

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pagalbos programos Europos aviacijai

(nuomonė savo iniciatyva)

(2010/C 255/05)

Pranešėjas **Jacek KRAWCZYK**  
Bendrapranešėjis **Marcel PHILIPPE**

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis savo Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2009 m. liepos 16 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl

*Pagalbos programos Europos aviacijai.*

Pramonės permainų konsultacinė komisija, kuri buvo atsakinga už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. lapkričio 26 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Jacek Krawczyk, bendrapranešėjis Marcel Philippe.

458-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. gruodžio 16–17 d. (gruodžio 17 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 167 nariams balsavus už ir 2 susilaikius.

### 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Išgyvename precedento neturinčią krizę. Ji turi įtakos visoms oro transporto grandinės (toliau – vertės grandinė) sudedamosioms dalims, nors ta įtaka yra nevienoda. Dabartinėmis sąlygomis, kai reguliavimas yra panaikintas tik iš dalies, t. y. iš tikrųjų liberalizuotas tik paskutinis grandinės segmentas (oro transporto bendrovės), kiti grandinės komponentai gali pradėti netinkamai taikyti vadinamąjį sąnaudų padengimo principą arba piktnaudžiauti savo konkurencine padėtimi, kad iš dalies arba visiškai susigrąžintų dėl mažėjančių vežimo apimčių prarastas pajamas.

1.2 Europos aviacijos atsparumui, o tai reiškia – jos gebėjimui konkuruoti tarptautiniu mastu, iškilo pavojus. Kituose pasaulio regionuose, laikinai sumažėjus keleivių ir krovinių srautams, buvo imtasi skubių ir veiksmingų priemonių, tačiau Europos regionai susiduria su kitokio pobūdžio sunkumais, turinčiais neigiamos įtakos jų tiekėjams. Įvairiausi vyriausybės nustatyti mokesčiai, kurie vis didina naudojimosi infrastruktūra (oro uostai, skrydžių valdymas) sąnaudas, nepakankamos apsirūpinimo finansais galimybės, vienašališki aplinkosauginiai suvaržymai – tai tik keletas Europos aviacijos sektoriaus padėtį iliustruojančių pavyzdžių.

1.3 Šioje nuomonėje siūloma keletas trumpalaikių ir vidutinės trukmės priemonių, kurias sprendimus priimančios institucijos turėtų apsvarstyti ir įgyvendinti, jei norime, kad Europos aviacija sėkmingai įveiktų krizę ir iš jos išbristų atgavusi turėtas pozicijas.

1.4 Vertės grandinės pertvarkymą turėtų suprasti ir įgyvendinti visi oro transporto dalyviai: oro uostai, oro navigacijos paslaugų teikėjai, antžeminių paslaugų teikėjai, oro transporto bendrovės ir orlaivių gamintojai.

1.5 EESRK primena, kad Europos aviacijos sektorius apskritai yra laikomas strategiškai svarbiu Europai. Kadangi šiame sektoriuje dirba itin kvalifikuoti ir kompetentingi darbuotojai, jis yra viena iš varomųjų augimo jėgų. Todėl priemonės, kurių reikia imtis krizės padariniams šiam sektoriui įveikti, turi sudaryti sąlygas

išsaugoti įgūdžius, kurių reikės Europos pramoninės ir technologinės bazės vystymui užtikrinti.

1.6 Norint geriau pasirengti būsimoms šios pramonės (sektoriaus) permainoms, reikia daugiau dėmesio skirti suinteresuotųjų subjektų socialinio dialogo plėtojimui bei profesinio mokymo iniciatyvoms ir išankstiniam darbo vietų ir profesinių poreikių prognozavimui. Viešieji ir privatūs suinteresuotieji subjektai turi imtis veiklos, kurios paskirtis būtų palaikyti mokyklų ir pramonės tarpusavio mainus ir remti šiam sektoriui vystyti reikalingus mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą.

1.7 Pasiūlymai dėl pagalbos programos Europos aviacijai pateikiami šios nuomonės 9 skirsnyje. Tarp jų yra iniciatyvos, susijusios su:

- infrastruktūros pritaikymu ir sąnaudomis,
- finansiniais sunkumais, kurie atsiranda dėl nepakankamų apsirūpinimo finansais galimybių ir mažėjančio pelno,
- aplinkosauginiais klausimais,
- reguliavimu,
- tarptautine konkurencija,
- moksliniais tyrimais ir technologijų plėtra.

### 2. Krizės padariniai aviacijos pramonei

2.1 2009 m. kovo mėn. Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA) numatė, kad pasaulinis oro transporto bendrovių sektorius 2009 m. patirs 4,7 mlrd. USD nuostolių, tačiau gegužės mėn. savo 2009 m. skaičiavimus patikslino ir pareiškė, kad nuostoliai sudarys 9 mlrd. USD, o rugsėjį šį skaičių padidino iki 11 mlrd. USD. 2010 m. nuostoliai ir toliau sudarys apie 3,8 mlrd. USD.

