku z tym Bellemare planuje nawet sprzedaż części przedsiębiorstwa odpowiedzialnej za produkcję taboru kolejowego.

Doniesienie o rozmowach pomiędzy Airbusem i Kanadyjczykami jest olbrzymim zaskoczeniem dla branży. Od kilku lat Bombardier współpracuje z chińskim koncernem Comac, próbując zwiększyć poziom unifikacji pomiędzy CSeries i C919. Natomiast Airbus twierdził, że jego jedynym celem jest zatrzymanie ekspansji Kanadyjczyków, zagrażających bezpośrednio samolotom z rodziny A320ceo/neo ([Problemy z silnikiem A320neo](#), 2015-10-01).

Trzeba przyznać, że liczba 243 zamówionych samolotów z rodziny CSeries, niezadowalająca dla producenta, jest i tak większa, niż sprzedaż A319neo (49, [Paris Air Show 2015: Wyniki Airbusa](#), 2015-06-19), czy Boeingów 737 Max 7 (60, [Nowy samolot i logo WestJet](#), 2015-08-31) – najmniejszych samolotów oferowanych przez gigantów rynku, z którymi mają bezpośrednio konkurować. Jednak nie wiadomo, czy w ostatecznym rozrachunku nie okaże się, że Kanadyjczycy nie są w stanie pokonać duopolu wąskokadłubowych Airbusów lub Boeingów, których produkcja liczona jest w tysiącach samolotów.

Powiązane wiadomości

[Airbus i Bombardier zerwały rozmowy \(2015-10-08\)](#)

[Paris Air Show 2015: Wyniki Airbusa \(2015-06-19\)](#)

[Paris Air Show 2015: Jakość, nie ilość \(2015-06-15\)](#)

[Paris Air Show 2013: Boeing 737 MAX szybciej \(2013-06-19\)](#)

[Paris Air Show 2013: Wyniki Embraera \(2013-06-21\)](#)

[Paris Air Show 2013: Niespodziewany przelot A350XWB \(2013-06-21\)](#)

[Paris Air Show 2015: Wizz Air zamawia A321neo \(2015-06-18\)](#)

[Wizz Air zamawiają Airbusy A321 \(2013-10-18\)](#)

[Paris Air Show 2015: Jakość, nie ilość \(2015-06-15\)](#)

[Nowy samolot i logo WestJet \(2015-08-31\)](#)

[Boeingi 737 MAX dla WestJet \(2013-08-30\)](#)

[WestJet kupują Boeingi 737-800 \(2013-05-08\)](#)

[Pierwszy Q400 Next Gen dla WestJet \(2013-06-06\)](#)

[Cichy CSeries \(2015-09-11\)](#)

[Przyspieszenie CSeries \(2015-08-21\)](#)

[Paris Air Show 2015: Debiut CSeries \(2015-06-15\)](#)

[Problemy z silnikiem A320neo \(2015-10-01\)](#)

[CSeries 100 znowu lata \(2014-09-08\)](#)

[Kanadyjska certyfikacja PW1500G \(2013-02-23\)](#)

[Wkrótce wznowienie lotów CSeries \(2014-09-05\)](#)

[Oblot A320neo z silnikami Leap-1A \(2015-05-19\)](#)

[Próby A320neo \(2014-09-26\)](#)

[IndiGo potwierdzają zamówienie na A320neo \(2015-08-17\)](#)

[IndiGo zamawiają 250 Airbusów \(2014-10-15\)](#)

[Oblot A320neo z silnikami Leap-1A \(2015-05-19\)](#)

[Paris Air Show 2015: Wizz Air zamawia A321neo \(2015-06-18\)](#)