رکود شرکت های هواپیما سازی

از: مرکز تحقیقات و بررسی های اقتصادی اتاق بازرگانی

صنعت هواپیماسازی غیر نظامی با رکود روبرو شده است.هم‏اینک هواپیماهای بسیاری در انتظار مشتری به سر می‏برند.پس از آنکه شرکت‏ هوایی نورث‏وست در دسامبر 1992 اعلام کرد که سفارش خود مبنی بر خرید 74 فروند هواپیمای مسافری به ارزش 5/3 میلیارد دلار با کنسرسیوم اروپایی صنایغع ایراباس را لغو کرده‏ است،خطری که این شرکتها را تهدید می‏کرد آشکارتر شد.نورث‏وست همچنین از شرکت‏ بوئینگ خواسته است تا تحویل هواپیمای جت‏ به ارزش 7/2 میلیارد دلار را به تأخیر بیندازد.

جریان این تأخیرها و لغو سفراشها پایان‏ ناپذیر است.سفارش شرکتهای هوایی در اواخر دههء 1980 که به خاطر اشتیاق و پیگیری و پیگیری آنها تصور می‏شد پایدار و استوار باشد،همانند حباب‏ ترکید.مهمترین شرکتهای سازندهء هواپیما- یعنی بوئینگ،ایرباس و مک‏دانل داگلاس- ناچار خواهند شد طرحهای تولیدی خود را احتمالا"تا یک سوم کاهش دهند.نتیجه این‏ جریان به معنی رکود مدلهای جدید هواپیماها درآینده است.

نورث‏وست،همانند بسیاری از شرکتهای‏ دیگر هوایی بسختی می‏کوشد تا از ورشکستگی‏ نجات پیدا کند.این شرکت،به عنوان بخشی‏ از یک معاملهء تأمین مالی،اعلام کرد که دیگر قادر نیست از عهدهء پرداخت تمام سفارشهای‏ خود برآید.این حرکت ضربه‏ای بود برای‏ شرکت ایرابس که طرفهای تجاریش را شرکتهای‏ عمده هوا-فضایی فرانسه،آلمان،انگلستان و اسپانیا تشکیل می‏دهند.ن.رث‏وست بزرگترین‏ مشتری آمریکایی ایرابس به‏شمار می‏آمد.در میان‏ سفارشهای لغو شده،24 فروند هواپیمای جدید ایرابس مدل آ 340 با برد بلند وجود داشت که‏ قرار بود در سال آینده مورد بهره‏برداری قرار گیرد.

میزان کاهش پیشین سفارشها به وسیلهء شرکتهای هوایی کمتر بود یا اینکه سازندگان‏ هواپیما انجام سفارشها را به تأخیر می‏انداختند. واژهء"تأخیر"در این صنعت مفهومی عادی‏ شده است.شرکت ایرابس نمی‏خواهد بپذیرد که سفارش نورث وست را از دست داده است و ادعا می‏کند که هموز در حال مذاکره است.ولی‏ باید گفت تنها چیزی که برای مذاکره باقی مانده‏ خسارت مالی است که در انتظار نورث وست‏ است-احتمالا"این خسارت متوجه سپردهء این شرکت خواهد شد.

سخنگوی نورث وست تأکید می‏کند که ظرفیت‏ تمام بازارهای هوایی بیش از اندازه زیاد است و ما با این پیشبینی که اوضاع تغییر چندانی‏ نخواهد کرد سفارش ایرابس را لغو کردیم.

احتمالا"سایر مشتریان نیز به همین نتیجه‏ خواهند رسید.با توجه به کاهش ارزش‏ هواپیماهای دست دوم و با وجود صدها هواپیمای‏ جت استفاده نشده در پارکینگهای صحرایی، تأمین هزینهء هواپیمای جدید بسیار دشوار شده است.همین موضوع باعث شده است تا گروه‏ جی.پی.ای (GPA) ایرلند که بزرگترین‏ شرکت اجاره دهندهء هواپیما در جهان به شمار می‏آید نیز دچار خسارت شود این شرکت می‏کوشد برای بدهی 7/2 میلیارد دلاری خود تدبیری بیندیشید و سفارشهای خود را پس بگیرد.مجموع‏ این سفراشها به 400 فروند هواپیما به ارزش 21 میلیارد دلار بالغ می‏شود.

اغو سفارشها موجب می‏شود تا طرحهای ت.لید سازندگان هواپیما با مانع روبرو شود.مونتاژ یک‏ هواپیمای ایرابس یه 12 تا 14 ماه زمان نیاز دارد،و سفارش قطعات آن از سالها جلوتر برنامه‏ریزی می‏شود.سازندگان هواپیما تا حدی‏ می‏توانند برنامه‏های خود را دستکاری کنند: شماری از مشتریان که در انتهای صف قرار دارند تمایل خود را برای قبول سفارشهای لغو شده یه خاطر تحویل سریعتر هواپیما ابراز داشته‏اند.آنچه سازندگان بر سر آن قمار کرده‏اند قبول فرض رونق یافتن بازار پیش از کاهش تولید است.

