



[www.cbsnews.com](http://www.cbsnews.com)

“...ความขัดแย้งระหว่างบริษัทโบอิงกับบริษัทแอร์บัส  
มิได้เป็นเพียงภาพการแข่งขันของบริษัทผู้นำในอุตสาหกรรมเดียวกัน  
เท่านั้น หากยังฉีกข้อไว้ด้วยความขัดแย้งระหว่างประเทศ  
บนสองฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกในประเด็นที่เรียกว่า  
การแข่งขันที่เป็นธรรมอีกด้วย...”

## ABSTRACT

---

### **Boeing VS Airbus: Aircraft Trading Dispute between the US and Europe**

Suntorn Tunmuntong

This article examines a dispute between the United States and Europe over the subsidies paid to the aircraft industry by each side. To illustrate the latest controversy, it explores the natural structure of commercial airplane industry and the emergence of Boeing and Airbus as transatlantic duopoly. At the time that Airbus has for the first time overtaken American rival in the market since 2003, thereby resulting in the conflict between the two countries and then bringing up the issue to the level of WTO consideration. In 2004, neither of them accepted the allegation that the subsidies provided by the other side to their own company are illegal. Since the WTO procedures have been taking minimal steps, both sides were obliged to bilaterally ease up the tension outside the realm of settlement body's rules. This case reflects that government's supports play an indispensable role in the accomplishment of manufacturers.

*Keywords: Airbus, Boeing, WTO, Aircraft Trade Dispute*

## โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

สุนทร ตันมันทอง

### อุตสาหกรรมเครื่องบินขนาดใหญ่

อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินขนาดใหญ่<sup>1</sup> ถือเป็นอุตสาหกรรมที่ผู้ผลิตรายใหม่มีอุปสรรคในการเข้าสู่อุตสาหกรรมสูงและมีแนวโน้มผูกขาดโดยธรรมชาติ (High Barrier to Entry and Natural Monopoly) การผลิตเครื่องบินพลเรือนในกลุ่มนี้ออกสู่ตลาดในแต่ละรุ่นอาจเติมพันด้วยขนาดของ บริษัทผู้ผลิต ตัวอย่างที่ชัดเจนคือ ในปี 2524 ความล้มเหลวของเครื่องบิน L-1011 Tri-star สร้างหนี้สินมูลค่า 2.5 พันล้านดอลลาร์อเมริกันให้บริษัทล็อกฮีด (Lockheed)<sup>2</sup> และยังส่งผลให้บริษัทต้องยุติการผลิตเครื่องบินพลเรือนไปอย่างสิ้นเชิงในปี 2529 ภาวะความเสี่ยงที่ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมจะต้องเผชิญนี้เป็นปรการสูงลิบที่อยู่ต่อหน้าผู้ผลิตรายใหม่ซึ่งอยู่นอกปริมณฑล จนอาจกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่มีลักษณะ "ผูกขาดโดยธรรมชาติ" (Natural Monopoly)

ปัจจัยสำคัญอย่างน้อยสามประการที่ทำให้เกิดอุปสรรคในการเข้าสู่อุตสาหกรรมของผู้ผลิตรายใหม่และภาวะความเสี่ยงของผู้ผลิตที่แข่งขันอยู่ใน

<sup>1</sup> หมายถึงเครื่องบินพลเรือนขนาด 100 ที่นั่งขึ้นไป

<sup>2</sup> Michael J. Harrison (2003). "U.S. versus EU Competition Policy: The Boeing-McDonnell Douglas Merger". *American Consortium on European Union Studies (ACES)*, Transatlantic Relation No.2.

อุตสาหกรรม นั่นคือ ทุนรอนในการเริ่มกิจการ (Start-up Cost) ต้นทุนในการค้นคว้าวิจัยและพัฒนา (Research and Development) และจำนวนคำสั่งซื้อในอนาคตหรือตลาดที่มีศักยภาพ (Potential Market)

การผลิตเครื่องบินขนาดใหญ่เป็นกิจกรรมการผลิตที่อาศัยทุนมหาศาลในการผลิต(Capital Intensive Production) เครื่องบินหนึ่งลำมีส่วนประกอบนับล้านชิ้น การประกอบแต่ละชิ้นในแต่ละขั้นตอนการผลิตก็ต้องอาศัยเทคโนโลยีระดับสูง กระบวนการนี้อาจเกิดขึ้นได้ในโรงงานมูลค่าหลายพันล้านดอลลาร์อเมริกันบนเนื้อที่หลายพันเอเคอร์กับแรงงานหลายหมื่นคน

การค้นคว้าวิจัยและการพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่องกลายเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ในอุตสาหกรรมนี้ ในโครงสร้างต้นทุนในการดำเนินกิจการ (Operation Cost) ของผู้ผลิต งบประมาณที่นำมาใช้ค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเครื่องบินรุ่นใหม่แต่ละรุ่นเป็นภาระทางการเงินก้อนใหญ่ที่สุดก้อนหนึ่งของผู้ผลิต ตัวอย่างเช่นบริษัทแอร์บัสใช้เงินไม่ต่ำกว่า 11 พันล้านดอลลาร์อเมริกันเพื่อสร้างเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่สุดอย่าง A380 เป็นต้น จำนวนเงินมหาศาลที่ลงทุนไปนี้ทำให้ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมจำเป็นที่จะต้องผลิตในปริมาณที่มากพอที่จะได้รับประโยชน์จากความประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และความประหยัดต่อขอบเขตการผลิต (Economies of Scope) ในเครื่องบินรุ่นหนึ่ง กว่าที่ผู้ผลิตจะสามารถผลิตจนถึงระดับคุ้มทุน (Break-even Level) ได้ อาจต้องใช้เวลาหลายสิบปี ทว่าในอีกด้านหนึ่ง ความจำกัดของจำนวนผู้ซื้อในอนาคตและตลาดที่มีศักยภาพก็ได้สร้างแรงกดดันในการผลิตเพื่อให้ต้นทุนการผลิตเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง

การแข่งขันเพื่อช่วงชิงคำสั่งซื้อจึงเป็นไปอย่างเข้มข้น การแข่งขันที่เกิดขึ้นหากไม่นับแรงผลักดันทางการเมือง<sup>3</sup> ดูเหมือนว่าจะอยู่ที่การแข่งขันกันด้วยความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ (Production Differentiation) และราคาเป็นสำคัญ<sup>4</sup>

<sup>3</sup> ดังเช่นกรณีของ "Silky Route Strategy" ของแอร์บัส 310 ที่ประสบความสำเร็จในการขายให้แก่สายการบินในตะวันออกกลางมากกว่าโบอิง 767 หรือกรณีแผนการซื้อเครื่องบินแอร์บัส A380 ของรัฐบาลไทยเพื่อแลกกับการผ่อนปรนสิทธิพิเศษการนำเข้าสินค้าอาหารและกุ้งของสหภาพยุโรป

<sup>4</sup> Nina Pavcnik (2002). "Trade Disputes in the Commercial Aircraft Industry." *The World Economy*, vol. 25, pp. 733-751.

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

ผู้ผลิตที่ไม่สามารถทุ่มงบประมาณเพื่อพัฒนาการผลิตเครื่องบินรุ่นใหม่ออกสู่ตลาดก็ยากที่จะหวังผลกำไรจากการแข่งขันในระยะยาวได้ ส่วนผู้ผลิตที่ยังทำการผลิตด้วยต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยสูงก็มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคา และมีแนวโน้มที่จะต้องออกจากอุตสาหกรรมในอนาคต ส่วนโอกาสที่ผู้ผลิตรายใหม่ที่จะเข้ามาผลิตแข่งขันมีอยู่น้อยมาก ส่วนหนึ่งเนื่องจากผู้ผลิตที่อยู่ก่อนหน้าได้ล้ำหน้าไปไกลแล้วไม่ว่าจะเป็นทางด้านต้นทุนการผลิตต่อหน่วยและเทคโนโลยีอากาศยาน กรณีของแอร์บัสที่เข้าสู่อุตสาหกรรมในปี 2513 นั้นมิได้เป็นผู้ผลิตรายใหม่อย่างแท้จริง หากเป็นการรวมตัวของผู้ผลิตที่อยู่ในวงการเครื่องบินทางการทหารและพาณิชย์ฝั่งยุโรปตะวันตก แอร์บัสจึงมีเทคโนโลยีอากาศยานเป็นทุนเดิมที่จะแข่งขันได้อยู่แล้ว ส่วนต้นทุนการผลิตนั้นอยู่ในขอบข่ายความช่วยเหลือของรัฐบาลสหภาพยุโรป ซึ่งจะกลายเป็นประเด็นสำคัญของความขัดแย้งระหว่างโบอิงกับแอร์บัสในเวลาต่อมา สถานการณ์ดังกล่าวทำให้แนวโน้มที่จะเกิดการแข่งขันจากผู้ผลิตรายใหม่ในอุตสาหกรรมมีน้อย ในขณะที่จำนวนผู้แข่งขันที่มีอยู่ก็มีแนวโน้มที่จะลดลงด้วยเช่นกัน นำไปสู่การผูกขาดโดยธรรมชาติของอุตสาหกรรมเอง

ภายหลังจากที่บริษัทลือคฮีดได้ยุติบทบาทของตนในอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพลเรือนในปี 2529 และบริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาส (McDonnell Douglas) ได้ถูกควบรวมเข้าไปอยู่ในบริษัทโบอิงในปี 2543 โครงสร้างของอุตสาหกรรมดังกล่าวจึงอยู่ในรูปการแข่งขันข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกของผู้ผลิตสองราย (Transatlantic Duopoly) ระหว่างโบอิงกับแอร์บัส สิ่งที่น่าสนใจในคือความขัดแย้งระหว่างทั้งสองบริษัทสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทของรัฐบาลแม่ที่มีต่อการแข่งขันระหว่างบริษัทภายในประเทศกับบริษัทต่างชาติเพื่อช่วงชิงผลประโยชน์จากอุตสาหกรรมที่มีเดิมพันสูงมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่ง

## การไต่ระดับในอุตสาหกรรมของโบอิง

ในอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินในสหรัฐอเมริกา ผู้ผลิตส่วนใหญ่ มักจะอยู่ในฐานะผู้ผลิตเครื่องบินทางการทหารและพลเรือนไปพร้อมๆ กัน การเพิ่มงบประมาณทางการทหารอย่างมหาศาลของสหรัฐอเมริกา นับตั้งแต่ช่วงหลัง สงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา ได้ทำให้กระทรวงกลาโหม กองทัพอากาศ และ องค์การนาซา (NASA) กลายเป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สุดของผู้ผลิต ในสัมปทานแต่ละ งาน หน่วยงานของรัฐบาลสหรัฐจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการ ค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยานทางการทหารแก่บริษัทที่รับสัมปทาน ซึ่งแตกต่างจากการพัฒนาเครื่องบินพลเรือนอย่างสิ้นเชิงเนื่องจากผู้ผลิตเครื่องบิน ทางการทหารไม่ต้องแบกรับภาระทางการเงินและความเสี่ยงในการค้นคว้าวิจัย และพัฒนาผลิตภัณฑ์เอง

นอกจากนี้ การผลิตเครื่องบินทางการทหารรวมไปถึงชิ้นส่วนอะไหล่ ดังกล่าวอาจช่วยส่งเสริมฐานะการแข่งขันของผู้ผลิตในตลาดเครื่องบินพลเรือน ทั้งนี้เนื่องจากเทคโนโลยีภายหลังจากการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาทางการทหาร มักจะถูกนำมาประยุกต์ใช้ในเครื่องบินพลเรือน สัมปทานของกระทรวงกลาโหม กองทัพอากาศ และองค์การนาซาจึงเปรียบเสมือนการสนับสนุนด้านการ ค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเครื่องบินพลเรือนทางอ้อมให้แก่ผู้ผลิต วิธีการผลิต (Production Methods) ในทั้งสองกลุ่มนี้จึงให้ผลประโยชน์อย่างชัดเจนแก่ผู้ผลิต อเมริกันในฐานะความประหยัดต่อขอบเขตการผลิต (Economies of scope) ในทางกลับกัน ตลาดเครื่องบินพลเรือนกลับกลายเป็น "ไม้ตาย" สำหรับผู้ผลิต อเมริกัน ในปี 2503 มีผู้ผลิตเครื่องบินพลเรือนในสหรัฐฯ อยู่ถึง 12 ราย แต่อีก 20 ปีต่อมาสหรัฐฯ มีผู้ผลิตที่หลงเหลืออยู่ในอุตสาหกรรมดังกล่าวเพียง 3 ราย ได้แก่ แมคดอนเนลล์ ดักลาส โบอิง และลอคฮีด<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Loren B. Thompson (1998). "The Post-Deconstruction Defense Industry: Now What?" Presentation for the Lexington Institute. Available at [www.defensedaily.com/reports/deconstruction.ppt](http://www.defensedaily.com/reports/deconstruction.ppt)

