

La OMC, árbitro en la pugna Boeing & Airbus

El comisario de Comercio de la UE cree que la disputa entre los dos gigantes de la construcción aeronáutica puede convertirse en la más dura, difícil y costosa de cuantas han llegado a la OMC. Lo que se dirime no es sólo el nivel de ayudas públicas aceptable, sino el liderazgo mundial en el mercado de la aviación comercial.

Tras 5 meses de calma, que sugerían un pacto de no agresión por la cuestión de las subvenciones a sus respectivas constructoras aeronáuticas, Estados Unidos ha reavivado la polémica y presentó el 30 de mayo una demanda ante la Organización Mundial de Comercio (OMC) contra la Unión Europea esgrimiendo la ilegalidad de las ayudas concedidas a Airbus. La reacción de la UE fue inmediata y contrademandó a EE UU con idénticos argumentos sobre las subvenciones que la Administración estadounidense ha otorgado a Boeing. Este organismo, tras la negativa al arbitraje de EE UU y la UE, rechazó ambas enmiendas el 13 de junio y dio a las dos partes un plazo de 10 días antes de iniciar un conflicto formal.

La pelea ante este singular tribunal, la OMC, tiene todos los tintes de un arma más en la enconada guerra comercial que sostienen Airbus y Boeing por ganar al adversario cuotas de mercado y encargos contantes y sonantes de las aerolíneas en este momento en que las compañías aéreas viven un fuerte proceso de renovación de su flota y de ampliación de la misma para extender su negocio, particularmente en el emergente mercado asiático, que registra crecimientos aéreos muy importantes.

En ese contexto, Bruselas cuestiona otra vez ante la Organización Mundial del Comercio la legalidad de los 30.000 millones de dólares en ayudas

públicas que Washington ha otorgado a Boeing desde 1992. Responde con esta demanda a otra similar presentada por EE UU denunciando los subsidios que los 25 otorgan a Airbus.

El comisario europeo de Comercio, Peter Mandelson, tras advertir de que están en juego millares de puestos de trabajo en la UE y en EEUU, lamenta que la Administración Bush haya optado por acudir a Ginebra en lugar de tratar de agotar la vía de las negociaciones. En su opinión, el objetivo es "dañar" el lanzamiento del nuevo Airbus-350, que compite con el Dreamliner 7E7 de Boeing. Asimismo, se mostró convencido de que las ayudas de lanzamiento de ese modelo de Airbus "son compatibles con las reglas de la OMC". Y añadió: "creo que Estados Unidos es vulnerable en lo que recibe Boeing".

Guerra de cifras

Abierta la disputa Boeing-Airbus con la OMC como árbitro, se ha desatado de nuevo una guerra de cifras y se han desvelado algunos extremos de las negociaciones que mantenían. Mandelson ha revelado que la UE ofreció al representante de Comercio norteamericano, Robert Portman, un recorte del 30% en las ayudas a Airbus a cambio de una reducción similar en Boeing.

Sobre las subvenciones tildadas de ilegales, Bruselas cifra en 30.000 millones de euros las "ayudas masivas" recibidas por Boeing desde 1992, año

CONFLICTO DE INTERESES

Las denuncias de Estados Unidos y la Unión Europea por las donaciones estatales, son el reflejo de la guerra comercial por las cuotas de mercado.



desde el que el constructor estadounidense ha obtenido créditos de I+D de la NASA y del Pentágono que ascienden a 22.000 millones de dólares. Además, para la construcción del nuevo B787, Boeing recibirá ayudas que cubren el 70% del total del coste y sólo tendrá que pagar el 15%, según las mismas fuentes, que añaden que Washington ha concedido más de 7.000 millones de dólares para el lanzamiento del 787, y Japón, donde se construye una parte, ha ofrecido hasta 1.600 millones de dólares en inversiones. Por último, Boeing sigue recibiendo, por un periodo indeterminado de tiempo, 200 millones de dólares al año a través de las subvenciones a la exportación del programa 'Foreign Sales Corporation', a pesar de haber sido declarado ilegal dos veces por la OMC.

El arbitraje de la OMC es un arma más en la pugna comercial entre Airbus y Boeing



LAS VENTAS DE NUEVOS AVIONES HASTA 2024 (*)

- ❖ 3.900 aviones regionales
- ❖ 15.300 aviones de pasillo único
- ❖ 5.600 aviones de tamaño medio con doble pasillo
- ❖ 900 aviones del tamaño del 747 o mayores (unos 450 aviones de 400 a 500 asientos y 450 de 500 o más asientos)

(*) Previsiones Boeing en su informe "Current Market Outlook 2005".

dólares, según las estimaciones hechas públicas por Boeing a primeros de junio. El informe "Current Market Outlook 2005", señala que una parte importante de las ventas, el 36% de la cuantía económica estimada, se realizará en la zona de Asia-Pacífico y, según el constructor norteamericano, la flota mundial de aviones comerciales se habrá doblado en 2024, entre otras

cosas por el incremento medio anual de un 4,8% del tráfico de pasajeros.