2.2 Europos oro transporto bendrovių asociacijos (AEA) narės susiduria ir su paklausos sumažėjimu – 2009 m. pirmąjį pusmetį keleivių skaičius sumažėjo 8,2 proc. Skraidančiųjų verslo klase sumažėjo daugiau nei 19,9 proc. Krovinių vežimo paklausa 2009 m. pirmąjį pusmetį sumažėjo 22,1 proc. Šiuos duomenis patvirtina Tarptautinė oro uostų taryba (ACI) ir kartu numato, kad keleivių sumažės 8,1 proc., o krovinių – 21,1 proc. Tarptautinės oro uostų tarybos duomenimis, per pirmuosius devynis 2009 m. mėnesius 25 didžiausi Europos oro uostai neteko 41 milijono keleivių. Europos regioninių oro transporto bendrovių asociacija (ERAA), atstovaujanti vežėjams, kurie vykdo skrydžius tik Europos viduje, užfiksavo, kad 2009 m. pirmąjį pusmetį keleivių srautas iš viso sumažėjo 7,2 proc.

2.3 2008 m. Europos oro transporto sektoriuje buvo apytiksliai 1,5 mln. darbo vietų. Daugiausia jų (49 proc.) sukurta oro transporto bendrovėse. Vien per pirmąjį 2009 m. pusmetį AEA narės darbuotojų skaičių sumažino 34 000 (maždaug 8 proc. visos darbo jėgos), o tai savo ruožtu privertė visoje Europoje panaikinti apytiksliai 90 000 su aviacija „netiesiogiai“ susijusių darbo vietų, kuriose dirbo labai aukštos kvalifikacijos darbuotojai. Kaip pavyzdį galima paminėti Amsterdamo oro uostą, kuriame atleista labai daug darbuotojų.

2.4 Pigių vežėjų veiklos rezultatai nepalyginamai geresni nei kitų Europos verslo modelių. Nors ir šiame sektoriuje neapsieita be bankrotų: nuo 2008 m. rugpjūčio mėn. bankrutavo penki vežėjai. Pigių vežėjų užimama rinkos dalis Europoje patrigubėjo ir 2009 m. pasiekė 39 proc., palyginti su 12 proc. 2003 m. Per patį sunkiausią krizės laikotarpį – 2009 m. liepos mėn. – šioms įmonėms praktiškai nereikėjo keisti savo pajėgumų, nes pigių vežėjų paklausa nesumažėjo, o jei mažėjo, tai nežymiai. Iš dalies tai galima paaiškinti tuo, kad jos vengia labiausiai apkrautų oro uostų, taigi ir savo veiklą pertvarko atsižvelgdamos į tam tikro laikotarpio finansinę padėtį. Tačiau šiuo metu, kai valstybės lėšos dalijamos nenoriai, šių vežėjų priklausomybė nuo tiesioginės ar netiesioginės valstybės pagalbos kelia abejonių, ar jos sugebės išsilaikyti vidutinės trukmės laikotarpiu. Akivaizdu, kad pigių vežėjų plitimas jau tapo socialine realija. Turėtume paklausti savęs, kokia bus šios transporto rūšies ateitis ir kokios įtakos ji galėtų turėti visai vertės grandinei.

2.5 Nepaisant to, kad tiekimo pajėgumai buvo smarkiai sumažinti, tinklo vežėjų veiklos rezultatai nuo neigiamo – 0,2 mlrd. EUR rodiklio 2008 m. pirmąjį ketvirtį nukrito iki – 1,9 mlrd. EUR pirmąjį 2009 m. ketvirtį. IATA duomenimis, 2009 m. didžiausias Europos oro transporto bendrovių nuostolis bus 3,8 mlrd. USD. Tarptautinė oro uostų taryba prognozuoja, kad 2009 m. Europos oro uostai neteks 98 milijonų keleivių. Labiausiai nukentės mažiausi oro uostai.

2.6 Nuo krizės pradžios (t. y. nuo 2008 m. rusėjo iki 2009 m. rugsėjo) Europoje bankrutavo arba ties bankroto riba atsidūrė daugiau nei 33 vežėjai.

2.7 Paskutiniosios Europos oro transporto rinkos analizės, kuri 2008 m. buvo parengta Europos Komisijos užsakymu, duomenimis, „Airbus“ 2008 m. gavo 41,3 proc. mažiau užsakymų nei 2007 metais, kurie užsakymų požiūriu buvo tikrai išskirtiniai.

2.8 Gamintojų nuomone, 2009 m. veiklos rezultatai kol kas negerėja. Iki 2009 m. spalio mėn. „Boeing“ iš viso buvo gavęs 195 užsakymus, iš kurių 111 atšaukta. Taigi teliko 84 užsakymai.