رشد سفرهای هوایی پس از فروکش کردن آثار جنگ خلیج(فارس)و رکود کلی روبه بهبود می‏رود.طبق گزارش اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی(یاتا)،شمار مسافر به کیلومتر در سال 1992(تا ماه اکتبر)که با شرکتهای هوایی‏ دنیا در خطوط بین المللی پرواز کرده‏اند تا 14 درصد افزایش داشته است.گونتر ازر (Gunter Eser) ،مدیر کل یاتا می‏گوید"ولی خبر بد این است که رشد ظرفیت‏ حمل و نقل هوایی با همان سرعت،یا حتی‏ سریعتر از ترافیک،همچنالن ادامه دارد".به‏ موجب برآورد این اتحادیه،مجموع خسارت‏ شرکتهای هوایی جهان تنها در خطوط بین المللی در طول 3 سال منتهی به 1992 بالغ بر 10 میلیارد دلار می‏ش‏ود.

این موضوع برخی تحلیلگران را به این‏ پیشبینی رهنمون شد که ظرفیت و تقاضا تا پیش‏ از سال 1996 به حالت تعادل باز نخواهد گشت. تا آن زمان این صنعت دستخوش تغییراتی خواهد شد،از جمله احتمالا"رقبای جدیدی پدید می‏آیند:برای مثال در سپتامبر گذشته، هواپیمای روسی توپولف مدل تی‏یو 204 مجهز به موتورهای رولزرویس در نمایشگاه هوایی‏ فارن بارو (Farnborough) با پرواز خود توجه همگان را جلب کرد.همچنین‏ سازندگان هواپیما نیز ناچار خواهند شد تا با شرکتهای هوایی کمتر و بزرگتر جهان وارد معامله‏ شوند.شرکت هوایی ک.ال.ام هلند در شرکت‏ نورث وست دارای سهام است و در 9 دسامبر گذشته شرکت بریتیش ایرویز و شرکت هواپیمایی‏ سنگاپور وارد مزایده‏ای برای خرید سهمی از شرکت‏ کانتاس (Qantan) شدند.دولت‏ استرالیا در چارچوب برنامه خصوصی‏سازی، سهام این شرکت را در بازار عرضه می‏کند. مشتریان بزرگتر خواهان تخفیفهای بیشری برای‏ سفارشهای خود هستند،و احتمالا"برای ساده‏ کردن کار آموزش و نگهداری تنها از یک سازندهء هواپیما خریدمی‏کنند.

کریس آوری (Chris Avery تحلیلگر هوا-فضایی شرکت انگلیسی اسمیت نیوکورت‏ (Smith New Court) دست‏اندرکاران خورید و فروش سهام،معتقد است که لغو سفارش توسط شرکت نورث وست موجب خواهد شد تا هر 3 سازندهء هواپیما-یعنی بوئینـ،ایرباس و مک‏دانل داگلاس-کاهش بیستری در تولیدات‏ خوا عمال کنند.در نوامبر گذشته شرکت‏ بوئینگ اعلام کرد که تولید هواپیماهای متوسط مدل 757 و 767 خود را کاهش داده است و در نظر دارد کارکنان خود را نیز تا 2500 نفر تقلیل دهد.در سپتامبر نیز همین شرکت، تولید پرفروشترین هواپیماهای مدل 737 خود را از 21 فروند به 14 فروند در ماه کاهش داده‏ بود.تصور می‏شود که تولید این مدل بازهم‏ کمتر خواهد شد.حتی رشد فزایندهء سفرهای‏ هوایی در شرق آسیا برای حفظ تولید هواپیماهای‏ مدل 727 ساخت بوئینگ به تعداد 6 فروند در ماه کافی نخواهد بود.

آینده برای مک دانل داگلاس ظاهراتاریک‏ است.این شرکت که هم‏اینک از ایرابس عقب‏ افتاده است در داشتن خانوادهء هواپیماهای‏ جدید و نقدینگی برای ساخت آنها با مشکل‏ روبروست.سرمایه‏گذاری مشترک برنامه‏ریزی‏ شدهء این شرکت با تایوان متوقف شده است،و این بدین معنی است که مک دانل داگلاس‏ ساخت هواپیماهای غیر نظامی را متوقف می‏کند- درست همان کاری که شرکت لاکهید نیز در 1981،در شرایطی که هواپیماهای منتظر خریدار،این صنعت را اشباع کرده بودند، انجام داد.

مأخذ:اکونومبیست،دسامبر 1992