

Boeing debería desarrollar un nuevo avión justo ahora, ¿retomará el 797?

por [Erick Haw Mayer](#) · 17 abril, 2024

Tiempo de lectura: 5 minutos

Calhoun señaló que el desarrollo del siguiente avión le costará a Boeing 50 billones, lo que parece demasiado alto.



CURSO ONLINE
JEPPESSEN

- PILOTOS PROFESIONALES
- PILOTOS INGRESO AEROLÍNEA
- PERSONAL TÉCNICO

[CLICK HERE](#)

Resumen

- Podría retomarse el proyecto del 797 de “Mitad del Mercado”.
- Necesitan ofrecer algo que sí sea competitivo contra el Airbus A321neo.
- La decisión la tendrá que tomar el siguiente director de la empresa que sustituya a Calhoun.

El fabricante estadounidense de aviones comerciales, [Boeing](#), sigue metida en más líos de los que parece que pueden manejar, no acaban de superar el problema del desprendimiento del tapón de la salida de emergencia en un 737 MAX de Alaska y todas las consecuencias con las autoridades y clientes, cuando otro ex empleado denunciante dio a conocer a la Administración Federal de Aviación (FAA) y a una comisión del Senado problemas en la fabricación en los **Boeing 787** y **777**, en los que trabajó durante varios años.

- **También podría interesarte: [Boeing Frente al Senado: Defiende la seguridad de sus aviones de doble pasillo](#)**



Ejecutivos de Boeing tendrán que presentarse a una audiencia en el Senado para responder acerca de estas acusaciones sobre sus programas 777 y 787 que podrían tener repercusiones en la seguridad a largo plazo de los aviones.

Obviamente estos problemas los hacen alejarse cada vez más de su competidor europeo, [Airbus](#), en cuanto a producción y ventas, incluso clientes de décadas con Boeing han estado pidiendo aviones a Airbus, como Japan Airlines, Korean Air y las propias aerolíneas norteamericanas como United y American, sin pasar por alto a Delta que está en proceso de tener más aviones Airbus en su flota. Y no ayuda que no haya un nuevo desarrollo a corto plazo que pudiera darles armas para competir mejor, el mismo Dave Calhoun señaló que el siguiente avión de Boeing estará listo hasta la siguiente década y posiblemente sea al sustituto del longevo 737, no el avión mediano que proponían al final de la década anterior y que Calhoun tuvo que cancelar.



Necesitan comenzar el desarrollo

Pero dado que el desarrollo de un avión totalmente nuevo es algo que se toma demasiado tiempo y las aerolíneas están en la búsqueda de renovar y hacer más eficientes sus flotas, es necesario que se comiencen a tomar decisiones sobre el nuevo avión relativamente pronto. Y justo Calhoun comentó en una entrevista con televisora *CNBC* que este será uno de los temas que dejará pendientes para el siguiente director de la empresa, y estimó que a Boeing le costará desarrollar un nuevo avión unos \$50,000 millones de dólares.

Desde luego que su estimación asustó a muchos dentro y fuera de la empresa, nunca un avión ha costado tanto dinero. El mismo Boeing 787 con tantos retrasos y trabajos de ingeniería adicionales llegó a una cifra oficial de \$32,000 millones, aunque si se consideran las compensaciones pagadas a los clientes y costos que tuvo que absorber, la cifra podría estar cerca de los \$50 mdd. No hay que olvidar que cuando se dio luz verde al proyecto, Stonecipher y su equipo dijeron que debería costar menos que el 777 y autorizaron un presupuesto de \$8,000 mdd que les parecía estaba sobrado. Pero así es la realidad cuando las cosas se hacen mal.



Si se ven las cifras históricas, a Boeing le costó desarrollar aviones de un pasillo entre \$10 y \$12 mmdd, y aviones de cabina ancha entre \$15 y 20 mmdd, con excepción del 787. Incluso si se compara con el costo de \$6,000 mdd que gastó Bombardier en el desarrollo del CSeries (hoy Airbus A220) antes de vendérselo al fabricante europeo, que le ha tenido que inyectar más recursos, la diferencia parece demasiado grande.

