

# 打擊空巴業務 世貿裁定華盛頓州政府違規 非法補貼波音 美輸少當贏

美國大型航空企業波音的負面消息不斷，繼最新客機機種737-MAX系列接連發生空難後，世界貿易組織(WTO)上訴機構前日宣佈，美國華盛頓州政府違反世貿裁決，非法對波音提供補貼，對主要對手法國空中巴士公司造成不公平競爭，但涉案金額僅佔美國政府對波音補貼的一小部分。美國與歐盟各自解讀裁決結果，同時宣稱勝利。外界關注判決會否引發報復行動，進一步加劇全球貿易糾紛。



空巴形容裁決是歐盟和空巴的勝利。圖為空巴A320客機。法新社

波音與空中巴士為全球現時最主要的民航客機製造商，兩者分別獲美國和歐盟給予巨額補貼。美國與歐盟自2004年起，已互相指控對方航企不法支付補貼，世貿2012年3月裁定美國對波音的補貼違規，要求結束稅務優惠，但歐盟其後再入稟，指控美國未有履行裁決，使波音在過去6年透過稅務補貼，少付104億美元(約816億港元)稅款，對空中巴士構成不公平競爭。

可稅免稅優惠，其中單是2013年至2015年間，優惠額已達3.25億美元(約25.5億港元)，導致空中巴士在期內5項展銷活動中，A320或A320neo客機銷量受挫。另外，美國南卡羅來納州等地亦向波音提供補貼，但未能證實該些補貼有否影響空中巴士。

立，每年涉及金額亦僅約1億美元(約7.8億港元)，與歐盟對空中巴士的巨額補貼相比只是小巫見大巫。波音表示會支持裁決，強調華盛頓州政府已承諾調整稅務政策，除此以外，波音在美國已不再涉及任何違規補貼。

美國彼得森國際經濟研究所貿易事務分析師赫夫鮑爾指出，美國和波音避過數十億美元罰款，在法律上已取得勝利，但持續多年的訴訟對波音和空中巴士實際銷情影響輕微，「最大得益者只是律師。」

## 歐盟空巴同宣勝利

美國和歐盟分別讚揚裁決，歐盟形容裁決證明美國持續罔顧世貿規則，向波音提供補貼。空中巴士形容裁決是歐盟和空巴的勝利，促請美國重新訂立合乎公平貿易原則的政策，否則歐盟可能採取反制措施。

美國則指在歐盟眾多指控中，只有華盛頓州一宗成

## 涉案金額僅25億

裁決指出，華盛頓州對波音提供營業及開業許

## 美歐航空業糾紛時序

- 2004年10月** 美國政府向世貿提出指控，稱歐盟向空中巴士提供貸款，開發新型客機，違反美歐1992年達成的貿易協議。歐盟隨即就美國補貼波音，向世貿提出訴訟
- 2005年7月** 世貿同時調查波音和空中巴士是否遵守貿易協議
- 2009年9月** 世貿發表中期裁決，指歐盟向空中巴士提供不公平補貼，但未有同意美國對空巴的全部指控
- 2010年6月** 世貿發表報告，譴責空中巴士非法獲取出口補貼，開發新型客機，歐盟和美國其後分別提出上訴
- 2012年3月** 世貿裁定美國自1989年至2006年間，提供53億美元(約416億港元)非法補貼，要求華府結束補貼。歐盟此後再次入稟，指控華府未有遵守判決
- 2017年6月** 世貿再發表裁決，稱美國此前29項對波音的補貼中，有28項符合規定，但華盛頓州的稅務優惠違規
- 2018年5月** 世貿再裁定歐盟非法補助空中巴士，開發A380和A350客機

綜合報道



華盛頓州政府涉非法對波音(圖)提供補貼，對主要對手法國空巴造成不公平競爭。美聯社

## 埃塞空難家屬 首人稟控波音

埃塞俄比亞航空公司的波音737-MAX 8客機本月10日發生空難，造成157人死亡。盧旺達籍避難者穆索尼的家屬前日入稟芝加哥聯邦法院，控告波音客機的自動駕駛系統存在缺陷，是這場空難中首次有罹難者家屬向波音提告。波音未有評論案件。

