



ترجمات RCD

لماذا تتعثر شركة بوينغ؟

تأليف
كونور أوكيف

ترجمة
علي الحارس



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

نبذة عن مركز الرافدين للحوار

يُعدُّ مركزُ الرافدين للحوار RCD من المراكز النوعية في العراق التي تجمعُ على منبرها النخب السياسية والاقتصادية والأكاديمية الناشطة في تداول الافكار البناءة، فهو مركز فكري مستقل (THINK TANK)، يعمل على تشجيع الحوارات في الشؤون السياسية والثقافية والاقتصادية بين النخب كافة؛ لتعزيز التجربة الديمقراطية، وتحقيق السلم المجتمعي، ورشد مؤسسات الدولة والمجتمع بالخبرات والرؤى الاستراتيجية؛ ابتغاء تفعيل دورها والارتقاء بأدائها. ويمثل المركز فضاءً حراً يتسم بالموضوعية والحياد ويوظف مخرجاته لمساعدة صناع القرار وتوجيه الرأي العام نحو بناء دولة المؤسسات.

تأسس المركز في الاول من شباط (فبراير) 2014 في مدينة النجف الأشرف على شكل مجموعة افتراضية في الفضاء الالكتروني تضم عددا 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 كمشاركين في برامجه وفعالياته ونشاطاته أكثر من خمسة الاف عضو عراقي وعربي واوربي واسيوي من التوجهات السياسية والاختصاصات الأكاديمية كافة، اتفق فيه الجميع على اعتماد الحوار ركيزة أساسية لمواجهة المشكلات، وإنتاج حلول استراتيجية، تتناغم ورؤية المركز في بناء شرق اوسط جديد ومختلف ينطلق من عراقٍ مزدهر. كما يعمل في اروقة المركز وضمن كوادره المتقدمة أكثر من 70 شخصاً فاعلاً ومن مختلف الاختصاصات قد توزعوا ما بين مجلس الادارة وهيأة المستشارين والباحثين وزملاء المركز والكادر الاداري فهم يتنافسون فيما بينهم من اجل تقديم النتائج العلمية والثقافية والرؤى السياسية والاجتماعية والاقتصادية الرصينة التي تخدم الوطن والمواطن.

لم يكتفِ المركز بالتواصل الالكتروني، 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 الى الاهتمام بالنتائج العلمية والثقافية والسياسية والاقتصادية التي تصدر في قارتي اوربا واسيا حاملاً على عاتقه ترجمتها الى اللغة العربية للاستفادة منها، فضلاً عن طباعة الكتب المؤلفة ذات الصلة بالواقع السياسي والثقافي والاقتصادي والامني، كما شرع بنشر سلسلة الاطاريح والرسائل الجامعية التي تعنى بالأمور التي تخدم الصالح العام فقد تمت طباعة مجموعة منها، كما اعد المركز مجموعة من استطلاعات الرأي الميدانية الى 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 الاول من نوعه في العراق، والاكثر سعةً وتنظيماً، ويهدف الى اثراء الحوار بين صناع القرار والخبراء في القضايا التي تهم البلد والشرق الاوسط، وتعزيز النقاشات بشأنها، وتبادل الخبرات وابرار الاتفاقيات ومذكرات التفاهم وآليات التعاون.

ترجمات RCD

لماذا تتعثر شركة بوينج؟

تأليف
كونور أوكيف

ماجستير في الاقتصاد، جامعة جورج ميسن

المركز الأمريكي للأبحاث الاقتصادية، الولايات المتحدة الأمريكية

28 تموز/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 حاليًا، وآخر ما سمعنا عنها من الأخبار السيئة: خبر التأجيل المتكرر لمشروع صناعة (الطائرة الرئاسية)، ليكون في العام (2029)، وصرّح الرئيس دونالد ترمب بأنه سيقبل عوضًا 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 غالبًا، 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، وربّما ليست له أسباب تصنيعية، لكنّه أنهى سجلّ أمان هذا الطراز الذي يكاد يخلو من الحوادث، ممّا يعدّ تطوّرًا سيّئًا لحق بشركة تعاني أصلاً من اضطراب أحوالها.

إنّ مشكلات الشركة تسبق كثيرًا ما حدث في أحمد آباد، إذ لم تسجّل أيّة 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 بتحطّم طائرتين من طراز (737 ماكس Max)، وذلك بسبب أعطال تمّ التغاضي عنها في برمجيات الأمان المصمّمة للمحافظة على استقرار الطائرة، ممّا أدى إلى مقتل (346) شخصًا، وخسارة الشركة لمليارات الدولارات من التعويضات والغرامات والعقود الملغاة بعد منع تحليل كلّ الطائرات من هذا الطراز.

