

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie „Europejski sektor lotniczy: stan obecny i perspektywy”

(2009/C 175/09)

Dnia 27 września 2007 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny działając na podstawie art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego postanowił sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie

„Europejski sektor lotniczy: stan obecny i perspektywy.”

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 18 listopada 2008 r. Sprawozdawcą był Marius Eugen OPRAN; współsprawozdawcą — Patrick BAUDOUIN.

Na 449. sesji plenarnej w dniach 3–4 grudnia 2008 r. (posiedzenie z 3 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 110 do 9–5 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

### WSTĘP

Niniejsza opinia dotyczy sektora europejskiego przemysłu lotniczego, który obsługuje rynek transportu cywilnego osób i towarów stałopłatowymi statkami powietrznymi. Wszystkie pozostałe przypadki (aeronautyka wojskowa, helikoptery, obsługa techniczna itd.) są wyraźnie wyłączone z niniejszej opinii.

### Część pierwsza — Wnioski i Zalecenia

**Cel: „Zachowanie pozycji światowego lidera w sektorze statków powietrznych stałopłatowych przez europejski cywilny przemysł lotniczy: identyfikacja zagrożeń, określenie priorytetów i propozycje dotyczące udanej strategii na lata 2008–2012”.**

1. Na podstawie sprawozdania STAR 21 można stwierdzić, że przemysł odegrał dużą rolę w rozwoju partnerstwa ze środowiskiem naukowym (uniwersytety, szkoły wyższe, laboratoria rządowe itp.). Sektor lotniczy stanowi kopalnię kompetencji i najważniejszych technologii, a także główny motor innowacji. Przemysł ten obejmuje sektory cywilny i obronny, wzajemnie zależne i oparte na zastosowaniu najnowszych technologii.

1.1 Przemysł lotniczy, zarówno cywilny jak i wojskowy, stanowi decydujący składnik solidnej bazy przemysłowej, rozwoju technologicznego i wzrostu gospodarczego. Jest także czynnikiem zapewniającym silną pozycję na arenie międzynarodowej i umożliwiającym wywieranie wpływu na decyzje ekonomiczne lub polityczne.

1.2 Przemysł ten ma również swój udział w rozwoju zatrudnienia na stanowiskach wymagających wysokich kwalifikacji oraz w wypłacie wynagrodzeń stosunkowo wysokich w porównaniu z innymi sektorami.

1.3 Podsumowując, strategia lizbońska (2000 r.) i konkluzje Rady Europejskiej obradującej w Barcelonie (2002 r.)<sup>(1)</sup> są bardziej niż kiedykolwiek aktualne.

(1) „W celu usunięcia luki między UE i jej najważniejszymi konkurentami należy doprowadzić do znacznej intensyfikacji ogólnych prac badawczo-rozwojowych i innowacyjnych prowadzonych w krajach Unii, ze szczególnym uwzględnieniem technologii pogranicza”.

2. Komitet jest zdania, że istnieje pięć głównych czynników, które będą stanowić prawdziwe zagrożenie dla europejskiego przemysłu lotniczego, o ile nie zostaną wcześniej dostrzeżone przez decydentów politycznych i przemysłowych:

2.1 Gwałtowny wzrost kosztów budowy samolotów i jednoczesny brak możliwości finansowania całej budowy nowych modeli przez samych konstruktorów w ramach ich europejskich strategii przemysłowych prowadzi do przeniesienia finansowania i ryzyka finansowego na producentów wyposażenia oraz podwykonawców, oddalenia terminów uzyskania zysków z inwestycji, wzrostu zadłużenia producentów wyposażenia lotniczego i podwykonawców oraz obniżenia się ich poczucia bezpieczeństwa.

2.2 Słabość dolara amerykańskiego, widoczna od 2005 r. aż po wybuch dzisiejszego kryzysu światowego, przeobraża się obecnie w chaotyczną niestabilność tej waluty. Wykazuje ona ogólną tendencję wzrostową w odniesieniu do euro, nieuzasadnioną żadnymi względami ekonomicznymi, która prowadzi do:

- spadku konkurencyjności przemysłu europejskiego<sup>(2)</sup>;
- stałego dążenia do minimalizacji kosztów stałych (fundusz płac);
- sprzyjania przenoszeniu produkcji do strefy dolarowej;
- zmniejszenia liczby podwykonawców w Europie;
- zachęcania do rozwijania „partnerstw” na innych obszarach poza Europą.

(2) W latach 2000–2007 wartość euro wzrosła o 48% (i o 66%, jeżeli weźmiemy pod uwagę kurs średni w ciągu ośmiu pierwszych miesięcy 2008 r.) w stosunku do dolara amerykańskiego; jeżeli zjawisko to, które obecnie ustało, miałyby wystąpić ponownie lub wręcz się nasilić, spółka Airbus może być zmuszona do anulowania planu restrukturyzacji „Power 8” (opracowanego przy uwzględnieniu kursu €/\$ nieprzekraczającego 1,37) i wdrożenia innych środków oszczędnościowych, co miałyby katastrofalne skutki społeczne i polityczne.