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

ต่อมาบริษัทลอคฮีดซึ่งเป็นผู้ผลิตทั้งเครื่องบินทางการทหารและพลเรือนรายสำคัญก็ต้องมีอุบัติเหตุของตนในอุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่ ในปี 2524 เครื่องบิน L-1011 Tri-star ประสบภาวะขาดทุนเนื่องจากไม่สามารถสร้างยอดขายในปริมาณที่มากพอจากสายการบินทั่วโลกตามที่ได้ประมาณการไว้ บริษัทลอคฮีดยกเลิกสายการผลิตเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่อย่างสิ้นเชิงในปี 2529 และหันไปร่วมมือกับบรรดาบริษัทที่เคยล้มเหลวมาแล้วในอุตสาหกรรมนี้ ได้แก่ บริษัทมาร์ติน (Martin) บริษัทนอร์ทรอป (Northrop) และบริษัทกรูแมน (Grumman) เพื่อผลิตเครื่องบินทางการทหารเพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ตาม การจากไปของบริษัทลอคฮีดทำให้ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทโบอิงเพิ่มขึ้นอย่างมีเสถียรภาพ<sup>6</sup>

ในปี 2536 บริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาส ผู้ผลิตเครื่องบินทางการทหารรายใหญ่ที่สุดในโลกในขณะนั้นและเป็นอันดับสามในการผลิตเครื่องบินพลเรือนตกอยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบาก ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทในปีเดียวกันนี้เริ่มลดลงมาอยู่ในระดับต่ำกว่า 20 เปอร์เซ็นต์<sup>7</sup> ในปี 2539 ถือได้ว่าเป็นวาระสุดท้ายของบริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาส เครื่องบินรุ่น MD-11 ขนาด 300 ที่นั่งไม่สามารถสร้างยอดขายได้มากพอในทำนองเดียวกับกรณี L-1011 Tri-star ของบริษัทลอคฮีด ในเดือนตุลาคม 2539 บริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาสประกาศยกเลิกโครงการ "Jumbo-Jet" ขนาด 400 ที่นั่งซึ่งก่อนหน้านี้บริษัทหวังไว้ว่าจะใช้แข่งขันกับโบอิง 747 ที่ผูกขาดในกลุ่มเครื่องบินขนาดนี้อยู่ ต่อมาในเดือนพฤศจิกายนปีเดียวกัน บริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาสถูกตัดข้ออ้างของตนในฐานะผู้นำในการผลิตอากาศยานทางการทหารเมื่อถูกกระทรวงกลาโหมสหรัฐฯ หรือเพนตากอน (Pentagon) ประกาศตัดสิทธิการแข่งขันในโครงการ "Joint Strike Fighter" มูลค่า 750 พันล้านดอลลาร์อเมริกัน

วันที่ 15 ธันวาคม 2539 บริษัทโบอิงประกาศการควบรวมกิจการของบริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาส ในราคา 13 พันล้านดอลลาร์อเมริกัน เพื่อแลกกับ

<sup>6</sup> Michael J.Harrison, *ibid.*

<sup>7</sup> Michael J.Harrison, *ibid.*

ผลประโยชน์จากความสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาลในผู้รับสัมปทานการผลิตอากาศยานทางการทหาร เทคโนโลยีอากาศยาน และกำลังการผลิตของโรงงานแมคดอนเนลล์ ดักลาส ซึ่งบริษัทโบอิงนำมาใช้เพิ่มกำลังการผลิตรุ่น 737 ของตน

สาเหตุสำคัญของความล้มเหลวที่เกิดขึ้นกับบริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาส ในอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่คือ ในภาวะการณ์ที่การแข่งขันระหว่างโบอิงกับแอร์บัสเป็นไปอย่างเข้มข้น บริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาสไม่สามารถดำเนินการผลิตเครื่องบินหลากหลายรุ่นหรือการผลิตแบบตระกูล (Family of Aircrafts) ได้<sup>8</sup> เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งอย่างบริษัทโบอิงซึ่งสามารถผลิตเครื่องบินได้ถึง 16 รุ่น บริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาสผลิตได้เพียง 4 รุ่นเท่านั้น คือ MD-80 และ MD-90 (ขนาด 160 ที่นั่ง) MD-11 (ขนาด 300 ที่นั่ง) และ MD-95 (ขนาด 100 ที่นั่ง) ซึ่งกำลังอยู่ในขั้นตอนการพัฒนาผลิตภัณฑ์

การผลิตเครื่องบินพลเรือนได้หลากหลายรุ่นหรือการผลิตแบบตระกูลนั้นถือได้ว่าเป็นความประหยัดต่อขอบเขตการผลิต (Economies of scope) ผู้ผลิตสามารถลดต้นทุนการผลิตโดยเฉพาะด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้วยการออกแบบเครื่องบินรุ่นต่างๆ ให้ใช้ส่วนประกอบสำคัญๆ ร่วมกัน เช่น เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์นำทางการบิน (Navigation Equipment) ห้องนักบิน (Cockpit) เป็นต้น นอกจากนี้จะเป็นการลดต้นทุนการผลิตจากการผลิตชิ้นส่วนประกอบเดียวกันในปริมาณมากๆ สำหรับเครื่องบินหลายรุ่น (แทนที่จะผลิตแยกแอกเทคในแต่ละรุ่น) แล้วยังช่วยลดต้นทุนของสายการบินในการอบรมนักบินและการบำรุงรักษา ตัวอย่างที่ชัดเจนกว่าใครในด้านนี้คือ เครื่องบินแอร์บัสในรุ่น A319/A320/A321

นับตั้งแต่เริ่มต้นสหัฐวรรษใหม่เป็นต้นมา บริษัทโบอิงกลายเป็นผู้ผลิตเครื่องบินทางการทหารและพลเรือนที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีส่วนแบ่งในตลาดเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่ถึงสองในสาม นับเป็นเวลาร่วมเก้าสิบปีนับตั้งแต่นาย

---

<sup>8</sup> Michael Skapinker and Bernard Gray. "Cruising at dizzying heights." *Financial Times* (17 December 1996).

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

วิลเลียม เอ็ดเวิร์ด โบอิง (William Edward Boeing) ผู้ก่อตั้ง Boeing Airplane Co., Ltd ในปี 2453

### การรวมกลุ่มของแอร์บัสเพื่อแข่งขันกับโบอิง

ลักษณะการคลี่คลายของอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่บนสองฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกค่อนข้างแตกต่างกัน บริษัทโบอิงก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิตเพียงผู้เดียวในสหรัฐอเมริกาหลังจากแข่งขันกับผู้ผลิตอเมริกันหลายสิบรายนับตั้งแต่จุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรม ในขณะที่แอร์บัสนั้น ผู้นำการผลิตฝั่งยุโรปมิได้เป็นบทสรุปจากการแข่งขัน หากแต่เป็นความกลัว

ในช่วงต้นทศวรรษ 2510 ผู้ผลิตเครื่องบินในยุโรปเริ่มมองเห็นว่า การแข่งขันกันเองในหมู่ผู้ผลิตฝั่งยุโรปตะวันตกด้วยกันจะทำให้ผู้ผลิตอเมริกันรายใหญ่มีอำนาจครอบงำและกลายเป็นผู้ผูกขาดในอุตสาหกรรม<sup>9</sup> หนทางเดียวที่จะฟื้นฟูอุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนในยุโรปก็คือ การสร้างผู้ผลิตที่มีศักยภาพพอที่จะแข่งขันกับบริษัทโบอิงและบริษัทแมคดอนเนลล์ ดักลาส นำไปสู่ความร่วมมือในการก่อตั้งบริษัทแอร์บัสโดยการร่วมลงทุนของ Aerospatiale ของฝรั่งเศสและ Deutsche Aerospace ของเยอรมนี

วันที่ 18 ธันวาคม 2513 บริษัทแอร์บัสได้ถูกก่อตั้งอย่างเป็นทางการในฐานะ Groupement d'Intérêt Économique (GIE) หนึ่งปีต่อมา Hawker-Siddeley บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินของอังกฤษและ Construcciones Aeronauticas SA (CASA) ของสเปนได้เข้ามาร่วมลงทุนกับบริษัทของฝรั่งเศสและเยอรมนี บริษัททั้งสองจะทำหน้าที่ผลิตชิ้นส่วนป้อนให้โรงงานของแอร์บัสในเมือง

<sup>9</sup> ประธานาธิบดีชาร์ล เดอ โกลล์ของฝรั่งเศสในขณะนั้นไม่ต้องการเห็นสหรัฐมีอำนาจครอบงำการบินพาณิชย์ (Commercial Aviation) และอยากจะทำเครื่องบินของฝรั่งเศสหรือยุโรปเพื่อแข่งขันกับสหรัฐฯ ดู "Airbus Industrie" ใน <http://www.centennialofflight.gov>

ตุลุต ประเทศฝรั่งเศสและเมืองฮัมบวร์ก ประเทศเยอรมนีเพื่อประกอบชิ้นสุดท้าย ส่วนงานด้านการขายและการตลาด บริษัทแอร์บัสจะเป็นผู้รับผิดชอบเพียงผู้เดียว

จะต่อไปแล้ว วิธีทางในการร่วมมือ (Cooperative Approach) เป็นจารีตปฏิบัติที่สำคัญของผู้ผลิตในยุโรป บริษัทแอร์บัสไม่ใช่กลุ่มความร่วมมือในการผลิตกลุ่มแรกของผู้ผลิตเครื่องบินในยุโรป ก่อนหน้านั้นมีหลายประเทศที่ร่วมมือกันในอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบิน เช่น โครงการคอนคอร์ด (Concord Project) โดยความร่วมมือของ British Aircraft Corp. กับ Sud Aviation ของฝรั่งเศส โครงการทรานส์อัล (Transall) ของผู้ผลิตจากฝรั่งเศสและเยอรมนี โครงการซีเพลน (Seaplanes) ของ CASA และ Dornier จากเยอรมนี เป็นต้น

หลังจากก่อตั้งมาได้สามสิบปี แอร์บัสได้ปรับโครงสร้างภายในบริษัทให้มีความมั่นคงแข็งแรงมากขึ้น ในปี 2544 The European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) ซึ่งเกิดจากการควบรวมกิจการระหว่าง Aerospatiale Matra SA ของฝรั่งเศส Daimler Chrysler Aerospace AG ของเยอรมนีและ CASA ของสเปนได้เข้ามาถือหุ้นในบริษัทแอร์บัสจำนวน 80 เปอร์เซ็นต์ ส่วนอีก 20 เปอร์เซ็นต์ที่เหลือเป็นของ BAE Systems จากสหราชอาณาจักร ต่อมาในปี 2549 BAE Systems ขายหุ้นของตนให้แก่ EADS เนื่องจากเกรงว่า การส่งมอบ A380 ถ้าช้าจะสร้างภาระทางการเงินในอนาคตแก่บริษัทและต้องการไปทุ่มกับตลาดอากาศยานทางการทหารในสหรัฐมากกว่า<sup>10</sup>

รัฐบาลของประเทศที่ร่วมลงทุนในบริษัทแอร์บัสมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการนำบริษัทแอร์บัสเข้าสู่อุตสาหกรรม เครื่องบิน A300 ขนาด 266 ที่นั่งซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นแรกได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาลของประเทศเหล่านั้นในการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาจนสามารถเริ่มผลิตและให้บริการได้ในปี 2517 นอกจากนี้ ยังประกันเงินกู้เพื่อจัดสินเชื่อให้แก่ลูกค้าในโครงการ "Fly before You Buy"

<sup>10</sup> "Airbus Problems likely to continue," *The Guardian* (14 September 2006).

