آسیائیها و هواپیماسازی

 کشورهای آمریکایی پس از چندین جهش چشمگیر اقتصادی و تکنولوژیکی،هم اینک بار دیگر در انتهای‏ باند پرواز صنعت هواپیما سازی قرار گرفته‏اند.این پرواز اگر چه پر هزینه و دشوار است ولی آنها مصمم به‏ انجام آن هستند. در مقاله زیر که بر گردان نشریهء اکونومیست مورخ فوریه 1994 است،حرکت این کشورها برای دستیابی به‏ صنایع هواپیما سازی از نظرتان می‏گذرد.

در نمایشگاه هوایی آسیا که در 22 فوریه در فرودگاه‏ چانگی سنگاپور برگزار شد،تمام هواپیماها یک ویژگی‏ مشترک داشتند:هیچ یک از آنها در آسیا تولید نشده‏ بودند.با این وجود،رویاها و بلند پروازیهای‏ کشورهای آسیائی به قوت خود باقی است.این‏ کشورها پس از خود نمائیهای موفقیت آمیز در صنایعی‏ مانند کشتی سازی،خودرو سازی،کالاهای الکترونیکی‏ مصرف کننده و منسوجات که در سلطهء غرب بود،اکنون‏ در تلاشند تا صنعت هوایی خود را به جهانیان‏ نمایش دهند.

در حال حاضر،شرکتهای آسیایی برای تولید- کنندگان غربی قطعات هواپیما می‏سازند،ولی‏ می‏خواهند که نقش بیشتری در این زمینه ایفا کنند. ژاپن در تلاش است تا برنامهء خود را برای ساخت‏ دومین مدل هواپیما پیاده کند.شرکتهای کرهء جنوبی‏ انواع پروژه‏های گوناگون را در دست بررسی دارند از جمله ساخت مدل آسیایی هواپیمای ایرباس اروپا. صنایع هواپیما سازی چین نیز که 500000 کارگر را در خدمت خود دارد،قصد دارند مدلهای جدیدتری‏ نسبت به جتهای قدیمی روسیه تولید کنند.

این گونه بلند پروازیها موجب نگرانی کشورهای‏ غربی شده است.شرکت ایروسپیس بزرگترین صنعت‏ صادراتی آمریکا به شمار می‏آید.در اروپا،شرکت‏ ایرباس تقریبا 20 سال وقت و 13 میلیارد دلار از پول‏ مالیات دهندگان را برای حفظ خود صرف کرده است. این ارقام مالیات دهندگان آسیایی را نیز باید نگران‏ کند چرا که آنها بیشتر هزینهء صنایع هوایی این منطقه‏ را تامین خواهند کرد.

جنبه‏های اقتصادی این پروژه‏ها نگران کننده است. برای مثال،در دههء 1960 یک کنسرسیوم ژاپنی تنها 200 فروند هواپیمای دو موتورهء مدل 11- YS تولید کرد،که در واقع پروژهء مزبور پول ژاپن را بلعیده بود. براساس محاسبات سازندگان غربی هواپیما،پیش‏ از آنکه هر پروژهء تولید هواپیماهای غیر نظامی بتوانند به سود دهی دست یابد،دست کم باید 500 تا 700 فروند هواپیما بفروش رفته باشد.شرکتهای هوایی از سازندگان هواپیما می‏خواهند تا چتر حمایتی فراگیر خود را توسعه دهند.معمولا ضرورت ایجاب می‏کند که بیش از یک مدل هواپیما تولی شود.بدتر از همه‏ اینکه،سازندگان غربی نه تنها از لحاظ تکنولوژی‏ بلکه از نظر مالی نیز جلوتر هستند.

با این حال،این مرتبه حرکت صنایع هوایی آسیا تنها به قدرت صنعتی بستگی ندارد بلکه نمایانگر چرخش به سوی بازارهای هوایی شرق است.تقریبا یک چهارم از سفرهای هوایی جهان مربوط به‏ بازارهای آسیا و اقیانوسیه است،تا سال 2010 این‏ سهم می‏تواند به بیش از 40 درصد برسد.در نظر بسیاری از شرکتهای هوایی غربی،نمایشگاه هوایی‏ آسیا بسیار مهم‏تر از نمایشگاه مشهور هوایی پاریس‏ است این شرکتها چشم انتظار سفارش آسیائیها هستند تا خطر تولید خود را سر پا نگهدارند.