2.3 Efekt „papy boom” (wyż dziadków), który osiągnie apogeum w 2015 r.<sup>(3)</sup>, spowoduje utratę wielu wysoko wykwalifikowanych pracowników (połowa zatrudnionych w europejskim sektorze transportu lotniczego odejdzie na emeryturę do 2015 r.), co może doprowadzić do definitywnej utraty strategicznych umiejętności.

2.4 Nasilenie się konkurencji wraz z pojawieniem się nowych, bardzo agresywnych graczy w sektorze samolotów regionalnych (Indie i Brazylia) skłania producentów do ograniczania kosztów w celu poprawy konkurencyjności i rentowności, a także do nawiązywania współpracy z krajami wschodzącymi, takimi jak Chiny, mimo ryzyka związanego z transferem technologii i zakładaniem oddziałów lokalnych z myślą o zdobyciu rynków lokalnych. Konkurencja powoduje również ponowne skoncentrowanie się na kluczowych kwestiach zlecniodawców.

2.5 Obecne korzystne ceny ropy nie powinny maskować ciągłej niepewności co do rozwoju sytuacji w krótkiej i średniej perspektywie w obliczu światowego kryzysu gospodarczego, którego głębi ani czasu trwania nie jesteśmy jeszcze w stanie zmierzyć. Czynniki te wpływają na popyt, osłabiają firmy lotnicze oraz zmuszają konstruktorów do poszukiwania sposobów zmniejszenia kosztów eksploatacji samolotów, szczególnie poprzez wykorzystanie alternatywnych paliw i związanych z nimi technologii.

3. Komitet jest zdania, że podstawowe wyzwania stojące przed sektorem dotyczą utrzymania konkurencyjności, użyteczności sektora dla obywateli oraz jego rozwijania się na arenie międzynarodowej.

4. W tym kontekście EKES formułuje szereg **zaleceń** i życzyłby sobie, aby Komisja i państwa członkowskie podkreśliły pierwszoplanową rolę, jaką odgrywa przemysł lotniczy w Unii oraz jego znaczenie dla obywateli, związane z jego oddziaływaniem na wiele gałęzi przemysłu na terytorium UE.

4.1 W dziedzinie rozwoju technologicznego, wzrostu i współpracy należałoby przewidzieć wprowadzenie nowych ram, które stworzyłyby warunki i zachęciły przedsiębiorstwa z poszczególnych krajów UE do bardziej skutecznej współpracy w celu ustalenia i realizacji ich priorytetów przemysłowych. Wzmocni to konkurencyjność i umożliwi skuteczniejszą odpowiedź na wahaniami rynku. Należy pilnie opracować nowe normy jakości i wydajności, maksymalizując skuteczność finansowania badań i rozwoju.

(3) Efekt „papy boom” to nazwa nadana zjawisku rosnącej liczby osób przechodzących na emeryturę, które wystąpi w latach 2000–2020 w krajach rozwiniętych. Zjawisko to jest logiczną i możliwą do przewidzenia konsekwencją „baby boom” z lat powojennych i spadku liczby urodzeń, co pociąga za sobą starzenie się ludności. Proces ten będzie miał poważny wpływ na gospodarkę i spowoduje wzrost wydatków na służbę zdrowia i kosztów emerytur, a także zmniejszenie się liczby osób aktywnych zawodowo.

4.1.1 Należy wzmocnić koordynację między Komisją Europejską a Europejską Agencją Obrony, aby propagować rozwój nowych technologii hybrydowych, służących jednocześnie sektorowi wojskowemu i cywilnemu żeglugi powietrznej. Jednocześnie trzeba zadbać o to, by Komisja Europejska i Europejska Agencja Obrony miały kontrolę nad dalszym rozpowszechnianiem technologii, które mogą znaleźć zastosowanie zarówno w wojskowym, jak i cywilnym sektorze żeglugi powietrznej.

4.1.2 Powinno się udzielić wsparcia producentom — biorąc pod uwagę w szczególności zwiększenie udziału MŚP sektora wyposażenia w łańcuchu dostaw — z myślą o szybkim i szerokim wdrożeniu WIT „Czyste niebo”, po to, aby z jednej strony osiągnąć cele związane z ochroną środowiska sformułowane przez Wspólnotę, a z drugiej umożliwić przemysłowi odegranie ważnej roli we wprowadzeniu **systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji** (SESAR-ATM), w celu wsparcia inicjatywy „Jednolita europejska przestrzeń powietrzna” (SES)<sup>(4)</sup>.

4.2 Komitet proponuje, aby propagować aktywny, bezpośredni udział państw UE o uznanych optymalnych warunkach rozwoju lotnictwa w stworzeniu europejskiej sieci podwykonawców, którzy mogliby skutecznie wspierać producentów samolotów, takich jak Airbus, Saab, Alenia, ATR itp. Ważne jest utrzymanie i zwiększanie ich kompetencji, w szczególności poprzez koncentrowanie się na nowych technologiach.

