

A jednak Boeing, chociaż...

#Lotnictwo cywilne 16 stycznia 2008

Airbus opublikował dzisiaj dane dotyczące produkcji i zamówień w 2007. Przedstawiciele linii lotniczych podpisali z europejskim producentem umowy na dostawę łącznie 1341 samolotów pasażerskich. To wynik o 72 egzemplarze gorszy, niż Boeinga. Airbus wyprodukował jednak więcej samolotów.

Pierwszy i jedyny jak dotąd - dostarczony odbiorcy A380. Opóźnienie programu rozwoju

Według informacji z końca 2007, w walce o prymat na rynku producentów samolotów pasażerskich, prowadził Airbus. Faktem jest bowiem, że uzyskał wstępne zamówienia na 1458 samolotów, czyli o 35 więcej niż Boeing. Jednak po korektach umów okazało się, że większe zamówienia zdobył koncern amerykański - łącznie 1413 egz. (zobacz: [Boeing ujawnił portfel zamówień](#)).

Nie oznacza to jednak, że zamówienia przełożą się automatycznie na wielkość produkcji. Dopiero teraz analitycy rynku i przedstawiciele obydwu koncernów przyznają, że problemem nie jest zdobycie zamówień, ale ich realizacja. Boeing już raz doprowadził do skokowego wzrostu produkcji, z 271 samolotów w 1996 do 620 w 1999. Jednak później nadszedł czas kryzysu branży, pogłębiony - szczególnie w USA - skutkami ataków na WTC i koncern znalazł się w bardzo trudnej sytuacji, dostarczając w 2003 zaledwie 281 maszyn. W odróżnieniu od Boeinga, Airbus przetrwał kryzys przy minimalnym zmniejszeniu produkcji i od 2003 przekazuje odbiorcom więcej samolotów niż Amerykanie.

Kierownictwa obu koncernów zdają sobie jednak sprawę z faktu, że obecna hossza minie, dlatego wzrost produkcji będzie o wiele bardziej zrównoważony niż w latach poprzednich. Co więcej, producenci muszą się liczyć z możliwością opóźnień wprowadzania nowych modeli. Airbus odczuł to w przypadku A380, a Boeing w odniesieniu do Dreamlinera, który zanotuje prawdopodobnie kolejne, nowe opóźnienie. Niewiadoma pozostaje również przyszły kurs dolara do euro, obecnie faworyzujący zdecydowanie Boeinga. Wszystko to powoduje, że portfel zamówień należy traktować raczej jako odwzorowanie trendów rynku, niż realny wskaźnik sukcesu któregoś z koncernów. Szczególnie przy tak niewielkich różnicach. Po prostu, realizacja zamówień może całkowicie przekreślić wcześniejsze plany zakupów.

Bardziej konkretnym odniesieniem są wyniki produkcji i suma sprzedaży. W tej pierwszej klasyfikacji od kilku lat prowadzi Airbus, także w 2007. Dostarczył w mijającym roku odbiorcom 453 samoloty, czyli o 19 więcej niż w 2006. Były to 367

samoloty rodziny A320, 6 transportowych A300, 79 A330/A340 i jeden A380 (dla Singapore Airlines). Boeing wyprodukował natomiast 441 egzemplarzy, w tym 330 rodziny B737, 83 B777, 12 B767 i 16 B747.

Wartość produkcji jest nieznana. Na podstawie cen katalogowych i faktu, że Boeing dostarczył nieco więcej droższych samolotów szerokokadłubowych (B747, B777 i B767) niż Airbus (A380, A330/340 i A300), można wnosić, że wartość ubiegłorocznej produkcji była zbliżona lub nieznacznie wyższa w odniesieniu do Boeinga.

Europejski koncern zamierza w 2008 przekazać odbiorcom 480 samolotów. Amerykanie także chcą zwiększyć produkcję.



