



ترجمات RCD

لماذا تتعذر شركة بوينك؟

تأليف
كونور أوكيف

ترجمة
علي الحارس



مركز الرافدين للحوار
Al-Rafidain Center for Dialogue
R . C . D

تنويه
ان كل الاراء الواردة في هذا المقال تعبر عن رأي كاتبها

نبذة عن مركز الرافدين للحوار

يُعدُّ مركز الرافدين للحوار RCD من المراكز النوعية في العراق التي تجمعُ على منبرها النخبَ السياسية والاقتصادية والأكاديمية الناشطة في تداول الأفكار البناءة، فهو مركز فكري مستقل (THINK TANK)، يعمل على تشجيع الحِوارات في الشؤون السياسيّة والتّقافية والاقتصادية بين النخب كافة؛ لتعزيز التجربة الديمocrاطية، وتحقيق السِّلْم المُجتَمِعِي، ورفد مؤسسات الدولة والمجتمع بالخبرات والرؤى الاستراتيجية؛ ابتعاداً تفعيل دورها والارتقاء بأداءها. ويمثل المركز فضاءً حرّاً يتّسم بالموضوعية والحياد ويوظف مخرجاته لمساعدة صناع القرار وتوجيه الرأي العام نحو بناء دولة المؤسسات.

تأسس المركز في الأول من شباط (فبراير) 2014 في مدينة النجف الأشرف على شكل مجموعة افتراضية في الفضاء الإلكتروني تضم عدداً من السياسيين والأكاديميين ورجال الدولة التنفيذيين والقضاة والدبلوماسيين ورجال الدين، وقد تطورت الفكرة لاحقاً، ليتم إكسابها الصفة القانونية عن طريق تسجيل المركز في دائرة المنظمات غير الحكومية NGO التابعة للأمانة العامة لمجلس الوزراء العراقي.

يضم «مركز الرافدين للحوار RCD» اليوم كمساركين في برامجه وفعالياته ونشاطاته أكثر من خمسة آلاف عضو عراقي وأوربي وآسيوي من التوجهات السياسية والاختصاصات الأكademie كافية، اتفق فيه الجميع على اعتماد الحوار ركيزة أساسية لمواجهة المشكلات، وإنتاج حلول استراتيجية، تتناغم ورؤى المركز في بناء شرق الأوسط جديد ومختلف ينطلق من عراقٍ مزدهر. كما يعمل في أروقة المركز وضمن كوادره المتقدمة أكثر من 70 شخصاً فاعلاً ومن مختلف الاختصاصات قد توزعوا ما بين مجلس الادارة وهيئة المستشارين والباحثين وزملاء المركز والكادر الاداري فهم يتنافسون فيما بينهم من أجل تقديم النتاجات العلمية والثقافية والرؤى السياسية والاجتماعية والاقتصادية الرصينة التي تخدم الوطن والمواطن.

لم يكتفِ المركز بالتواصل الإلكتروني، بل أقام مجموعة من النشاطات على أرض الواقع شملت عدداً من الندوات والمؤتمرات وورش العمل والجلسات الحوارية التخصصية والملتقيات السنوية وفي مجالات متعددة، كما عمد المركز إلى الاهتمام بالنتاجات العلمية والثقافية والسياسية والاقتصادية التي تصدر في قارتي أوروبا وآسيا حاملاً على عاتقه ترجمتها إلى اللغة العربية للاستفادة منها، فضلاً عن طباعة الكتب المؤلفة ذات الصلة بالواقع السياسي والثقافي والاقتصادي واللامني، كما شرع بنشر سلسلة الإطارات والرسائل الجامعية التي تعنى بالأمور التي تخدم الصالح العام فقد تمت طباعة مجموعة منها، كما أعد المركز مجموعة من استطلاعات الرأي الميدانية إلى غير ذلك فضلاً عن اصداره مجلة علمية محكمة تضم بين طياتها مجموعة من الابحاث والمقالات العلمية والثقافية تحت مسمى مجلة (رواقات).

فيما يعد ملتقى الرافدين (RCD-FOURM) معلماً بارزاً ضمن انشطة المركز والذي يعد الأول من نوعه في العراق، والأكثر سعةً وتنظيمًا، ويهدف إلى إثراء الحوار بين صناع القرار والخبراء في القضايا التي تهم البلد والشرق الأوسط، وتعزيز النقاشات بشأنها، وتبادل الخبرات وابرام الاتفاقيات ومذكرات التفاهم وآليات التعاون.

