

生産遅延で年110億ドル損失

■IATA・航空宇宙産業SC課題調査

国際航空運送協会（IATA）は13日、航空宇宙産業のサプライチェーン（SC）の課題や航空会社への影響などを調査・洞察したレポートを発表した。航空機メーカーの商用機の新造機や関連部品の生産遅延を受け、2024年の商用機受注残は過去最高の1万7000機超となり、また、エンジン整備にかかる期間が部品不足などで長くなるなど、SCの課題を指摘。25年の航空宇宙産業の損失は11億ドル以上が予測されるとした。業界として検討すべき行動として、MRO（整備・修理・オーバーホール）支援によるアフターマーケットのベストプラクティス拡大や全てのサプライヤーレベルでの可視性を高めることなどを指摘した。

米大手保険グループのマーシュ・アンド・マクナレン傘下の経営コンサルティングファーム、米オリバー・ワイマンと共同で調査した。航空機メーカーの24年の納入数は、エアバスが766機と19年のピーク時の863機から97機減少し、ボーイングは348機と18年の806機から458機減少。受注残と生産レートの低下を受け、航空会社への引き渡しまでのリードタイムは18年時点の4.5年から24年時点では6.8年と伸びた。過去最高の受注残について、現在の生産ペースでは引き渡しまで12年以上かかるという。こうした航空機メーカーのSCの課題は、航空会社

の機材更新計画の遅延と輸送力拡大の制約につながると指摘。機材更新の計画より長く古い機体を運用し続けることで退役時期が後倒しとなり、運用コストが増加するとした。

加えて、整備関連にかかる期間が長期化していることも航空会社の運航の制約につながっているとした。オリバー・ワイマンの調査では、24年から25年の整備期間について回答者の75%以上がエンジン、また、60%以上が内装、電子機器などのアビオニクス、ランディングギアの整備期間が長期化していると回答した。エンジンは業界標準の30～60日から大幅に増加し、簡易整備で約50日、完全なオーバーホールで約75日、事例によっては300日以上に長期化した。ランディングギアも通常は45日程度だが90～120日程度に長期化。部品不足などが要因という。

こうしたSCの課題を受け、25年の航空宇宙産業の損失は11億ドル以上と予測した。具体的には古くて燃費効率が悪い航空機の運航を継続することでの過剰な燃料費が約42億ドルかかる。また、古い機材は頻繁かつ高価なメンテナンスが必要となるため31億ドルが追加される。さらに、エンジンの整備期間が長期化にともない、リース期間を延長する必要がある。26億ドルの費用が新たに発生。加えて、航空会社は予測不可能なSC混乱軽減のため、スペアパーツの在庫

を増やしており、余剰在庫の保有コストが14億ドル増えているとした。

航空宇宙産業のSC再構築を

ウィリー・ウォルシュ事務総長は「航空会社は、効率的な運航と機材強化のために、信頼性の高いSCに依存している。現在、航空機、エンジン、部品供給の引き受けまでの時間は前例のないほど長く、納期も予測不可能だ。これらの要因により、25年のコストは少なくとも110億ドル超増加する。航空会社が消費者の需要に応える能力が制限されている」と指摘。そのうえで「こうした課題解決には簡単な解決策はないが、いくつかの対策が効果を発揮する可能性がある。まず、アフターマーケットの開放は、航空会社には部品やサービスの選択肢とアクセスを広げることにつながる。同時に、SCの現状に関する可視性を高めることで、航空会社は問題発生時の対応に必要なデータを入手でき、OEM企業は根本的なボトルネックを緩和することができる」などとコメントした。

また、オリバー・ワイマンは「今日の航空機は、かつてないほど大型化、高度化、そして燃費効率が向上している」「しかしながら、SCの課題は航空会社とOEM双方に影響を与えている。われわれはSCのパフォーマンス向上を促進し、すべての人々に利益をもたらす機会を見出している。そのためには、航空宇宙産業の構造を再構築し、可視性と人材育成に向けて協力して取り組むための、共同の取り組みが必要だ」と指摘した。