

Reading Boeing | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak

“Reading Boeing” | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak

Auteur: Tom van Doormaal

Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak, dat is nog geen groot nieuws. Maar wat er nu gebeurt bij Boeing is dat eigenlijk wel. Even zoeken op het net levert rooie oortjes en uitpuilende ogen op.

Ik schreef er al eerder over.

De toezichthouder FAA meldt: *“a year-long FAA-commissioned probe found a “disconnect” between Boeing executives and employees on safety and said employees fear reassignment or stalled career growth for reporting safety issues.”*

Dat is geen kleinigheid: ‘a disconnect’ betekent dat een kwaliteitsinspecteur zich onveilig moet voelen in het bedrijf, waarin hem een belangrijke rol toekomt. De eerste klokkenluider (die het had over de 737 Max) is inmiddels gevonden met een schotwond in zijn hoofd, ‘selfinflicted’, maar zijn familie vindt zelfmoord niet waarschijnlijk.

Inmiddels is er een nieuwe klokkenluider, die problemen heeft met de productie van de Dreamliner en daarvan structurele tekortkomingen vreest.

De FAA wil van Boeing binnen negentig dagen een plan waarin de kwaliteitsproblemen planmatig worden behandeld. Wat moet je

ook als toezichthouder? Ik ga kort in op de drie problemen, die mij lastig voorkomen.

1. Shareholder value

Het Amerikaanse bedrijfsleven is al enige decennia in de greep van het streven naar shareholder value. Een bedrijf dient niet om waardevolle producten te maken voor de samenleving, maar om waarde te produceren voor de kapitaalverschaffers. Dat lijkt een impuls voor de "disconnect". De vaklieden willen een goed product, maar het management wil winst.

Dat betekent een tegenstelling tussen het management en de CEO enerzijds en de kwaliteitsbewakers anderzijds.

Hoe dat probleem op te lossen? Om te beginnen maar eens door de zittende CEO te ontslaan. Dat is inmiddels gebeurd, maar heb je daarmee de bedrijfscultuur veranderd? Dat lijkt mij niet. Inmiddels heeft de grootste vakorganisatie een plek in de raad van bestuur opgeëist, omdat het bedrijf moet worden beschermd tegen zichzelf.

2. Automatische interventies

Het probleem met twee fatale crashes (2018, Indonesië, 2019 Ethiopië) bleek vermoedelijk te schuilen in de MCAS. (Maneuvering Characteristics Augmentation System). Dat is een vernuftig vaantje dat de AoA (invalshoek stroming) opmeet en corrigeert wanneer die verraderlijk wordt: een te grote invalshoek kan immers overtrek en verlies van draagkracht betekenen...

Maar dan lees ik in de literatuur dat de MCAS is aangepast in dier voege dat de vlieger het systeem altijd kan overrulen. Maar pardon? Was dat dan niet zo?

Ik zou zeggen: een basisregel bij elk geautomatiseerd systeem in de luchtvaart zou toch moeten zijn dat de vlieger de baas blijft? Als dat niet zo was, zat er dan een fundamentele fout in dit systeem, los van eventuele disfunctionele sensoren?

3. De vliegtuigenmarkt

Belangrijk bij de beslissingen is altijd welke marktkrachten werken. Airliners zijn dure dingen, dus de aankoop is niet elk luchtvaartbedrijf gegeven. Dan is vaak een ingewikkelde leaseconstructie een oplossing.

Maar die bundeling van een groot vermogen is dan weer bepalend voor de dikte van het orderboek, waar de industrie het van moet hebben. Het is alleen ook een invloed op de marktbevingen, waarvan niet alles helder is. Dus zien we daarvan de buitenkant: Boeing die marktaandeel verliest aan Airbus.

Mogelijk heeft Airbus minder problemen met de kwaliteit, omdat het harde kapitalisme van de V.S. geremd wordt door managementstijl of medezeggenschap van de arbeid. Maar het is een vraag, die de Europese toezichthouders ook zou mogen bezighouden.

Zoals Catherina Pistor in Social Europe schrijft: "Will Boeing crash shareholder value?"

Zoals Catherina Pistor in Social Europe schrijft: "*Will Boeing crash shareholder value?*"