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

คำถามที่สำคัญคือ การเข้ามาแข่งขันในอุตสาหกรรมของบริษัทแอร์บัส นั้นส่งผลต่อสวัสดิการ (Welfare) ของผู้ผลิตและผู้บริโภคอย่างไร งานศึกษาของ *Baldwin and Krugman (1998)* ค้นพบว่า หากบริษัทแอร์บัสไม่ได้เข้ามาแข่งขันในอุตสาหกรรม ราคาของเครื่องบินจะสูงขึ้น 40 เปอร์เซ็นต์ ดังนั้น การแข่งขันของบริษัทแอร์บัสได้ช่วยเพิ่มส่วนเกินของผู้บริโภค (Consumer Surplus) ในงานศึกษาของ *Klepper (1990)* ซึ่งให้เห็นว่า การเข้ามาของบริษัทแอร์บัสจำกัดผลประโยชน์จากความประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ของผู้ผลิตอื่นๆ ในอุตสาหกรรม ส่วน *Irwin and Pavcnik (2001)* สรุปว่า การเข้ามาของบริษัทแอร์บัสได้ทำให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมมีมากขึ้นและทำหายนการครอบงำของสหรัฐฯ ในอุตสาหกรรมผลิตเครื่องบิน

ในบรรดาตระกูลของเครื่องบินของบริษัทแอร์บัสนั้น A320 ขนาด 150 ที่นั่งถือได้ว่าเป็นรุ่นที่ประสบความสำเร็จที่สุดในการแข่งขันกับโบอิง 737 และเอ็มดี-80 นับตั้งแต่ปี 2522 รัฐบาลฝรั่งเศสและเยอรมนีออกเงินกู้แบบชำระคืน (Repayable Loans) ให้กับบริษัทแอร์บัสในการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเครื่องบินขนาด 130-170 ที่นั่งประมาณ 70 - 90 เปอร์เซ็นต์ของงบประมาณการพัฒนาทั้งหมด<sup>11</sup> เครื่องบินรุ่นดังกล่าวเปิดตัวในปี 2527 ด้วยเทคโนโลยีอากาศยานที่เรียกว่า "Fly by Wire" ซึ่งประยุกต์จากเครื่องบินทางการทหารมาใช้กับเครื่องบินพลเรือนเป็นครั้งแรก การควบคุมเครื่องบินด้วยคอมพิวเตอร์ผ่านคันบังคับ (Joystick) นี้ภายหลังนำมาใช้กับเครื่องบินรุ่นอื่นๆ ในบรรดาเครื่องบินตระกูลแอร์บัสทั้งหมด A320 เป็นรุ่นที่ขายดีที่สุด<sup>12</sup>

เครื่องบินอีกรุ่นของบริษัทแอร์บัสที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนคือ A380 ในโครงการซูเปอร์จัมโบ้เจ็ท (Super Jumbo-Jet) ของบริษัทแอร์บัสซึ่งนับเป็นโครงการที่แอร์บัสใช้เงินลงทุนมากที่สุด

<sup>11</sup> Michael J. Harrison, *Ibid.*

<sup>12</sup> จากข้อมูลในเดือนมิถุนายน 2552 แอร์บัสส่งมอบ A320 ไปแล้ว 3,931 ลำ จากยอดการส่งมอบทั้งหมด 5,754 ลำหรือประมาณ 68 เปอร์เซ็นต์ของยอดการส่งมอบทั้งหมดของเครื่องบินแอร์บัส 12 รุ่น.  
<[http://www.airbus.com/en/corporate/orders\\_and\\_deliveries/](http://www.airbus.com/en/corporate/orders_and_deliveries/)>

นับตั้งแต่ก่อตั้งมา วันที่ 18 มกราคม 2548 แอร์บัส A380 เปิดตัวอย่างเป็นทางการในฐานะเครื่องบินสองชั้น (Double-Decker) ขนาด 555 ที่นั่ง ระยะทางการบิน 15,000 กิโลเมตร เพื่อมาแข่งขันกับ “ราชินีแห่งท้องฟ้า” (The Queen of Skies) อย่างโบอิง 747 ซึ่งผูกขาดตลาดของเครื่องบินกลุ่มนี้มากกว่า 35 ปี และทำให้บริษัทแอร์บัสมีเครื่องบินที่แข่งขันกับบริษัทโบอิงครบทุกรุ่น บริษัทแอร์บัสคาดการณ์ว่า ในอีกยี่สิบปีข้างหน้า ตลาดเครื่องบินกลุ่มนี้จะมีจำนวนถึง 1,650 ลำ ภายหลังจากการเปิดตัวมีสายการบิน 14 บริษัทสั่งจอง A380 ไปแล้ว 159 ลำ แต่บริษัทแอร์บัสจำเป็นต้องเลื่อนการส่งมอบออกไปอีกประมาณ 15 เดือนเนื่องจากประสบปัญหาด้านเทคนิค จนสายการบินหลายแห่งและบริษัทที่ให้บริการขนส่งทางอากาศ เช่น FedEx ยกเลิกคำสั่งซื้อ A380<sup>13</sup> อย่างไรก็ตาม แอร์บัสสามารถส่งมอบ A380 ให้แก่สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เป็นสายการบินแรกในเดือนตุลาคม 2550<sup>14</sup> ปัจจุบัน แอร์บัสได้รับคำสั่งซื้อ A380 ไปแล้ว 200 ลำ และส่งมอบเครื่องบินไปแล้ว 16 ลำ<sup>15</sup> นอกจากนี้ แอร์บัสยังมี A350 ซึ่งเป็นโครงการผลิตเครื่องบินขนาดกลาง (Mid-Sized Sector) 200-300 ที่นั่งโดยปรับปรุงจากรุ่น A330

ปี 2546-2547 บริษัทแอร์บัสก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนเหนือบริษัทโบอิงครั้งแรก ปี 2546 บริษัทแอร์บัสส่งมอบเครื่องบินจำนวน 305 ลำ ในขณะที่บริษัทโบอิงส่งมอบได้เพียง 281 ลำ<sup>16</sup> ในปี 2547 บริษัทแอร์บัสส่งมอบเครื่องบินจำนวน 320 ลำ ในขณะที่บริษัทโบอิงส่งมอบได้เพียง 285 ลำ<sup>17</sup> เหตุการณ์นี้กลายเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของข้อพิพาทครั้งล่าสุดระหว่างโบอิงกับแอร์บัสในเรื่องการสนับสนุนของรัฐบาลทั้งสองฝ่ายที่มีต่อการผลิตเครื่องบินพลเรือน

<sup>13</sup>“Airbus Bust, Boeing Boost,” *Washingtonpost* (8 Novemebr 2006).

<sup>14</sup>“Singapore Air: First Airbus A380 delivery set for Oct. 15,” *USA Today* (16 August 2007).

<sup>15</sup> ข้อมูลในเดือนมิถุนายน 2552 <[http://www.airbus.com/en/corporate/orders\\_and\\_deliveries](http://www.airbus.com/en/corporate/orders_and_deliveries)>

<sup>16</sup>“Airbus deliveries outtrip Boeing,” *BBC News* (6 Jan 2004).

<sup>17</sup>“Airbus Beats Boeing for Second Year”, *Airwise News* (4 May 2005).

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

### ข้อพิพาททางการค้าในอดีตและการใกล้เคียง

ความขัดแย้งระหว่างบริษัทโบอิงและบริษัทแอร์บัสมิได้เป็นเพียงภาพของการแข่งขันระหว่างสองบริษัทผู้นำในอุตสาหกรรมเดียวกันเท่านั้น หากยังลุกลามและกลายเป็นประเด็นความขัดแย้งระหว่างประเทศบนสองฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลแม่ของผู้ผลิตทั้งสองเข้ามาเกี่ยวข้องกับนับตั้งแต่เริ่มต้นการแข่งขัน อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินนั้นมีความเสี่ยงและต้องการทุนมหาศาลในการผลิต หากปล่อยให้ผู้ผลิตรับภาระความเสี่ยงไว้เพียงลำพังอาจทำให้ผู้ผลิตนั้นๆ อันตรธานไปจากอุตสาหกรรมได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทั้งสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปคงไม่ยากเห็นผู้ผลิตของตนตกเป็นรองและผู้ผลิตของอีกฝ่ายครอบงำในอุตสาหกรรมนี้

การลงขันกันก่อตั้งบริษัทแอร์บัสของผู้ผลิตในยุโรปเพื่อสร้างสมดุลในอุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนกลายเป็นจุดเริ่มต้นของความขัดแย้ง หัวใจของความขัดแย้งระหว่างโบอิงและแอร์บัสคือ บทบาทของรัฐบาลในการสนับสนุนการผลิตเครื่องบินพลเรือน บริษัทแอร์บัสนั้นได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในยุโรปมาตั้งแต่เริ่มต้นผลิตเครื่องบินรุ่นแรกในปี 2513 ในรูปของเงินกู้แบบชำระคืน (Repayable Loans) ซึ่งเป็นเงินช่วยเหลือในการผลิตเครื่องบินรุ่นใหม่แต่ละครั้ง (Launch Aid) และสินเชื่อเพื่อการส่งออกจาก The European Export Credit Agencies (ECA) ในขณะที่บริษัทโบอิงได้รับประโยชน์ทางอ้อมจากเงินอุดหนุนทางการค้าด้านการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาอากาศยานจากหน่วยงานทางการทหารและความมั่นคงของรัฐบาลกลาง การสนับสนุนด้านสินเชื่อเพื่อการส่งออก และมาตรการทางด้านภาษีจากมลรัฐต่างในสหรัฐฯ

ผ่านมาดูเหมือนว่า จะเป็นสหรัฐฯ และโบอิงที่ไม่พอใจบทบาทความช่วยเหลือที่รัฐบาลในยุโรปให้แก่การผลิตเครื่องบินแอร์บัส เงินกู้ที่รัฐบาลเหล่านั้นสนับสนุนการผลิตเครื่องบินแอร์บัสแต่ละรุ่นจะได้ชำระคืนทั้งหมดก็ต่อเมื่อเครื่องบินแอร์บัสรุ่นนั้นประสบความสำเร็จเพียงพอ เท่ากับเป็นการผ่อนคลายความเสี่ยงทางธุรกิจให้แก่แอร์บัสและส่งผลให้สถานการณ์แข่งขันของแอร์บัสดีขึ้น

เรื่อยๆ จะเห็นได้จากเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีแอร์บัสผลิตได้นับตั้งแต่ปี 2533 มีทั้งสิ้น 6 รุ่น ได้แก่ A319, A330-200, A340-500, A340-600, A318 และ A380 ในขณะที่โบอิงผลิตได้เพียง 2 รุ่นคือ โบอิง 777 และ 787

ข้อตกลงที่ใช้ใกล้เคียงความขัดแย้งในอุตสาหกรรมเครื่องบินขนาดใหญ่ มีอยู่ด้วยกัน 2 ฉบับ คือ The GATT Agreement on Trade in Civil Aircraft ในปี 2522 และ The Large Civil Aircraft Agreement ในปี 2535

*The GATT Agreement on Trade in Civil Aircraft*

เครื่องบินแอร์บัส A300 จำนวน 23 ลำที่ขายให้แก่สายการบินอีสเทิร์นแอร์ไลน์ (Eastern Airline) ในปี 2521 กลายเป็นจุดเริ่มต้นของข้อพิพาทในอุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่ เนื่องจากรัฐบาลในยุโรปได้จ่ายเงินชดเชยการขาดทุนจากการขายดังกล่าวสร้างความไม่พอใจให้แก่บริษัทโบอิงและรัฐบาลสหรัฐฯเป็นอย่างมาก<sup>18</sup> สาเหตุอีกประการหนึ่งนอกเหนือจากเงินชดเชยของรัฐบาลในยุโรปคือ อีสเทิร์นแอร์ไลน์เป็นสายการบินชั้นนำของสหรัฐฯเอง

