

Economíahoy.mx

Boeing ha perdido más de 400 órdenes del Max 737 en lo que va de este año

BLOOMBERG - 13:44 - 11/08/2020

El débil mes de julio resalta el doble golpe a Boeing, mientras que el virus mina la demanda de nuevos aviones

Los pedidos perdidos para el 737 Max de [Boeing Co.](#), que está inmovilizado, superaron los 400 para el año el mes pasado y la pandemia de coronavirus obstaculizó los envíos del 787 Dreamliner de la compañía, una fuente crucial de efectivo.

Los clientes descartaron otros 43 pedidos del Max en julio, incluidos 35 que se habían revelado previamente, según cifras publicadas en el sitio web de Boeing el martes. Eso elevó a 416 la cantidad de ventas que fueron canceladas o intercambiadas por otros modelos de Boeing en 2020. Entretanto, el fabricante de aviones entregó solo cuatro aviones el mes pasado y no reservó ningún pedido nuevo.

El débil mes de julio resalta el doble golpe al que se enfrenta Boeing a medida que el virus mina la demanda de nuevos aviones mientras que la prohibición de vuelo impuesta al Max ya casi cumple 17 meses. Boeing ha dicho que es probable que su modelo más vendido obtenga la aprobación de Estados Unidos para reanudar los vuelos antes de fin de año, al tiempo que advierte que la Administración Federal de la Aviación determinará en última instancia el momento.

El mes pasado, Canada Jetlines canceló pedidos de cinco aviones Max, Avolon Holdings Ltd. canceló dos y un cliente no identificado descartó un acuerdo referente a un avión que iba a ser utilizado como jet de negocios.

Esas cancelaciones se sumaron a las 35 que ya se habían revelado. El arrendador kuwaití Alafco Aviation Lease and Finance Co. redujo su cartera de pedidos en 20 y AerCap Holdings NV canceló 15 órdenes de Max. Los arrendadores de aviones han estado trabajando con Boeing para reducir los pedidos especulativos a medida que el fabricante de aviones revisa sus cronogramas de entrega, alimentando parte del repunte de las recientes cancelaciones de Max.

Las entregas en julio totalizaron solo cuatro aviones comerciales, incluidos dos cargueros y dos 787 Dreamliners. Fue el peor mes para el Dreamliner desde mediados de 2013, excepto en mayo de este año, cuando Boeing no entregó ninguno, según cifras compiladas por Bloomberg Intelligence.

El avión de fuselaje ancho de Boeing se ha convertido en una fuente crítica de efectivo durante la inmovilización del Max. Las restricciones de viaje impuestas para combatir la pandemia han impedido la capacidad de algunos compradores para recibir la entrega.

Desaceleran retorno de Boeing 737 Max en extranjero

Los reguladores europeos y canadienses todavía están discutiendo con Boeing Co. sobre los últimos detalles técnicos restantes de la actualización de su 737 Max, dejando a algunos clientes preocupados de que la certificación en mercados críticos fuera de EE.UU. pueda postergarse al próximo año.

En una inusual buena noticia para Boeing y su asediada línea de aviones, la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) el 3 de agosto **inició un proceso que podría conducir a la reemisión de un certificado de aeronavegabilidad de Estados Unidos para el Max en octubre.**

Sin embargo, los reguladores internacionales dicen que no están preparados para hacer lo mismo. La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA por sus siglas en inglés) todavía está esperando más información por parte de Boeing

sobre una actualización clave que se llevará a cabo después de que el avión esté nuevamente en el aire, según personas familiarizadas con el asunto.

Y Transport Canada, que ha entregado los comentarios más detallados hasta la fecha, dijo el lunes que sus preocupaciones no se han abordado completamente respecto de cómo arreglar la activación errónea del "stick shaker" del Max, que puede distraer a los pilotos y aumentar su carga de trabajo en caso de emergencia.

Mientras tanto, **China, el segundo mercado de aviación más grande del mundo, ha dicho muy poco sobre su plan para evaluar el Max.**

Obtener la aprobación de EU en octubre podría hacer posible que los vuelos comerciales se realicen antes de fin de año. Eso permitiría a Boeing finalmente comenzar a volver a generar ingresos a partir de su modelo más popular. **El Max quedó en tierra en marzo de 2019 luego del segundo de dos accidentes que costaron la vida de 346 personas.**

Si bien siempre se esperó que la agencia reguladora estadounidense, el principal organismo de certificación del Max, fuera la primera en autorizar su retorno, una brecha de tiempo significativa con Europa o China, por ejemplo, podría dañar las perspectivas de reactivación comercial del avión. También podría paralizar a los clientes de aerolíneas internacionales como la irlandesa Ryanair Holdings Plc o al operador turístico TUI AG, y también un lento progreso hacia una de las principales prioridades de Boeing: un retorno al flujo de caja positivo.

Tanto Air Lease Corp., una de las compañías de arrendamiento de aviones más grandes, como la firma de calificación **Standard & Poor's** han expresado su cautela sobre cuánto tiempo tardará el avión en obtener la aprobación para volar nuevamente fuera de Estados Unidos.

Las autorizaciones internacionales pueden retrasarse "unos meses, debido en parte a las restricciones de viaje y otros problemas logísticos causados por el [coronavirus](#)", dijo **S&P** la semana pasada.