ترجمات RCD

لماذا تتعثر شركة بوينغ؟

تأليف
كونور أوكييف

ماجستير في الاقتصاد، جامعة جورج ميسن

المركز الأمريكي للأبحاث الاقتصادية، الولايات المتحدة الأمريكية

28 تمّوز/يوليو 2025

What's Wrong With Boeing?

By: Connor O'Keeffe
The American Institute for Economic Research AIER
July 28, 2025

ترجمة
علي الحارس

شركة بوينغ تتعثر حالياً، وآخر ما سمعنا عنها من الأخبار السيئة: خبر التأجيل المتكرر لمشروع صناعة (الطائرة الرئاسية)، ليكون في العام (2029)، وصرّح الرئيس دونالد ترمب بأنه سيقبل عوضاً عنها طائرة أهدتها إليه الأسرة الحاكمة في قطر.

وعلى الرغم من أنّ الوضع القانوني لهذا الإجراء الرئاسي لم يحسم بعد، فإنّ الحادثة الموصوفة سلّطت الضوء على المدى الذي وصل إليه المشروع من ناحيتي البطء والتكاليف الباهظة؛ فمع أنّ التلّكؤ يصبّ في صالح مقاولي الحكومة غالباً، فإنّ شركة بوينغ قبلت بوضع سقف للمشروع مقداره (4 مليار) دولار، لكنّ الشركة تجاوزت هذا السقف، وأصبحت تخسر الأموال في صنع هذه الطائرة.

وفي غضون ذلك، شهدت مدينة أحمد آباد الهندية سقوط إحدى طائرات بوينغ من طراز 787 دريملاينر (Dreamliner)، وما يزال سبب سقوطها قيد التحقيق، وربما ليست له أسباب تصنيعية، لكنّه أنهى سجلّ أمان هذا الطراز الذي يكاد يخلو من الحوادث، مما يعدّ تطويراً سيئاً لحق شركة تعاني أصلاً من اضطراب أحوالها.

إنّ مشكلات الشركة تسبّق كثيراً ما حدث في أحمد آباد، إذ لم تسجّل أية أرباح منذ العام (2018)، وخسرت منذ ذلك الحين ما يزيد عن (30 مليار) دولار، وهبط سعر سهمها في البورصة إلى حوالي (50%). وقد بدأ هذا الانحدار بتحطم طائرتين من طراز 737 ماكس (Max)، وذلك بسبب أعطال تم التغاضي عنها في برمجيات الأمان المصمّمة للمحافظة على استقرار الطائرة، مما أدى إلى مقتل (346) شخصاً، وخسارة الشركة لمليارات الدولارات من التعويضات والغرامات والعقود الملغاة بعد منع تحليق كلّ الطائرات من هذا الطراز.

وبعدها جاءت جائحة (كوفيد 19)، وكان قطاع الطيران في مقدمة القطاعات الأشدّ تأثراً بعواقبها، ويُحسب لشركة بوينغ أنها، وبخلاف المتوقّع من أمثالها، رفضت استلام أموال الإنقاذ الحكومي واقتربت من جهات خاصة كي تصمد أمام عدّة أعوام من انخفاض الطلب. ولكن عندما عاد السفر إلى سابق عهده، تعرضت الشركة إلى فضيحة أخرى، وذلك عندما انخلع باب إحدى طائرات الشركة أثناء طيرانها من ولاية أوريغون إلى ولاية كاليفورنيا؛ وعلى الرغم من عدم حدوث أية إصابة خطيرة بين الركّاب، فإنّ هذه الحادثة جدّدت الاهتمام السلبي بالعملية التصنيعية وسجلّ الأمان لدى الشركة، بالإضافة لحالات تباطؤ الإنتاج التي كلفتها مليارات الدولارات.

