

zichthouder Federal Aviation Administration kijkt of er sprake is van overtreding van de regels voor de productieprocessen bij zowel de Boeing 737 Max 9 als de Dreamliner.

Als gevolg van de problemen valt er voor beleggers dit jaar maar weinig plezier te beleven aan het aandeel Boeing. Tussen de start van 2024 en medio mei verloor het bedrijf ruim 30 procent van zijn marktwaarde.

Beleggers die het aandeel volgen, krijgen dan ook te maken met een grote hoeveelheid onzekerheid. Het is onduidelijk hoelang het gaat duren om de problemen op te lossen, zowel met betrekking tot de kwaliteit van nieuwe toestellen als het tempo waarmee deze uit de fabriek rollen. Bovendien zijn er zorgen over de schuldenberg die de vliegtuigbouwer de afgelopen jaren heeft opgebouwd en ook de prestaties van Boeings defensietak blijven al tijden achter.

CEO VERTREKT

Ondertussen moet het concern op zoek naar een nieuwe ceo, nu de huidige topman Dave Calhoun heeft aangekondigd eind dit jaar te vertrekken. Stephanie Pope lijkt voor die positie te worden klaargestoomd. Zij werd begin dit jaar al tot chiefofficer benoemd en nam eind maart de positie aan het hoofd van de passagiersvliegtuigentak van Boeing over van Stan Deal, die met pensioen ging.

Een belangrijk hoofdpijndossier is het productietempo bij Boeing. Terwijl het begin van de coronapandemie en de bijbehorende problemen in toeleveringsketens meer dan vier jaar geleden zijn, heeft Boeing nog altijd veel last van een tekort aan onderdelen. Bij de 777 is er bijvoorbeeld een gebrek aan motoren, die geleverd worden door GE. Het bedrijf komt maar moeilijk aan warmtewisselaars, die voorheen veelal uit Rusland

kwamen en daar door sancties niet meer kunnen worden afgenomen. Ook aan relatief simpele onderdelen als vliegtuigstoelen is een tekort.

VEILIGHEIDSRISICO'S

De problemen bij de toeleveranciers brengen veiligheidsrisico's met zich mee. Toestellen worden, als een onderdeel mist, niet in de voorgeschreven volgorde gebouwd. Ze bewegen veel meer heen en weer door het productieproces. Voor ingenieurs is het daardoor lastiger om het overzicht te houden. Binnen Boeing wordt dat als *rondreizend werk* omschreven, iets wat ceo Calhoun zo veel mogelijk wil voorkomen.

Een maatregel die Boeing daartoe nam, is het loslaten van het *just in time*-principe. Voorheen hield de vliegtuigbouwer bewust lage voorraden aan om zo het werkkapitaal laag te houden. Nu kiest het bedrijf er juist voor om meer onderdelen op de plank te hebben liggen, zodat productieverstoringen elders niet direct voor problemen zorgen.

Ook in het geval van het Alaska Airlines-toestel lijkt het erop dat de standaardprocedures rond het verwijderen en monteren van onderdelen niet gevolgd werden. Aan de basis van dat probleem staat de wanorde bij Spirit Aerosystems, een voormalig Boeing-onderdeel dat begin deze eeuw werd verzelfstandigd. Het bedrijf uit Kansas bouwt de romp van de 737-toestellen, maar heeft te maken met grote kwaliteitsproblemen. Het oplossen van die problemen vergt zo veel van het bedrijf dat Boeing onlangs 450 miljoen dollar moest voorschieten om Spirit uit een precaire financiële positie te halen. Om de problemen rond de toeleverancier permanent op te lossen, wil Boeing het bedrijf weer inlijven, maar dat is een langdurig proces.



LENNART ZANDBERGEN

is correspondent voor het FD in de VS. Vanuit New York schrijft hij ook voor de VEB over financieel-economische actualiteiten in de Verenigde Staten.

BOEINGS PRODUCTIE- TEMPO IS EEN HOOFDPIJN- DOSSIER

VERTRAGING

Voorlopig neemt Boeing alleen nog leveringen van Spirit aan als die volledig af zijn en aan alle eisen voldoen, zodat er later geen rondreizend werk ontstaat. Dat levert wel grote vertragingen op in de productie van de toestellen. Gedurende het eerste halfjaar zal Boeing minder dan twintig 737 Max-toestellen per maand afleveren, zo verwachten analisten van kredietbeoordelaar Fitch. Eerder ging de markt nog uit van een gestage groei van het aantal geproduceerde vliegtuigen naar 50 per maand tegen het einde van 2024. Eind 2023 stond de teller nog op 38 vliegtuigen per maand. Die 38 verwacht Boeing nu pas in de tweede helft van het jaar weer te realiseren.

Bij de Dreamliner-toestellen speelt een ander probleem: veel vliegtuigen zijn in principe af, maar hebben constructiefouten en staan daarom in zogenoemde schaduwfabrieken. Het extra werk dat nodig is om de fouten te corrigeren, kost veel tijd: "We stoppen meer manuren in de vliegtuigen in de schaduwfabrieken dan dat het kostte om de toestellen in de eerste plaats te bouwen", bekende ceo Calhoun begin dit jaar aan analisten.

De Max-toestellen hebben nog een ander mankement. Het apparaat dat ijs uit de motoren moet houden kan oververhit raken, waardoor stukken rond de motoren los kunnen laten. In het slechtste geval zouden die stukken de vliegtuigramen kunnen breken. Voor de toestellen die nu al vliegen, wordt in 2026 een permanente oplossing verwacht, met de installatie van een aangepast onderdeel rond de motor. Tot die tijd krijgen piloten het advies de ontgooier direct uit te zetten als er geen ijsvorming meer is.

GEEN VERGUNNING

Een groter probleem lijkt te ontstaan voor de Max 7 en Max 10. Deze twee typen moeten nog