

飞机飞行过程破大洞、
驾驶舱门突然打开、
提出问题员工被开除……

波音危机

►新闻分析

国务院的前大客户
公关费用高达1060万美元
**谁为波音
提供了保护伞？**

波音是美国军工复合体的重要一环，在分析人士看来，美国独有的政治体制为波音提供了保护伞。在成为美国国务卿之前，布林肯曾参与创办“西部执行战略咨询公司”，其服务的大客户之一就是波音。而在出任国务卿后，布林肯领导的美国国务院大力推动波音的海外业务。波音供应商势必锐公司首席执行官帕特里克·沙纳汉曾在2019年担任美国代理防长，在进入五角大楼前，曾在波音公司工作长达31年。

另据《纽约时报》披露，波音737 MAX系列客机前首席技术试飞员马克·福克纳曾在美国联邦航空管理局任职，他实际上是一名“旋转门”说客，每当联邦航空管理局对波音提出质疑时，福克纳就会予以反驳。

据美国独立新闻网站“杠杆”报道，2023年前三个季度，波音用于游说、“拉关系”的公关费用高达1060万美元，对象涵盖美国白宫、国务院、国防部等政府机构。

1月17日，波音公司的大客户、荷兰埃利凯普飞机租赁公司发出警告：“现在，波音必须百分之百地关注质量和安全指标。”

在外界的质疑与压力下，1月11日，美国联邦航空管理局正式通知波音公司，将针对其质量控制问题展开调查。美国调查记者西罗塔指出，波音公司现在要面对的不仅是一次事故，更是一种有缺陷的系统文化。事故发生后，波音首席执行官卡尔霍恩在一次会议上承认公司存在错误。

**波音安全事故频发
折射美国制造业衰落**

一叶知秋。作为曾经“美国制造”的龙头品牌，波音的问题折射出美国制造业走入困境、走向衰落。波音的麻烦，其实是美国制造业整体衰退的缩影。

根据该公司财报，截至2023年第三季度，波音公司总负债1510亿美元，总资产1343亿美元，已资不抵债。

波音公司如今将大量零部件生产工作外包，仅承担最终的组装工作。波音称这可最大限度保证公司的效益。分析人士指出，波音公司过度依赖外包生产、忽视品质把控，造成产品竞争力下降。与此相似，美国制造业许多公司将业务外包，后果就是曾有竞争力的美国制造企业优势逐步瓦解。

波音公司主要供应商之一，美国势必锐航空系统公司承担波音737 MAX机型70%的机身部件生产。据媒体报道，发生事故的门塞就是势必锐分包给海外厂家生产的。目前势必锐公司正配合美国国家运输安全委员会调查。

虽然美国也提出重振制造业，但数年来在国内重建生产能力难有进展，产业链回流未见明显成效，培养新一代产业工人绝非朝夕之事。

有观点指出，波音备受挫折，是公司治理失能的必然结果，也是受累于美国偏狭产业政策的体现，更是美国制造业走下神坛的典型案列。

据新华社、央视新闻

飞行在上万英尺的高空，飞机机舱却出现了大洞……这不是电影情节，而是1月5日一架波音737 MAX 9型客机上发生的真实一幕。

大家也许还记得，2018年和2019年，737 MAX系列飞机曾发生两起坠机事件，震惊世界。本月初，这一起骇人的事故再次将波音公司推上舆论的风口浪尖。

乘客的手机为什么会掉到地面？

1月8日，美国华盛顿州居民贝茨在路边的灌木丛里捡到一部手机，充电口还插着断裂的充电线。贝茨表示：“手机没有锁屏密码，处于飞行模式，还有一半的电量。”经美国国家运输安全委员会确认，机主是阿拉斯加航空公司1282号航班上的越南籍乘客陈强。人们更关心的是，机上乘客的手机为什么会掉到地面？

1月5日下午5时07分，1282号航班从美国俄勒冈州波特兰国际机场起飞，这是一架波音737 MAX 9型客机，按计划，机上的171名乘客和6名机组人员将在两个多小时后抵达安大略国际机场。但就在飞机起飞后大约6分钟，乘客们听到一声巨响。乘客西格斯塔德回忆道：“我听到一声爆裂声，感觉到风吹来吹去。”

位于舱内26排座位左侧的门塞，也就是飞机的内嵌式应急门突然脱落，在舱壁上留下了一个冰箱大小的洞口。万幸的是26A和26B两个座位均无人乘坐，头枕直接从洞口飞出舱外。越南籍乘客陈强坐在27A，“强风开始吸我，我的腿就像这样，我被前方的座椅卡住。”陈强的鞋、袜子、手机都被强风吸走飞到舱外，双脚也受了伤。他看到坐在26排过道旁的一名男孩，上衣被吸走。