4.3 Europejski sektor lotnictwa regionalnego przeżywa znaczącą odnowę dzięki wykorzystaniu samolotów ATR<sup>(5)</sup> i oferowanej przez nie oszczędności paliwa. Rynek lotniczy ewoluuje również w kierunku stosowania samolotów typu RJ (*Regional Jets*)<sup>(6)</sup>. Komitet podkreśla wagę wspierania przedsiębiorstw, które rozwinęły innowacyjne strategie przemysłowe typu „Open Innovation”, których prawdopodobnie najlepszym przykładem jest obecnie SuperJet International.

4.4 Komitet jest zdania, że najistotniejsze jest, aby państwa członkowskie stworzyły warunki sprzyjające zmniejszeniu poziomu zależności podwykonawców od obecnych zlecniodawców (wsparcie na rzecz zróżnicowania rynków i umiędzynarodowienie) oraz wprowadzeniu karty wzajemnych zobowiązań długoterminowych zlecniodawców i podwykonawców.

(4) Inicjatywa wspólnotowa, która nadaje strukturę przestrzeni powietrznej i służbom żeglugi powietrznej na poziomie ogólnoeuropejskim w celu lepszego zarządzania ruchem powietrznym oraz zapewnienia jednolitego i wysokiego poziomu bezpieczeństwa w europejskiej przestrzeni powietrznej.

(5) ATR, który otrzymał 12 zamówień w 2004 r. i 113 stałych zamówień w 2007 r. (źródło: ATR).

(6) *Regional Jet*: samolot do cywilnego transportu pasażerów, liczący mniej niż 100 miejsc (który w dalszej perspektywie zajmie część rynku samolotów z pojedynczym przejściem przeznaczonych na krótkie trasy).

4.5 Komitet jest przekonany, że konieczne jest pilne wsparcie w zakresie określenia strategii innowacyjnych podwykonawców, aby umożliwić im trwałe oferowanie nowych produktów i usług o wyższej wartości dodanej, a jednocześnie ułatwić kontakty w celu osiągnięcia pewnej masy krytycznej.

4.6 Mimo sporów między UE a Stanami Zjednoczonymi w WTO Komitet sugeruje, aby Komisja i państwa członkowskie zastanowiły się nad procedurą finansowania, która mogłaby zapewnić ciągłość procesu wytwarzania. Procedura ta mogłaby przybrać formę wzajemnych pożyczek podwykonawców z sektora. Mogłaby także przybrać formę gwarancji dla pożyczek opartej na zaliczkach zwrotnych lub niskoprocentowanych pożyczek ustalanych przez EBI (Europejski Bank Inwestycyjny). Należałoby także przewidzieć mechanizmy zabezpieczenia przed ryzykiem finansowym wynikającym z wahań kursów walutowych.

4.7 Wychodząc poza kwestie przemysłowe, Komitet jest zdania, że należy przewidywać zmiany sytuacji zawodowej poprzez perspektywiczne zarządzanie zatrudnieniem i kompetencjami zawodowymi na różnych szczeblach: branżowym, instytucji europejskich, krajowych i terytorialnych. Tworzenie obserwatoriów zajmujących się zawodami związanymi z lotnictwem powinno umożliwić identyfikację zawodów przyszłości i potrzeb w zakresie kształcenia, we współpracy z władzami akademickimi.

4.8 Komitet podkreśla znaczenie tworzenia narzędzi wywiadu gospodarczego w celu śledzenia zmian w wynikach przedsiębiorstw i możliwie najwcześniejszego wykrywania ryzyka. Narzędzia te powinny być innowacyjne w zakresie kształcenia, a jednocześnie zacieśniać więzy między środowiskiem naukowym, uczelniami i przemysłem, aby lepiej przygotować młodych ludzi oraz pracowników zarówno do zawodów przyszłości, jak i nadchodzących zmian technologicznych.

4.9 Rozwój wymiany między poszczególnymi biegunami konkurencyjności z myślą o osiągnięciu celów związanych z ochroną środowiska i celów technologicznych sformułowanych przez UE powinien umożliwić połączenie ich w sieć, skutkując lepszym podziałem ról i funduszy europejskich, co pozwoliłoby uniknąć konkurencji między regionami europejskimi przy jednoczesnym zwiększeniu efektu synergii.

4.10 Udział finansowy UE powinien wpisywać się w ramy biegunów konkurencyjności. Bieguny te zostały wprowadzone po to, by UE pozostała liderem w zakresie najnowszych technologii i aby przemysł europejski był konkurencyjny, innowacyjny i odpowiadał normom wysokiej jakości w dziedzinie środowiska naturalnego HQE (Hautes Qualités Environnementales). Dla przykładu, stosując materiały kompozytowe ze względu na ich lekkość i wytrzymałość, nie powinno się zapominać o możliwości, czy też niemożności ich recyklingu lub zniszczenia.

4.11 Komitet podkreśla wagę szybkiego przyjęcia szeregu środków mających na celu:

- proekologiczny transport lotniczy;
- zadowolenie i bezpieczeństwo pasażerów;

- ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu lotniczego (zgodnie z europejską polityką ogólnego ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> w Europie), hałasu i zużycia paliwa;
- opracowanie rozwiązań ułatwiających demontaż starego sprzętu (wykorzystanie materiałów poddających się recyklingowi itp.).