وبعدها جاءت جائحة (كوفيد 19)، وكان قطاع الطيران في مقدّمة القطاعات الأشدّ تأثّرًا بعواقبها، ويُحسب لشركة بوينغ أنّها، وبخلاف المتوقّع من أمثالها، رفضت استلام أموال الإنقاذ الحكومي واقتضت من جهات خاصّة كي تصمد أمام عدّة أعوام من انخفاض الطلب. ولكن عندما عاد السفر إلى سابق عهده، تعرّضت الشركة إلى فضيحة أخرى، وذلك عندما انخلع باب إحدى طائرات الشركة أثناء طيرانها من ولاية أوريغون إلى ولاية كاليفورنيا؛ وعلى الرغم من عدم حدوث أيّة إصابة خطيرة بين الركّاب، فإنّ هذه الحادثة جدّدت الاهتمام السلبي بالعملية التصنيعية وسجّل الأمان لدى الشركة، بالإضافة لحالات تباطؤ الإنتاج التي كلّفها 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 بأن ما نلاحظه من المشكلات التي تعاني منها بوينغ حاليًا قد بدأ فعليًا في أواخر التسعينيات عندما استحوذت على منافستها الوحيدة على الصعيد المحلي آنذاك، (شركة مكدونل دوغلاس McDonnell Douglas)، وكان لكلتا الشركتين جانب مدني لإنتاج وبيع طائرات الركاب الكبيرة، وجانب عسكري يحصل على عقود لإنتاج أنواع مختلفة من الطائرات ومنظومات الأسلحة لصالح الحكومة.

ولقد تمكنت 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 أمانًا وأقل تكلفة من سلسلة (DC) المعروفة بحوادثها، والتي كانت تنتجها شركة مكدونل دوغلاس. وعلى الرغم من السجل الناجح لشركة مكدونل دوغلاس خلال عدة عقود، فإن طائرات الركاب التي كانت تنتجها لم تعد منافسًا جدّيًا لنظيراتها من بوينغ؛ وجاء الاندماج بين الشركتين لأسباب تتعلق بالجانب الدفاعي أكثر من غيره من الجوانب، حيث يرى روبيسون بأنه مع أن الاندماج كان يُنظر إليه عمومًا على أنه استحواذ بوينغ على شركة منافسة متعثرة، فإن ثقافة شركة مكدونل دوغلاس هيمنت على بوينغ في نهاية المطاف، ولذلك بدأت قيادة الشركة بمنح الأولوية لسعر السهم، والمنتجات المالية، ومكافآت الإداريين، عوضًا عن منحها للتميز في الجانب الهندسي الذي كان هو المسؤول عن هيمنة الشركة في الأصل. ولقد أدّى التشديد على هذا الجانب خصوصًا إلى ثقافة عمل أهملت إجراءات الأمان وفسحت المجال لوقوع كوارث من أمثال تحطم طائرات (737 ماكس) وانخلاع باب إحدى الطائرات في العام (2024).

لقد بذل روبيسون جهدًا بحثيًا جيدًا في كتابه، وأورد فيه سردية مفصلة ومقنعة، وتوصل إلى أنه من الصعوبة البالغة على شركة تمكنت 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 ابتكارًا. 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 أن الشركة قد تخطت مرحلة ذروة هيمنتها على السوق، وذلك في مجال الطائرات المخصصة للاستخدام التجاري على الأقل.

