



Z 新华 央视 半月谈

飞行中门塞(内嵌式应急门)脱落、引擎空中起火、起飞时轮胎掉落、降落后发现机身缺失面板……近期波音公司陷入航空安全困境,不同型号客机发生安全事故。而波音飞机事故频发的背后,也凸显出企业治理失能、公司文化堕落、信任危机加剧、监管部门失察、偏狭产业政策反噬等深层次问题,成为美国高端制造业走下神坛的典型案列。

安全事故频发 波音跌下神坛

今年前三个月 已至少9起事故

今年以来,波音客机安全事故频发。

3月15日,美国联合航空公司向媒体证实,当日该公司一架波音737-800客机安全降落后发现机身外部缺失一块面板。

3月11日,总部位于智利的拉塔姆航空公司一架从澳大利亚悉尼飞往新西兰奥克兰的波音787-9型客机在飞行中出现“技术故障”,机身剧烈晃动,造成多人受伤。

3月8日,美国联合航空公司一架波音737 MAX 8型客机在得克萨斯州国际机场降落时冲出跑道。

3月7日,美国联合航空公司一架飞往日本大阪的波音777-200型客机从美国旧金山起飞时,左主起落架一个轮胎掉落。掉落的轮胎残骸砸坏了机场员工停车场的几辆汽车。

3月4日,美联航一架从美国休斯敦飞往迈尔斯

堡的波音737客机起飞后不久因引擎起火被迫返航。

2月19日,美联航一架执飞旧金山至波士顿航班的波音757-200型客机因机翼受损降丹佛国际机场。

1月20日,美国达美航空公司一架波音757型客机在佐治亚州首府亚特兰大市哈茨菲尔德-杰克逊国际机场准备起飞,滑行期间前起落架一个轮子突然脱落,滚出了跑道。

1月13日,日本全日空航空公司一架波音737客机在飞行途中驾驶舱前方玻璃出现裂痕,随即返航……

波音在年初还发生了“掉门”事故。1月5日,美国阿拉斯加航空公司一架波音737 MAX 9型客机起飞后不久,机舱侧面一处门塞脱落。调查人员检查后发现,4个本应将门塞固定到位的螺栓缺失。事故发生时距离该客机交付阿拉斯加航空公司仅约两个月。

重要记录缺失 调查波音遇挫

一系列安全事故加剧了人们对波音存在质量控制问题的担忧。德新社日前报道说,波音公司2月份交付的波音737 MAX系列客机数量大幅减少,“在1月份的一次戏剧性事件后,这家飞机制造商目前面临着改善质量控制的压力”。

美国联邦航空局2月28日在一份声明中要求波音在90天内制订一项全面的行动计划,以解决其“系统性质量控制问题”。

除美国联邦航空局介入外,波音还因上述门塞脱落事故受到美国国家运输安全委员会和美国司法部的调查。波音方面表示将配合相关调查和审核。不过,美国国家运输安全委员会主席霍门迪曾表示,波音对调查并不配合。

3月13日,美国国家运输安全委员会主席霍门迪致信国会说,对美国波音公司的调查进展不顺,至今未能从波音获得一些所需信息,包括一段维修作业的监控录像。

霍门迪在信中告诉美国参议院商务、科学和运输委员会,波音“通知我们,他们找不到作业记录,因此我们至今不知道谁进行了打开、重新安装和闭合出事客机门塞的作业”。

另外,国家运输安全委员会向波音索取工厂内监控录像,以了解当时作业人员信息,但波音称那一段录像已被后续拍摄的视频画面覆盖。

根据国家运输安全委员会2月初发布的初步调查报告,出事客机去年9月在波音位于华盛顿州伦顿市的工厂组装时,被发现机身铆钉损坏,需要拆卸门塞维修。维修完成后,4枚用于固定门塞的螺栓未被装回。