แต่ราคาของเครื่องบินอาจไม่ใช่มูลเหตุสำคัญประการเดียวที่ทำให้อีสเทิร์นแอร์ไลน์ตัดสินใจเลือกแอร์บัส นายแฟรงค์ บอร์แมน (Frank Borman) ประธานอีสเทิร์นแอร์ไลน์ในขณะนั้นต้องการเครื่องบินขนาดลำตัวเครื่องกว้างและใช้เครื่องยนต์สองเครื่อง (Wide body-Twinjet) แต่บริษัทโบอิงและบริษัทลอคฮีดไม่มีทำที่สนองรับความต้องการดังกล่าวเนื่องจากต่างมีเครื่องบินขนาดสามเครื่องยนต์อยู่แล้ว นายบอร์แมนจึงหันไปหาบริษัทแอร์บัสและขอยืม A300 จำนวน 4 ลำมาทดลองบินในโครงการ "Fly before You Buy" ทั้งนี้เนื่องจาก A300 เป็นเครื่องบินขนาด 266 ที่นั่งที่ใช้สองเครื่องยนต์ ภายหลังจากทดลองใช้ไม่นาน อีสเทิร์นแอร์ไลน์ได้สั่งซื้อ A300 จำนวน 23 ลำดังกล่าวจากบริษัทแอร์บัส

ความไว้วางใจใน A300 ของสายการบินชั้นนำอย่างอีสเทิร์นแอร์ไลน์ทำให้สายการบินอื่นๆ เริ่มให้ความสนใจในเครื่องบินรุ่นแรกของบริษัทแอร์บัส ก่อน

<sup>18</sup> Michael J. Harrison, *ibid.*

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

หน้า A300 ไม่ค่อยได้รับความนิยมสักเท่าไร ปี 2518 มียอดคำสั่งซื้อเพียง 38 ลำ ทว่าสิ้นปี 2521 มียอดคำสั่งซื้อถึง 69 ลำ<sup>19</sup> นอกจากนี้ วิกฤตการณ์น้ำมันในปี 2522 ทำให้คุณสมบัติของ A300 ในด้านความประหยัดเชื้อเพลิงโดดเด่นเหนือคู่แข่งที่ใช้เครื่องยนต์สามเครื่องอย่าง L-1011 Tri-star ของบริษัทล็อกฮีดและ DC-10 ของบริษัทโบอิง

บริษัทโบอิงพยายามดับความร้อนแรงของ A300 ด้วยโครงการโบอิง 767 ซึ่งใช้สามเครื่องยนต์ แต่ในขณะที่โครงการยังไม่คืบหน้าเท่าใดนัก บริษัทแอร์บัสก็เปิดตัว A310 ซึ่งมีขนาดเล็กกว่า A300 เพื่อตอบสนองความต้องการของสายการบินในปี 2521

รัฐบาลสหรัฐฯ เชื่อว่า A300 เป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม (Unfair Competition) และเชื่อว่า จะใช้มาตรการตอบโต้ทางด้านภาษีศุลกากร (Countervailing Duties: CVDs) กับเครื่องบินแอร์บัสทุกลำของสายการบินอเมริกัน ทว่าในที่สุด สหรัฐฯ เลือกที่จะเจรจาต่อรองกันในแกตต์ (GATT) เพื่อลดอุปสรรคทางการค้าในเครื่องบินพลเรือนและจัดการสนับสนุนการผลิตโดยตรงจากรัฐบาลในยุโรป ผลของการเจรจามาปรากฏใน The GATT Agreement on Trade in Civil Aircraft ในปี 2522 ซึ่งเป็นข้อตกลงหลายฝ่าย (Plurilateral Agreement) ที่มีประเทศภาคีแกตต์ที่ลงนาม 30 ประเทศนี้ ความร่วมมือครั้งนี้ถือเป็นการนำประเด็นเรื่องการค้าในเครื่องบินพลเรือนเข้าสู่แกตต์เป็นครั้งแรก โดยรวมความถึงเครื่องยนต์และชิ้นส่วนประกอบของเครื่องบิน ข้อตกลงฉบับนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2523 เป็นต้นมา

ข้อตกลงที่ว่านี้ประสบความสำเร็จในการลดอุปสรรคการค้าในชิ้นส่วนประกอบของเครื่องบิน เนื่องจากทั้งสองฝ่ายมีผลประโยชน์ร่วมกันในด้านนี้ การผลิตเครื่องบินของผู้ผลิตทั้งในสหรัฐฯ และยุโรปนั้นต่างให้ชิ้นส่วนประกอบจากโรงงานของกันและกัน อาทิเช่น บริษัทแอร์บัสใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัท เจนเนอรัล อิเล็กทริก (General Electric) ในสหรัฐฯ อุปกรณ์นำทางการบิน

<sup>19</sup> "Airbus Industries," <http://www.centennialofflight.gov>.

(Navigation Equipment) โดยบริษัทนอร์ททรอป กรูมแมน (Northrop Grumman) ส่วนบริษัทโบอิงใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัทโรลสรอยซ์ (Rolls-Royce) ในสหราชอาณาจักร ซอฟต์แวร์จากบริษัท ดาสโซลท์ (Dassault) ในฝรั่งเศส เป็นต้น

ทว่าข้อตกลงดังกล่าวกลับล้มเหลวในการจัดบทบาทของรัฐบาลในกระบวนการผลิตต่างๆ ที่เป็นเหตุแห่งความขัดแย้งระหว่างทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้เนื่องจากความขาดแคลนกลไกการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพของแอกต์และถ้อยคำอันคลุมเครือของข้อตกลงปี 2522 นี้<sup>20</sup> โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องการอุดหนุน (Subsidy) ที่กล่าวถึงเป็นเพียง "...การสนับสนุนของรัฐบาลควรหลีกเลี่ยงผลกระทบที่เป็นผลในทางลบต่อการค้าในเครื่องบินพลเรือน"<sup>21</sup> ถ้อยคำอันคลุมเครือนี้กลายเป็นช่องโหว่ที่อนุญาตให้การสนับสนุนการผลิตของรัฐบาลในยุโรป (และอาจรวมถึงรัฐบาลสหรัฐอเมริกาด้วย) ยังคงผ่านเข้ามาในอุตสาหกรรมความก้าวหน้าที่เกิดขึ้นเป็นเพียงการลดต้นทุนชิ้นส่วนประกอบร่วมกัน

ในเวลาต่อมา บริษัทแอร์บัสสามารถเดินหน้าผลิตเครื่องบินรุ่นใหม่ๆ ออกมา ในช่วงปี 2527-2529 บริษัทแอร์บัสเปิดตัวเครื่องบินสามรุ่น ได้แก่ A320, A330 และ A340 โดยเฉพาะ A320 นั้นสร้างยอดคำสั่งซื้อให้กับบริษัทแอร์บัสได้มาก ในปี 2533 หากไม่นับกลุ่มเครื่องบินขนาดจัมโบ้ที่มีโบอิง 747 ผู้ขาดอยู่ บริษัทแอร์บัสสามารถขายเครื่องบินพลเรือนขนาดเล็กกว่านั้นได้มากที่สุด<sup>22</sup>

#### *The Large Civil Aircraft Agreement (LCA Agreement)*

ในปี 2531 ข้อพิพาทในอุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่บังเกิดขึ้นอีกครั้งภายหลังจากรัฐบาลเยอรมนีอนุมัติเงินอุดหนุนจำนวน 4.3 พันล้านดอยช์มาร์กหรือประมาณ 2.4 พันล้านดอลลาร์อเมริกันเพื่อปกป้องบริษัทเดม

<sup>20</sup> Michael J. Harrison, *ibid.*

<sup>21</sup> Article 6.1 "They affirm that in their participation in, or support of, civil aircraft programmes they shall seek to avoid adverse effects on trade in civil aircraft..."

<sup>22</sup> "Airbus Industrie," <http://www.centennialofflight.gov>.

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

เลอร์-เบนซ์ (Daimler-Benz) ซึ่งเป็นหุ้นส่วนของบริษัทแอร์บัสจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนดอลลาร์อเมริกัน-ดอยช์มาร์กในรายได้จากการขายเครื่องบินแอร์บัส<sup>23</sup> มาตรการดังกล่าวสร้างความไม่พอใจให้แก่รัฐบาลสหรัฐฯ นายเคลย์ตัน ยุกเทอร์ (Clayton Yeutter) ผู้แทนการค้าสหรัฐฯ ในขณะนั้นเชื่อว่า จะนำเรื่องเข้าร้องเรียนกับแกตต์และใช้กฎหมาย "Super 301" ซึ่งเป็นกฎหมายการค้าสหรัฐฯ ที่ให้อำนาจรัฐบาลสหรัฐฯ ในการคว่ำบาตรกับประเทศที่สหรัฐฯ พิจารณาแล้วว่า ค้าขายอย่างไม่เป็นธรรม<sup>24</sup>

ปี 2532 นางคาร์ลา ฮิลล์ (Carla Hills) ผู้แทนการค้าสหรัฐฯ ต่อจากนายยูเทอร์ตัดสินใจยกเลิกคำขู่ว่าจะคว่ำบาตรการค้ากับบริษัทแอร์บัส หลังจากทางฝ่ายยุโรปสัญญาว่า จะเจรจาทางแก้ปัญหาค่าขึ้นสนับสนุนของรัฐบาลดังกล่าว<sup>25</sup> ทว่ารัฐบาลภายใต้การนำของประธานาธิบดีจอร์จ บุช (George H.W. Bush, 2532-2536) ยังคงนำเรื่องมาตรการปกป้องบริษัทเดมเลอร์-เบนซ์ของเยอรมนีเข้าสู่แกตต์ในฐานะการอุดหนุนการส่งออก (Export Subsidy) ทำให้รัฐบาลในยุโรปเริ่มเป็นกังวลว่า สหรัฐฯ จะขยายวงกว้างไปถึงเงินกู้ที่สนับสนุนการผลิตเครื่องบินแอร์บัส

ภายหลังคณะพิจารณา (Panel) ของแกตต์วินิจฉัยว่า มาตรการปกป้องบริษัทเดมเลอร์-เบนซ์ของเยอรมนีเป็นการอุดหนุนการส่งออก รัฐบาลเยอรมนีจึงยกเลิกมาตรการดังกล่าว ส่วนประเด็นเรื่องบทบาทการสนับสนุนการผลิตเครื่องบินของรัฐบาลนั้น ทั้งสหรัฐอเมริกาและยุโรปหันมาเจรจากันอีกครั้งหนึ่ง แต่ดูเหมือนว่าครั้งนี้ รัฐบาลในยุโรปและบริษัทแอร์บัสจะตกเป็นรองฝ่ายโบอิงและรัฐบาลสหรัฐฯ พอสมควรเมื่อเทียบกับการเจรจาเมื่อปี 2522<sup>26</sup>

<sup>23</sup> Jaime De Melo(2000). *Notes on the Boeing-Airbus Rivalry*.(25 October 2000).