驾驶舱门莫名其妙被打开

飞机一旦机身任何一处出现破洞，就会导致舱内瞬间失压。2018年4月，美国西南航空运营的一架波音737客机在32000英尺高度飞行时，发动机故障产生的碎片击破舷窗，机舱内瞬间失压导致43岁的乘客詹妮弗·利奥尔丹被吸出窗外，不幸身亡。而本次事故发生时，1282号航班处在大约16000英尺的高度，尚未达到737 MAX系列客机巡航高度，否则，机舱内外的气压差将会更大。

1282号航班失压后，紧锁的驾驶舱门莫名其妙打开了，一张印有重大事件处理步骤的塑封核对表被吸走，副机长的耳机也被强风扯掉。美国国家运输安全委员会主席霍门迪透露：“乘务员尝试关闭了三次，驾驶舱门最终被关上了。”

根据波音公司的说法，在驾驶舱或客舱出现极端、快速减压情况时，驾驶舱门就会打开，确保足够的空气在舱室间流动。但波音公司在操作手册中并未注明这一点，就连资深航空安全专家也表示并不了解这一设计。美国运输安全管理局前官员雷·怀特表示：“它们在紧急情况下会自动打开，这就是一个漏洞。”

“这是一起事故，而不是意外事件”

而对于机上乘客，瞬间失压意味着缺氧。“我现在很害怕，我不想死。”这是一名乘客给家人发送的信息。阿拉斯加航空飞行员则向塔台通报：“阿拉斯加1282号航班，我们刚刚失压了，我们宣布进入紧急状态。我们需要下降到10000英尺，我们需要减压，然后我们需要返回波特兰。”1月5日下午5时26分，1282号航班在起飞约20分钟后返回降落在波特兰国际机场，在这起事故中共有3人受伤。1月6日，美国联邦航空管理局下令，涉事的波音737 MAX 9机型在美国暂时停飞。

美国国家运输安全委员会主席霍门迪表示：“现在我们正在调查一起事故。是的，根据对重大损害的定义，我们确定这是一起事故，而不是意外事件。”

存在严重的质量控制问题

1月7日傍晚，在波特兰高中物理老师鲍勃·绍尔的后院里，1282号航班脱落的门塞被找到。

据美国有线电视新闻网称，门塞通常由一系列止动配件固定，还有一组螺栓防止其脱离飞机。但不知什么原因，1282号航班客机的门塞向上移动了。在英国航空专家阿特金森看来，这可能是设计问题，也可能是制造缺陷。英国航空安全专家斯特里克表示：“这是一架非常新的飞机，2023年11月才投入使用。”以商业航空公司的标准，这是一架新机，磨损不太可能是造成事故的原因。1月8日，阿拉斯加航空公司表示，在对波音737 MAX 9型机队检查时，在一些飞机上发现了“松动的硬件”。同日，美联航也在对自家的737 MAX 9的初步检查中，“发现了需要额



阿拉斯加航空客机内部的大洞

外拧紧的螺栓”。在分析人士看来，这些问题很难说是偶发，更像是波音内部存在严重的质量控制问题。在生产过程中留下异物碎片，是波音飞机的老问题。2019年3月，因为在飞机内部发现了扳手、螺栓和垃圾，美国空军曾叫停波音KC-46加油机的交付。

提出问题的员工被开除了

《华尔街日报》直言，波音的质控问题早已不是一天两天的事。

2001年，一位名叫约翰·哈特-史密斯的工程师在波音内部警告说，如果将太多业务外包，又无法为供应商提供足够的技术支持的话，波音将面临巨大风险。20多年后的今天，波音737 MAX 9型客机的部件，由全球多家供应商制造，之后再由波音进行总装。美国调查记者西罗塔透露：“联邦官员没有尽可能严格地监管，也不一定有足够的资金来监管它们。”此次事故中脱落的门塞，由机身制造商势必锐航空系统公司负责制造、安装。《华尔街日报》注意到，近十多年来，在成本高低、质量管控和生产速度方面，势必锐等供应商一直与波音公司存在矛盾。

辛西娅·基钦斯曾担任波音公司的质量控制经理，她在波音飞机的线束中发现了金属碎屑，“这些碎屑能引起火灾或短路。”但她的上司却当着工人的面严厉斥责了她，并在业绩评估中惩罚了她。2016年，基钦斯离开了波音。美国联邦航空管理局前官员戈德法布就表示：“波音的管理层听不进问题，这成了大问题。波音的管理层拿着高薪，他们的主要目标是抬高股价，来取悦华尔街。”