

سلاسل تزويد الطيران

الشركات القيادية لدى سلاسل تزويد الطائرات

تعرفُ سلاسل تزويد الطائرات بأنها سلاسل تقاد من قبل المنتجين. ذلك يعني أن الشركات القيادية التي تمارس القوة على اللاعبين الآخرين في سلسلة التوريد هي شركات OEMs. ولدى أولئك المصنّعون القوة لأنهم يسيطرون على السوق العالمي بما يتعلق بالطائرات التجارية والمحركات. لذلك فلا يوجد لدى الموردين خياراً إلا أن يبيعوا لهم. يمكّن ذلك OEMs لوضع متطلبات لمورديهم تؤثر على رواتب وظروف العمّال عبر كل سلسلة التوريد بما فيهم عمّال النقل.

أهم شركات OEMs في سلاسل التوريد تعرف كما في الأسفل.

يهيمن على تصنيع محركات الطائرات ثلاثة شركات كبرى هي رولز رويز، GE أفيايشن، وبرات أندويتني:

- **GE أفيايشن.** هي فرع من جنرال إلكتريك، وهي أكبر شركة تصنيع محركات طائرات في العالم وبلغت عائداتها عام ٢٠١١ ما يقارب من ١٨,٩ بليون دولار.

- **رولز رويز.** ويعمل لديها ٤٠,٠٠٠ شخص حول العالم ولديها مقرات تجارية في المملكة المتحدة، الولايات المتحدة، كندا، الدول الإسكندنافية، سنغافورة، الهند والبرازيل. وبلغت عائداتها عام ٢٠١١ الـ ١٨,٩ بليون دولار.

- **برات أندويتني.** وهي شركة فرعية من شركة يونابند تكنولوجيز، وتضع محركات لأكثر من ٢٥٪ من أسطول طائرات نقل الركاب في العالم. عائدات عام ٢٠١٢ بلغت ١٤ بليون دولار.

يهيمن على صناعة الطائرات التجارية من قبل شركتي بوينغ وإيرباص.

- **بوينغ:** هي أكبر شركة طائرات في العالم. بلغت عائدات الطائرات التجارية لبوينغ ٤٩,١ بليون دولار عام ٢٠١٢ ويعمل في الشركة ٨٥,٠٠٠ موظف. وأهم المنتجات التجارية لديها هي عائلات الطائرات ٧٣٧,٧٤٧,٧٦٧,٧٧٧ وطائرات رجال الأعمال. ولدى الشركة ما يقارب من ١٢,٠٠٠ طائرة تجارية في الخدمة حول العالم. ويشكل ذلك ما يقارب من ٧٥٪ من حجم الأسطول العالمي. سلسلة تزويد واسعة جداً. ولدى الشركة عقود مع ٢١,٥٠٠ مورد وشريك حول العالم.

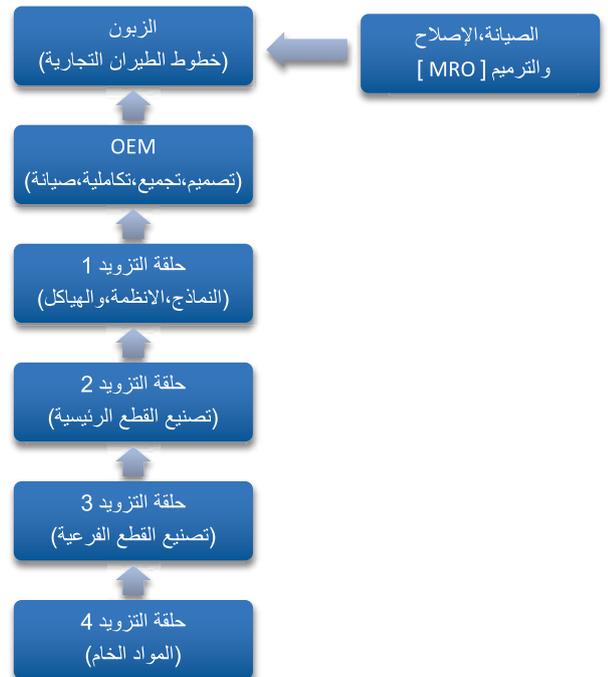
- **إيرباص:** تفتخر بأنها تمتلك تقريباً نصف طلبات شراء الطائرات التجارية. يعمل لدى إيرباص ما يقارب من ٥٩٠٠٠ موظف ولديها شركات فرعية مملوكة بالكامل في الولايات

تتعتمد صناعة الطيران على كثير من سلاسل التوريد المختلفة التي توفر المواد الخام والقطع للمصنعين لصيانة الطائرات والمحركات.

تتطلب سلاسل تزويد الطائرات إشراك العديد من **الحلقات**. يقوم مصنعو المعدات الاصلية (OEMs) الذين يصنعون الطائرات والمحركات لمشغلي شركات خطوط الطيران بتوفير الهياكل والانظمة من مزودي الحلقة ١، وهم بدورهم يوفرون القطع من مزودي الحلقة ٢، وبدورهم يحصلون على القطع من مزودي الحلقة ٣، وبدورهم يحصلون على المواد الخام من مزودي الحلقة ٤.

بالإضافة إلى تصنيع الطائرات والمحركات، يقوم OEMs بتوفير **أعمال الصيانة والإصلاح والترميم [MRO]** إلى شركات خطوط الطيران والذين بدورهم يرغبون بإعطاء هذه المهام لشركات خارجية. فعلى سبيل المثال، ما يقارب من ٨٠٪ من مبيعات رولز رويز من المحركات تشتمل على خدمات «الخدمة الكلية والخدمة اللاحقة» ويحقق هذا الجزء من التجارة ربحاً أكثر من ما حققه أرباح بيع المحركات-١٣٪ من قيمة أرباح قسم المحركات الكلي. ونتيجة لذلك، فإن خدمات الصيانة والإصلاح والترميم تعتبر جزءاً رئيسياً من سلاسل تزويد الطائرات.