<sup>24</sup> Ibid.,

<sup>25</sup> Ibid.,

<sup>26</sup> นอกจากมาตรการปกป้องบริษัทเดมเลอร์-เบนซ์ของเยอรมนีซึ่งถูกตัดสินว่าละเมิดระเบียบการค้าระหว่างประเทศแล้ว รัฐบาลในยุโรปยังเป็นห่วงว่า ข้อพิพาทระหว่างแอร์บัสและโบอิงจะส่งผลกระทบต่อขยายการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับประชาคมยุโรปในช่วงเวลาที่ยุโรปตะวันออกกับสหภาพโซเวียตยังไม่สงบเรียบร้อย

วันที่ 17 กรกฎาคม ปี 2535 สหรัฐฯและยุโรปบรรลุข้อตกลงระดับทวีภาคีที่เรียกว่า The Large Civil Aircraft Agreement เนื้อหาสำคัญของข้อตกลงเป็นการนิยามรูปแบบและกำหนดเขตแดนระดับการสนับสนุนของรัฐบาลทั้งสองฝ่ายในอุตสาหกรรมเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่รวมไปถึงการจำกัดการแทรกแซงของรัฐบาลในการซื้อขายเครื่องบินพลเรือน

ในข้อตกลงฉบับนี้ การอุดหนุนโดยตรงของรัฐบาลต้องไม่เกิน 33 เปอร์เซ็นต์ของต้นทุนการพัฒนาเครื่องบินรุ่นใหม่ทั้งหมด เงินกู้ที่ได้รับจากรัฐบาลดังกล่าวจะต้องชำระคืนในเวลา 17 ปีในอัตราดอกเบี้ยที่สมเหตุสมผล (ข้อ 4) สำหรับการอุดหนุนทางอ้อมจากรัฐบาลต้องไม่เกิน 3 เปอร์เซ็นต์ของรายรับต่อปีของผู้ผลิตเครื่องบินพลเรือนทั้งหมดหรือ 4 เปอร์เซ็นต์ของรายรับต่อปีของอุตสาหกรรม (ข้อ 5)

จะเห็นได้ว่า LCA Agreement ในปี 2535 นี้มีความสมบูรณ์กว่าข้อตกลงหลายฝ่ายของแกตตีในปี 2522 เนื่องจากมีการระบุอย่างชัดเจนว่า การสนับสนุนรูปแบบใดและที่ระดับเท่าไรของรัฐบาลจึงจะเป็นผลในทางลบต่อการค้าในเครื่องบินพลเรือน นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายต่างยอมรับในบทบาทของรัฐบาลในอุตสาหกรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐฯในประเด็นการอุดหนุนทางอ้อม แนนอนว่าในข้อตกลงนี้ได้ระบุว่า รูปแบบการอุดหนุนใดเป็นของรัฐบาลใด แต่ก็พอสันนิษฐานได้ว่า ตัวเลข 3 หรือ 4 เปอร์เซ็นต์ในข้อตกลงจะส่งผลกระทบต่อบริษัทโบอิงมากกว่าบริษัทแอร์บัส

ข้อตกลงฉบับนี้มีผลให้โครงการเครื่องบินซูเปอร์เจ็ท A380 ซึ่งเป็นรุ่นที่แอร์บัสทุ่มเงินลงทุนมากที่สุดเพื่อแข่งขันกับโบอิง 747 เป็นไปอย่างล่าช้า นอกจากนี้ ยังช่วยลดวงเงินกู้ที่รัฐบาลในยุโรปให้ความช่วยเหลือบริษัทแอร์บัสมาตลอดและเป็นกุญแจสำคัญที่ทำให้บริษัทแอร์บัสประสบความสำเร็จในอุตสาหกรรม ในขณะที่ทางฝ่ายยุโรปซึ่งตกเป็นรองตั้งแต่เริ่มเจรจา หากมองในด้านผลประโยชน์จากข้อตกลงนี้ก็ถือว่าการไม่ถูกฟ้องร้องในแกตตีในเรื่องการสนับสนุนทางการเงินของรัฐบาลและลงเอยเหมือนกรณีของเดมเลอร์-เบนซ์ นอกจากนี้ ยังสามารถทำให้สหรัฐฯ ยอมรับอย่างเป็นทางการในหลักการสนับสนุน

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

ทั้งทางตรงและทางอ้อมของรัฐบาลสหรัฐฯ ในอุตสาหกรรมผลิตเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่

ข้อตกลงฉบับนี้เสมือนเป็นการชะลออัตราความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีอากาศยานของผู้นำทั้งสองในอุตสาหกรรม ความก้าวหน้าดังกล่าวมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อสถานะการแข่งขันในอุตสาหกรรม สำหรับผู้ผลิตที่อยู่นอกอุตสาหกรรมแล้ว ยิ่งผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมที่ซึ่งงบประมาณมหาศาลในการพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยานให้ก้าวหน้าไปไกลเท่าใด ก็ยิ่งเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ผลิตรายใหม่ที่จะเข้ามาแข่งขันและไล่กวดทางด้านเทคโนโลยีมากขึ้น ผลกระทบอีกประการหนึ่งก็คือ ข้อตกลงฉบับนี้เป็นเพียงข้อตกลงในระดับทวิภาคี มิใช่ในระดับพหุภาคี (Multilateral Agreement) ที่รัฐบาลทุกประเทศภาคียินยอมปฏิบัติตาม ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ข้อตกลงเกี่ยวกับเครื่องบินพลเรือนฉบับนี้เป็นการเพิ่มโอกาสในการเข้าสู่อุตสาหกรรมของผู้ผลิตรายใหม่

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่ตามมาภายหลังการใช้ข้อตกลงปี 2535 นี้คือ ความโปร่งใส (Transparency) ในการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน ฝ่ายยุโรปไม่ค่อยเต็มใจนักที่จะแสดงข้อมูลที่สำคัญทางการเงินแก่สหรัฐฯ เพื่อตรวจสอบ ขณะที่กองทัพอากาศสหรัฐฯและองค์การนาซาขอสงวนบางข้อมูลที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับการอุดหนุนทางอ้อมเอาไว้<sup>27</sup>

### ข้อพิพาทครั้งล่าสุดในองค์การการค้าโลก

วันที่ 6 ตุลาคม 2547 สหรัฐฯและสหภาพยุโรปต่างยื่นเรื่องต่อองค์การการค้าโลกเพื่อขอปรึกษาหารือ (Consultation) กรณีการอุดหนุนที่ไม่เป็นธรรมที่ให้แก่บริษัทแอร์บัส<sup>28</sup> และโบอิง<sup>29</sup> ซึ่งขัดกับบทบัญญัติในความตกลงว่าด้วยการ

<sup>27</sup> Jaime De Melo(2000), *Ibid.*

<sup>28</sup> WTO Document, "DS316: European Commodity-Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft," [www.wto.org](http://www.wto.org) (6 October 2004).

อุดหนุนและการใช้มาตรการตอบโต้ (Agreement on Subsidies and Countervailing Measures: ASCM) ขององค์การการค้าโลก ก่อนหน้านี้ สหรัฐฯ พยายามเจรจากับสหภาพยุโรปถึง 3 ครั้งเพื่อทบทวนข้อตกลงทวิภาคีในปี 2535 และหาข้อยุติร่วมกัน ทว่าสหภาพยุโรปยังไม่มีที่ท่าว่าจะยอมเจรจาด้วยง่ายๆ สหรัฐฯจึงนำเรื่องการผลิตเครื่องบินแอร์บัสเข้าสู่องค์การการค้าโลกแทนและทำให้สหภาพยุโรปตอบโต้ด้วยการนำเรื่องการอุดหนุนการผลิตเครื่องบินโบอิงเข้าสู่กระบวนการนี้ด้วยเช่นกัน

สำหรับประเด็นเรื่องบทบาทของรัฐบาลในการผลิตเครื่องบินพลเรือนที่ผ่านมา อาจกล่าวได้ว่า สหรัฐฯเป็นผู้กวัดขั้นสหภาพยุโรปมาโดยตลอด นับตั้งแต่เริ่มบังคับใช้ข้อตกลงทวิภาคีในปี 2535 เป็นต้นมา รัฐบาลสหรัฐฯในสมัยประธานาธิบดีบิล คลินตัน (Bill Clinton, 2536-2544) ก็ส่งสัญญาณในปี 2543 ว่า จะนำเรื่องเงินอุดหนุนของบริษัทแอร์บัสเข้าสู่องค์การการค้าโลก ทั้งนี้เนื่องจากต้องการตัดความช่วยเหลือทางการเงินแก่โครงการ A380 ทว่าด้วยเหตุผลทางด้านธุรกิจและบริษัทโบอิงไม่สนับสนุนมาตรการดังกล่าว ข้อพิพาทจึงยังไม่ถึงมือองค์การการค้าโลก<sup>29</sup>

เหตุผลอย่างเป็นทางการที่รัฐบาลสหรัฐฯ ใช้ในการสนับสนุนการตัดสินใจฟ้องร้องครั้งล่าสุดนี้คือ ช่วงเวลาที่บริษัทแอร์บัสเป็นอุตสาหกรรมที่เพิ่งตั้งไข่ (Infant Industry) ของยุโรปนั้นได้ผ่านมานานแล้ว มีหน้าซ้ำในขณะนี้ บริษัทแอร์บัสสามารถขายเครื่องบินพลเรือนแข่งหน้าโบอิงไปแล้ว<sup>30</sup> การที่สหรัฐฯเลือกใช้ข้อตกลงขององค์การการค้าโลกแทนข้อตกลงทวิภาคีปี 2535 แสดงให้เห็นว่าบริษัทแอร์บัสนั้นไม่มีความจำเป็นจะต้องใช้เงินสนับสนุนจากรัฐบาลอีกต่อไปและหากยังขึ้นใช้ต่อไปก็ต้องอยู่ในกรอบที่องค์การการค้าโลกบัญญัติไว้แทนเพราะ

<sup>29</sup> WTO Document. "DS317: United States-Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft," [www.wto.org](http://www.wto.org) (6 October 2004).

<sup>30</sup> Office of United States Trade Representative, "US Files WTO Case Against EU Over Unfair Airbus Subsidies" (6 October 2004).

<sup>31</sup> Ibid.,

ใบสั่งกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

ข้อตกลงทวิภาคีปี 2535 นั้นล้าสมัยไปแล้วเมื่อเทียบกับฐานะการแข่งขันของบริษัทแอร์บัส

รัฐบาลสหรัฐกล่าวหาว่า บริษัทแอร์บัสได้รับการอุดหนุนในการผลิตเครื่องบินรุ่นใหม่ (Launch Aid) นั่นคือ เงินกู้แบบชำระคืน (Repayable Loans) จากรัฐบาลฝรั่งเศส เยอรมนี สเปน และอังกฤษ เงินกู้ซึ่งออกให้แก่บริษัทแอร์บัสเพื่อใช้ในการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเครื่องบินพลเรือนเหล่านี้จะชำระคืนก็ต่อเมื่อยอดขายของเครื่องบินแอร์บัสรุ่นนั้นๆ ประสบความสำเร็จเพียงพอหรือบรรลุตัวเลขยอดขายที่ประมาณการไว้ เท่ากับเป็นการช่วยผ่อนคลายความเสี่ยงทางธุรกิจให้แก่บริษัทแอร์บัส ในขณะที่บริษัทโบอิงนั้น การสนับสนุนการผลิตจากรัฐบาลสหรัฐมิได้เป็นการสนับสนุนโดยตรงที่ให้เฉพาะเจาะจงเหมือนกับบริษัทแอร์บัส บริษัทโบอิงต้องแข่งขันกับผู้ผลิตเครื่องบินทางการทหารอื่นๆ ในสัมปทานของหน่วยงานทางการทหารและความมั่นคงจึงจะได้รับการสนับสนุนทางการเงินในการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยาน ในขณะที่เดียวกัน บริษัทโบอิงก็ต้องผลิตงานให้แก่หน่วยงานเจ้าของสัมปทานโดยไม่มีเงื่อนไขผ่อนปรน ความเสี่ยงของการผลิตเครื่องบินพลเรือนของบริษัทโบอิงรุ่นหนึ่งที่ผลิตขึ้นจะตกอยู่กับบริษัทโบอิงเอง นอกจากนี้ บริษัทแอร์บัสยังได้รับประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลฝรั่งเศสและเยอรมนีเพื่อรองรับโรงงานผลิตเครื่องบินในเมืองตุลูลและฮัมบวร์ก<sup>32</sup> การอุดหนุนเหล่านี้ขัดต่อบทบัญญัติในความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและการใช้มาตรการตอบโต้และความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้าหรือเกตต์ (ข้อ III:1 และ XVI:1)

ส่วนสหภาพยุโรปนั้นกล่าวหาเช่นกันว่า บริษัทโบอิงได้รับการอุดหนุนทางอ้อมจากกระทรวงกลาโหม กองทัพอากาศ และองค์การนาซาในการวิจัยและพัฒนาอากาศยานทางการทหารที่โบอิงได้รับสัมปทานและนำไปใช้ในการผลิตเครื่องบินพลเรือน ในขณะที่บริษัทแอร์บัสนั้นต้องชำระเงินกู้พร้อมดอกเบี้ยที่นำมาใช้ในการวิจัยและพัฒนาเครื่องบินพลเรือนของตน บริษัทโบอิงยังได้รับการ

<sup>32</sup> Robert J Carbaugh and John Olienyk (2004). "Boeing-Airbus Subsidies Dispute: A Sequel." *Global Economy Journal*, Vol.4 Issue 2 (2004).

