

Der Airbus-Boeing-Subventionsstreit vor der WTO
- Auswirkungen auf die Regulierung von Subventionen
im zivilen Flugzeugbau und den Wettbewerb mit
aufstrebenden Herstellern in den BRIC-Staaten -

der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften

der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

zur Erlangung des Doktorgrades

Dr. rer. pol.



vorgelegt von
Solveig Lauke
aus Annaberg-Buchholz

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	I
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	VI
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	VII
1 Einleitung	1
2 Airbus-Boeing-Konflikt über Subventionen im zivilen Flugzeugbau vor der WTO	9
2.1 Marktcharakteristika und Subventionen im zivilen Flugzeugbau	9
2.1.1 Verbindung der militärischen und zivilen Luftfahrtindustrie	10
2.1.2 Markteintrittsbarrieren und Subventionen	12
2.2 Wettbewerb und staatliche Subventionen aus Sicht der strategischen Handelstheorie	17
2.3 Rechtsgrundlagen für den Subventionsstreit im zivilen Flugzeugbau	27
2.3.1 GATT 1947 und der GATT-Subventionskodex 1979	28
2.3.2 Agreement on Trade in Civil Aircraft 1979	30
2.3.2.1 Hintergründe	30
2.3.2.2 Bestimmungen	32
2.3.2.3 Kritische Würdigung	32
2.3.3 Agreement on Trade in Large Civil Aircraft 1992	33
2.3.3.1 Hintergründe	34
2.3.3.2 Bestimmungen	35
2.3.3.3 Kritische Würdigung	35
2.3.4 GATT 1994 und das Agreement on Subsidies and Countervailing Measures 1994	36
2.3.4.1 Hintergründe	37
2.3.4.2 Definition des Subventionsbegriffs und Bestimmungen	37
2.3.4.3 Kritische Würdigung	40
2.4 WTO-Streitbelegungsverfahren im Handelskonflikt	42
2.4.1 Subventionsklage der USA	44
2.4.2 Europäische Gegenklage	45
2.4.3 Zweite Klagerunde	46

2.4.4	Hauptverfahren	48
2.4.5	Berufungsklagen	50
2.4.6	Umsetzungsphase	51
2.5	Vergleich der Subventionsklagen der USA und der EU	54
2.5.1	Subventionsklage der USA gegen die EU (Airbus-Fall)	54
2.5.1.1	Anschubfinanzierungen durch die Mitgliedstaaten	55
2.5.1.2	Staatliche Infrastrukturhilfen bzw. infrastrukturelevante Beihilfen	57
2.5.1.3	Forschungsförderungsprogramme der EU sowie der Mitgliedstaaten	58
2.5.1.4	Forschungs- und Entwicklungskredite der Europäischen Investitionsbank	61
2.5.1.5	Direkte Kapitalzuschüsse zur Unternehmensumstrukturierung	62
2.5.2	Subventionsklage der EU gegen die USA (Boeing-Fall)	62
2.5.2.1	Exportsubventionen durch die Foreign Sales Corporations-Regelung	63
2.5.2.2	F&E-Programme sowie weitere Förderungen des amerikanischen Verteidigungsministeriums und der Luft- und Raumfahrtbehörde	64
2.5.2.3	Steuervergünstigungen und andere Beihilfen der Bundesstaaten Washington, Kansas und Illinois	66
2.6	Eignung der WTO als Verhandlungsforum im Airbus-Boeing-Subventionsstreit	68
2.6.1	Politische Interessen im Handelskonflikt	71
2.6.2	Rechtliche Entscheidungsgrundlagen	73
2.6.3	Verfahrenskomplexität	75
2.6.4	Umsetzung der WTO-Empfehlungen und Folgen für die Subventionspraxis im zivilen Flugzeugbau	76
2.6.4.1	Umsetzung der Empfehlungen	77
2.6.4.2	Nichtbefolgung der Entscheidung und Ermächtigung zu Sanktionen	79
2.6.5	Folgen für die transatlantischen Beziehungen	83
2.7	Konfliktbeilegung zur Stärkung der Wettbewerbsposition und Neuverhandlung eines Abkommens	86

