

Boeing a Airbus Duopol ktorý nestíha vyrábať lietadlá

10.8.2026 - Adam Záhorský | IAD Investments, správ.spol.

Letecký priemysel dnes ovláda duopol Boeingu a Airbusu. Napriek rekordnému dopytu po nových lietadlách však ani jeden z výrobcov nedokáže vyrábať dostatočne rýchlo na to, aby uspokojil potreby leteckých spoločností. Problémom pritom nie je nedostatok objednávok ani kapitálu, ale limity výrobných kapacít naprieč celým dodávateľským reťazcom. Boeing naďalej nesie následky predchádzajúcich výrobných a kvalitatívnych problémov, ktoré sa odrážajú aj v jeho hospodárskych výsledkoch. Spoločnosť síce za druhý štvrťrok opäť vykázala stratu vo výške 0,67 USD na akciu, no tržby medziročne vzrástli o 8 % na 24,56 miliardy USD. Investori však ocenili najmä známky stabilizácie a zlepšujúceho sa výkonu, čo sa prejavilo takmer 5% rastom akcií po zverejnení výsledkov.

A práve výsledky za druhý kvartál naznačili citelný pokrok. Boeing dodal 171 lietadiel oproti 150 v rovnakom období minulého roka, čo predstavuje najvyššie tempo od roku 2018. Segment výroby civilných lietadiel zároveň výrazne znížil prevádzkovú stratu zo 557 miliónov USD na 322 miliónov USD. Produkcia vľajkového modelu 737 sa zvýšila na 47 lietadiel mesačne a v závode Everett bola otvorená nová montážna linka, ktorá má pomôcť ďalšiemu zvyšovaniu výroby. Významným míľnikom bolo aj rozhodnutie amerického Federálneho úradu pre letectvo (FAA) z 20. júla, ktoré spoločnosti vrátilo oprávnenie samostatne certifikovať novo vyrobené lietadlá 737 MAX a 787 Dreamliner. Toto oprávnenie Boeing stratil po problémoch s kvalitou v roku 2024, pričom osobná kontrola každého lietadla zo strany regulátora výrazne spomaľovala dodávky.

Napriek zlepšujúcim sa výsledkom zostáva Boeing v očiach investorov príbehom obnovy po dlhom období problémov. Dôvera vo výrobcu bola narušená sériou bezpečnostných a výrobných incidentov, pričom spoločnosť sa stále snaží presvedčiť investorov aj regulátorov, že problémy s kvalitou výroby definitívne patria minulosti. Spoločnosť zároveň zostáva pod zvýšenou pozornosťou regulátorov, pričom dôvera trhu bude závisieť od schopnosti dlhodobo udržať kvalitu výroby a stabilné tempo dodávok. Aj vývoj akcií odzrkadľuje rozdielnú situáciu oboch výrobcov. Za posledných päť rokov akcie Airbusu vzrástli približne o 80 %, zatiaľ čo Boeing sa stále obchoduje pod úrovňou spred piatich rokov.

Dôvodom je séria udalostí, ktoré poznačili fungovanie spoločnosti od roku 2019 – od uzemnenia modelu 737 MAX po dvoch tragických nehodách, cez pandémiu až po problémy s kvalitou výroby, ktoré v roku 2024 viedli k sprísnenému dohľadu zo strany regulátorov. Airbus síce čelil rovnakým problémom v dodávateľských reťazcoch aj pandemickému šoku, no dokázal udržať stabilnejšiu výrobu a postupne zvyšovať dodávky. Vývoj akcií tak ukazuje, že v odvetví s rekordným dopytom nerozhoduje počet objednávok, ale schopnosť ich premieňať na reálne dodané lietadlá.

Práve v tejto oblasti má Airbus pred Boeingom stále výrazný náskok. Európsky výrobca je dnes v podstatne lepšej pozícii, no ani líder trhu nedokáže naplno využiť rekordný dopyt. V prvom polroku zvýšil tržby o 12 % na 33,2 miliardy eur a čistý zisk vzrástol o 47 %. Dodal 351 lietadiel a získal čisté objednávky na 821 kusov. Celkový backlog dosiahol rekordných 9 222 lietadiel. Ani Airbus však nedokáže naplniť vlastné výrobné plány. Program zvýšenia produkcie rodiny A320 na 75 lietadiel mesačne bol pôvodne naplánovaný na rok 2027. Airbus dnes počíta s úrovňou 70 až 75 kusov ku koncu roka 2027, pričom plnú cieľovú kapacitu očakáva až neskôr. Dôvodom nie je slabší dopyt, ale pretrvávajúce problémy v dodávateľskom reťazci. Hlavným problémom sú najmä motory Pratt &

Whitney, ktorých výrobca nedokázal garantovať požadované objemy dodávok. Keď výrobca lietadiel verejne označí dodávateľa motorov za prekážku rastu produkcie, nejde už o bežné logistické komplikácie, ale o systémový problém celého odvetvia.

Hlavná prekážka pritom neleží vo výrobných závodoch Airbusu ani Boeingu, ale hlbšie v dodávateľskom reťazci. Podľa analýzy spoločnosti Bain označilo až 87 % veľkých leteckých programov problémy dodávateľov za hlavný faktor obmedzujúci rast produkcie. Najväčšie úzke miesta predstavujú výrobcovia motorov a kľúčových komponentov, pričom zvýšené nároky na údržbu motorov LEAP a Pratt & Whitney GTF odčerpávajú kapacity potrebné na výrobu nových lietadiel. Výsledkom je rekordný objem nevybavených objednávok. Boeing a Airbus majú spolu objednávky na viac ako 17 000 lietadiel, čo pri súčasnom výrobnom tempe predstavuje približne 12 rokov produkcie.

Zjednodušene povedané, dnešný problém leteckého priemyslu nespočíva v nedostatku zákazníkov ani kapitálu. Dopyt je rekordný, financovanie dostupné a objednávkové knihy zaplnené na celé desaťročie dopredu. Limituje ho však niečo oveľa ťažšie rozšíriteľné – priemyselná kapacita. V najbližších rokoch preto nemusí byť rozhodujúcim faktorom počet nových objednávok, ale schopnosť výrobcov a ich dodávateľov postupne odstraňovať výrobné úzke miesta. Práve tempo rozširovania výroby bude určovať rast celého odvetvia minimálne do konca tejto dekády.

Adam Záhorský

<https://iad.sk/investujte-na-fin-trhoch/boeing-a-airbus-duopol-ktory-nestiha-vyrabat-lietadla>