อุดหนุนจากมาตรการทางด้านภาษี อาทิเช่น สิทธิพิเศษจากการยกเว้นภาษีมูลค่า 3.2 พันล้านดอลลาร์อเมริกันในการประกอบเครื่องบินในโรงงานในมลรัฐจอร์เจีย พันธบัตรปลอดดอกเบี้ย (Interest-Free Bond) มูลค่า 200 ล้านดอลลาร์อเมริกัน ในการประกอบห้องนักบินและหัวเรือในโรงงานในรัฐแคนซัส<sup>33</sup> นอกจากนี้ ยังได้รับประโยชน์จาก The Foreign Sales Corporation (FSC) และ The Extra-Territorial Income (ETI) ในการส่งออกเครื่องบินไปอังก การอุดหนุนเหล่านี้ขัดต่อบทบัญญัติในความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและการใช้มาตรการตอบโต้และความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้าหรือแกตต์ (ข้อ III: 4)

สำหรับประเด็นมาตรการทางด้านภาษีนั้นนับเป็นจุดอ่อนของสหรัฐฯในสายตาสหภาพยุโรป ทั้งนี้เนื่องจากสหรัฐฯเคยถูกองค์การการค้าโลกตัดสินให้ยกเลิกกฎหมายภาษีสองฉบับ คือ The Foreign Sales Corporation(FSC)ในปี 2542 และ The Extra-Territorial Income(ETI) ในปี 2545 กฎหมายภาษีสองชุดนี้สหภาพยุโรปเป็นผู้ยื่นเรื่องต่อองค์การการค้าโลกเนื่องจากการงดเว้นภาษีเงินได้จากการส่งออกสินค้าดังกล่าวเข้าข่ายการอุดหนุนการส่งออกตามความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและการใช้มาตรการตอบโต้ องค์การการค้าโลกตัดสินให้สหภาพยุโรปสามารถคว่ำบาตร(Sanction)ทางการค้ากับสหรัฐฯมูลค่า 4.04 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ<sup>34</sup>

นอกจากนี้ สหภาพยุโรปยังอ้างถึงประเทศที่ร่วมลงทุนในโครงการโบอิง 7E7-Dreamliner นั่นคือ เงินกู้มูลค่า 1.5 พันล้านดอลลาร์อเมริกันจาก Japan Aircraft Development Corporation (JADC) ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของบริษัทยักษ์ใหญ่ของญี่ปุ่น คือ ฟุจิ (Fuji) มิตซูบิชิ (Mitsubishi) และคาวาซากิ (Kawasaki) JADC นี้จะเข้ามาผลิตลำตัวและปีกบ่อน้ำให้แก่โครงการ 7E7-Dreamliner ตัวละครอีกตัวมิใช่คนอื่นไกลของสหภาพยุโรป นั่นคือ รัฐบาลอิตาลี

<sup>33</sup> "America File to War", [www.economist.com](http://www.economist.com) (7 Oct 2004).

<sup>34</sup> Raymond J. Ahearn(2003). *US-European Union Trade Relation: Issue and Policy Challenges*. CRS Issue Brief dor Congress (3 December 2004).

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

ซึ่งจ่ายเงินอุดหนุนมูลค่า 590 ล้านดอลลาร์อเมริกันจากการผลิตลำตัวเครื่องบินส่วนท้ายในโรงงาน Alenia ซึ่งรัฐบาลอิตาลีมีส่วนอยู่<sup>35</sup>

เหตุปัจจัยสำคัญสามประการที่อยู่เบื้องหลังและเป็นแรงผลักดันในการตัดสินใจของรัฐบาลสหรัฐฯ ครั้งนี้คือ โครงการแอร์บัส A350 ภาวะตกต่ำของบริษัทโบอิงและความรุ่งโรจน์ของบริษัทแอร์บัส และผลประโยชน์ทางการเมืองของประธานาธิบดีบุช

รัฐบาลสหรัฐฯ อาจมองบริษัทแอร์บัสว่า เป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม แต่ความสำคัญของ A350 ในสายตาโบอิงคือ เป็นคู่แข่งที่สำคัญของโบอิง 787 ขนาด 233-259 ที่นั่งซึ่งบริษัทโบอิงผลิตในปี 2549 และเริ่มส่งมอบในปี 2551 โครงการแอร์บัส A350 นั้นเป็นโครงการผลิตเครื่องบินขนาดกลาง (Mid-Sized Sector) 200-300 ที่นั่งซึ่งบริษัทแอร์บัสมีแผนที่จะผลิตออกมาโดยปรับปรุงจาก A330 และคาดว่าจะใช้งบประมาณในโครงการทั้งหมดประมาณ 4.58 พันล้านดอลลาร์อเมริกัน<sup>36</sup> ตลาดเครื่องบินขนาดกลางนี้บริษัทโบอิงตั้งความหวังไว้สูงว่า จะช่วยจุดให้บริษัทกลับมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมอีกครั้ง เห็นได้จากตัวเลขการประมาณการณ์ความต้องการของสายการบินที่มีต่อเครื่องบินในกลุ่มนี้ในอีกยี่สิบปีข้างหน้าถึง 3,500 ลำ<sup>37</sup>

การนำเรื่องการอุดหนุนอุตสาหกรรมของรัฐบาลในยุโรปเข้าสู่องค์การการค้าโลกอาจส่งผลต่อโครงการ A350 ในอนาคต นอกจากนี้ ยังสร้างความไม่แน่นอนและบั่นทอนความมั่นใจของบรรดาสายการบินที่มีต่อ A350 ในการแข่งขันคำสั่งซื้อกับโบอิง 787 ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการ 7E7-Dreamliner ทั้งนี้เพราะหากขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลไป บริษัทแอร์บัสก็ต้องพบอุปสรรคในการผลิต A350 โดยที่บริษัทโบอิง 787 โทยกคำสั่งซื้อไปล่วงหน้าแล้ว

ปี 2546-47 ถือเป็นปีที่บริษัทโบอิงอยู่ในช่วงขาลงทั้งในด้านผลประกอบการทางธุรกิจและความโปร่งใสในการประกอบธุรกิจของบริษัท ลางร้าย

<sup>35</sup> "US., EU Subsidy Talks Heat Up", *Washington Times*(18 Sep 2001).

<sup>36</sup> "Airbus Parent to Discuss A350 Launch", *Reuters* (2 Nov 2004).

<sup>37</sup> *Ibid.*,

เริ่มปรากฏเมื่อผลประกอบการปี 2546 ในไตรมาสแรกประสบภาวะขาดทุน 458 ล้านดอลลาร์อเมริกัน<sup>38</sup> ไตรมาสที่สองขาดทุนอีก 192 ล้านดอลลาร์อเมริกัน<sup>39</sup>

เมื่อสิ้นปี 2546 บริษัทแอร์บัสส่งมอบเครื่องบินได้ 305 ลำ แข่งหน้าโบอิงที่ส่งมอบได้เพียง 281 ลำ<sup>40</sup> ในปี 2547 บริษัทแอร์บัสยังคงทรงความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมเป็นปีที่สองติดต่อกันโดยส่งมอบได้ 320 ลำ ทิ้งห่างโบอิงที่ส่งมอบได้เพียง 285 ลำ<sup>41</sup>

ตารางที่ 1 ส่วนแบ่งตลาดและรายรับจากสัมปทานทางการทหารของบริษัทโบอิงและแอร์บัสในปี 2546

รายการ	แอร์บัส	โบอิง
ส่วนแบ่งตลาด (คำสั่งซื้อ - เปอร์เซนต์)	54	46
ส่วนแบ่งตลาด (การส่งมอบ - เปอร์เซนต์)	52	48
รายรับจากสัมปทานทางการทหาร (พันล้านดอลลาร์อเมริกันต่อปี)	23.8	23.7

ที่มา: เอกสารสำนักงานผู้แทนการค้าสหรัฐฯ "Trade Facts" (6 October 2004).

ปัญหาเรื่องความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจของบริษัทโบอิงได้ถาโถมเข้าอย่างหนักในปี 2546 และส่งผลโดยตรงต่อภาพพจน์และเสถียรภาพภายในของบริษัทโบอิง ในเดือนมิถุนายน 2546 บริษัทโบอิงถูกฟ้องร้องฐานล้วงความลับในโครงการจรวดของบริษัทล็อกฮีด มาร์ติน (Lockheed Martin) จากเอกสารที่นายเคนเน็ท บรานซ์ (Kenneth Branch) อดีตรวิศวกรของบริษัทล็อกฮีดในช่วงก่อนที่ จะควบรวมกิจการกับบริษัทมาร์ตินเป็นผู้มอบให้ในปี 2541 และทำให้บริษัทโบอิง

<sup>38</sup> "Boeing in Contact Probe", *BBC News* (5 May 2003).

<sup>39</sup> "Boeing Files in \$192m Loss", *BBC News* (23 July 2003).

<sup>40</sup> "Airbus Deliveries Outtrip Boeing," *BBC News* (6 Jan 2004).

<sup>41</sup> "Airbus Beats Boeing for Second Year", *Airwise News* (4 May 2005).

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

ชนะการประมูล 21 งานจากทั้งหมด 28 งานในโครงการ Evolved Expendable Launch Vehicle (EELV) ของกองทัพอากาศสหรัฐฯ ภายหลังจากสอบสวนกองทัพอากาศสหรัฐฯ ลงโทษบริษัทโบอิงด้วยการตัดสิทธิ์ออกจากโครงการจรวดมูลค่า 1 พันล้านดอลลาร์อเมริกันและให้บริษัทลือคียิต มาร์ตินรับงานนี้แทน<sup>42</sup>

ในเดือนพฤศจิกายน 2546 บริษัทโบอิงปลดนายไมค์ เซียร์ (Mike Sears) ออกจากตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายการเงินเนื่องจากถูกกล่าวหาว่า พัวพันการทุจริตร่วมกับนางดาร์ลีน ดรูยูน (Darleen Druyun) เจ้าหน้าที่ระดับสูงฝ่ายจัดซื้อของกองทัพอากาศสหรัฐฯ ในโครงการจัดซื้อเครื่องบินโบอิง 767 เพื่อนำมาบรรทุกเชื้อเพลิงจำนวน 100 ลำ<sup>43</sup>

หนึ่งสัปดาห์ต่อมา นายฟิล คอนดิต (Phil Condit) ซีอีโอของบริษัทโบอิงประกาศลาออกโดยให้เหตุผลว่า ต้องการหลีกเลี่ยงให้คณะผู้บริหารชุดใหม่ ภายหลังจากการแต่งตั้งนายแฮร์รี สโตนไซเฟอร์ (Harry Stonecipher) มาทำหน้าที่แทนนายคอนดิต<sup>44</sup>

ท่าทีที่ชัดเจนที่สุดของรัฐบาลสหรัฐฯ ก่อนที่จะนำเรื่องเข้าสู่องค์การการค้าโลกในเดือนตุลาคมปี 2548 คือ คำแถลงการณ์ของประธานาธิบดีจอร์จ บุช ภายหลังหารือกับผู้บริหารของบริษัทโบอิงที่เมืองซีแอตเทิล กรุงวอชิงตัน ในวันที่ 14 สิงหาคม 2547 ที่ว่า "เงินอุดหนุนของแอร์บัสเหล่านี้ไม่เป็นธรรมและเขา (ผู้แทนการค้าสหรัฐฯ) ควรจะทำทุกวิถีทางที่จะหยุดเงินอุดหนุนเหล่านี้ รวมไปถึงนำเรื่องเข้าองค์การการค้าโลกถ้าจำเป็น"<sup>45</sup> เงื่อนไขที่ทำให้ประธานาธิบดีบุชมีจุดยืนที่ชัดเจนนั้นคือ การเลือกตั้งประธานาธิบดีที่จะมีขึ้นในวันที่ 2 พฤศจิกายน 2547 ภาวะตกต่ำของบริษัทโบอิงนั้นส่งผลให้คนงานกว่า 40,000 คนต้องถูกไล่อพยพ โดยเฉพาะจากโรงงานของโบอิงใน กรุงวอชิงตัน ซึ่งเป็นพื้นที่แข่งขันสำคัญของพรรคเดโมแครทและรีพับลิกัน งานที่สูญหายไปเหล่านี้สอดคล้องกับนโยบาย

<sup>42</sup> "Boeing Punished For Spying", *BBC News* (24 July 2003).

