

# 波音报告亏损 33 亿美元，再次削减 737 Max 交付计划

波音表示，将在 2022 年交付 375 架这种单通道飞机，并表示它不想在供应链问题中“加剧问题”。



波音公司今年第二次削减了主力机型 737 Max 飞机的交付计划，尽管全球航空公司都出现飞机短缺。

这家美国航空制造商估计，它将在 2022 年交付 375 架这种单通道飞机。波音在今年年初计划交付约 500 架，但在 7 月份将预期下调至“不到 400 架”。波音首席财务官布莱恩·韦斯特表示，到 2023 年，737 Max 的交付量将继续保持每月 30 多架的速度。该公司周三公布

第三季度净亏损 33 亿美元。

韦斯特表示，该季度客户收到了 88 架 737 Max 飞机。高管们表示，由于供应链中断阻碍了飞机在生产线上的流动，他们交付的飞机比承诺的要少。

“我们预计(供应链)在 2023 年将继续面临挑战，”波音首席执行官戴维·卡尔霍恩表示。“在这个供应紧张的世界里，我们该做什么？在工厂里，我们不会把系统推进得太快。我们会在必要的时候放慢速度，尽量不让问题复杂化。”

2018 年和 2019 年，波音 737 Max 在印度尼西亚和埃塞俄比亚发生两起事故，造成 346 人死亡，给波音带来了危机。该公司将继续销售 Max 在坠机后长期停飞期间制造的飞机。波音表示，Max 的库存在本季度未达到了 270 架，最高时达到了 450 架。

这 270 架飞机中约有一半是为中国的航空公司保留的，但波音现在正在为其中一些飞机寻找不同的买家，因为中国的新冠病毒限制抑制了航空旅行需求，而北京和华盛顿之间的紧张关系使波音这个著名的美国制造商更难在中国销售。

“我们仍然希望向中国交付飞机，”卡尔霍恩说。“但我们对地缘政

治风险也有清醒的认识, 我们不会把新的风险转嫁给我们的投资者。”

波音净亏损和营收低于预期, 令华尔街感到意外。该公司每股亏损 6.18 美元, 而不是投资者预期的每股盈利 13 美分, 比 2021 年第三季度的每股亏损 60 美分还要糟糕。

该公司的营收为 160 亿美元, 尽管同比增长约 5%, 但比预期低 20 亿美元。其股价在纽约下跌 9.8%, 至 132.29 美元。

亏损的原因是其国防业务的 28 亿美元费用, 包括空军一号(Air Force One)和陷入困境的 KC-46A 加油机。波音公司曾同意以固定价格交付飞机, 这使得它在遇到供应链、通货膨胀和劳动力短缺问题时容易受到影响。

但该公司还报告了 29 亿美元的自由现金流——运营现金减去资本支出——相比之下, 去年同期流出了 5.07 亿美元。波音公司预计今年的自由现金流为正, 部分原因是大流行时期的《美国关爱法案》带来的 14 亿美元的税收优惠。

多年来, 许多投资者被波音吸引是因为该业务带来的现金。但在 Max 失事后, 该公司因关注投资者回报而非创新而受到批评。

但周三，卡尔霍恩为关注自由现金流进行了辩护，称它是“一个伟大的指标，就这样”。

他表示：“我们需要专注于自由现金流，这是因为我们经历危机后背负了大量债务。这并不意味着我们停止了对新能力的投资。”