

[Читать на сайте Ведомости](#)

Ведомости

4 часа назад, 19:27

До 2014 г. разница между себестоимостью каждого самолета и его отпускной ценой будет составлять около \$100 млн

Американский авиастроитель Boeing выкатил сегодня первый «идеальный» Dreamliner. Этот самолет, в отличие от тех 11, которые уже летают по всему миру, не нуждается в доработках перед поставкой заказчику, — пишет The Wall Street Journal.

Но это не значит, что производство лайнера мечты станет прибыльным. От продаж каждого Boeing-787 американский авиапроизводитель будет терять более \$100 млн вплоть до 2014 г. Только через два года (а, возможно, и позднее) лайнер мечты за счет объема производства начнет приносить прибыль, — посчитали аналитики.

По оценкам UBS, Boeing тратит около \$242 млн на строительство каждого самолета, а продает их в среднем за \$113 млн. А разработка и ввод самолета уже обошлись компании дороже всех его прочих новинок — порядка \$14 млрд. Авиапроизводитель вряд ли в ближайшем будущем будет способен вложиться в новые столь же прорывные разработки, — пишет издание.

Программа Dreamliner с самого начала была сопряжена для Boeing с техническими трудностями. Первый «лайнер мечты» был передан заказчику (японской All Nippon Airways) в сентябре 2011 г. Задержка составила 18 месяцев. Но это не помешало Dreamliner стать самым заказываемым в мире самолетом.

Boeing получил заявки на 824 самолета от полусотни авиакомпаний. Среди них «Аэрофлот», который согласился с переносом сроков поставок и ожидает самолеты к Олимпиаде-2014 в Сочи. У российского национального перевозчика заказ на 22 самолета. По данным источников, близких к нему, перенос первоначальных сроков помог компании получить скидки на другие новые самолеты — Boeing-777. Пока же из России на Boeing-787 летает не «Аэрофлот», а японская JAL.

\$100 млн — колоссальный убыток для производителя. На разницу между себестоимостью самолета и его отпускной ценой, можно построить еще один самолет (например, Boeing-737), — рассуждает руководитель аналитического отдела «Авиапорта» Олег Пантелеев. Но даже, если подсчеты зарубежных коллег корректны, драматизировать ситуацию я бы не стал, добавляет он. Самый используемый самолет сегодня Boeing -737 тоже поначалу был глубоко убыточным. Но сейчас он приносит концерну огромную прибыль, отмечает эксперт.

Более того, модель оказалась столь удачной, что на ее базе уже создали Boeing -737 NG и проектируют — MAX. «Речь не потерях при производстве, а об инвестициях в будущее», — продолжает главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Сеницкий. Если не вкладываться в прорывные продукты оставаться лидером рынка вряд ли получится, — резюмирует он.

Read more <http://news.rambler.ru/14277063/>