در آمریکا که میانگین عمر هواپیما در حدود 11 سال‏ است،شرکتهای تقریبا ورشکسته هواپیماهای خود را تنها زمانی جایگزین می‏کنند که در حال فرسوده‏ شدن باشد.ولی در آسیا که شرکتهای هوایی سود ده‏ هستند و ظاهرا هر سال یک فرودگاه افتتاح می‏شود، میانگین عمر هواپیماها تنها 7 سال است.تولید- کنندگان هواپیما معتقدند که شرکتهای آسیایی تا سال، 2010 در حدود 3000 هواپیمای مسافربری به ارزش‏ 250 میلیارد دلار خریداری خواهند بود.در این‏ارقام‏ نشان می‏دهد که یک سوم از بازار جهانی هواپیماهای‏ بازرگانی متعلق به این منطقه خواهد بود.در این‏ زمینه،انتظار می‏رود که ژاپن بیش از 600 هواپیمای‏ جدید و چین در حدود 800 فروند خریداری کند.

بسیاری از سیاستمداران و بازرگانان آسیا بر این‏ باورند که این بازار پر رونق برخی از تولید کنندگان‏ هواپیما را از صحنه خارج خواهد کرد.دولت کرهء جنوبی پیشنهاد کرده است تا نیمی از هزینهء بررسی‏ اولیهء ساخت هواپیمای مسافربری را که 250 میلیارد ین(300 میلیارد دلار)می‏شود بپردازد.احتمالا تا ماه ژوئن یک شرکت کره‏ای برای اجرای این پروژه‏ انتخاب می‏شود.شرکت هیوندای میدوار است تا با شرکت روسی یا کولوف یک شرکت مشترک تشکیل‏ دهد.سامسونگ که با شرکت آمریکائی لاکهید(سازنده‏ جتهای جنگنده)یک کنسرسیون را اداره می‏کند، سرگرم مذاکره با چین در مورد ساخت مشترک‏ موتورهای جت است. عظیم‏ترین طرح مربوط به صنایع سنگین دوو است. پروژهء این شرکت که‏"خط سریع‏السیر هوایی آسیا" نام دارد تولید یک هواپیمای مسافری با ظرفیت 100 تا 150 نفر برای استفاده در خطوط منطقه‏ای آسیاست‏ که قرار است نخستین پرواز خود را تا سال 1988 انجام‏ دهد.دوو آمادگی خود را برای پرداخت یک سوم از هزینهء تخمینی یک میلیارد دلاری آن اعلام کرده‏ است.این شرکت در نظر دارد تا یک کنسرسیوم‏ تولیدی شبیه به ایرباس،که شامل شرکتهای‏ هوایی سراسر اروپاست،تشکیل دهد.از میان‏ شرکتهایی که دوو برای تشکیل این کنسرسیوم در نظر گرفته می‏توان به صنایع هوایی هندوستان و سنگاپور اشاره کرد.دوو قبلا موافقتنامه‏ای را با صنایع‏ هوایی چین به امضاء رساند تا فعالیتهای هوایی این‏ کشور را مدرنیزه کند.

با این حال،امضای یادداشت تفاهم به معنی‏ ساخت یک هواپیمای واقعی نیست(همان گونه در مورد شرکت هوایی تایوان روشن شد).دو سال‏ پیش شرکت نیمه دولتی هوایی تایوان یک موافقتنامه‏ 2 میلیارد دلاری با شرکت مک‏دانلدداگلاس امضاء کرد تا مشترکا هواپیمای 4 موتوره با برد بلند تولید کنند.ولی هزینهء سنگین و آیندهء نامطمئن،در مقابل‏ مدلهای ایرباس وبوئینگ،سیاستمداران را دلسرد کرد و قرارداد فسخ شد.سال گذشته،تایوان با کم کردن توقع خود در نظر داشت یک قرارداد 775 میلیون دلاری با صنایع هوایی انگلستان امضاء کند. به موجب این قرارداد،تایوان می‏بایست 50 درصد از سهام بخش فرتوت هواپیماهای منطقه‏ای شرکت‏ انگلیسی را بخرد و به طور مشترک در انگلستان و تایوان‏ به تولید جتهای،75 تا 120 نفره مبادرت کنند.ولی‏ گفتگوهای آنها،تا حدی به خاطر انتقال تکنولوژی، بی‏نتیجه ماند.