El nicho de oportunidad

¿Pero qué es lo que quiere ofrecer Boeing? De acuerdo con la publicación *AirInsight* bien podría ser retomar el 797 “Middle of Market” (mitad del mercado) más o menos como estaba planeado, porque están viendo las ventas de Airbus: el A321neo tiene una cartera de pedidos que crece cada mes y la versión XLR pondrá al alcance de las aerolíneas un avión de 200 pasajeros para rutas largas con bajo costo. Boeing no tiene manera de competir pues el 737 MAX 10, además de no estar certificado todavía, no tiene las capacidades. Y Boeing tiene otro nuevo problema para la certificación de las versiones 7 y 10 del 737 MAX y es el problema del deshielo del carenado de los motores, mientras no lo resuelvan no podrán certificar las nuevas versiones.

CURSO **ONLINE**
JEPPESEN

- PILOTOS PROFESIONALES
- PILOTOS INGRESO AEROLÍNEA
- PERSONAL TÉCNICO

[CLICK HERE](#)





Así que Boeing tendrá que dedicar recursos de ingeniería para el 797 y poderlo ofrecer al mercado antes del final de esta década. Estaría ofreciendo un avión que sustituya realmente a los 757 y 767 tanto en capacidad como en alcance, con menores costos. Las aerolíneas norteamericanas todavía tienen grandes flotas de ambos modelos por lo que serían su objetivo primario; pero también podría entrar por la pelea para sustituir los más viejos A330-200 y entraría al nicho que anteriormente Airbus tenía con los A300 y A310 para los que no tiene un sustituto real.

Esto significaría que Boeing desplazaría al MAX 10 que de todas formas no es suficientemente bueno contra el A321neo, para entrar al segmento de un avión de doble pasillo, pero de mediana capacidad, en donde no hay un competidor real, ya que el A321XLR, al ser de cabina angosta, tiene algunas desventajas también, y el A330-800 no ha convencido a las aerolíneas, mientras que el A330-900 es de mayor capacidad.



¿Correrán el riesgo los ‘cuentachiles’ que todavía controlan la empresa?

Sin embargo, esa declaración de Calhoun sobre el estimado de \$50 mdd como costo de desarrollo del avión, deja intranquilos a muchos por parecer excesivo. Sí, es cierto que desde 1982 no se desarrolla un nuevo avión de un pasillo y los costos no pueden ser los mismos (Airbus también desarrolló en los ‘80s el A320 y su reemplazo para la siguiente década no costará lo mismo).

Y también es cierto que Boeing no está para gastar esa cantidad en este momento, pero necesita urgentemente algo nuevo para ofrecer a sus clientes, por lo que los analistas piensan que aún y cuando sean \$50,000 mdd estarán bien invertidos en su futuro, siempre y cuando ofrezcan el avión que las aerolíneas necesitan, a tiempo y sin los fuertes problemas que han tenido sus aviones más recientes, para evitar sobrecostos y compensaciones que les causen otro fuerte impacto financiero.



El New Middle Airplanes (NMA)

Se ve difícil que Calhoun tome una decisión de este tipo antes de irse, seguramente se la dejará a su sucesor, pero el Consejo de la empresa bien podría comenzar a impulsar el nuevo proyecto para entregárselo al nuevo director ya con estudios y avances, para poder tenerlo volando antes del final de esta década.

An advertisement banner for Jeppesen. On the left, the word "CURSO" is in large white letters, with "ONLINE" in a red box above "JEPPESEN" in red letters. To the right, there is a list of bullet points: "• PILOTOS PROFESIONALES", "• PILOTOS INGRESO AEROLÍNEA", and "• PERSONAL TÉCNICO". Below the list is a red button with a white hand cursor icon and the text "CLICK HERE". On the far right, there is a small image of a hand pointing to a map on a Jeppesen chart.

La moneda está en el aire por ahora, ¿se atreverá Boeing a correr el riesgo de desarrollar un nuevo avión en este momento que bien podría sacarlos de la crisis actual o hundirlos sin remedio si no sale bien? ¿O jugarán a la segura y desarrollarán el reemplazo del 737 hacia el 2035, posiblemente basados en la investigación del avión de ala arriestrada que llevan a cabo con la NASA actualmente?