就国家运输安全委员会索要的监控录像,波音表示,该录像内容保存期为30天,30天后会被新内容覆盖。

“缺乏这些记录将使国家运输安全委员会的调查推进复杂化。”霍门迪在信中说。

美国阿拉斯加航空公司一架波音客机1月5日起飞后不久在空中发生事故,随即紧急降落



2月19日,美国联合航空公司一架执飞旧金山至波士顿航班的波音757-200型客机机翼受损

揭发波音隐患 “吹哨人”死亡

此外,据美国媒体报道,波音前雇员巴尼特日前被发现死在南卡罗来纳州的一辆汽车内死亡,他曾公开揭发波音公司存在的安全隐患问题。

查尔斯顿县法医办公室在一份新闻稿中证实,62岁的巴尼特于3月9日死亡,死因“疑似自我施加的枪伤”。正在就此展开调查的查尔斯顿警察局表示:“仍在等待对死因的正式结论,以及可能进一步揭示巴尼特死亡情况的其他调查结果。”

巴尼特近期在查尔斯顿县就一桩针对波音的诉讼提供证词,巴尼特本应9日在查尔斯顿就他起诉波音公司诽谤案接受质询,结果却未出庭,后被发现死在其入住酒店停车场自己的车里。

对于巴尼特的死因,其律师发表声明称,没有任何迹象表明他会自杀。“我们需要更多有关他遭遇的信息。查尔斯顿警方需要全面、准

确地调查此事。”

据媒体报道,巴尼特在波音公司工作了32年。2010年至2017年,他在波音公司北查尔斯顿工厂担任质检经理,2017年因健康原因退休,2019年曾揭发波音公司生产的产品存在多处安全隐患问题。

巴尼特曾告诉记者,来到北查尔斯顿工厂不久,他就开始担心,波音急于让新飞机下线,造成工人工作压力大,组装过程仓促和混乱。一些工人没有遵守工厂的零部件追踪程序,导致有缺陷的部件丢失;某些情况下,为了防止生产线延误,甚至从废料箱取出不合格的零部件,安装到正在制造的飞机上。

“所有由北查尔斯顿出厂的客机,没有一架是我敢签名保证它安全适飞的。”巴尼特说,他曾提醒管理层关注他担心的问题,但管理层没有采取任何行动。

分析

资本利益凌驾安全之上 认错容易改错难

每次事故发生后,波音公司都会表态积极配合相关调查,保证“下一架飞机的绝对安全”。但承诺犹在耳,事故仍频繁。

冰冻三尺,非一日之寒。波音公司生产乱象问题由来已久。此前,波音公司在生产飞机时就因质量问题,出现生产线停滞和交付延迟的情况。部分飞机还屡次发生零件不符合生产标准、螺丝松动等问题。

资深记者、作家彼得·罗比森在《盲飞》一书中认为,波音公司的底层文化出现问题。收购竞争对手麦道后,波音公司迎合资本,追求短期利润的文化取代了精益求精的工程师文化。

以盈利为中心,促使波音公司对公司治理、研发生产进行压缩和简化。长期以来,为维持股价,波音公司盈利分配向股东倾斜,导致技术创新投入相对不足。为了跟空客新机型竞争,没有进行足够测试和验证,匆忙推出737 MAX客机,为日后飞行安全埋下隐患。

据一名波音公司前质检经理说,以前每班

飞机生产安排约15名质检员,后来缩减到每班只保留1名质检员。在737 MAX交付初期,原737飞行员只需在iPad上进行一小时左右培训,就可以执飞新型737 MAX飞机,目的只是为了省下培训飞行员的费用和时间。

在737 MAX坠机事故发生前,波音公司也曾收到多起关于该飞机系统存在问题的报告,但未能及时回应和采取行动。

联邦航空管理局是否严格履行其监管职能也备受质疑。在安全检测方面,波音公司长期“既当运动员又当裁判员”。联邦航空管理局为节省经费,数十年来一直将部分应由监管部门履行的飞机安全检测工作,“外包”给波音公司等飞机制造商,让其自己监督自己。

有学者认为,金融资本只想投资于特定的盈利部分,这加速了美国制造业的国际化趋势,导致美国制造业将非核心业务逐步外包出去。过度依赖外包生产,忽视品质把控,必然造成产品竞争力下降,这也是近年来波音公司事故不断的重要原因。



3月7日,一架波音777-200型客机从美国旧金山起飞时发生轮胎掉落事故,砸坏路面的汽车