4.12 Komitet jest zdania, że Komisja oraz państwa członkowskie powinny bardzo szybko zareagować na konieczność opracowania polityki strategicznej w sektorze lotniczym. Polityka ta powinna objąć wdrożenie konkretnych działań na szczeblu europejskim i na obszarach z tradycjami lotniczymi w celu skutecznego przewidywania nadchodzących zmian i minimalizacji skutków społecznych. Komisja i państwa członkowskie powinny dążyć do powołania komitetu dialogu społecznego na poziomie europejskiego sektora lotniczego, zgodnie z zaleceniami partnerów społecznych.

## Część druga — Uzasadnienie

### 5. Kontekst i zarys historyczny

5.1 Analitycy przewidywali w 2007 r., że ruch lotniczy powinien zwiększyć się ponad dwukrotnie w ciągu najbliższych 20 lat, przy średnim wzroście rocznym rzędu 6% (5 miliardów pasażerów przewidywanych w 2025 r. w porównaniu z 2 miliardami w 2006 r.). Aby sprostać oczekiwanemu wzrostowi ruchu, przewidziano optymistycznie zamówienie 22 600 (źródło: Airbus) do 23 600 (źródło: Boeing) nowych statków powietrznych (o liczbie miejsc powyżej 90) w ciągu 20 najbliższych lat.

5.2 Postępująca liberalizacja transportu lotniczego, eksplozja popytu w krajach wschodzących (Azja-Pacyfik i Bliski Wschód) i dobra kondycja finansowa, którą przewoźnicy lotniczy odzyskali w 2007 r., powinny wesprzeć ten proces.

5.3 W dniu 27 września 2007 r. zgromadzenie EKES-u zezwoliło na opracowanie przez Komisję Konsultacyjną ds. Przemian w Przemśle (CCMI) opinii z inicjatywy własnej w sprawie przyszłości przemysłu lotniczego w Europie (z wyłączeniem sektorów aeronautyki wojskowej, helikopterów, obsługi technicznej itp.).

5.3.1 Do opracowania tego dokumentu skłoniło Komitet fundamentalne znaczenie tego sektora dla ogółu europejskiego przemysłu, z uwagi na jego ciężar w kategoriach produkcji, eksportu, zatrudnienia i inwestycji w badania i rozwój. Dodatkowo sektor ten jest siłą napędową dla szeregu sektorów (podwykonawców i ogniw następujących po etapie produkcji, np. obsługi technicznej statków powietrznych) i czynnikiem dynamizującym całe regiony. Niemniej ważny jest fakt, że stanowi on najbardziej reprezentatywny przykład europejskiej wartości dodanej i dowód na to, że wspólny wysiłek pozwala Europie na zdobycie pozycji względem innych konkurentów światowych, w szczególności Stanów Zjednoczonych.

5.3.2 Doświadczenie zdobyte przez CCMI przy opracowywaniu opinii w sprawie rozwoju łańcucha wartości i dostaw w perspektywie europejskiej i światowej (?) okazuje się pomocne w analizie przemysłu lotniczego jako sektora bardzo pod tym względem złożonego.

5.4 Ponadto szereg nowych **czynników ryzyka** ciąży nad wzrostem i może pociągnąć za sobą nowe problemy:

5.4.1 Silna zależność producentów od wschodzących rynków może doprowadzić do sytuacji, w której nieoczekiwane spowolnienie azjatyckiego wzrostu (nie tylko Chin i Indii) będzie miało natychmiastowy i fatalny wpływ na cały sektor.

5.4.2 Głęboka zmiana stosunków między zleceniodawcami a producentami wyposażenia oraz ciągle restrukturyzacje przeprowadzane przez zleceniodawców zaburzyły równowagę sektora. Trudno jest dziś zmierzyć skutki wzrostu ryzyka finansowego ponoszonego przez dostawców wyposażenia kategorii 1, którzy podlegają naciskom zleceniodawców w ramach ustaleń dotyczących podziału ryzyka.

5.4.3 Niewystarczające środki finansowe, zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim, na rozwój nowych technologii. Dobrym rozwiązaniem byłoby również przeznaczenie funduszy na badania podstawowe nad strategią na rzecz przedsiębiorstw i innowacji.

5.4.4 Ukierunkowanie na materiały kompozytowe pociąga za sobą konieczność całkowitej reorganizacji łańcucha (przeniesienie własności zakładów należących do Airbusa itp.), w sytuacji, gdy technologia ta nie została jeszcze w pełni zatwierdzona; patrz np. masowe wykorzystanie kompozytu w B787, na który zamówienia przekraczają 800 egzemplarzy, podczas gdy samolot wciąż nie otrzymał certyfikatów.

5.4.5 W latach 2000–2007 wartość euro wzrosła o 48% (i o 66%, jeżeli weźmiemy pod uwagę kurs średni w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy 2008 r.) w stosunku do dolara amerykańskiego; jeżeli zjawisko to które obecnie ustało, miałyby wystąpić ponownie lub wręcz się nasilić, Airbus może być zmuszony do uruchomienia nowego planu oszczędnościowego (dziesięciocentowa obniżka ceny dolara kosztuje producenta samolotów miliard euro, jak wielokrotnie wskazywał prezes Airbusa), co miałyby dramatyczne konsekwencje dla sieci podwykonawców — z których wielu nie jest w stanie zapewnić sobie zabezpieczenia finansowego — w związku z coraz częstszym przenoszeniem produkcji, pociągającym za sobą katastrofalne skutki społeczne i polityczne.

