

601 samolotów Boeinga

#Lotnictwo cywilne 3 stycznia 2013

W 2012 Boeing wyprodukował 601 samolotów pasażerskich i podpisał umowy o sprzedaży 1203 odrzutowców. To najlepsze wyniki od kilku lat. Pozwolą one na pobicie Airbusa w obu kategoriach, po raz pierwszy od początku wieku.



Montaż jednego z pierwszych Boeingów 747-8 Intercontinental. Mimo, że samolot ten przegrywa konkurencję z Airbusem 380 jako maszyna pasażerska, niepodzielnie panuje w segmencie największych maszyn transportowych i jest – póki co – jednym z kluczowych elementów wzrostu produkcji i obrotów amerykańskiego koncernu / Zdjęcie: Boeing

Wyniki produkcyjne były najlepsze od 1999, kiedy zakłady montażowe opuściło 620 samolotów pasażerskich. Wśród dostarczonych odbiorcom maszyn największą grupę stanowiły tradycyjnie najmniejsze w ofercie samoloty rodziny 737. Boeing wyprodukował ich 415 egz. i zyskał zamówienia netto (a więc po odliczeniu rezygnacji) na 1124 kolejne.

Dodatkowo przekazano odbiorcom 26 B767 (przyjmując zamówienia na następne 22 egz.), 83 B777 (68), 46 B787 (-12) i 31 największych B747 (1). To właśnie wyniki w segmencie średnich i dużych samolotów były jednymi z kluczowych czynników zwiększenia produkcji Boeinga. O ile wzrost odnośnie samolotów rodziny 737 wyniósł jedynie 11,5% (z 372 egz.; [Airbus nokautuje Boeinga](#), 2012-01-06), to montaż większych modeli wzrosła aż o 77%, ze 105 do 186 egz. Głównie za sprawą modeli 787 i 747. Przełoży się to na znaczne zwiększenie obrotów.

Portfel zamówień amerykańskiego koncernu składa się obecnie z 4373 maszyn. Największą grupę wśród nich stanowią najmniejsze modele rodziny 737 (3074 egz.) i 787 (799 egz.).

Przedstawione wyniki powinny pozwolić na pokonanie Airbusa. Według danych europejskiego wytwórcy, do końca listopada 2012 wyprodukował on jedynie 516 samolotów i zebrał zamówienia netto na 585 kolejnych. Zmontowanie w ostatnim

miesiącu 85 maszyn byłoby bardzo trudne. Pokonanie zaś amerykańskiego konkurenta w dziedzinie sprzedaży – biorąc pod uwagę ostatnie doniesienia w tej kwestii – nie wchodzi w rachubę.

Na szczęście dla Airbusa dane dotyczące zamówień nie odgrywają kluczowej roli z punktu widzenia przyszłości obu koncernów. Dysponują one bowiem zleceniami kilkakrotnie przewyższającymi możliwości produkcyjne i roczne wahania wielkości popytu nie mają wpływu na działalność w dającej się przewidzieć przyszłości.

Bardziej istotna jest bieżąca wielkość produkcji. Paradoksalnie sytuacja Airbusa w tej dziedzinie także jest dobra. Europejski koncern zwiększa bowiem stopniowo (niemal od momentu powstania) liczbę montowanych samolotów, średnio o 5-10% rocznie, co pozwala m.in. na prowadzenie racjonalnej polityki zatrudnienia. Dla przykładu, w ostatnich pięciu latach (bez 2012) Airbus dostarczał odbiorcom odpowiednio 453, 483, 498, 510 i 534 samoloty.

Tymczasem Boeing reaguje bezpośrednio na potrzeby rynku, ponosząc wszelkie konsekwencje cyklicznych kryzysów branży lotniczej. W 1995 wyprodukował 256 samolotów, w 1999 osiągnął rekordowe 620 egz., po czym musiał zmniejszyć produkcję w 2003 do 281 maszyn. W ostatnich 5 latach przekazał odbiorcom odpowiednio 441, 375, 481, 462 i 477 odrzutowców.

Powiązane wiadomości

[601 samolotów Boeinga \(2013-01-03\)](#)

[Airbus nokautuje Boeinga \(2012-01-06\)](#)

[Dreamliner – opóźnienia i kary \(2010-08-13\)](#)

[Kolejne opóźnienie Boeinga 787 \(2010-07-16\)](#)

[Rafale i Typhoon w przetargu indyjskim \(2010-08-09\)](#)

[462 samoloty Boeinga \(2011-01-07\)](#)

[Ograniczone loty Boeingów 787 \(2010-12-25\)](#)

[Prototyp Dreamlinera w Warszawie \(2011-06-27\)](#)

[Oblot Dreamlinera \(2009-12-16\)](#)

[100 mln odszkodowania za Dreamlinery \(2010-10-28\)](#)

[Dreamlinery cięższe niż planowano \(2011-03-15\)](#)

[Blamaż Boeinga \(2011-09-19\)](#)

[Opóźnienie B747-8 \(2009-10-07\)](#)

[Cargolux odbierze Boeingi \(2011-10-03\)](#)

[Blamaż Boeinga \(2011-09-19\)](#)