

Temor de inversionistas por escenario complicado

Con el 737 Max, Boeing busca nuevo predominio

El fabricante de aeronaves prepara el primer vuelo del modelo, que está equipado con motores de mayor eficiencia en el consumo de combustible

Robert Wright/**Nueva York**

De los varios aviones de pasajeros 737 de corto recorrido que se embarcan hoy en sus primeros vuelos desde la fábrica de Boeing en Renton, en las afueras de Seattle, uno tendrá una importancia especial. Aunque su aspecto es similar al de los 42 737 que salen de la línea de producción cada mes, será el primero de una nueva generación, los 737 Max.

El modelo, que está equipado con nuevos motores Leap de mayor eficiencia en el consumo de combustible que fabrica el consorcio CFM, tiene el objetivo de restaurar la ventaja de Boeing en el competido mercado para los aviones de corto recorrido. Airbus, su principal rival, domina el mercado con la familia de aeronaves A320.

Sin embargo, el 737 Max tiene programado hacer su primer vuelo mientras Boeing se enfrenta a múltiples problemas que se relacionan con la fabricación de sus aeronaves comerciales.

Los inversores llevaron a que las acciones del grupo aeroespacial estadounidense bajaran casi 9 por ciento el miércoles, después de que la compañía dijo que, debido a esos problemas, se espera una caída en el número de entregas de aviones a las líneas aéreas y compañías de alquiler este año en comparación con 2015.

Sería la primera caída de ese tipo desde 2010, y a los recortes de producción propuestos por Boeing les acompañó una directriz de utilidad

para 2016 que quedó por debajo de las expectativas de los analistas.

Richard Aboulafia, analistas de Teal Group, dice que hay dos formas de ver por qué Boeing tuvo que reducir la producción después de años de un crecimiento constante. Uno, dice, es específicamente de Boeing e implica problemas de fabricación de la transición del 737 actual al Max, además de la decreciente demanda de sus aviones jumbo 747.

Después, al referirse a la reducción de los pedidos y a la caída de los precios del combustible, agregó: "Lo otro es que la realidad económica regresó para golpearnos con furia".

El miércoles, en una sesión informativa con analistas sobre los resultados del cuarto trimestre, Dennis Müllenburg, director ejecutivo de Boeing desde julio pasado, insistió en que los problemas no son más que un "hipo" de corto plazo para la compañía con una gran cartera de pedidos de aviones. Puso la preocupación sobre menores tasas de producción en 2016 por ser un año de "transición", notablemente del 737 Max.

Los analistas concluyeron que un factor clave detrás de la baja producción de Boeing de este año es que se esperan menos entregas del 737, debido a que se preparan para enviar el primer 737 Max a sus clientes en 2017. "Parece que el proceso de trabajo por la entrada en servicio del 737 Max en 2017 trastorna la producción en 2016", dice Nick Cunningham, analista de Agency Partners.

Otro factor es el plan de Boeing para reducir la producción de su alguna vez emblemático avión 737 a solo seis por año a partir de septiembre, debido a la baja demanda de los operadores de transporte de carga aérea. Un problema más ge-

neral es que los clientes empezaron a pedir menos aviones actuales, y mejor esperan por los modelos con motores de mayor eficiencia en el consumo de combustible.

Boeing responde con una reducción en la producción de su 777 de largo recorrido de 8.3 por mes a siete en 2017. El 777X, el sucesor del 777, debe entrar a producción en 2018.

Su avión emblema, el 787 Dreamliner, también ilustra los retos de producción y su impacto financiero. Boeing espera este año que con la entrega de cada 787 a los clientes empiece a generar más en ingresos que lo que cuesta su construcción, pero se acerca a un hito después de suministrar 363 aeronaves.

Mientras tanto, el declive de los pedidos de aviones en 2015 después de varios años de auge sacudió a los productores. El año pasado Boeing registró pedidos de 768 aviones de pasajeros frente a un récord de mil 432 en 2014.

Loren Thompson, analista de Lexington Institute, que recibe fondos de Boeing, dice que la tendencia de ventas sigue el desempeño económico mundial. "El problema aquí no es con Boeing. El problema es con la economía global y las señales que da para la demanda de aviones".

Sin embargo, en el corto plazo el factor decisivo para la compañía no es la suerte de la producción de un año en particular o de un avión individual, sino la solidez de su cartera de pedidos.

A finales de diciembre, la división de aviones comerciales de Boeing tuvo una cartera de pedidos firme de 5 mil 795 aeronaves, con un valor de 431 mil millones de dólares a precio de catálogo. Los niveles de producción propuestos de este año representan casi ocho años de trabajo.



Sin embargo, el registro de pedidos puede ser una especie de colchón ilusorio, si, como advierte Aboulafia, el nerviosismo económico provoca las cancelaciones masivas de pedidos.

Pero de acuerdo con Thompson, si los clientes mantienen la confianza para seguir esperando y financian la entrega de esos aviones, Boeing tiene al menos varios años de continuo crecimiento rentable.

“La gran pregunta es si se mantendrá por años una desaceleración en la demanda global del transporte”, dice.

Airbus, principal rival de la firma estadounidense, domina el mercado con la familia de aeronaves A320

El director ejecutivo de la empresa insistió en que los problemas no son más que un “hipo” de corto plazo



El más reciente aparato de la empresa aeroespacial.

9%

Caja de las acciones de Boeing el miércoles, cuando la firma anunció que espera una baja en las entregas

1,432

Aviones que entregó Boeing en 2014, su mejor año; durante 2015 despachó solo 768 unidades

5,795

Aeronaves pedidas a Boeing, con valor de 431 mil mdd y un trabajo de ocho años