5.4.6 Problemy techniczne z samolotami A380 i A400M, a także B787, i ich natychmiastowe konsekwencje mówią wystarczająco wiele o trudnościach, jakie stoją przed producentami w związku z rosnącą złożonością nowych samolotów.

5.4.7 Trudno jest przewidzieć w tej chwili skutki obecnego kryzysu międzynarodowego. Spadek cen ropy może być — przynajmniej w perspektywie krótkoterminowej — korzystny dla linii lotniczych. Kryzys może mieć natomiast negatywny wpływ na turystykę międzynarodową i w związku z tym na popyt w dziedzinie podróży

5.5 Niezależnie od możliwej ewolucji transportu lotniczego i pomimo jego obecnego wzrostu, obecna i przyszła reorganizacja tego sektora w Europie ma realny wpływ na gospodarkę i społeczeństwo i zachodzi poważne ryzyko zwiększenia deindustrializacji sektora europejskiego transportu lotniczego.

5.6 Deindustrializacja ta może pociągnąć za sobą ogromne problemy, takie jak zanik kluczowych kompetencji, utrata przez Europę pozycji światowego lidera, związana z niemożnością realizacji inwestycji koniecznych dla rozwoju nowych kluczowych technologii, zniknięcie z łańcucha dostaw dużej liczby podwykonawców w Europie i masowe zwolnienia.

## 6. Główne cele i wyzwania przemysłu lotniczego UE

6.1 Komitet jest zdania, że główne kwestie związane z sektorem dotyczą utrzymania konkurencyjności oraz poprawy wizerunku sektora w społeczeństwie.

6.2 Nowym podmiotom trudno jest włączyć się do lotniczego sektora przemysłowego, a wysunięcie się na pierwszy plan stało się niemożliwe. Na poziomie światowym utrzymuje się tylko dwóch producentów samolotów liczących ponad sto miejsc: Airbus i Boeing. Technologie, kompetencje lub infrastruktura, które w trwały sposób podpadają lub całkowicie zanikają, są ogromnie trudne do odtworzenia.

6.3 Europa powinna zatem czuwać nad tym, aby kraje o uznanych optymalnych warunkach rozwoju lotnictwa:

6.3.1 utrzymywały i zwiększały swoje kompetencje, w szczególności poprzez koncentrowanie się na zaawansowanych technologiach, oraz uczestniczyły w tworzeniu europejskiej sieci podwykonawców, którzy mogliby skutecznie wspierać ważnych producentów samolotów, takich jak Airbus, Saab, ATR itp.;

6.3.2 odgrywały większą rolę w rozwoju partnerstwa ze środowiskiem naukowym (uniwersytety, prestiżowe szkoły wyższe, laboratoria rządowe itp.) w dziedzinie badań podstawowych.

6.4 Europa powinna pamiętać o tym, że w Stanach Zjednoczonych istnieją ścisłe powiązania między badaniami w dziedzinie wojskowej i cywilnej. Nawet jeśli istnieją pewne opóźnienia w realizacji programu B787, Boeing otrzymał wsparcie finansowe ze strony NASA i DARPA w celu dokonania skoku technologicznego, jaki stanowi przejście do stosowania materiałów kompozytowych. Dlatego też Komitet jest zdania, że należy wzmocnić koordynację między Komisją Europejską a Europejską Agencją Obrony, aby propagować rozwój nowych technologii służących jednocześnie sektorowi wojskowemu i cywilnemu żegludgi powietrznej.

(?) Opinia CESE, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, str. 1.

6.5 Przemysł lotniczy powinien pamiętać o rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006 (REACH), przyjętym przez Parlament i Radę dnia 18 grudnia 2006 r. i obowiązującym od 1 czerwca 2007 r. Oczekiwano początkowo, że pociągnięto za sobą wymóg oceny, udzielania zezwoleń i ewentualnie stosowania ograniczeń w zakresie ok. 30 tys. substancji wprowadzonych na rynek europejski w znaczących ilościach. Jednakże w ostatnich tygodniach zgłoszono wstępną rejestrację wszystkich 100 tys. „istniejących substancji”. Zwiększy to ryzyko spowodowania zakłóceń w dostawach, zwłaszcza w przypadku oceny substancji stosowanych w złożonych czy też kompozytowych materiałach. Jest zatem konieczne, aby UE wspierała przedsiębiorstwa położone w obrębie biegunów konkurencyjności, gdzie wykorzystuje się szeroko materiały kompozytowe, w ich ocenie ryzyka związanego z poszczególnymi substancjami składowymi. W ten właśnie sposób Komisja i państwa członkowskie mogą pomóc europejskiemu przemysłowi lotniczemu w osiągnięciu celów związanych z ochroną środowiska.

