

Spór Boeinga i Airbusa oczami Komisji Europejskiej

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 21 listopada 2007

Ewentualne porozumienie między USA i UE w sprawie zarzutów o nieuczciwe, państwowe dofinansowanie dla Airbusa i Boeinga jest niemożliwe. Bruksela będzie nadal wspierać swojego producenta na forum WTO, oskarżając Boeinga o przyjmowanie ogromnych dotacji z różnych źródeł.

Starcie Airbusa i Boeinga wpisuje się w szerszy, bardziej niebezpieczny spór - o coraz ni

Jednocześnie - co zostało uzgodnione w Waszyngtonem - spór lotniczy nie stanie się przyczyną pogorszenie stosunków transatlantyckich w innych dziedzinach. Tak brzmią główne wnioski deklaracji Komisji Europejskiej dla parlamentu europejskiego.

Przypomnijmy, w 1992 przedstawiciele UE i USA podpisali porozumienie, na mocy którego dopuszczali państwowe wsparcie dla przedsiębiorstw komercyjnych, jeżeli miałyby to przynosić społeczne, pozytywne skutki. W październiku 2004 Waszyngton jednostronnie wycofał się z umowy i wniósł sprawę o nieuczciwe wspieranie Airbusa przez rządy państw UE do Światowej Organizacji Handlu (WTO). Śledztwo rozpoczęło formalnie 20 lipca 2005. Chodziło o zamiar przekazania przez rządy europejskie 1,4 mld euro na program A380. Nie przez przypadek zbiegło się to z sukcesami europejskiego koncernu, który właśnie w tym okresie zdetronizował Boeinga, jako producenta największej liczby samolotów pasażerskich na świecie. Amerykanie - wychodzący dopiero z zapaści sektora lotniczego po skutkach zamachów z 2001 - zmuszeni zostali do realizowania programu oszczędnościowego.

Przedstawiciele UE, nie mogąc porozumieć się z partnerami z USA, zdecydowali się na identyczny krok - również skierowali do WTO sprawę o nieuczciwe wspieranie, tym razem Boeinga. I do tej pory uważają, że mają w tym sporze rację.

W listopadowej deklaracji KE dla europarlamentarzystów stwierdzono, że Amerykanie nadal oskarżają Unię o dotowanie Airbusa, zaprzeczając przy tym, by sami robili to wobec Boeinga. W takiej sytuacji - konkludują autorzy - jakiegokolwiek pozasądowe porozumienie jest niemożliwe. Tym bardziej, że kolejne gesty dobrej woli ze strony Airbusa są odrzucane przez Boeinga.

Członkowie Komisji, przedstawiając parlamentarzystom podstawy stanowiska wobec WTO, poinformowali, że dotacje dla Airbusa zostały przez koncern spłacone w kwocie o 40% większej niż dotacje, co oznacza 7 mld euro nadwyżki. Dodali, że także kwoty na prace badawczo-rozwojowe były stosunkowo niewielkie, co nie powinno przeszkadzać Boeingowi w skutecznej konkurencji z Airbusem.

Tymczasem to właśnie Boeing korzysta z ogromnej, bezzwrotnej pomocy amerykańskich władz federalnych i stanowych, na łączną kwotę 24 mld USD. Mieści się w niej 16 mld USD jako wartość przekazanych bezpłatnie koncernowi technologii i wyników prac badawczo-rozwojowych NASA i departamentu obrony (w większości w postaci finansowania prac badawczo-rozwojowych realizowanych przez koncern). Pozostałą kwotę tworzą m.in. subsydia stanów Waszyngton i Kansas. Przedstawiciele KE uważają, że wyjątkowym przejawem takiej nielegalnej pomocy jest program B-787 Dreamliner. Jednocześnie dodają, że instytucje państwowe USA zajmują stronnictwo, korzystne dla Boeinga stanowisko, tak jak stało się to w przypadku pomysłów obciążenia w Kongresie wydatków na modernizację lotnisk amerykańskich, by w efekcie nie mogły one przyjmować A380.

Wyroki w obu sprawach powinny zapaść w przyszłym roku. Biorąc pod uwagę niemal pewny fakt złożenia odwołań od ewentualnie niekorzystnych decyzji, sprawa przed WTO nie zakończy się wcześniej niż w 2009. KE jest zdania, że mimo braku możliwości osiągnięcia porozumienia, należy kontynuować rozmowy z USA, tym bardziej, że szczególnie po decyzji WTO, potrzeba będzie ponownego ułożenia stosunków z największym konkurentem Airbusa.