3	Auswirkungen von Subventionen im Bau ziviler Flugzeuge auf den Wettbewerb mit aufstrebenden Herstellern in den BRIC-Staaten	93
3.1	Bedeutung der BRIC-Märkte in der Luftfahrtbranche	93
3.1.1	Wirtschaftliche und politische Bedeutung der BRIC-Staaten	93
3.1.2	Bedeutung der BRIC-Staaten als Absatzmärkte für zivile Flugzeuge	98
3.1.3	Ziele, Chancen und Risiken der Marktexpansion von Airbus und Boeing in den BRIC-Staaten	101
3.1.3.1	Marktzugang, Absatzsteigerung und Zugang zu qualifiziertem Personal	103
3.1.3.2	Kostenersparnis und Risikoverteilung	107
3.1.3.3	Wechselkursrisiken	109
3.1.3.4	Wettbewerbsfähigkeit	110
3.1.3.5	Gefahren	111
3.2	Erfolgsbedingungen für den Aufbau eigener Flugzeugindustrien in den BRIC-Staaten	114
3.2.1	Externe Einflussfaktoren	116
3.2.1.1	Technologieabsorption durch Marktöffnung und Förderung des Technologietransfers	118
3.2.1.2	Technologieentwicklung durch Forschungs- und Innovationsförderung	123
3.2.2	Interne Schlüsselqualifikationen	125
3.2.2.1	Technologieentwicklungs- und Designkompetenz	126
3.2.2.2	Produktions- und Fertigungsfähigkeiten	127
3.2.2.3	Marktorientierung und Kundenmanagement	128
3.3	Bewertung des Aufstiegs Brasiliens zum drittgrößten Flugzeughersteller	130
3.3.1	Politische und makroökonomische Voraussetzungen	131
3.3.1.1	Innen- und wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Marktöffnung und Förderung des Technologietransfers	131
3.3.1.2	Technologieentwicklung durch Forschungs- und Innovationsförderung	133
3.3.2	Entwicklung der brasilianischen Flugzeugindustrie	136
3.3.2.1	Technologieentwicklungs- und Designkompetenz, Produktions- und Fertigungsfähigkeiten	136
3.3.2.2	Marktorientierung und Kundenmanagement	141

3.4	Beurteilung des Einstiegs Chinas ins internationale Flugzeuggeschäft	145
3.4.1	Politische und makroökonomische Voraussetzungen	146
3.4.1.1	Innen- und wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Marktöffnung und Förderung des Technologietransfers	146
3.4.1.2	Technologieentwicklung durch Forschungs- und Innovationsförderung	149
3.4.2	Entwicklung der chinesischen Flugzeugindustrie	152
3.4.2.1	Technologieentwicklungs- und Designkompetenz, Produktions- und Fertigungsfähigkeiten	152
3.4.2.2	Marktorientierung und Kundenmanagement	158
3.5	Analyse der Wiederauferstehung Russlands im Flugzeugbau	160
3.5.1	Politische und makroökonomische Voraussetzungen	161
3.5.1.1	Innen- und wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Marktöffnung und Förderung des Technologietransfers	161
3.5.1.2	Technologieentwicklung durch Forschungs- und Innovationsförderung	164
3.5.2	Entwicklung der russischen Flugzeugindustrie	166
3.5.2.1	Technologieentwicklungs- und Designkompetenz, Produktions- und Fertigungsfähigkeiten	166
3.5.2.2	Marktorientierung und Kundenmanagement	172
3.6	Diskussion der Rolle Indiens als Zulieferer und Anbieter für Wartungs- und Instandhaltungsdienstleistungen	175
3.6.1	Politische und makroökonomische Voraussetzungen	176
3.6.1.1	Innen- und wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Marktöffnung und Förderung des Technologietransfers	176
3.6.1.2	Technologieentwicklung durch Forschungs- und Innovationsförderung	180
3.6.2	Entwicklung der indischen Flugzeugindustrie	183
3.6.2.1	Technologieentwicklungs- und Designkompetenz, Produktions- und Fertigungsfähigkeiten	183
3.6.2.2	Marktorientierung und Kundenmanagement	189

4	Strategien für eine wettbewerbsfähige zivile Flugzeugindustrie und die Bedeutung von Subventionen	191
4.1	Strategien zum Aufbau einer zivilen Flugzeugindustrie im BRIC-Vergleich	191
4.2	Airbus und Boeings betriebswirtschaftliche Strategien zur Sicherung des Wettbewerbsvorsprungs	195
4.3	Subventionen im zivilen Flugzeugbau im Fokus wettbewerbspolitischer Strategien der USA und der EU	203
5	Fazit	209
	QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS	213