وهنا يبرز السؤال: ما الذي حدث لهذه الشركة التي كانت تهيمن على صناعة الطائرات في يوم من الأيام؟ ربما يمكن العثور على أرصن الإجابات في كتاب (الطيران الأعمى) الذي صدر عام (2021) من تأليف (بيتر روبيسون Peter Robison)، والذي يرى بأنّ ما نلاحظه من المشكلات التي تعاني منها بوينغ حالياً قد بدأ فعلياً في أواخر التسعينيات عندما استحوذت على منافستها الوحيدة على الصعيد المحلي آنذاك، (شركة ماكدونل دوغلاس McDonnell Douglas)، وكان لكلا الشركتين جانب مدني لإنتاج وبيع طائرات الركاب الكبيرة، وجانب عسكري يحصل على عقود لإنتاج أنواع مختلفة من الطائرات ومنظومات الأسلحة لصالح الحكومة.

ولقد تمكّنت بوينغ، قبل عقود من هذا الاستحواذ، من الهيمنة على السوق الأمريكي لطائرات الركاب، ويعود الكثير من الفضل في ذلك إلى استثمارها الهائل في توظيف أفضل المهندسين الذين استطاعوا صناعة طائرات أكثر أماناً وأقلّ تكلفة من سلسلة (DC) المعروفة بحوادثها، والتي كانت تنتجها شركة ماكدونل دوغلاس. وعلى الرغم من السجل الناجح لشركة ماكدونل دوغلاس خلال عدّة عقود، فإنّ طائرات الركاب التي كانت تنتجها لم تعد منافساً جدياً لنظيراتها من بوينغ؛ وجاء الاندماج بين الشركتين لأسباب تتعلق بالجانب الدفاعي أكثر من غيره من الجوانب، حيث يرى روبيسون بأنّه مع أنّ الاندماج كان يُنظر إليه عموماً على أنه استحواذ بوينغ على شركة منافسة متعدّلة، فإنّ ثقافة شركة ماكدونل دوغلاس هيمنت على بوينغ في نهاية المطاف، ولذلك بدأت قيادة الشركة بمنح الأولوية لسعر السهم، والمنتجات المالية، ومكافآت الإداريين، عوضاً عن منحها للتميز في الجانب الهندسي الذي كان هو المسؤول عن هيمنة الشركة في الأصل. وقد أدى التشديد على هذا الجانب خصوصاً إلى ثقافة عمل أهملت إجراءات الأمان وفسحت المجال لوقوع كوارث من أمثال تحطم طائرات (737 ماكس) وانخلاف باب إحدى الطائرات في العام (2024).

لقد بذل روبيسون جهداً بحثياً جيداً في كتابه، وأورد فيه سردية مفصلة ومقنعة، وتوصل إلى أنه من الصعوبة البالغة على شركة تمكّنت من الهيمنة في مجالها أن تبقى كذلك لسنين، لا لعقود كما في حالة بوينغ، والتاريخ يزخر بأمثلة لشركات كبيرة ناجحة تخلّت عن ممارساتها الابتكارية المسؤولة عن نجاحاتها لتنهزم في النهاية أمام منافساتها الأحدث والأكثر ابتكاراً. ولا يُعتبر هذا الأمر خللاً في العملية السوقية، بل هو جزء جوهري منها. وعندما نأخذ بالحسبان ما عرضه روبيسون من لمحات حول ثقافة العمل في بوينغ، ونضيف إليه الأداء المزري للشركة في الأعوام الأخيرة، نصل إلى نتيجة مفادها أنّ الشركة قد تخطّت مرحلة ذروة هيمنتها على السوق، وذلك في مجال الطائرات المخصصة للاستخدام التجاري على الأقلّ.

السياق الذي لا يعرفه الكثيرون لتراجع بوينغ

على الرغم من الجهد الذي بذله روبيسون في كتابه، فإنّه لم يعبأ كثيراً بالسياق المهم المتمثل بقطاع صناعة طائرات الركاب، وكذلك بالوضع الاقتصادي العام، بل إنّه ربّما لم يتطرق إلى ذلك إطلاقاً؛ وبغياب السياق يبدو للقارئ حينها أنّ هنالك مصداقية للسردية المعادية للشركات وللرأسمالية، والتي يحاول الكثير من اليساريين إلصاقها بأخفاقات بوينغ. وفي مقدمة تفاصيل السياق المذكور أنّ هذا القطاع مُتّصل بالضوابط التنظيمية التي تفرضها الحكومة الفدرالية؛ وعلى الرغم من الافتراض الشائع بأنّ هذا الأمر يصبّ في صالح أمان المسافرين، فإنّ الواقع ليس بهذا الواضح.