## 在美提告可索更高賠償額

穆索尼的家屬在入稟狀表示，波音在737-MAX 8客機設計上出現嚴重疏忽，令飛機感應器失靈，導致機身不受控，而波音並無向公眾、其他航空公司和機師提出警告，亦無為機師提供足夠訓練，教導他們使用737-MAX 8客機的自動駕駛系統。法律專家指出，由於在美國法院提告，獲賠償金額高於在其他國家入稟，故死難者家屬可能傾向在美國法院興訟，類似訴訟案料陸續有來。

去年10月印尼獅航空難的失事客機型號同為737-MAX 8，在兩宗空難中，客機防失速系統均被指有故障，導致機頭突然向下俯衝。《華爾街日報》引述知情人士稱，美國政府調查人員研究埃塞俄比亞空難的客機黑盒數據後，初步結論認為防失速系統曾在墜機前自動啟動。

波音日前表示，已修補737-MAX 8的軟件系統，避免因讀取錯誤數據而觸發防失速系統。不過有媒體指出，除非美國聯邦航空局和其他航空監管機構確認軟件已修補，以及機師接受使用新版系統的訓練，否則全球多國仍會繼續停飛該型號客機。

路透社/美聯社



埃航遇難者家屬陸續向波音索償。法新社

## 股神派定心丸 唱好航空業

「股神」巴菲特的投資旗艦巴郡，擁有美國四大航空公司的大量股份，他前日受訪時大派「定心丸」，稱波音737-MAX 8客機雖然在過去半年內發生兩宗嚴重空難，遭全球多國停飛，但這不會改變航空業的生態。

巴菲特表示，美國民航在過去逾10年來未曾發生致命空難，保持極佳的航空安全紀錄，以致有關航空意外保險產品的保費亦相應調低，但他同時指出，波音公司經此一役後，需要做很多跟進工作。

巴菲特以往其實並不看好航空業，曾形容這行業競爭激烈，且需投入大量資本，但他自2016年開始大手買入達美航空、聯合航空、西南航空和美國航

空的股份，總值約96億美元(約754億港元)，甚至傳出他下一個收購對象也是航空公司，但他唯獨沒持有波音股份。

綜合報道



巴菲特有信心航空業生態不會改變。法新社

## 擁15架737-MAX 歐旅遊巨企恐盈利大跌

波音737-MAX 8客機早前接連發生空難，最終宣佈全球停飛，歐洲跨國旅遊集團TUI昨日發表聲明，指受737-MAX停飛影響，公司今年盈利最多恐跌26%，損失約3億歐元(約26億港元)。消息公佈後，TUI股價在德國股市開市後下挫7.3%，跌至2月7日以來低位，在英國股市亦跌10%。

## 倘復飛無期 盈利跌26%

總部設在德國漢諾威的TUI，旗下機隊約有150架飛機，其中15架為737-MAX，是挪威航空以外，擁有最多該系列客機的歐洲企業，原定今年5月下旬再接收8架。TUI早前曾指出，2019年全年稅前盈利估計只能與去年持平，而昨日發表的聲明更預測，假如737-MAX可於7月中復飛，今年盈利將按年下跌17%，一旦復飛無期，盈利更可能大跌26%。

TUI指在737-MAX停飛下，公司需替換飛機，因此負擔更高燃油成本，原定計劃亦遭打亂，公司已與其他旅行社共同作出適當安排，確保顧客行程不受影響，包括調動機隊內其他飛機、租賃更多客機及暫緩替換舊機等。

綜合報道

## Aerion 研新超音速客機 生物燃料減碳排放量

超音速飛機因受引擎及燃料限制，在噪音及碳排放上無法與一般飛機標準看齊，超音速飛機生產商Aerion前日宣佈，將首次設計只使用生物燃料的飛機，以減少碳排放量。

Aerion行政總裁維采前日宣佈，正研發的超音速客機「AS2」，可單靠合成石蠟煤油(SPK)飛行，無需如現時的次音速飛機般，需混合採用生物及傳統燃油，以免損害引擎。維采指出，AS2引擎裝密封裝置，故可使用生物燃料，並減低最少40%碳排放量。

美國一直希望國際民航組織放寬超音速飛機的噪音及排放標準，但遭歐洲反對，維采前日重申，希望次音速及超音速飛機標準有所不同。英法合作研發的超音速和諧客機在2003年退役後，Aerion及Spike Aerospace、Boom Supersonic三家公司均致力研發超音速客機，Aerion指AS2速度可達每小時1,610公里，較傳統民航機快70%，預計2023年首次試飛，每架定價1.2億美元(約9.4億港元)。

路透社



Aerion 超音速客機AS2模擬圖