La demanda estimada por Boeing para las dos próximas décadas es superior a las previsiones del pasado año, cifradas en 25.000 aviones y 2 billones de dólares.

El ejecutivo de Boeing indicó que "los aviones de pasillo único dominarán el mercado porque permiten ofrecer más frecuencias e incrementar los servicios domésticos sin escalas, así como los vuelos internacionales de corto alcance". Añadió que también las aerolíneas "aumentarán sus flotas con aviones de tamaño medio de doble pasi-

llo para operar en los mercados de largo radio en rutas sobre el Pacífico y el Atlántico. Según Boeing, en velada crítica a la viabilidad del gigante A-380, "los aviones de gran tamaño sólo sumarán algo más de un 3% de las entregas en las próximas dos décadas."

El liderazgo de Airbus, en el alero

Airbus y Boeing dirimen una dura pelea por el liderazgo mundial en pedidos de nuevos aviones y entregas de los ya contratados. Después de que el gigante europeo destronase a Boeing, el constructor estadounidense puede volver a situarse este año como primer fabricante del mundo de aviones comerciales por número de pedidos, si se mantiene el ritmo de órdenes de compra recibidas por ambas compañías en lo que va de año.

Por ahora Boeing supera a la europea en el acumulado de enero a mayo: ha recibido 255 pedidos de aerolíneas, frente a 196 de Airbus. En cambio, en el mismo periodo, la compañía europea realizó 153 entregas de nuevas aeronaves frente a las 127 de Boeing, según informa Bloomberg. Sus ventas 'estrellas' son el 7E7 Dreamliner (rebautizado como 787 next generation) por parte de Boeing y el gigante A-380 de Airbus. Este último grupo ya se ha lanzado a desarrollar un modelo de avión de tamaño medio, el A-350, para competir con el 787 y el 737 de Boeing en el medio radio, el segmento que concentrará la mayor demanda de futuro, según estimaciones de Boeing.

Airbus, por su parte, tras el exitoso primer vuelo del A380, ha confirmado que el primer aparato de este gigante del aire será entregado a Singapore Airlines en el segundo semestre de 2006, y no en el primer semestre. En total Airbus tiene firmados pedidos de 154 unidades para 15 aerolíneas —entre ellas las grandes compañías europeas (Air France, British, Lufthansa, Air Europa...) y Qantas o Emirates, por un valor global de unos 42.000 millones de dólares, y espera firmar en 2005 la petición de 50 unidades más.

Boeing superó los 200 pedidos en firme de su B 787 (7E7) Dreamliner a principios del pasado mes de abril. Además, entre los últimos meses del pasado año y los primeros de éste ha acumulado más de 60 pedidos en firme de sus modelos 737 y 777 principalmente. También ha logrado suscribir con las aerolíneas compromisos sobre más de 130 opciones de compra de algunas de sus aeronaves comerciales. Entre las compañías con las que ha firmado acuerdos cabe citar a Air Canada (36 Boeing 777, de los cuales en firme 18; y 60 Boeing 787 Dreamliner, en firme 14; la panameña Copa Airlines, para cinco 737 en firme y 10 opciones; Korean Air, 20 787; Ethiopian Airlines, otros 10; Northwest, hasta 68 Dreamliner, 18 en firme; 60 de ese modelo para 6 aerolíneas chinas, entre ellas Air China, Shanghai Airlines y China Eastern Airlines; y otros 50 para ANA (All Nippon Airways). Singapore Airlines ha formalizado un pedido de 18 aviones B 777-300 ER, modelo del que ya posee 77 aparatos, según informa el constructor estadounidense. ■

Por su parte, Robert Portman, representante estadounidense de Comercio, argumentó la decisión de EE UU de acudir a la OMC resaltando que varios Estados miembros de la UE se disponen a conceder otros 17.000 millones de dólares en ayudas a Airbus para desarrollar su nuevo modelo A-350. Portman no descartó "una solución negociada" para el conflicto y dijo que la solicitud planteada a la OMC tiene el propósito de "dar tiempo a la UE para reconsiderar sus planes de proporcionar nuevos subsidios" a Airbus.

El mercado de nuevos aviones comerciales

En los próximos 20 años, el mercado de nuevos aviones comerciales puede alcanzar las 25.700 unidades —de pasajeros y de carga— y los 2,1 billones

ESPAÑA APORTA EL 7% AL A-350

El nuevo modelo que desarrollará Airbus, A-350, contará con una participación de España del 7% en lugar del 5% inicial, en línea con el deseo de nuestro país de llegar al 10% global en todos los proyectos de EADS.