إنّ تصميم الطائرات التجارية الكبيرة عملية معقدة إلى أبعد الحدود، ويتطّلب مستويات عالية من التخصص لا يقدر عليها نسبياً إلا القليل من الأشخاص حول العالم، والأغلبية الغالبة من هؤلاء يعملون الآن في هذا القطاع ضمن بوينغ ومثيلاتها. ويضاف إلى ذلك ما يشيع في هذا القطاع من (الاستحواذ التنظيمي).⁽¹⁾ ومن ذلك كله نشأ وضع يلاحظ في الكثير من القطاعات، وفيه لا تستند الضوابط التنظيمية غالباً إلى الأمان أو مواجهة خطر واقعي، بل يعتمد جزء من تصميمها على خدمة مصالح شركات بعينها تربطها علاقات متينة مع الجهات الحكومية التنظيمية، وذلك على حساب الآخرين.

وعلى سبيل المثال، لا يمكن فهم الكثير من قرارات التصميم الكارثية، والتي كانت مسؤولة عن المصير الأسود لطائرات (Max 737)، إلا في سياق هذه المنظومة التنظيمية المدمّرة؛ إذ عمدت الجهات التنظيمية إلى الوقوف بوجه التصاميم التي تستهدف إنشاء طائرة من نوع جديد، وأجبرت بوينغ على إعادة تصميم طراز سابق من طائرات (737)، لكنّ المحرك الجديد من الطراز (Max) لم يلائم أجنبحة الطائرة القديمة، فاضطُرّ المصمّمون إلى تغيير موضعه، وهنا واجهتهم مشكلة ارتفاع مقدمة الطائرة أثناء الطيران، وهذا ما دفعهم إلى تنصيب برمجيات لإجبار المقدمة على الانخفاض، وكانت هذه البرمجيات تعاني من خلل تسبّب بالكارثة.

وبعبارة أخرى يمكن القول: إنّ ما قام به مهندسو بوينغ حينذاك هو أنّهم قاموا بتجميع تلك الطائرة، والتي نعلم الآن أنّها خطيرة إلى حدّ مثير للدهشة، كي يحافظوا على التزامهم بالضوابط الفدرالية. وهذا النهج لا يختصّ ببرنامج إنشاء الطائرة (Max 737)، وما يزال العمل به سارياً.

1. الاستحواذ التنظيمي: هيمنة الشركات على قرارات الجهات الحكومية التي تنظمها. (المترجم)

وعلى النحو ذاته، تأثرت شركات كثيرة، غير بوينغ، بانتقال تركيز الجهود من جودة المنتج إلى الشؤون المالية وسعر السهم، كما فعل روبيسون في كتابه. وفي الحقيقة، يعكس هذا الأمر توجّهاً أوسع نحو ("الأمولة")⁽²⁾ لاحظه الاقتصاديون خلال العقود الماضية. ولا يقوم هذا التوجّه على قيمة ما يجلبه المشاركون في السوق، وإنما هو نتاج مباشرة لسياسة النقدية التي تنتهجها الحكومة الفدرالية، والتي قدّمت دفعةً هائلة، ولكنها مصطنعة، للأجزاء المالية من الاقتصاد، فشوّهت بذلك العلاقة بين أسعار الأصول المالية وبين الواقع المادي الذي يفترض بهذه الأسعار أن تمثله؛ ففي السوق الحرّ الحقيقي لا يوجد تضارب بين تركيز بوينغ على هندسة طائرات عظيمة وبين تقوية أسهامها، ولكنّ هذا ليس ما عليه الحال في اقتصادنا القائم المُصاب بتشوّهات فادحة.

وفي نهاية القائمة يأتي مستوى المنافسة وطبيعتها في القطاع الذي تنشط به بوينغ، فهذا الأمان يحدّان من المنافسة، ولم يظهر منافس حقيقي لهذه الشركة، طوال عقود، إلّا شركة (إيرباص Airbus) الأوروبيّة شبه الخصوصية، فخاضت الشركاتان منافسة حامية انتفع منها المسافرون عبر الخطوط الجويّة. وإنّ قدرة شركات الخطوط الجويّة على توفير بدائل، وترك التزوّد بالطائرات من بوينغ عندما تفشل في تقديم طائرات آمنة ذات تكلفة مناسبة، هو السبب الذي يقف خلف مواجهة هذه الشركة لعواقب اقتصادية خطيرة عندما تقصير في عملها.