<sup>43</sup> "Boeing Fires Its Finance Chief", *BBC News* (24 Nov 2003).

<sup>44</sup> "Embattled Boeing Bid For Market Trust", *BBC News* (1 Dec 2003).

<sup>45</sup> "US., EU Subsidy Talks Heat Up", *Washington Time* (18 Sep 2001).

สำคัญของประธานาธิบดีบุช นั่นคือ การปกป้องงานของชาวอเมริกัน ประธานาธิบดีบุชจึงอาศัยฐานะฝ่ายบริหารก่อนหน้าการเลือกตั้งซึ่งความนิยมในตัวเขาและพรรครีพับลิกันในการแก้ปัญหาที่เรื้อรังมานานอย่างเด็ดขาด

สำหรับเหตุปัจจัยของสหภาพยุโรปในการยื่นฟ้องครั้งนี้ก็เพื่อตอบโต้การฟ้องของสหรัฐฯเป็นหลัก สถานการณ์ของบริษัทแอร์บัสในช่วงนี้เหนือกว่าบริษัทโบอิงอย่างเห็นได้ชัด ทำให้สหภาพยุโรปแทบไม่มีความจำเป็นใดๆที่จะริเริ่มข้อพิพาทกับโบอิงเพราะบริษัทแอร์บัสจะได้รับประโยชน์จากการอุดหนุนที่ได้รับอยู่ ขณะบริษัทโบอิงนั้นเสียประโยชน์ ภายหลังจากการยื่นเรื่องต่อองค์การการค้าโลกในขั้นตอนการปรึกษาหารือกัน ทั้งสองฝ่ายมีเวลา 60 วันในการหารือและข้อยุติร่วมกัน ก่อนที่สหรัฐฯจะร้องขอให้องค์การการค้าโลกแต่งตั้งคณะพิจารณา(The WTO Panel) เพื่อวินิจฉัยและตัดสินความ

วันที่ 11 มกราคม 2548 สหรัฐฯ และสหภาพยุโรปตกลงที่จะเจรจาต่อรองนอกรอบกันใน The US-EU Agreement on Terms for Negotiation to End Subsidies for Large Civil Aircraft<sup>46</sup> ข้อตกลงเฉพาะกาลนี้เป็นแผนการดำเนินงาน (Framework) สำหรับการเจรจากันในระยะเวลา 3 เดือน เพื่อหาข้อตกลงชุดใหม่มาแทนที่ข้อตกลงทวิภาคี ปี 2535 เป้าหมายที่ชัดเจนของระเบียบการค้าเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่ในอนาคตคือ การขจัดเงินอุดหนุนเพื่อสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม (ข้อ 1) ในช่วงเวลาดังกล่าว ทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่ให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทของตน (ข้อ 5) นอกจากนี้ ยังมีการขยายข้อตกลงถึงประเทศที่สามที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการผลิต (ข้อ 4 (บี)) และการใช้นิยามการอุดหนุนตามความตกลงว่าด้วยการอุดหนุนและการใช้มาตรการตอบโต้ (ข้อ 6) โดยที่ทั้งสองฝ่ายจะไม่ร้องขอให้องค์การการค้าโลกแต่งตั้งคณะพิจารณา (Panel) เพื่อไกล่เกลี่ยข้อพิพาท

ท่าทีในการประนีประนอมและร่วมมือกันนี้ชี้ให้เห็นถึงเป้าหมายและเครือข่ายผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายโดยเฉพาะสหรัฐฯ ความพยายามของ

---

<sup>46</sup> ดูเอกสารของ The United States Mission to the European Union , " US., EU Agree to Negotiation on Ending Aircraft Subsidies"(11 Jan 2005).

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

สหรัฐฯ ในการหยุดหรือยับยั้งการผลิต A380 ในปี 2543 นั้นต้องล้มเลิกไป เนื่องจากเหตุผลภายในของบริษัทโบอิงเอง ทว่าในช่วงปี 2546-2547 บริษัทโบอิงนั้นกำลังอยู่ในช่วงตกต่ำและเสียตำแหน่งแชมป์เป็นปีที่สองติดต่อกัน เครื่องบินโบอิง 787 อาจเป็นยานพาหนะเดียวในตอนนั้นที่พอบริษัทโบอิงกลับสู่ตำแหน่งแชมป์ หลักประกันที่พอจะทำให้บริษัทโบอิงไว้วางใจได้คือ การหยุดหรือยับยั้งคู่แข่งอย่าง A350 และสร้างสถานการณ์ที่น่าเชื่อถือในองค์การการค้าโลกให้บรรดาสายการบินเห็นว่า บริษัทแอร์บัสมีแนวโน้มที่จะไม่ได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาล (หรือได้น้อยลง) ในการผลิต A350 และหากบริษัทโบอิงได้รับยอดคำสั่งซื้อได้มากเท่าไร โอกาสที่ A350 จะได้รับคำสั่งซื้อน้อยลงและไม่เพียงพอที่จะขยายโครงการสู่สายการผลิตก็มากขึ้นเท่านั้น

สหภาพยุโรปรู้ทันและพยายามสร้างความมั่นใจว่า โครงการ A350 ยังคงดำเนินการต่อไปถึงแม้จะมีการระงับการสนับสนุนจากรัฐบาล นอกจากนี้ ยังพยายามสร้างสมดุลในการเจรจาต่อรองกับสหรัฐฯ ด้วยการกล่าวถึงจีนว่า จะเข้ามาร่วมลงทุนใน A350 ในสัดส่วน 5 เปอร์เซ็นต์<sup>47</sup>

ในช่วง 3 เดือนดังกล่าว นอกจากการเจรจาจะไม่คืบหน้าใดๆ แล้วยังสื่อเค้าว่าทั้งสองฝ่ายจะหาทางออกร่วมกันไม่ได้ วันที่ 15 มีนาคม 2548 ภายหลังการโทรศัพท์ทางไกลข้ามทวีประหว่างนายปีเตอร์ แมนเดลสัน (Peter Mandelson) กรรมการการค้าแห่งสหภาพยุโรปกับนายโรเบิร์ต โซลลิก (Robert Zoellick) รัฐมนตรีช่วยกระทรวงต่างประเทศสหรัฐฯ ทั้งคู่ต่างกล่าวโทษซึ่งกันและกันว่าทำลายความคืบหน้าของการเจรจา<sup>48</sup>

วันที่ 30 พฤษภาคม 2548 สหรัฐฯ นำเรื่องการอุดหนุนการผลิตเครื่องบินแอร์บัสของรัฐบาลในสหภาพยุโรปกลับเข้าสู่องค์การการค้าโลก หนึ่งวันต่อมา สหภาพยุโรปก็นำเรื่องการอุดหนุนการผลิตเครื่องบินโบอิงของรัฐบาลสหรัฐฯ เข้าสู่

<sup>47</sup> "Airbus Beats Boeing For Second Year", *Airwise News* (21 Jan 2005).

<sup>48</sup> Office of United States Trade Representative, "Statement From USTR Spokesman Richard Mills on The Status of US-EU Large aircraft Subsidy/Litigation Talk" (19 Mar 2005) และ "War of Words Resumes in US-EU Plane Row", *Reuters* (19 Mar 2005).

กระบวนการเดียวกัน<sup>49</sup> ทั้งคู่ร้องขอให้ตั้งองค์การระงับข้อพิพาท (Dispute Settlement Body: DSB) ขององค์การการค้าโลกตั้งคณะพิจารณาเพื่อวินิจฉัยกรณีการอุดหนุนการผลิตเครื่องบินพลเรือนของฝ่ายตรงข้าม กรณีพิพาทเครื่องบินพลเรือนครั้งนี้จะกลายเป็นความขัดแย้งที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดที่เข้าสู่องค์การการค้าโลกและนั่นหมายถึงความยุ่งยากที่กำลังจะเกิดขึ้นในกระบวนการระงับข้อพิพาทขององค์การการค้าโลกเช่นเดียวกัน

สหรัฐนั้นยืนยันมาตลอดว่า จะต้องจัดการอุดหนุนในอุตสาหกรรมดังกล่าวและมองว่า สหภาพยุโรปไม่ได้มีความตั้งใจที่จะจัดการอุดหนุนอย่างแท้จริง เพียงแต่ต้องการซื้อเวลาเอาไว้เพื่อจ่ายเงินอุดหนุนต่อไป ในขณะที่สหภาพยุโรปไม่ต้องการที่จะจัดการอุดหนุนในทันทีทันใด และยังโต้แย้งด้วยว่า บริษัทโบอิงก็ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลสหรัฐฯเช่นกัน<sup>50</sup>

จุดแตกหักสำคัญที่นำไปสู่การนำข้อพิพาทกลับเข้าสู่กระบวนการขององค์การการค้าโลกเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2548 คือ ท่าทีของรัฐบาลในยุโรปและบริษัทแอร์บัสต่อเงินกู้สำหรับการผลิต A350 และข้อเสนอของนายแมนเดลสัน

ในเดือนเมษายน 2548 รัฐบาลฝรั่งเศสยืนยันว่า จะขยายเงินอุดหนุนแก่ A350<sup>51</sup> ต่อมาบริษัทแอร์บัสแสดงความต้องการเงินสนับสนุนจำนวน 700 ล้านดอลลาร์อเมริกันจากรัฐบาลอังกฤษสำหรับการผลิต A350<sup>52</sup> รวมไปถึงกรณีที่สหภาพยุโรปกำลังพิจารณาเงินอุดหนุนก้อนใหม่จำนวน 1.7 พันล้านดอลลาร์อเมริกันในการผลิต A350<sup>53</sup> ส่วนข้อเสนอของนายแมนเดลสันเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2548 ที่ว่า จะลดเงินอุดหนุนการผลิต A350 ลง 30 เปอร์เซ็นต์นั้น สหรัฐฯเห็นว่า ยังไม่เพียงพอ<sup>54</sup>

<sup>49</sup> "Flare-up in EU-US air trade row", *BBC News* (31 May 2005).

<sup>50</sup> "Boeing-Airbus Subsidies Row Escalates", *Airwise News* (20 Mar 2005).

<sup>51</sup> "US still anxious for talks with EU on Boeing-airbus", [www.eubusiness.com](http://www.eubusiness.com) (15 Apr 2005).

<sup>52</sup> Office of United States Trade Representative. "US takes next step in Airbus WTO Litigation"(30 May2005).

<sup>53</sup> "Flare-up in EU-US air trade row", *BBC News* (31 May 2005).

<sup>54</sup> *Ibid.*

โบอิงกับแอร์บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

ประเด็นเครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่ที่เข้าสู่องค์การการค้าโลกครั้งนี้แตกต่างจากเมื่อปี 2522 ตรงที่เป็นการนำประเด็นดังกล่าวในฐานะกรณีพิพาททางการค้า (Trade Dispute) เพื่อให้องค์การการค้าโลกวินิจฉัยชี้ขาด ในขณะที่ในปี 2522 เครื่องบินพลเรือนขนาดใหญ่เป็นประเด็นทางการค้าที่นำขึ้นมาเจรจาบนเวทีของเกตต์เพื่อสร้างระเบียบการค้าชุดหนึ่งขึ้น ในการประชุมองค์การระดับข้อพิพาท (Dispute Settlement Body) เพื่อพิจารณาคำร้องขอแต่งตั้งคณะพิจารณาเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2548 ทั้งสองฝ่ายต่างคัดค้านคำร้องขอของแต่ละฝ่าย ทำให้การประชุมต้องเลื่อนออกไป<sup>55</sup> โดยที่ทั้งคู่ไม่สามารถคัดค้านได้อีกในการประชุมครั้งต่อไป

ความล่าช้านี้ทำให้แอร์บัสได้รับประโยชน์เพราะอย่างน้อยบริษัทยังสามารถได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลในยุโรป นายโนเอล ฟออร์การ์ด (Noel Foregaard) หนึ่งในผู้บริหารของแอร์บัสกล่าวว่า ในช่วงที่ข้อพิพาทยังอยู่ในองค์การการค้าโลก แอร์บัสอาจต้องการเงินอุดหนุนในโครงการ A350 จากรัฐบาลยุโรป<sup>56</sup> แม้ว่าคณะพิจารณาถูกตั้งขึ้นเพื่อวินิจฉัยข้อพิพาททั้งสองเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2548 แต่การสรุปรายงานคำวินิจฉัยของคณะพิจารณาทั้งสองก็ล่าช้าโดยคณะพิจารณาให้เหตุผลในเรื่องความซับซ้อนของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการอุดหนุน รวมไปถึงทั้งสองฝ่ายก็ตัดสินใจนำข้อพิพาทมาปรึกษาหารือกันนอกกรอบอีกครั้งและระบุตารางเวลาการวินิจฉัยเดิมโดยไม่ได้ระบุวันเวลาที่แน่ชัด

<sup>55</sup> "EC and US block each other's first requests for panels in Airbus/Boeing disputes", [www.wto.org](http://www.wto.org) (16 June 2005).