6.6 UE zobowiązała się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>, hałasu i zużycia paliwa (w tym poprzez propagowanie biopaliw). W związku z tym Komisja powinna stworzyć dla przemysłu, w tym dla MŚP, ramy umożliwiające szybkie i harmonijne wdrożenie wspólnej inicjatywy technologicznej „Czyste niebo”.

6.7 W dziedzinie samolotów krótkodystansowych Europa powinna przewidzieć w odpowiednim czasie program badań i rozwoju skoncentrowany na samolotach tego typu, aby ułatwić zastąpienie A320 przez NSR<sup>(8)</sup>, chroniąc przemysł europejski przed ponownym popełnieniem błędów, jaki miał miejsce w przypadku A350. Należy to uczynić bezzwłocznie, ponieważ zarysowuje się fundamentalna zmiana krajobrazu przemysłowego w sektorze samolotów wąskokadłubowych o ponad stu miejscach.

6.7.1 W ciągu 10 najbliższych lat powinniśmy spodziewać się końca duopolu Boeing-Airbus w tym sektorze strategicznym, który reprezentowałyby ok. 65% z 29 400 nowych samolotów, jakie mają zostać zbudowane do 2027 r. (liczba rządu 19 160 samolotów)<sup>(9)</sup>, ale tylko 40% ich wartości, co świadczy o wzmożonej konkurencji i silnej presji na poziom cen tego typu maszyn.

6.7.2 Nowe podmioty, takie jak Avic 1+2 (owoc niedawnej fuzji) w Chinach, Suchoj w Rosji, czy nawet Bombardier (Kanada) i Embraer (Brazylia), zaczną prawdopodobnie działać w latach 2015–2020 r. Europa niekoniecznie wyjdzie zwycięsko z wojny cenowej w tym sektorze, może jednak zręcznie wybrnąć z sytuacji utrzymując przewagę technologiczną, dzięki innowacjom.

6.8 Regionalny ruch lotniczy zwiększa się w tempie 8% rocznie; zamówienia osiągnęły maksymalny wzrost w 2007 r., zarówno na RJ (*Regional Jets*), jak i na samoloty turbośmigłowe (na które liczba zamówień się podwoiła). Wziąwszy pod uwagę kontekst (wzrost cen paliwa i kryzys finansowy), sukces samolotów turbośmigłowych powinien się utrzymać, czego skutkiem będzie prawdopodobnie zajęcie części rynku RJ przez samoloty turbośmigłowe. Pomimo tego rynek RJ powinien dalej się rozwijać, gdyż popyt w tej kategorii jest silny. Wraz z nową gamą samolotów, takich jak „C series” Bombardiera, oraz z nowymi producentami, takimi jak Suchoj i Avic, RJ powinny zająć część rynku dwóch producentów: Boeing i Airbus.

6.8.1 Europejski sektor regionalnej żeglugi powietrznej przeżywa znaczącą odnowę dzięki wykorzystaniu samolotów ATR i oferowanej przez nie oszczędności paliwa. Rynek lotniczy ewoluuje także w kierunku samolotów typu RJ — sektora, w którym w przeciwieństwie do sektora LCA (duopol Airbus-Boeing) panuje ożywiona konkurencja między przedsiębiorstwami Bombardier (Kanada) i Embraer (Brazylia), za którymi pozostaje w tyle ATR i wiele innych podmiotów krajowych (np. japońskich, rosyjskich, chińskich).

6.8.2 W sektorze RJ europejska przewaga, która prawie całkowicie zanikła, może objawić się ponownie w przypadku SuperJet International. Wspólne przedsiębiorstwo, którego właścicielami są w 51% Alenia Aeronautica (Włochy) i w 49% Suchoj Aircraft (Rosja), realizujące program produkcji RJ o pojemności 75–100 miejsc, jest konkretnym przykładem najlepszej praktyki w dziedzinie uruchomienia europejskiej produkcji RJ, dobrze dostosowanej do kontekstu ekonomicznego zmieniających cen ropy.

6.8.3 Program ten opiera się na najwyższych kompetencjach w wymiarze europejskim i światowym, w szczególności za sprawą partnerstwa z ważnymi dostawcami francuskimi (Thales i Safran dostarczają ponad 30% wartości samolotu), a także innymi dostawcami europejskimi, jak np. Liebherr (Niemcy) i Intertech-nique (Francja), zagranicznymi, jak np. Honeywell (USA), oraz międzynarodowymi ośrodkami doskonałości, położonymi m.in. w Indiach.

6.9 Przemysł lotniczy jest kością niezgody między Europą i USA. Mimo to finansowanie działań cywilnych amerykańskiego przemysłu lotniczego za pośrednictwem zamówień wojskowych można uznać za zamaskowaną dotację państwową, co prowadzi do zakłóceń konkurencji. Jeszcze kilka miesięcy temu fakt ten był potęgowany słabością dolara. Pomoc instytucji europejskich i krajowych w formie zaliczek zwrotnych lub podobnej jest nie tylko zgodna z porozumieniem między UE a USA w sprawie LCA (Large Civil Aircraft), lecz stanowi również przejrzysty i zgodny z zasadami rynku instrument finansowania rozwoju nowych programów.

<sup>(8)</sup> New Short Range.

<sup>(9)</sup> Źródło: Boeing Forecast 2008–2027.