بهترین فرصت برای شرکتهای خارجی جهت‏ مشارکت در ساخت هواپیما کشور چین است.تولید کنندگان چینی با افزایش روز افزون تقاضای سفرهای‏ هوایی(در حدود 30 درصد در سال)نمی‏توانند با سرعت کافی هواپیما تولید کنند.شرکت مک‏دانلد داگلاس پس لز امضای یک قرارداد در سال 1985 با صنایع هوایی شانگهای برای مونتاژ جتها مدل‏ "ام.دی 80"که در جعبه‏های آماده از کالیفرنیا حمل‏ می‏شد فکر می‏کرد که بازار این کشور در اختیار خود گرفته است.در آن زمان،صحبت از تولید و مونتاژ 500 فروند هواپیما بود،ولی عملا کمتر از 40 هواپیما از کارخانهء شانگهای خارج شد.مشکل از آنجا ناشی می‏شد که به جای یک شرکت هوایی عظیم دولتی‏ که دستور خرید مدل هواپیما به آن دیکته شود،اکنون‏ در حدود 30 شرکت هوایی در چین وجود دارد که‏ بسیاری از آنها ترجیح می‏دهند از بوئینگ و ایرباس‏ خرید کنند.

شرکتهای بوئینگ و ایرباس هر دو تلاش می‏کنند جای پای خود را در چین محکم می‏کنند.در ژانویه‏ 1994،بوئینگ با صنایع هواپیما سازی ژیان چین‏ موافقتنامه‏ای امضاء کرد که ممکن است نیمی از تولید نسل جدید هواپیما پرفروش آمریکا یعنی 737 را در بر بگیرد.

ژاپنیها مصمم هستند هواپیمایی بسازند که کم و بیش متعلق به خودشان باشد و این یک هواپیمای‏ 80 نفره با حروف اختصاری‏"وای.زد.ایکس‏" است.ژاپن برای غلبه بر مشکلاتی که سر راه هر تولید کنندهء تازه وارد در امر تجارت قرار دارد از 4 شرکت‏ بوئینگ،"ای.تی.آر"(شرکت مشترک فرانسوی‏ و ایتالیایی)،ساب-اسکانیای سوئد و آویک چین‏ دعوت کرده است تا در این پروژه مشارکت کنند. انتظار می‏رود که تولید هوائیمای جدید ژاپن در حدود 80 میلیارد ین(780 میلیون دلار)هزینه‏ داشته باشد و فروش آن به حدود 650 فروند هواپیما برسد.

این گونه همکاریها ظاهرا بهترین راه پیشرفت‏ هم برای شرکتهای بلند پرواز آسیایی و هم برای‏ شرکتهای پر سابقهء غربی به شمار می‏آید.اکنون‏ شرکتهای آسیایی بیش از اندازه مهم شده‏اند که‏ بتوان آنها را ندیده گرفت.هفت پروژهء دیگر در منطقه وجود دارد که از شرکتهای خارجی برای‏ مشارکت در آنها دعوت شده است.بوئینگ و ایرباس نیز طرحهایی برای ساخت یک هواپیمای‏ غول پیکر 800 نفرهء سوپر جمبو و همچنین یک مدل‏ مافوق صوت به جای کنکورد ارائه داده‏اند.سوپر جمبو در خطوط هوایی پر ظرفیت آسیا فعالیت‏ خواهد کرد و هواپیمای جدید مافوق صوت‏ اقیانوس آرام را پشت سر خواهد گذاشت(کنکورد کنونی قادر به انجام چنین کاری نیست).نکتهء مهم اینجاست که بدون مشارکت شرکتهای هوایی‏ آسیا،هیچ هواپیمایی پرواز نخواهد کرد.