<sup>56</sup> "Additional Panel Established in Boeing-Airbus Dispute," *Bridges Weekly Trade News Digest*, vol. 10, no.6 (22 February 2006).

## บทสรุป

อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพลเรือนมีลักษณะผูกขาดโดยธรรมชาติ กล่าวคือ ภาวะการณ้แข่งขันในอุตสาหกรรมจะลดลงเรื่อยๆเนื่องจากมีเงื่อนไขมากมายที่ทำให้การเข้าสู่อุตสาหกรรมเป็นเรื่องสูงเสี่ยงแก่ผู้ผลิตรายใหม่ ผู้ผลิตที่หลงเหลือมานับตั้งแต่ก่อตั้งอุตสาหกรรมในทศวรรษ 2453 มีเพียงสองรายใหญ่ๆ คือ บริษัทโบอิงและบริษัทแอร์บัส ความจำกัดของผู้ซื้อหรือตลาดที่มีศักยภาพและความพยายามที่จะก่อตั้งสายการบินประจำชาติของรัฐบาลแต่ละประเทศทำให้อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นเรื่องของการค้าระหว่างประเทศไปโดยปริยาย โครงสร้างของอุตสาหกรรมในปัจจุบันจึงเป็นแบบผู้ผลิตสองราย (Duopoly Market)

พื้นเพของทั้งบริษัทโบอิงและบริษัทแอร์บัสแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง บริษัทโบอิงนั้นมองการแข่งขันเป็นความชอบธรรมของตนในฐานะที่ก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรม ในขณะที่บริษัทแอร์บัสมาจากจารีตในการร่วมมือกันของผู้ผลิตเครื่องบินในแต่ละชาติของยุโรปตะวันตก บริษัทโบอิงจึงรู้สึกถึงความไม่เป็นธรรมของบริษัทแอร์บัสตั้งแต่เริ่มแรกแข่งขัน เมื่อบทบาทความช่วยเหลือของรัฐบาลในยุโรปส่งเสริมให้บริษัทแอร์บัสกลายเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวมากขึ้นเรื่อยๆ ความสงสัยในผลประโยชน์ที่บริษัทแอร์บัสได้รับย่อมบังเกิดขึ้นและกลายเป็นข้อพิพาทระหว่างบริษัทโบอิงกับ บริษัทแอร์บัสที่ผนึกซ้อนไว้ด้วยความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯและสหภาพยุโรปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากข้อพิพาทที่ผ่านมา โบอิงเป็นฝ่ายกวาดชนะพฤติกรรมการผลิตของบริษัทแอร์บัสที่มีรัฐบาลในยุโรปคอยให้ท้ายอยู่อย่างใกล้ชิด จนนำไปสู่ข้อตกลงที่ใช้ไกล่เกลี่ยความขัดแย้งในอุตสาหกรรมทั้ง 3 ฉบับ อย่างไรก็ตาม ใ้ชื่อว่ารัฐบาลสหรัฐฯจะไม่สนับสนุนการผลิตเครื่องบินโบอิงและสินค้าอื่นๆ ของตนที่ส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ ค่าตัดสินขององค์การการค้าโลกต่อมาตรการภาษีถึงสองครั้งสองคราสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทและรูปแบบของรัฐบาลสหรัฐฯในอุตสาหกรรมเช่นกัน เพียงแต่ในข้อพิพาทที่เกิดขึ้นทั้งสามครั้งนั้น บริษัทโบอิงไม่พอใจในสิทธิพิเศษอันชัดเจนที่รัฐบาลในยุโรปมีให้แก่บริษัทแอร์บัสอย่างสม่ำเสมอ

แตกต่างจากบริษัทโบอิงที่ต้องแข่งขันเพื่อให้ได้มา ความง่ายในการเข้าถึงแหล่งทรัพยากรที่เป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งยวดในการแข่งขันกันในอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้บริษัทแอร์บัสก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมแทนบริษัทโบอิง

ในข้อพิพาทปี 2547-2548 นี้ รัฐบาลแม่ของทั้งสองฝ่ายมีบทบาทสำคัญในการช่วงชิงความได้เปรียบในทางการค้าอย่างชัดเจน บริษัทโบอิงต้องการทวงตำแหน่งผู้นำในอุตสาหกรรมคืนด้วยโบอิง 787 หนึ่งในโครงการ 7E7-Dreamliner พร้อมกันนี้ยังยับยั้งและสร้างอุปสรรคให้แก่คู่แข่ง A350 รัฐบาลสหรัฐฯ นั้นนำข้อพิพาทเรื่องการอุดหนุนของรัฐบาลในยุโรปให้องค์การการค้าโลกเป็นผู้ตัดสินก็เพื่อกดดันให้สหภาพยุโรประงับการช่วยเหลือทางการเงินในการผลิต A350 สหภาพยุโรปเองก็นำเรื่องการอุดหนุนการผลิตเครื่องบินโบอิงของรัฐบาลสหรัฐฯ เข้าสู่กระบวนการตั้งคณะพิจารณาเช่นกัน การหันมาเจรจาออกรอบกันในระยะเวลา 3 เดือนก่อนหน้านี้นี้มิได้ทำให้การไกล่เกลี่ยข้อพิพาทมีแนวโน้มดีขึ้นเนื่องจากบริษัทแอร์บัสต้องเดินหน้าโครงการ A350 ของตน นี่จึงเป็นเครื่องยืนยันถึงความจำเป็นของเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลในยุโรปต่อการผลิตเครื่องบินแอร์บัส สถานการณ์ที่โบอิง 787 กำลังได้รับคำสั่งซื้อจากสายการบินต่างๆ นั้น อาจกดดันให้บริษัทแอร์บัสและรัฐบาลในสหภาพยุโรปละเมิดข้อตกลงเฉพาะกาลดังกล่าว

สถานการณ์ของทั้งคู่มีความเป็นไปได้ที่องค์การการค้าโลกจะวินิจฉัยว่าการอุดหนุนการผลิตให้แก่บริษัทโบอิงและแอร์บัสนั้นขัดต่อบทบัญญัติขององค์การการค้าโลก นั่นทำให้ทั้งสองบริษัทต้องเสียประโยชน์ที่เคยได้รับ ทางออกที่น่าพิจารณาสำหรับทั้งสองฝ่ายคือ การเจรจาต่อรองแบบทวิภาคีดังเช่นในอดีต องค์การการค้าโลกเคยวินิจฉัยข้อพิพาทเรื่องการอุดหนุนการผลิตเครื่องบินขนาดไม่เกิน 100 ที่นั่งของบริษัท Bombardier ของแคนาดา กับ Embraer ของบราซิลว่า การอุดหนุนการผลิตแก่บริษัททั้งสองฝ่ายขัดต่อความตกลงการค้าที่มีอยู่ แต่

ทั้งสองประเทศพร้อมใจกันไม่ปฏิบัติตามคำชี้ขาดดังกล่าวและยังคงอุดหนุนบริษัทของตนต่อไป<sup>57</sup>

ข้อพิพาทระหว่างบริษัทโบอิงกับบริษัทแอร์บัสนับเป็นกรณีศึกษาที่น่าสนใจเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการค้ากับการเมืองระหว่างประเทศ ความขัดแย้งระหว่างบริษัทโบอิงกับ บริษัทแอร์บัสมิได้เป็นเพียงภาพการแข่งขันของบริษัทผู้นำในอุตสาหกรรมเดียวกันเท่านั้น หากยังผนึกซ้อนไว้ด้วยความขัดแย้งระหว่างประเทศบนสองฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกในประเด็นที่เรียกว่า การแข่งขันที่เป็นธรรมอีกด้วย

---

<sup>57</sup> Robert J Carbaugh and John Olienyk (2004), *Ibid.*

ใบอ้างอิงกับแอร်บัส: กรณีพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับยุโรป

## บรรณานุกรม

- Ahearn, Raymond J. (2003). *US-European Union Trade Relation: Issue and Policy Challenges*. CRS Issue Brief dor Congress (23 December 2004).
- Carbaugh, Robert J and John Olienyk (2004). "Boeing-Airbus Subsidies Dispute: A Sequel." *Global Economy Journal*, Vol.4 Issue 2 (2004).
- De Meio, Jaime(2000). *Notes on the Boeing-Airbus Rivalry*. (25 October 2000).
- Harrison, Michael J. (2003). "U.S. versus EU Competition Policy: The Boeing-McDonnell Douglas Merger". *American Consortium on European Union Studies (ACES)*, Transatlantic Relation No.2.
- Office of United States Trade Representative, "US Files WTO Case Against EU Over Unfair Airbus Subsidies"(6 October 2004).
- \_\_\_\_\_ "US takes next step in Airbus WTO Litigation" (30 May2005).
- \_\_\_\_\_ "Statement From USTR Spokesman Richard Mills on The Status of US-EU Large aircraft Subsidy/Litigation Talk" (19 Mar 2005 และ "War of Words Resumes in US-EU Plane Row", *Reuters* (19 Mar 2005).
- Pavcnik, Nina(2002). "Trade Disputes in the Commercial Aircraft Industry." *The World Economy*,Vol. 25, pp. 733-751.
- Skapinker, Michael and Bernard Gray. "Cruising at dizzying heights." *Financial Times* (17 December 1996).
- The United States Mission to the European Union, "US., Eu Agree to Negotiation on Ending Aircraft Subsidies"(11 January 2005).
- Thompson, Loren B. (1998). "The Post-Deconstruction Defense Industry: Now What?" Presentation for the Lexington Institute. Available at [www.defensedaily.com/reports/deconstruction.ppt](http://www.defensedaily.com/reports/deconstruction.ppt)
- Tyson, Laura D'Andrea (1992). *Who's Bashing Whom? Trade Conflict in High-Technology Industries*. Washington DC Institute for International Economics.
- WTO Document, "DS316: European Commodity-Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft," [www.wto.org](http://www.wto.org) (6 October 2004).
- \_\_\_\_\_ "DS317: United States-Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft," [www.wto.org](http://www.wto.org) (6 October 2004).
- \_\_\_\_\_ "EC and US block each other's first requests for panels in Airbus/Boeing disputes" (16 June 2005).

บทความข่าว

- "US., EU Subsidy Talks Heat Up", *Washington Times*(18 Sep 2001).  
"Boeing in Contact Probe", *BBC News* (5 May 2003).  
"Boeing Files in \$192m Loss", *BBC News* (23 July 2003).  
"Boeing Punished For Spying", *BBC News* (24 July 2003).  
"Boeing Fires Its Finance Chief", *BBC News* (24 Nov 2003).  
"Embattled Boeing Bid For Market Trust", *BBC News* (1 Dec 2003).  
"Airbus deliveries outtrip Boeing," *BBC News* (6 Jan 2004).  
"America File to War", [www.economist.com](http://www.economist.com) (7 Oct 2004).  
"Airbus Parent to Discuss A350 Launch", *Reuters* (2 Nov 2004).  
"Airbus Beats Boeing For Second Year", *Airwise News* (21 Jan 2005).  
"Boeing-Airbus Subsidies Row Escalates", *Airwise News* (20 Mar 2005).  
"US still anxious for talks with EU on Boeing-airbus", [www.eubusiness.com](http://www.eubusiness.com) (15 Apr 2005).  
"Airbus Beats Boeing For Second Year", *Airwise News* (4 May 2005).  
"Flare-up in EU-US air trade row", *BBC News* (31 May 2005).  
"Airbus Problems likely to continue," *The Guardian* (14 September 2006).  
"Airbus Bust, Boeing Boost," *Washingtonpost* (8 Novemebr 2006).