Pierwszy - i jedyny jak dotąd - dostarczony odbiorcy A380. Opóźnienie programu rozwoju tego samolotu wpłynęło poważnie na wyniki finansowe Airbusa. Jeden taki kolos kosztuje ok. 300 mln USD, czyli prawie 6 razy więcej niż A320. Dopóki dostawy A380 nie osiągną poziomu 20-30 egzemplarzy rocznie (czyli tyle, ile sprzedaje się B747), Airbusowi będzie trudno osiągnąć obroty swojego największego rywala / Zdjęcie: Airbus

Według informacji z końca 2007, w walce o prymat na rynku producentów samolotów pasażerskich, prowadził Airbus. Faktem jest bowiem, że uzyskał wstępne zamówienia na 1458 samolotów, czyli o 35 więcej niż Boeing. Jednak po korektach umów okazało się, że większe zamówienia zdobył koncern amerykański - łącznie 1413 egz. (zobacz: [Boeing ujawnił portfel zamówień](#)).

Nie oznacza to jednak, że zamówienia przełożą się automatycznie na wielkość produkcji. Dopiero teraz analitycy rynku i przedstawiciele obydwu koncernów przyznają, że problemem nie jest zdobycie zamówień, ale ich realizacja. Boeing już raz doprowadził do skokowego wzrostu produkcji, z 271 samolotów w 1996 do 620 w 1999. Jednak później nadszedł czas kryzysu branży, pogłębiony - szczególnie w USA - skutkami ataków na WTC i koncern znalazł się w bardzo trudnej sytuacji, dostarczając w 2003 zaledwie 281 maszyn. W odróżnieniu od Boeinga, Airbus przetrwał kryzys przy minimalnym zmniejszeniu produkcji i od 2003 przekazuje odbiorcom więcej samolotów niż Amerykanie.

Kierownictwa obu koncernów zdają sobie jednak sprawę z faktu, że obecna hossza minie, dlatego wzrost produkcji będzie o wiele bardziej zrównoważony niż w latach poprzednich. Co więcej, producenci muszą się liczyć z możliwością opóźnień wprowadzania nowych modeli. Airbus odczuł to w przypadku A380, a Boeing w odniesieniu do Dreamlinera, który zanotuje prawdopodobnie kolejne, nowe opóźnienie. Niewiadoma pozostaje również przyszły kurs dolara do euro, obecnie faworyzujący zdecydowanie Boeinga. Wszystko to powoduje, że portfel zamówień należy traktować raczej jako odwzorowanie trendów rynku, niż realny wskaźnik sukcesu któregoś z koncernów. Szczególnie przy tak niewielkich różnicach. Po prostu, realizacja zamówień może całkowicie przekreślić wcześniejsze plany zakupów.

Bardziej konkretnym odniesieniem są wyniki produkcji i suma sprzedaży. W tej pierwszej klasyfikacji od kilku lat prowadzi Airbus, także w 2007. Dostarczył w mijającym roku odbiorcom 453 samoloty, czyli o 19 więcej niż w 2006. Były to 367 samoloty rodziny A320, 6 transportowych A300, 79 A330/A340 i jeden A380 (dla Singapore Airlines). Boeing wyprodukował natomiast 441 egzemplarzy, w tym 330 rodziny B737, 83 B777, 12 B767 i 16 B747.

Wartość produkcji jest nieznana. Na podstawie cen katalogowych i faktu, że Boeing dostarczył nieco więcej droższych samolotów szerokokadłubowych (B747, B777 i B767) niż Airbus (A380, A330/340 i A300), można wnosić, że wartość ubiegłorocznej produkcji była zbliżona lub nieznacznie wyższa w odniesieniu do Boeinga.

Europejski koncern zamierza w 2008 przekazać odbiorcom 480 samolotów. Amerykanie także chcą zwiększyć produkcję.

Powiązane wiadomości

[A jednak Boeing, chociaż... \(2008-01-16\)](#)

[Boeing ujawnił portfel zamówień \(2008-01-04\)](#)