

Boeing en de kwaliteit

Boeing en de kwaliteit

Auteur: Tom van Doormaal

Een zekere John Barnett werd in de V.S. dood aangetroffen in zijn auto, met een kennelijk zelf afgevuurd schot in zijn hoofd. De politie onderzoekt de zaak nog.

Zie: John Barnett: Former Boeing manager who raised safety concerns is found dead

John Barnett: Former Boeing manager who raised safety concerns is found dead

Het lijkt een zwerfkei in het nieuws, zeker in het wereldnieuws. Maar het is buitengewoon interessant voor iedereen die interesse heeft in de economie, de invloed daarvan op kwaliteitsbewaking in de productie en de veiligheid van de luchtvaart.

Voor de goede lezer: de economie, de kwaliteitsbewaking, de luchtvaart.

Korte inhoud

Eerst maar even de korte inhoud: Boeing heeft al enige jaren problemen met de kwaliteit van hun product. Dat heeft ook ongelukken opgeleverd met veel slachtoffers. Het is Boeing komen te staan op een groeiende achterstand in opties en verkopen in vergelijking met de grote concurrent Airbus.

In januari verloor een Boeing 737 Max een deur, in volle vlucht, gelukkig zonder slachtoffers. De FAA onderzocht het incident en miste vier van de noodzakelijke acht bouten. Een marginale kwestie leek te zijn dat die bouten gemaakt waren in Maleisië.

Sinds januari verloor Boeing in aandelenwaarde ongeveer 60 miljard. Voordien ging het al niet goed. In 2023 leverde Airbus 735 nieuwe vliegtuigen af, Boeing maar 528. Airbus had een orderboek van 8600 nieuwe vliegtuigen, Boeing 5626. De leidende positie in productie van passagiersvliegtuigen lijkt verloren en moeilijk te herwinnen.

Dat is nogal wat. Klokkenluider John Barnett was 30 jaar kwaliteitsmanager geweest bij Boeing en verwickeld in een procedure over het niveau van kwaliteitsbewaking bij Boeing. Had zijn aandacht voor kwaliteit een verwoestend gevolg voor de prijs?

Inmiddels is bij Boeing het inzicht ontstaan dat een rituele zuivering niet te vermijden valt, dus de top van het bedrijf is ontslagen en een nieuwe top benoemd. Het zal niet veel verschil maken, maar voor aandeelhouders en buitenwereld, moet er iets worden gedaan.

Kwaliteitscontrole

De geschiedenis over gebrekkige kwaliteitscontrole is niet kort. In 2001 heeft een ingenieur van Boeing gewaarschuwd tegen de beslissing van het bedrijf om essentiële onderdelen van het vliegtuig te outsourcen (elders te laten maken). Dat was goedkoper; maar de ervaring van de in bonden georganiseerde werkvloer verdween daardoor.

Maar de financiële belangen wilden een winstmakender productie en het management van Boeing kwam meer van de financiële kant dan van de productiekant, dus de eisen van de aandeelhouders en financiers werden vlot aanvaard.

Nu is na een aantal incidenten rond de veiligheid een immense schade ontstaan, achterstand opgelopen bij concurrent Airbus en het probleem van de kwaliteitscontrole is nog niet opgelost met de net vervangen bedrijfstop.

Het doet denken aan de kinderopvangtoeslagen affaire. De belastingdienst gaat genadeloos op jacht naar vermeende fraudeurs, harkt kleine coupures binnen, maar veroorzaakt immense problemen; de staat moet miljarden ophoesten om dit

probleem ordelijk te repareren. Alleen ordelijk?

Economie

Veel is nog in beweging. Ik zou het niet vreemd vinden als bleek dat John Bartlett was vermoord. Het belang van zijn zwijgen was voor de oppervlakkige investeerder aanzienlijk en denken in de gevolgen van dit kwaliteitsprobleem doet een investeerder niet. Die trekt zijn geld terug.

Met het management is het ook zorgelijk gesteld. De wereld van de CEO's wordt sterk bepaald door het denken in groot geld en aandeelhouderswaarde, meer dan door productie van kwaliteit door gegroeide en opgeleide deskundigheid in het bedrijf zelf. Wie zijn die aandeelhouders? Boeing is grotendeels in handen van vier groepen van investeerders, die alleen winst willen maken. Airbus heeft ook vier grote aandeelhouders: de Franse regering, de Capital Research and Management Company en de Spaanse regering.

Airbus is een combinatie van Duitse, Franse en Spaanse bedrijven en werkzaam in landen waar de arbeiders traditioneel meer macht en invloed kunnen uitoefenen dan in de V.S. het geval is.

Kwaliteit en vliegveiligheid

De circa 130.000 Airbus medewerkers werken in fabrieken waar zij, door hun wettelijke positie in de medezeggenschap kunnen vergaderen over kwaliteits- en veiligheidsthema's; hun management moeten daarmee in behoorlijke mate rekening houden. Het verschil tussen Airbus en Boeing op het vlak van vliegveiligheid kon wel eens veel te maken hebben met het verschil in eigenaars en de machtspositie van de arbeiders. In het mildere economisch klimaat is meer publieke bemoeienis en arbeidersinvloed aanvaardbaar, dan in het Amerikaanse model, waarin vooral de investeerder en bezitter bepalend is.

Luchtvaart

Ooit schreef Ralph Nader een pamflet tegen de auto-industrie: "Unsafe at any speed". Of het zo slecht is met de huidige productie van passagiersvliegtuigen, zou ik niet durven zeggen. Maar dat er veel incidenten zijn, die een technische oorzaak hebben, is een teken dat het nodig is de structuur van de besluitvorming te analyseren.

De kwaliteitscontrole kost geld en vertraagt: het zal wel. Financiële belangen mogen echter niet veroorzaken dat grote aantallen mensen verongelukken.

[Bron: Why Boeing is such a shitty company](#)