Tą patį laikotarpį „Airbus“ gavo 149 užsakymus, iš kurių 26 atšaukti. Taigi liko 123 užsakymai. Palyginimui – praėjusiais metais šios bendrovės užregistravo 662 ir 777 užsakymus.

2.9 Sumažėjus užsakymų skaičiui bei pailgėjus pristatymo laikotarpiui ir (arba) sumažėjus pristatymų skaičiui, orlaivių gamintojai turi nedidelę laisvę manevruoti ir stengiasi išsaugoti veiklos rezultatus mažindami sąnaudas. Be abejo, tai atsiliepia jų galimybėms investuoti į naujų technologijų ir lėktuvų kūrimą.

### 3. Ilgesnės trukmės pasekmės sektoriui

3.1 Strategija, kurią priėmė pagrindiniai rangovai („Airbus“, „Boeing“, „Dassault“, „ATR“, „Alenia“, „Safyr“, „Goodrich“, „Thales“, „Liebherr“ ir kt.), siekiama sutrumpinti vystomosios veiklos terminus ir sumažinti jos sąnaudas perkeltiant gamybą ir mokslinius tyrimus už Europos ribų. Tiekėjai ir subrangovai šią strategiją privalo taikyti savo partneriams (<sup>1</sup>).

3.2 Jei rangovų strategija sutaptų su smarkiu užsakymų sumažėjimu, daugeliui subrangovų iškiltų sunkumų dėl darbo krūvio, taigi gali kilti pavojus jų išlikimui. Lygiai taip pat tenka suabejoti ir bendrovių strategijomis, kuriose yra numatytos priemonės veiklai perkelti ir technologijoms perduoti už Europos ribų, nes visa tai turės socialinių pasekmių (finansinių išteklių išekvojimas, konkurencingumo ir pridėtinės vertės netekimas, pasekmės aplinkai ir socialinėms bei ekonominėms struktūroms).

3.3 Jei tokios politikos bus laikomasi ir toliau, ilgainiui Europoje gali pastebimai sumažėti darbo vietų, skirtų aukštos kvalifikacijos darbuotojams. Netekus šių darbo vietų, susilpnės Europos pramonės konkurencingumas.

3.4 Didėjant nedarbui, sumažėjus gyventojų pajamoms ir atsidarius visuotiniam nepasitikėjimui, keleiviai ėmė rečiau keliauti, vengti verslo klasės, nebesinaudoti oro transporto bendrovių paslaugomis ir kelionėms rinktis kitas transporto rūšis.

3.5 2001 m. Europos oro transporto bendrovių asociacijos narių pajamos sumažėjo 7 proc. Kad išbristų iš tokios padėties, joms prireikė trejų metų. Šiandieninė padėtis dvigubai blogesnė. Pajamoms iš viso sumažėjus 15 proc. galima nuspėti, kad oro transporto bendrovėms atsigauti reikės daugiau nei trejų metų.

4. Oro transporto bendrovės mažina sąnaudas, tačiau to savo ruožtu nedaro oro uostai ir oro navigacijos paslaugų teikėjai. Į ekonominį nuosmukį visoje vertės grandinėje reaguojama nevienodai.

4.1 Be to, aviacijos pramonę varžo ir paini, dažnai vienas kitam prieštaraujančių teisės aktų raizgalynė, trukdanti šiam sektoriui reaguoti į krizės keliamus iššūkius.

(<sup>1</sup>) Žr. EESRK nuomonę dėl Europos aeronautikos: dabartinė padėtis ir perspektyvos, OL C 175, 2009 7 28, p. 50–56.

5. Oro transporto bendrovės tiesiogiai kontroliuoja tik 37 proc. savo veiklos sąnaudų. Beveik trečdali kitų sąnaudų sudaro tiesiogiai joms nepavaldūs segmentai. Pavyzdžiui:

5.1 2008 m. „išorinės“ veiklos sąnaudos iš viso sudarė 50,5 mlrd. EUR, ir nors didelę jų dalį (daugiau nei 45 proc.) sudarė dažniausiai nekontroliuojamos naftos kainos, likusiąją – 55 proc. (27,5 mlrd. EUR) – dalį, be kitų sąnaudų, sudarė oro uostų ir skrydžių valdymo mokesčiai.

5.2 Oro uosto mokesčiai, praėjusiais metais iš viso siekė 2,8 mlrd. EUR, daugelyje oro uostų staiga pakilo daugiau nei 5 proc. Vos keletas Europos oro uostų pasekė savo klientų pavyzdžiu ir panašiai kaip ir jie sumažino savo mokesčius. 2009 m. pirmąjį ketvirtį oro uosto mokesčiai, tenkantys vienam keleiviui, vidutiniškai padidėjo 15 proc.

