

波音公司的内忧外患

波音公司祸不单行

波音公司是世界上主要的民用和军用飞机生产厂家之一，也是世界上最大的航空制造公司，著名跨国公司。波音公司其前身是1916年由威廉·波音创立的太平洋航空制品公司，1934年建立波音飞机公司，1961年改为波音公司。总部以前设在西雅图市，2001年9月迁至伊利诺伊州的芝加哥市。制造飞机的工厂集中在华盛顿州和堪萨斯州。祸不单行，是波音公司近期的写照。

几经波折之后，11月2日，波音机械师长达58天的罢工告一段落。2.7万名机械师所在的工会组织IAM通过了波音的新合同，如愿以偿地锁定了工作机会和加薪待遇。

然而，复工却并不能令波音省心多少。第三季度利润大幅下滑让业界对波音未来的表现忧心忡忡。

11月7日，美国航空业咨询机构总裁、高级分析师Aboulafia告诉记者，在美国金融危机影响下，航空业已经受到冲击，尽管波音手中有大量的订单存量，但這些订单能否兑现还是一个未知数。而且，波音飞机的一再延迟交付也很难使市场坚定对波音的信心。

据称，11月4日，波音宣布再次推迟787型飞机的试飞时间。

为了保障订单，波音的对策是扮演银行的角色，向有困难的航空公司客户提供金融援助。但是，业界却认为，此举当下风险过高。

利润下降

10月22日，波音公布的2008年第3季度财报显示，三季度波音净利润同比下降38%，为6.95亿美元，每股收益同比下降33%。而在2008年的前9个月里，波音的净利润同比下降9%，为28亿美元。

“这样的结果在预料之中。”Aboulafia告诉记者。他指出，波音商用飞机的延迟交付是导致波音业绩下滑的主要原因。

这一观点得到了波音总裁McNerney的证实。McNerney在波音的财务报告中承认，商用飞机的延迟交付的确对波音第三季度的业绩造成了很大影响。不过，他同时也表示，从另一方面看，目前波音手中的订单已经达到3490亿美元的规模，这给了波音足够的灵活性来应对负面影响。

据了解，由于飞机延迟交付，波音的商用飞机业务在第三季度收入69亿美元，同比下降16%，是波音主要业务里业绩降幅最大的一部分。波音财报显示，在第三季度里，波音交付的商用飞机数量为84架，而去年同期为109架。

在波音的另外两大业务上，只有综合国防系统集团在第三季度收入增加了6%，为85亿美元，而波音的金融业务在第三季度的收入则是从去年的1.97亿美元下降到1.71亿美元，税前利润同比下降了39%，为3700万美元。



其实，延迟交付飞机在波音早已不是新鲜事，同样的情况也在空客发生过，Aboulafia表示。在经济状态健康的情况下，延迟交付通常只是会对当期的财务表现有影响，由于订单仍然在手，只要加快进度，可以在以后的报告期中得到弥补。但是，当前的情况有点特殊。由于全球经济萧条导致航空业低迷，不排除随着危机深化，航空公司可能改变主意取消订单。

这样结果波音当然不愿意看到。然而，波音787型Dreamliner飞机的试飞被再次推迟却令市场很难对其投信任票。11月4日，波音宣布，将再一次推迟787型飞机的试飞时间，不过，787型飞机项目已经取得进展，飞机的几个主要系统测试都已经顺利完成。

记者从波音了解到，到10月底，787型飞机项目已经拿到了来自58个客户的895架飞机订单。其中，波音中国区人士告诉记者，中国有5家航空公司下了60架的订单。

波音表示，787型飞机今年已经不可能进行首次试飞，但根据波音此前的计划，这款节能型飞机将会在今年之内完成所有测试。据了解，787型飞机是波音十多年来的第一个大型新项目，由于生产的原因，波音已经把787飞机的亮相推迟了数次。

在787型飞机再度延迟交付的消息宣布后，波音新闻发言人Yvonne Leach拒绝就787型飞机的试飞延迟向记者做出回应，而且，对于787型飞机到底会在何时试飞，波音也是三缄其口。

Aboulafia表示，一再延迟的消息将会给波音造成不小的困扰。根据现在的情况预计，这款新飞机可能要等到明年第三季度开始时才能交付。

罢工之祸

波音把飞机的延迟交付，包括787型飞机的试飞延误，归罪

到刚刚结束的机械师大罢工身上。

据了解，从9月6日开始，波音位于华盛顿、俄勒冈和堪萨斯的2.7万名机械师举行一场声势浩大的罢工。这是20年来IAM针对波音举行的第四次罢工，也是自1995年以来最长的一次罢工。参与罢工的工人除了机械师，还包括油漆工人、电子技术师，以及其他的生产工人。

经过多轮谈判之后，11月2日，IAM就波音提出的新合同进行投票，74%的成员赞成通过，罢工正式结束。

据波音新闻发言人Tim Healy向记者介绍，新合同为期4年，包括加薪、丰厚的养老金计划，以及保证约5000个就业机会。在未来4年里，工人的工资将上涨15%，而养老金则 will 立即上涨16%。在罢工之前，波音向IAM提出的条件是在未来3年内工资上涨11%，而工会方面的要求则是13%。