6.10 W sytuacji obecnego niestabilnego kursu euro do dolara nie jest normalne, że wielcy zleceniodawcy (Airbus) przenoszą ryzyko kursowe na podwykonawców, płacąc im w dolarach, podczas gdy EADS, firma macierzysta Airbusa, ma możliwości zabezpieczenia przed ryzykiem kursowym nieporównywalne z możliwościami dostępnymi dla podwykonawców. Ci sami zleceniodawcy usiłują przenieść ryzyko finansowe i technologiczne związane z nowymi programami na podwykonawców kategorii 1 i 2.

6.10.1 Czy w tym kontekście można wziąć pod uwagę stworzenie warunków aktywnego udziału zleceniodawców i podwykonawców? Mogłoby on przybrać rozmaite i zróżnicowane formy. Należałoby podjąć refleksję nad takimi kwestiami jak „Risk Sharing” czy „Work Package”. Udział ten powinien być realizowany także w dziedzinie badań i rozwoju. Zleceniodawca powinien pokryć ogół kosztów związanych z badaniami stosowanymi na najwyższym poziomie, podczas gdy MŚP uczestniczyłyby w kosztach badań w procesie przemysłowym.

6.10.2 Innego rodzaju aktywny udział mógłby dotyczyć zaopatrzenia przedsiębiorstw w surowce. Wiemy, że Airbus kupuje tytan i sprzedaje go swoim podwykonawcom po tej samej cenie. Byłoby bez wątpienia korzystne, aby zleceniodawcy uczestniczyli we wspólnym zakupie surowców. Czyż nie można wyobrazić sobie sytuacji, w której MŚP — podwykonawcy — i zleceniodawcy wprowadziliby mechanizm pozwalający na podział dostaw surowców, co skutkowałoby obniżeniem kosztów zaopatrzenia?

6.11 Obecnie można zauważyć, że MŚP są bardzo zależne od jednego zleceniodawcy (jak np. Airbus). W wielu znaczących przypadkach ta zależność osiąga ok. 70% w sektorach mechaniki ogólnej, metalurgii i podzespołów elektronicznych i blisko 67% w sektorze usług<sup>(10)</sup>.

6.11.1 Jest zatem istotne, w szczególności w celu złagodzenia skutków cyklicznego funkcjonowania sektora lotniczego, aby MŚP rozszerzyły swoją działalność o inne sektory, uwzględniając najsilniejsze punkty sytuacji europejskiej. Przedsiębiorstwa te powinny jednak mieć silną zdolność adaptacji, aby zaistnieć w dziedzinach działalności, które nigdy nie należały do ich domeny. Powinny również umieć zarządzać kilkoma rodzajami działalności, przeznaczając na nie zasoby finansowe i ludzkie. Oznacza to z jednej strony konieczność dostępu MŚP do regionalnego, krajowego i/lub europejskiego finansowania, żeby rozwinąć taką działalność, zarządzać nią i wprowadzić ją w fazę przemysłową; a z drugiej strony udział zleceniodawcy w różnicowaniu działalności i dostarczenie przez niego potrzebnych kompetencji w różnych dziedzinach.

6.11.2 W związku z tym pojawia się problem *spin-out* w tej czy w innej formie. Przykładem może być przedsięwzięcie dawnej firmy Aérospatiale w Akwitaniu, która opracowała technologię palnika plazmowego, sprzedawaną przez spółkę Europlasma.

6.12 Wszelkie zmiany przemysłowe wymagają poważnych nakładów finansowych. Dlatego też przedsiębiorstwa potrzebują wsparcia ze strony władz publicznych, krajowych bądź europejskich. W tym duchu, a jednocześnie przestrzegając zasad ustalonych przez WTO, UE powinna przemyśleć zjawisko zmian kursu dolara. W jaki sposób UE mogłaby przyczynić się do zmniejszenia ponoszonego przez przedsiębiorstwa przedsiębiorstw sektora lotniczego ryzyka finansowego związanego z kursem wymiany dolara na euro? Nie można uznać przeniesienia ryzyka kursowego na podwykonawców za rozwiązanie ogólnie satysfakcjonujące, ponieważ nie zmienia ono faktu, że stosunek euro do dolara osłabia pozycję Europy wobec konkurencji, w szczególności amerykańskiej.

6.12.1 Interesujące doświadczenie miało miejsce w regionie Midi-Pyrénées. Począwszy od 2000 r., przy okazji wypuszczenia modelu A380, w regionie został wdrożony plan ADER, mający na celu wsparcie MŚP — podwykonawców przedsiębiorstw lotniczych. Doświadczenie to przyniosło interesujące wyniki i ma być kontynuowane, aby pomóc MŚP w dostosowaniu się do planu „POWER8”, przyjętego przez Airbus.

6.12.2 Nowy program, nazwany ADER II, został stworzony z myślą o wspieraniu poszczególnych przypadków połączeń przedsiębiorstw, zwiększeniu możliwości technologicznych i pomocy przedsiębiorstwom na nowych rynkach, uczestnictwie w zakupie surowców itp.