Starcie Airbusa i Boeinga wpisuje się w szerszy, bardziej niebezpieczny spór - o coraz niższy kurs dolara wobec euro, co zmniejsza konkurencyjność europejskich towarów i usług. Tymczasem ze strony Waszyngtonu nie widać chęci ustabilizowania sytuacji. Płacący swym pracownikom i dostawcom w dolarach Boeing ma się coraz lepiej, a Airbus, mimo ogromnego portfela zamówień, szykuje się do kolejnego programu oszczędnościowego (710 mln euro strat EADS) / Wykres: stooq.com

Jednocześnie - co zostało uzgodnione w Waszyngtonem - spór lotniczy nie stanie się przyczyną pogorszenia stosunków transatlantyckich w innych dziedzinach. Tak brzmią główne wnioski deklaracji Komisji Europejskiej dla parlamentu europejskiego.

Przypomnijmy, w 1992 przedstawiciele UE i USA podpisali porozumienie, na mocy którego dopuszczali państwowe wsparcie dla przedsiębiorstw komercyjnych, jeżeli miałyby to przynosić społeczne, pozytywne skutki. W październiku 2004 Waszyngton jednostronnie wycofał się z umowy i wniósł sprawę o nieuczciwe wspieranie Airbusa przez rządy państw UE do Światowej Organizacji Handlu (WTO). Śledztwo rozpoczęto

formalnie 20 lipca 2005. Chodziło o zamiar przekazania przez rządy europejskie 1,4 mld euro na program A380. Nie przez przypadek zbiegło się to z sukcesami europejskiego koncernu, który właśnie w tym okresie zdetronizował Boeinga, jako producenta największej liczby samolotów pasażerskich na świecie. Amerykanie - wychodzący dopiero z zapaści sektora lotniczego po skutkach zamachów z 2001 - zmuszeni zostali do realizowania programu oszczędnościowego.

Przedstawiciele UE, nie mogąc porozumieć się z partnerami z USA, zdecydowali się na identyczny krok - również skierowali do WTO sprawę o nieuczciwe wspieranie, tym razem Boeinga. I do tej pory uważają, że mają w tym sporze rację.

W listopadowej deklaracji KE dla europarlamentarzystów stwierdzono, że Amerykanie nadal oskarżają Unię o dotowanie Airbusa, zaprzeczając przy tym, by sami robili to wobec Boeinga. W takiej sytuacji - konkludują autorzy - jakiegokolwiek pozasądowe porozumienie jest niemożliwe. Tym bardziej, że kolejne gesty dobrej woli ze strony Airbusa są odrzucane przez Boeinga.

Członkowie Komisji, przedstawiając parlamentarzystom podstawy stanowiska wobec WTO, poinformowali, że dotacje dla Airbusa zostały przez koncern spłacone w kwocie o 40% większej niż dotacje, co oznacza 7 mld euro nadwyżki. Dodali, że także kwoty na prace badawczo-rozwojowe były stosunkowo niewielkie, co nie powinno przeszkadzać Boeingowi w skutecznej konkurencji z Airbusem.

Tymczasem to właśnie Boeing korzysta z ogromnej, bezzwrotnej pomocy amerykańskich władz federalnych i stanowych, na łączną kwotę 24 mld USD. Mieści się w niej 16 mld USD jako wartość przekazanych bezpłatnie koncernowi technologii i wyników prac badawczo-rozwojowych NASA i departamentu obrony (w większości w postaci finansowania prac badawczo-rozwojowych realizowanych przez koncern). Pozostałą kwotę tworzą m.in. subsydia stanów Waszyngton i Kansas. Przedstawiciele KE uważają, że wyjątkowym przejawem takiej nielegalnej pomocy jest program B-787 Dreamliner. Jednocześnie dodają, że instytucje państwowe USA zajmują stronicze, korzystne dla Boeinga stanowisko, tak jak stało się to w przypadku pomysłów obciążenia w Kongresie wydatków na modernizację lotnisk amerykańskich, by w efekcie nie mogły one przyjmować A380.

Wyroki w obu sprawach powinny zapaść w przyszłym roku. Biorąc pod uwagę niemal pewny fakt złożenia odwołań od ewentualnie niekorzystnych decyzji, sprawa przed WTO nie zakończy się wcześniej niż w 2009. KE jest zdania, że mimo braku możliwości osiągnięcia porozumienia, należy kontynuować rozmowy z USA, tym bardziej, że szczególnie po decyzji WTO, potrzeba będzie ponownego ułożenia stosunków z największym konkurentem Airbusa.
