Lotnictwo ogólne – katastrofa 2009

#Lotnictwo cywilne 17 lutego 2010

W 2009 wyprodukowano na świecie aż o 42,6% mniej samolotów sportowo-turystycznych i dyspozycyjnych niż rok wcześniej. O 21,4% spadły obroty sektora.

Image not found or type unknownTradycyjnie liderem w ilości dostarczonych samolotów jednego modelu pozosta
Stowarzyszenie GAMA grupuje 60 największych producentów lotnictwa ogólnego na świecie. Choć jego dane nie obejmują wszystkich, mniejszych zakładów, szczególnie położonych poza terytorium USA, odzwierciedlają tendencje, panujące na rynku.

Członkowie stowarzyszenia w ubiegłym roku dostarczyli klientom 2276 samolotów. O skali bieżącego kryzysu świadczy fakt, że rok wcześniej wyprodukowali 3967 maszyn. Obecny wynik jest o 42,6% gorszy od uzyskanego w 2008...

Jeszcze bardziej widać skutki załamania ekonomicznego, w odniesieniu do poszczególnych segmentów rynku. I tak w ubiegłym roku dostarczono 965 samolotów tłokowych. W 2008 było ich 2119 egz. Oznacza to zmniejszenie produkcji aż o 54,5%! Przykładem mogą być rezultaty Cirrus Aircraft, która w 2008 wyprodukowała 549 maszyn, a rok później jedynie 268.

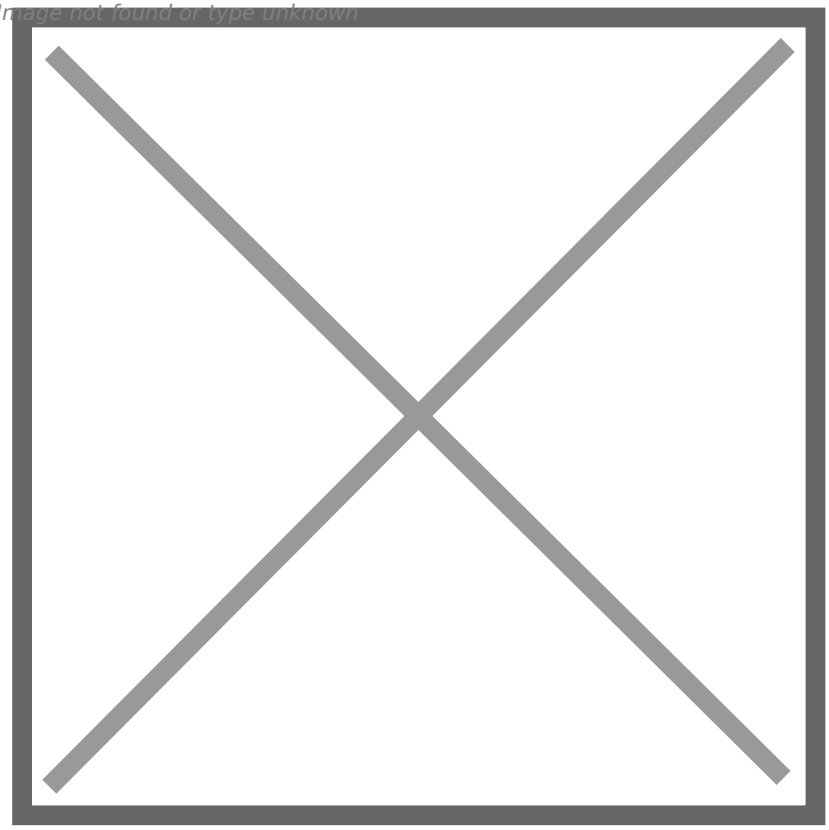
Katastrofalne wyniki zanotowało również część wytwórców odrzutowców dyspozycyjnych. Dostarczyli oni 870 samolotów, o 443 mniej (-33,7%) niż rok wcześniej. Na rezultaty te nie miała większego wpływu sytuacja na rynku VLJ, bardzo lekkich odrzutowców (zobacz: Odrzutowiec z internetowej aukcji). Wypadnięcie z rynku Eclipse Aviation, zostało zrekompensowane większymi dostawami samolotów Cessny i Embraera. Przy podobnych wynikach Dassault Aviation, Boeinga i Airbusa, największy ciężar kryzysu odczuły Gulfstream, którego produkcja spadła ze 156 do 94 samolotów, Bombardier (z 245 do 173 egz.), ale przede wszystkim Cessna, której dostawy dyspozycyjnych odrzutowców (z pominięciem Mustangów) spadły z 464 do jedynie 164 samolotów!

