

Airbus Beluga - czyli jak kiepskie rządy czasem tworzą fajne rzeczy

Autor: **William Watson**

Źródło: cato.org

Tłumaczenie: **Przemysław Rapka**

Artykuł z 2014 roku.

Interwencjonizm rządowy zazwyczaj źle wpływa na życie ludzi, ale czasami ma przyjemne estetycznie skutki uboczne. Na przykład starożytne piramidy są prawdziwymi cudami inżynierii, despotyzmu i niewolnictwa. Przyznaję też, że zawsze podobał mi się kultowy widok amerykańskich samochodów z lat 50. na Kubie, które można tam znaleźć do dziś, ponieważ praktycznie przez niemal pół wieku [zabroniono](#) Kubańczykom kupowania nowych samochodów.

Bardziej współczesnym przykładem tego zjawiska jest Airbus Beluga Super Transporter. Ten model samolotu powstał, ponieważ Airbus produkuje różne komponenty w różnych krajach Europy. Dlaczego? Dotacje! Dużo dotacji.

Airbus ma swoją siedzibę we Francji i to tam montuje się większość jego samolotów. Jednak firma jest dotowana także przez Wielką Brytanię, Niemcy, Hiszpanię i dlatego w każdym z tych krajów znajduje się fabryka innych części. W celu transportowania między tymi krajami wielkich komponentów, jak kadłuby czy skrzydła, Airbus zaprojektował specjalny samolot transportowy.

Myślę, że wygląda to naprawdę fajnie. Ale jest kompletnie bez sensu. Jeśli twój model biznesowy zakłada przewóz części samolotów *samolotem* do różnych rejonów Europy, to prawdopodobnie nie przejmujesz się zbytnio efektywnością wykorzystania zasobów.

Żeby było jasne, nie ma nic złego w międzynarodowych łańcuchach dostaw. W dzisiejszej zglobalizowanej gospodarce często produkcja odbywa się w wielu krajach, szczególnie w przypadku skomplikowanych produktów sektora wysokich technologii. Dzisiejsze samochody, niezależnie od marki, zbudowane są z części produkowanych w kraju, jak i za granicą. iPhone jest produkowany w Chinach, ale części do niego są robione w Korei i Japonii, a oprogramowanie

tworzy się w Kalifornii. Wiele czynników ma wpływ na to, gdzie będą produkowane poszczególne części i kiedy korzyści z globalizacji produkcji przewyższają koszty transportu, to wtedy powstają globalne łańcuchy dostaw.

Być może Airbus Beluga powstałby na wolnym rynku, ale osobiście w to wątpię. Interesującą rzeczą w funkcjonowaniu Airbusa jest nie sam fakt transportu komponentów, ale metoda. Można pomyśleć, że jest czymś normalnym, iż w trakcie planowania łańcucha dostaw producent samolotów skłania się do transportu lotniczego. Jednak mimo tych wszystkich dotacji w Europie, Airbus ma także fabryki w Chinach i Alabamie, gdzie części z jakiegoś powodu są transportowane w taki sposób, jak robią to inne globalne firmy chcące maksymalizować zyski — transportem morskim.