ولقد ساهمت حكومات كندا والصين والبرازيل في تأسيس شركات قد تتمكن من التقدّم في هذه القطاع، ولكنّها لا تستطيع المنافسة في سوق حرّ حقيقي؛ وقد استفادت بوينغ من أنّ كلّ منافساتها من الشركات الأجنبية تتلقّى تمويلاً هائلاً من حكومات أجنبية تستعين بالحكومة الأميركيّة للحصول على دعمٍ في مجال ما، وبذلك تنتفع بوينغ مما يسمّى بإستراتيجية (البطل الوطني)، حيث تحاول الحكومة تقويتها بالدعم المالي بينما تضع الحواجز بوجه منافساتها من الشركات الأجنبية.

وعلى سبيل المثال: تتمتّع بوينغ بالحصول على قروض مضمونة، وبفوائد منخفضة عمداً، من مصرف الاستيراد والتصدير التابع للحكومة الفدرالية؛ أمّا من ينافسها من الشركات الأجنبية، كشركة (بومباردييه Bombardier) الكندية، فقد واجهت رسوماً حمائية باهظة عندما طلبت أسعاراً اعتبرتها بوينغ منخفضة جداً. وفي كثير من الحالات، ينخرط الرئيس الأميركي شخصياً في بيع طائرات بوينغ لدول العالم.

2. الأمولة financialization: مصطلح يقصد به تركيز المؤسسات المالية، كالمصارف وصناديق التحوّط، على تحقيق الأرباح عبر القنوات المالية عوضاً عن الأنشطة الإنتاجية. (المترجم)

وتشير كل الترجيحات إلى أن هذا الدعم الهائل هو الذي يقف خلف تتمتع بوينغ باحتكار نسبي لقطاع صناعة طائرات الركاب في الولايات المتحدة الأمريكية؛ فالحاجز الذي يقف بوجه كل من يريد إقامة مصنع محلّي ناجح في هذا القطاع يصبح أكثر متانة عندما يقتضي المنافسة مع المعاملة التفضيلية التي تتلقّاها بوينغ من الحكومة. وبناءً عليه، يمكن لشركات الخطوط الجوية أن تمتنع عن شراء طائرات بوينغ التي تعاني من المشكلات، ولكن الخيارات المتاحة قليلة. وعندما تواجه بوينغ مشكلات في التصنيع، فإنّها لا تواجه في الوقت نفسه ضغطاً كبيراً يدعوها إلى تحسين عملها كما هو الحال في السوق الحرّ، وذلك لأنّ المسافرين مجبرون على الاستمرار باستخدام طائرات بوينغ على الرغم من ثبوت عدم سلامتها.

وخلاصة القول أنّ بوينغ في وضع لا تُحسَد عليه حالياً، ويعود معظم السبب في ذلك إلى أنها لم تعد توّاكب الابتكارات الهندسية التي كانت مسؤولةً عن الكثير من جوانب نجاحها في الأصل. ويُكاد لا يشك أحد في أنّ مشكلات هذه الشركة قد تفاقمت من جراء الجهاز التنظيمي للحكومة الفدرالية، وانفلات سياستها المالية. ومع ذلك، فإنّ غياب المنافسة المحلية، والذي تتمتع به بوينغ بفضل علاقتها الوثيقة مع الحكومة الفدرالية، يزيح من كاهلها الكثير من الضغط لتطوير عملها.

إذن، سيبقى المسافرون، في ظلّ الحال الراهن، رهينةً لاستخدام طائرات يتدبّى مستواها يوماً بعد يوم، مع أنها تخرج من مصانع شركة كانت مصدر فخر في يوم من الأيام.



مركز الرافدين للحوار
Al-Rafidain Center For Dialogue
R . C . D



www.alrafidaincenter.com



009647826222246



alrafidaincent



[alrafidaincenter.com](https://www.facebook.com/alrafidaincenter)



alrafidaincent



ص . ب 252 .



info@alrafidaincenter.com



مركز الرافدين للحوار RCD



العراق - النجف الاشرف - حي الحوزاء - امتداد شارع الاسكان
العراق - بغداد - الجادرية - قرب تقاطع ساحة الحرية