يلعب عمّال النقل دوراً رئيسياً في سلاسل التوريد تلك، ترتبط كل من تلك المراحل بعمّال النقل الذين ينقلون المواد والأجزاء والقطع والوحدات عن طريق الطرق، والسكك، والبحر، والجو بين الشركات والمواقع.



مشاريع التنظيم في سلسلة التوريد واللوجستيات





المتحدة، الصين، اليابان والشرق الأوسط، ولديها شبكة موردين من ١٥,٠٠ شركة في ٣٠ دولة.

المتحدة، الصين، اليابان والشرق الأوسط، ولديها شبكة موردين من ١٥,٠٠ شركة في ٣٠ دولة.

من الجدير بالذكر أن خطوط **طائرات الشحن** [مثل UPS, FedEx, DHL] تشغل أساطيل من الطائرات القديمة عادةً، وغالباً ما يتم تحويلها من طائرات نقل مسافرين إلى طائرات شحن. ونتيجة لذلك، فليس بالضرورة أن يهيمن على سلاسل تزويدها من قبل OEMs بنفس الطريقة الموصوفة أعلاه. وبدلاً من ذلك، تلعب الشركات التي تعمل على تحويل الطائرات من طائرات نقل مسافرين إلى طائرات شحن الدور الأكبر. ويشمل ذلك OEMs مثل بونينغ وإيرباص. بالإضافة إلى طرف ثالث من شركات الصيانة والإصلاح والترميم ومصنعي الحلقة ١.

من الجدير بالذكر أن خطوط **طائرات الشحن** [مثل UPS, FedEx, DHL] تشغل أساطيل من الطائرات القديمة عادةً، وغالباً ما يتم تحويلها من طائرات نقل مسافرين إلى طائرات شحن. ونتيجة لذلك، فليس بالضرورة أن يهيمن على سلاسل تزويدها من قبل OEMs بنفس الطريقة الموصوفة أعلاه. وبدلاً من ذلك، تلعب الشركات التي تعمل على تحويل الطائرات من طائرات نقل مسافرين إلى طائرات شحن الدور الأكبر. ويشمل ذلك OEMs مثل بونينغ وإيرباص. بالإضافة إلى طرف ثالث من شركات الصيانة والإصلاح والترميم ومصنعي الحلقة ١.

التوجهات الحالية لدى سلاسل تزويد الطائرات

وتزايد النزعة لدى شركات OEMs للإستعانة بمقاولين آخرين للقيام بمهام التصنيع والتصميم عبر سلسلة التزويد. يوفر ذلك المال والوقت، ويمكّن شركات OEMs من التركيز على جارتهم الأصلية والتشارك بالمخاطر عبر سلسلة التزويد. وبناءً على ذلك، تتزايد نظرة OEMs إلى أنفسهم على أنهم شركات تكاملية بدلاً من كونهم مصنعين.

وتزايد النزعة لدى شركات OEMs للإستعانة بمقاولين آخرين للقيام بمهام التصنيع والتصميم عبر سلسلة التزويد. يوفر ذلك المال والوقت، ويمكّن شركات OEMs من التركيز على جارتهم الأصلية والتشارك بالمخاطر عبر سلسلة التزويد. وبناءً على ذلك، تتزايد نظرة OEMs إلى أنفسهم على أنهم شركات تكاملية بدلاً من كونهم مصنعين.

بينما كانت سابقاً تتركز سلاسل تزويد الطائرات في أوروبا وأمريكا الشمالية، أصبحت تتوزع بشكل أكبر جغرافياً مع زيادة إعطاء كثير من الأعمال إلى دول أمريكا الجنوبية، الصين، الهند، ماليزيا، المغرب، روسيا، والإمارات العربية المتحدة وسنغافورة. ويتناسب ذلك مع التوجه العام لعولمة سلاسل التزويد. ومع ذلك، فإن معظم إنتاج الحلقات ١ و ٢ لا يزال يتم في أوروبا وأمريكا الشمالية، حيث تتواجد هناك الشركات القيادية.

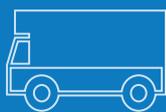
أصبحت أيضاً سلاسل تزويد الطائرات أكثر تكاملية بسبب:

- إندماج الملكية عبر الحلقات بسبب، على سبيل المثال، قيام شركات الحلقة ٤ بشراء شركات الحلقة ٣.
- تزايد المشاريع المشتركة والشراكات بين شركات OEMs والموردين الآخرين لإنتاج القطع من أجل التشارك بالمخاطر. ما يؤدي إلى تقليص عدد الموردين عبر سلاسل التزويد.

ماذا يعني ذلك لعمّال النقل ولنقاباتهم؟

يوجد عمّال النقل في قلب سلاسل تزويد الطائرات: عمّال المناجم في مناجم التيتانيوم، عمّال المعادن في المسابك، المهندسين في الصيانة، الصيانة والترميم، الطيارون، موظفو المهمات الأرضية وأطقم الطائرات، وعمّال النقل الذين ينقلون المواد والأجزاء والقطع على الطرق والسكك وفي البحر وجوًّا بين الشركات والمواقع. إن التعاون الإستراتيجي بين أنواع العمّال

مشاريع التنظيم في سلسلة التزويد واللوجستيات



SCALOP