公开资料显示，目前机械师平均每年收入为5.6万美元，加班费为1.02万美元每年。再加上各类福利，波音机械师每年的收入约为9.15万美元。

“这次的大罢工是波音劳资关系矛盾的集中爆发。”Aboulafia说，“归根结底，就是工人想要保障就业机会的安全，而波音则在担心经济下滑，不愿增加工人人数。”

他认为，波音不愿增加人手有两方面的考虑，第一，由于燃油涨价，多数航空公司都巨额亏损，这意味着不少订单会蒸发掉；第二，波音现在不仅面临着来自“空客”的竞争，还有来自加拿大、巴西和中国的竞争，要处于领先地位，波音必须改善其生产力。在这个时候盲目增加人手，只会加重负担。

然而，IAM方面则不这样看。“现在波音积累的订单够做五六年，工人已经应付不过来。”11月3日，参与罢工的肯特·亚当斯在电话中告诉记者。他介

绍，波音在2000年雇佣了约5万名机械师，9·11事件之后，由于订单数量减半，机械师被裁减到1.9万人左右。随着市场的好转，现在波音总共有2.7万名机械师。但是，由于订单累计，波音至少还需要增加5000到6000名工人。

波音和IAM在增加人手、加薪等问题上的分歧是阻碍双方达成共识的主要原因，不过，由于波音现在急于交付737、747、767、777等系列的飞机，把损失减少到最小，才无奈同意了IAM的要求，Aboulafia表示。他说：“波音的态度一度很强硬，但是第三季度业绩的大幅下滑，以及飞机交付的压力不断增加，使得波音不得不做出妥协。”

据了解，在谈判期间，波音人力资源部副总裁Doug Kight曾对美国媒体公开表示，尽管波音非常希望能够尽快地解决罢工问题，让工人早日恢复生产，但是，不能因为这样就牺牲掉波音持续发展的能力，以及波音未来的竞争力。

正是基于这样的观点，虽然有美国联邦政府出面斡旋协调，但波音与IAM方面进行的多次谈判均以失败收场。

而在此期间，波音的损失则在与日俱增。

在这58天里，波音无法组装新的飞机，只能向客户交付罢工之前完成的飞机。业界估计这使波音至少损失了50亿美元的收入。波音自己也承认，大罢工令波音的生产几乎停滞，并且打乱了787型飞机的研发。上个月，波音还表示，就算工人复工，波音也需要时间恢复。据业内人士估计，这个恢复期需要大约两个月的时间。

另一方面，波音的供货商也受到波及，英国工程集团GKN表示，波音的罢工将令其第四季度的利润减少1000万至1200万英镑。在航空公司方面，爱尔兰航空公司Ryanair已经宣布，因为波音的飞机不能按时交付，将

会不得不推迟新开航线的计划。

上述的一切都令波音身上的压力越加沉重。最后一根稻草，则是38%的利润降幅。“尽管没有办法来确定罢工对波音的利润下滑造成多大的影响，但是在股东心中，-38%已经够有冲击力了，”Aboulafia表示。“无论如何，结束罢工已经是唯一的选择。”

贷款援助

罢工暂告一段落，但并不意味困境的终结。

在波音的工人罢工如火如荼进行之时，全球航空业也是如履薄冰，经济低迷的影响首先反映在了航空公司身上。这无疑将直接影响波音未来的业绩。

就在第三季度财报公布之后，波音表示，尽管从2006年开始，波音已经没有再向航空公司提供援助资金购买飞机，但是预计从2009年开始，这样的援助可能会重新开始，尽管目前还不清楚哪些航空公司需要这样的援助。

波音首席财务官James Bell在接受采访时称，波音已经准备好了95亿美元的资金，帮助有困难的航空公司渡过难关，直到它们再次得到银行贷款。这一计划很可能会从2009年开始。

“波音的贷款并不是每家航空公司都可以拿到，这些贷款只会提供给波音青睐的客户，”Aboulafia说，“波音的贷款业务一向偏好美国的航空公司，它们占到了波音贷款业务总额的70%左右。其次就是欧洲的航空公司。”

据波音2007年年度报告显示，波音2007年贷款业务的最大五家客户均为美国的航空公司，分别是AirTran、American、Midwest、Hawaiian、Continental，它们的贷款额占到了总额的54.4%。

不过，这样的贷款却存在着巨大的风险，尤其是如果航空公司破产，将会把飞机还给波音，或者向波音要求更多的援助。根据波音向美国证监会提交的文件显示，目前，两家航空公司就已经这样做了，该航空公司重新修改了合同，将价值4.78亿美元的16架波音717飞机还给了波音。

Aboulafia表示，即使是在市场状况良好的情况下，向航空公司提供贷款都是一件高风险的事情。而且，波音充当银行的做法也算不上创新。通用汽车从1919年就开始这样做。

据了解，波音的金融公司成立于1999年。此前，波音对于提供金融服务并不热衷，认为资金应该花在刀刃上用于产品研发，而不是去同银行争业务。不过，上个世纪90年代后期飞机销售的差劲表现让波音改变了主意。

目前，波音向航空公司提供贷款主要有两种方法。多数情况下，波音金融服务公司从波音购买飞机，然后将这些飞机租给航空公司。另一种方式，则是波音向航空公司提供贷款，后者用这笔贷款来向波音购买飞机。

(摘自《中新网》)