6.13 Globalizacja sektora lotniczego bardzo silnie wpływa na sytuację pracowników i na zatrudnienie. Aby temu zaradzić, powinno się wzmocnić i wspierać programy badań i kształcenia, tworząc w ten sposób wysoki potencjał zatrudnienia. Jednym z tropów może być perspektywiczne zarządzanie zatrudnieniem i kompetencjami zawodowymi (GPEC).

6.13.1 GPEC powinno przewidywać przyszłe zmiany. Powinno umożliwić pracownikom skuteczniejsze opanowanie niepewności związanej z przyszłością, tworzenie projektów długoterminowych, nadanie sensu pracy, rozwój kariery i ich wkładu w działalność przedsiębiorstwa, przy jednoczesnym uwzględnieniu ich potrzeb i życzeń. Powinno umożliwić przedsiębiorstwu dostosowanie się do zmian i konkurencji.

6.13.2 GPEC powinno być skierowane na przyszłościowe badania nad zawodami i kwalifikacjami w perspektywie długoterminowej (30 lat). Ogólnym celem powinno być określenie potrzeb w zakresie kształcenia i rozwoju kompetencji, jakie należałoby włączyć w perspektywie średniookresowej do oferty kształcenia początkowego i ustawicznego z punktu widzenia producentów, a także szkoleniowców i przedstawicieli pracowników. GPEC mogłoby zostać włączone do refleksji nad lokalnym rynkiem pracy.

<sup>(10)</sup> Źródło: Insee, dossier nr 138, marzec 2007 r.

6.14 Utrzymanie sektora lotniczego na wysokim poziomie technicznym i poziomie wiedzy oznacza, że przemysł ten powinien mieć możliwość rekrutowania personelu o wysokim poziomie wykształcenia początkowego w rozwijających się dziedzinach, takich jak materiały kompozytowe czy środowisko naturalne. Powinno się rozwijać także inne dziedziny wiedzy, takie jak kontrola ryzyka przemysłowego, nowe materiały, ekologiczny napęd itp.

6.14.1 Systemy kształcenia nie powinny obejmować wyłącznie „białych kołnierzyków”, ale także tworzyć lub wzmacniać dziedziny należące do „niebieskich kołnierzyków”, które zbyt długo cierpiały z powodu złego wizerunku i braku uznania w większości europejskich systemów kształcenia. Przedstawiciele dziedzin należących do „niebieskich kołnierzyków” odgrywają bowiem ważną rolę w zapewnianiu konkurencyjności europejskiego przemysłu lotniczego.

6.14.2 Kształcenie początkowe powinno opierać się także na uczeniu się, wykorzystując porozumienia między szkołami, uniwersytetami czy warsztatami i przedsiębiorstwami. Jeżeli chodzi o kształcenie ustawiczne, powinno ono umożliwić zmiany kwalifikacji szczególnie trudne lub dotyczące pracowników o bardzo niskich kwalifikacjach. Jest ono jednak przede wszystkim podstawowym i konkretnym narzędziem zmniejszania różnic, istniejących między obecnymi zasobami a przyszłymi potrzebami, w ramach wdrażania planu strategicznego. Ogólniej rzecz ujmując, każdy pracownik europejski powinien mieć możliwość skorzystania z minimalnego zakresu kształcenia przez całe swoje życie.

6.15 Wszelkie programy, niezależnie od ich charakteru, wymagają możliwie najszerszego porozumienia między dyrekcją przedsiębiorstw i przedstawicielami pracowników. Porozumienie to

istnieje często na szczeblu krajowym, ale powinno być kontynuowane na szczeblu europejskim. Pierwszy etap został pokonany wraz z wdrożeniem dyrektywy 94/45/WE regulującej kwestie związane z europejskimi radami zakładowymi. Ponieważ dyrekcje przedsiębiorstw opracowują strategię działania na szczeblu europejskim, europejskie rady zakładowe są jedynym odpowiednim miejscem uzyskiwania istotnych informacji ekonomicznych i przeprowadzania wstępnej analizy poprzedzającej wszelkie negocjacje. Komisja i państwa członkowskie powinny dążyć do powołania komitetu dialogu społecznego na poziomie europejskiego sektora lotniczego.

#### 7. Propozycje dotyczące przyszłych opinii

7.1 Sektor lotniczy charakteryzuje się taką złożonością, że nie sposób w tej opinii rozważyć wszystkich jego aspektów. CCMI powinna w związku z tym bezzwłocznie wziąć pod uwagę kontynuowanie prac dotyczących tych zagadnień w przyszłych opiniach.

#### 7.2 Przyszłe opinie mogłyby poruszyć następujące tematy:

- sektor aeronautyki wojskowej;
- helikoptery wojskowe i cywilne;
- obsługa techniczna w sektorze lotniczym;
- awionika wojskowa i cywilna, w tym zaawansowane systemy zbrojeniowe;
- nowe i zaawansowane procedury, normy i sprzęt do lądowania samolotów w sytuacji awaryjnej.

Bruksela, 3 grudnia 2008 r.

Przewodniczący Europejskiego Komitetu  
Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI

Sekretarz-Generalny Europejskiego Komitetu  
Ekonomiczno-Społecznego  
Martin WESTLAKE