السياق الذي لا يعرفه الكثيرون لتراجع بوينغ

على الرغم من الجهد الذي بذله روبيسون في كتابه، فإنّه لم يعبأ كثيرًا بالسياق المهمّ المتمثّل بقطاع صناعة طائرات الركّاب، وكذلك بالوضع الاقتصادي العامّ، بل إنّهُ ربّما لم يتطرّق إلى ذلك إطلاقًا؛ وبغياب السياق يبدو للقارئ حينها أنّ هنالك مصداقية للسردية المعادية للشركات وللرأسمالية، والتي يحاول الكثير من اليساريين إلصاقها بإخفاقات بوينغ. وفي مقدّمة تفاصيل السياق المذكور أنّ هذا القطاع مُثقل 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 معقّدة إلى أبعد الحدود، ويتطلّب مستويات عالية من التخصص لا يقدر عليها نسبيًا إلا القليل من الأشخاص حول العالم، والأغلبية الغالبة من هؤلاء يعملون الآن في هذا القطاع ضمن بوينغ ومثيلاتها. ويُضاف إلى ذلك ما يشيع في هذا القطاع من (الاستحواذ التنظيمي).⁽¹⁾ ومن ذلك كلّهُ نشأ وضع يُلاحظ في الكثير من القطاعات، وفيه لا تستند الضوابط التنظيمية غالبًا 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)، إلّا في سياق هذه المنظومة التنظيمية المدمّرة؛ إذ عمدت الجهات التنظيمية إلى الوقوف بوجه التصميم التي تستهدف إنشاء طائرة من نوع جديد، وأجبرت بوينغ على إعادة تصميم طراز سابق من طائرات (737)، لكنّ المحرّك الجديد من الطراز (Max) لم يلائم أجنحة الطائرة القديمة، فاضطرّ المصمّمون إلى تغيير موضعه، وهنا واجهتهم مشكلة ارتفاع مقدّمة الطائرة أثناء الطيران، وهذا ما دفعهم إلى تنصيب برمجيات لإجبار المقدّمة 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 حدٍّ مثير للدهشة، كي يحافظوا على التزامهم بالضوابط الفدرالية. وهذا النهج لا يختصّ ببرنامج إنشاء الطائرة (Max 737)، وما يزال العمل به ساريًا.

1. الاستحواذ التنظيمي Regulatory capture: هيمنة الشركات على قرارات الجهات الحكومية التي تنظّمها. (المترجم)

وعلى النحو ذاته، تأثرت شركات كثيرة، غير بوينغ، بانتقال تركيز الجهود من جودة المنتج إلى الشؤون المالية وسعر السهم، كما فصل روبيسون في كتابه. وفي الحقيقة، يعكس هذا الأمر توجّهاً أوسع نحو ("الأمولة")⁽²⁾ لاحظته الاقتصاديون خلال العقود الماضية. ولا يقوم هذا التوجّه على قيمة ما يجلبه المشاركون في السوق، وإنما هو نتيجة مباشرة للسياسة النقدية التي تنتهجها الحكومة الفدرالية، والتي قدّمت دفعةً هائلة، ولكنها مصطنعة، للأجزاء المالية من الاقتصاد، فشوّت بذلك العلاقة بين أسعار الأصول المالية وبين الواقع المادي الذي يُفترض بهذه الأسعار أن تمثله؛ ففي السوق الحرّ الحقيقي لا يوجد تضارب بين تركيز بوينغ على هندسة طائرات عظيمة وبين تقوية أسهمها، 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، فهذان الأمران يحدّان من المنافسة، ولم يظهر منافس حقيقي لهذه الشركة، طوال عقود، إلّا شركة (أيرباس Airbus) الأوروبية شبه الخصوصية، فخاضت الشركتان منافسة حامية انتفع منها المسافرون عبر الخطوط الجوية. وإنّ قدرة شركات الخطوط الجوية 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 تقصّر في عملها.

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

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

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

وتشير كلّ الترجمات إلى أنّ هذا الدعم الهائل هو الذي يقف خلف تمتّع بوينغ باحتكار نسبي لقطاع صناعة طائرات الركاب في الولايات المتحدة الأمريكية؛ فالحاجز الذي يقف بوجه كلّ من يريد إقامة مصنع محليّ ناجح في هذا القطاع يصبح أكثر متانة عندما يقتضي المنافسة مع المعاملة التفضيلية التي تتلقاها بوينغ من الحكومة. وبناءً عليه، يمكن لشركات الخطوط الجوية أن تمتنع عن شراء طائرات بوينغ التي تعاني من المشكلات، ولكنّ الخيارات المتاحة قليلة. وعندما تواجه بوينغ مشكلات في التصنيع، فإنّها لا تواجه في الوقت نفسه ضغطًا كبيرًا 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 تُحسد عليه حاليًا، ويعود معظم السبب في ذلك إلى أنّها لم تعد تواكب الابتكارات الهندسية التي كانت مسؤولةً عن الكثير من جوانب نجاحها في الأصل. ويكاد لا يشكّ أحد في أنّ مشكلات هذه الشركة قد تفاقمت من جرّاء الجهاز التنظيمي للحكومة الفدرالية، وانفلات سياستها المالية. ومع ذلك، فإنّ غياب المنافسة المحليّة، 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 يتدنّى مستواها يوميًا بعد يوم، مع أنّها تخرج من مصانع شركة كانت مصدر فخر في يوم من الأيام.



www.alrafidaincenter.com



009647826222246



[alrafidaincent](https://twitter.com/alrafidaincent)



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



[alrafidaincent](https://www.telegram.com/alrafidaincent)



ص . ب . 252



info@alrafidaincenter.com



مركز الرافدين للحوار RCD



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