Stosunkowo najłagodniej kryzys dotknął producentów samolotów turbośmigłowych, którzy dostarczyli 441 maszyn, o 94 mniej (-17,6%), niż w 2008.

Ze względu na dostawy części zamiennych i serwis użytkowanych samolotów, finansowe straty sektora są mniejsze, niż spadek produkcji. Zakłady lotnictwa ogólnego zanotowały obrót w wysokości 19,5 mld USD. To o 21,4% mniej niż rok wcześniej (24,8 mld USD).

Sytuacja ta wiązała się z bolesnymi redukcjami zatrudnienia. W przypadku Cessny, której ogólna produkcja spadła z 1300 do 741 samolotów, a obroty z 4,5 do 2,5 mld USD, zarząd spółki musiał zwolnić połowę pracowników (zobacz: Cessna - kolejne zwolnienia).

Image not found or type unknown



Tradycyjnie liderem w ilości dostarczonych samolotów jednego modelu pozostaje mały Cirrus SR22. W 2009 wyprodukowano ich 240 egz. Znamienne dla kryzysowej sytuacji jest jednak to, że rok wcześniej zakłady Cirrusa opuściło aż 459 samolotów tego typu. Na kolejnych miejscach uplasowały się małe Cessny rodziny Skyhawk 172 (126 egz.), Diamondy DA40 (98 egz.), bardzo lekkie odrzutowce Cessna Citation Mustang (125 egz.), Embraery Phenom 100 (97 egz.), a także większe, turbośmigłowe Pilatusy PC-12 (100 egz.). Wśród szkolnych samolotów wojskowych największy udział w rynku zanotował Hawker Beechraft, który dostarczył 109 egz. T-6A / Zdjęcie: Cirrus Aircraft

Stowarzyszenie GAMA grupuje 60 największych producentów lotnictwa ogólnego na świecie. Choć jego dane nie obejmują wszystkich, mniejszych zakładów, szczególnie położonych poza terytorium USA, odzwierciedlają tendencje, panujące na rynku.

Członkowie stowarzyszenia w ubiegłym roku dostarczyli klientom 2276 samolotów. O skali bieżącego kryzysu świadczy fakt, że rok wcześniej wyprodukowali 3967 maszyn. Obecny wynik jest o 42,6% gorszy od uzyskanego w 2008...

Jeszcze bardziej widać skutki załamania ekonomicznego, w odniesieniu do poszczególnych segmentów rynku. I tak w ubiegłym roku dostarczono 965 samolotów tłokowych. W 2008 było ich 2119 egz. Oznacza to zmniejszenie produkcji aż o 54,5%! Przykładem mogą być rezultaty Cirrus Aircraft, która w 2008 wyprodukowała 549 maszyn, a rok później jedynie 268.

Katastrofalne wyniki zanotowało również część wytwórców odrzutowców dyspozycyjnych. Dostarczyli oni 870 samolotów, o 443 mniej (-33,7%) niż rok wcześniej. Na rezultaty te nie miała większego wpływu sytuacja na rynku VLJ, bardzo lekkich odrzutowców (zobacz: Odrzutowiec z internetowej aukcji). Wypadnięcie z rynku

Eclipse Aviation, zostało zrekompensowane większymi dostawami samolotów Cessny i Embraera. Przy podobnych wynikach Dassault Aviation, Boeinga i Airbusa, największy ciężar kryzysu odczuły Gulfstream, którego produkcja spadła ze 156 do 94 samolotów, Bombardier (z 245 do 173 egz.), ale przede wszystkim Cessna, której dostawy dyspozycyjnych odrzutowców (z pominięciem Mustangów) spadły z 464 do jedynie 164 samolotów!

Stosunkowo najłagodniej kryzys dotknął producentów samolotów turbośmigłowych, którzy dostarczyli 441 maszyn, o 94 mniej (-17,6%), niż w 2008.

Ze względu na dostawy części zamiennych i serwis użytkowanych samolotów, finansowe straty sektora są mniejsze, niż spadek produkcji. Zakłady lotnictwa ogólnego zanotowały obrót w wysokości 19,5 mld USD. To o 21,4% mniej niż rok wcześniej (24,8 mld USD).

Sytuacja ta wiązała się z bolesnymi redukcjami zatrudnienia. W przypadku Cessny, której ogólna produkcja spadła z 1300 do 741 samolotów, a obroty z 4,5 do 2,5 mld USD, zarząd spółki musiał zwolnić połowę pracowników (zobacz: Cessna - kolejne zwolnienia).

Powiązane wiadomości

Lotnictwo ogólne – katastrofa 2009 (2010-02-17)
- Odrzutowiec z internetowej aukcji (2007-11-24)
- Cessna – kolejne zwolnienia (2009-06-05)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o