5.3 Kylančios naftos kainos kelia pavojų oro transporto bendrovių išlikimui. Nuo šių metų pradžios reaktivinių degalų kaina išaugo beveik 50 proc. IATA duomenimis, vidutinė degalų kaina išaugo nuo 61 USD už barelį 2009 m. iki 72 USD 2010 m.

5.4 Skrydžių valdymo įkainiai 2009 m. pirmąjį ketvirtį Europoje atitinkamai išaugo vidutiniškai 3,4 proc. Įkainiai pakelti vadovaujantis „sąnaudų susigrąžinimo“ principu, pagal kurį kiekvienas oro navigacijos paslaugų teikėjas nuostolius dėl mažėjančio transporto srauto gali kompensuoti didesniais mokesčiais.

5.5 Bendro Europos dangaus koncepcija (proga, kuria iki šiol nepasinaudota, turėjusi sumažinti sąnaudas iki 5 mlrd. EUR per metus ir pagerinti padėtį, nes išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis sumažėtų 16 mln. tonų) artimiausiu laiku neturės įtakos ekonominei padėčiai, o funkciniai oro erdvės blokai neįsigalios anksčiau nei 2012 m.

5.6 Oro transporto bendrovių sąnaudų struktūra reaguoja į mažiausius naftos kainų svyravimus. Siekiant ekonomijos ir dėl įmonių socialinės atsakomybės reikėtų nedelsiant imtis skubių veiksmų ir skatinti naudoti „naujos kartos“ variklius ir degalus. Taigi būtina laikytis tvirtos pozicijos, kad moksliniams tyrimams ir technologijų plėtrai turi būti teikiamas finansavimas.

5.7 Nuolat didėja aviacijos programų vystymo sąnaudos, todėl darosi vis sunkiau finansuoti naujų lėktuvų gamybą. Kai oro transporto bendrovės neturi galimybių skolintis iš bankų, susilpnėja visas aviacijos sektorius.

5.8 Reikia išanalizuoti naujus orlaivių kūrimo ir gamybos finansavimo mechanizmus, kurie išlaisvintų pramoninkus ir veiklos vykdytojus nuo apribojimų, trukdančių atsiskaityti grynais pinigais, ir palengvintų atsiskaitymą už orlaivius.

5.9 Nuo seno su karinėmis aeronautikos programomis siejamos viešųjų pirkimų sutartys padėdavo šiam sektoriui (paprastai dvejojpos paskirties) nuosmukio laikotarpiu. Be jokios abejonės, turime nedelsiant pagalvoti apie galimybę užtikrinti paramą, kuri

būtų koordinuojama ES lygiu ir padėtų pertvarkyti šią pramonę, kuri tebėra pernelyg susiskaidžiusi.

5.10 Reikėtų įvertinti, kaip naudojamosi valstybės lėšomis finansuojama parama verslui (teisė naudotis šia parama jau suteikiama pagal dabartinius teisės aktus). Vertinti reikėtų atsižvelgiant į atitinkamų bendrovių pastangas išsaugoti darbo vietas ir kvalifikuotus darbuotojus.

6. Kaip niekada svarbu tarptautiniu mastu visiems užtikrinti vienodas konkurencines sąlygas. Krizės akivaizdoje daugelio šalių vyriausybės ėmėsi gelbėti savo silpstančias oro transporto bendroves. Kinija 2009 m. pradžioje tiesiogiai subsidijavo „China Eastern Airlines“ (750 mln. EUR) ir „China Southern Airlines“ (320 mln. EUR), Kinijos oro uostuose laikinai panaikinti mokesčiai, sumažintos ir reaktivinių degalų kainos. Indijos vyriausybė bendrovei „Air India“ akcinio kapitalo ir lengvatinių paskolų pavidalu skyrė 600 mln. EUR.

6.1 Kai kurie iš šių vežėjų, pavyzdžiui, Persijos įlankos, vykdo veiklą pagal vadinamąsias 5-ąją ir 6-ąją skrydžių laisves, ir Europą vertina kaip svarbų pajamų šaltinį.

6.2 Šie valstybės remiami vežėjai ir toliau vykdo tarpžemyninius skrydžius, nepaisydami, kad keleivių lėktuvuose pastebimai mažėja. Kai kuriais atvejais jie net didina lėktuvų skaičių, o Europos vežėjai, kuriuos veikia padėtis rinkoje, yra priversti mažinti savuosius (šiais metais Persijos įlankos vežėjai savo pajėgumus – daugiausia per pagrindinius Europos mazgus – padidino 14 proc.).

7. Kol kas Europos bendrija į šią precedento neturinčią krizę reagavo taip: suteikta teisė nesilaikyti laiko tarpinių paskirstymo taisyklių vasaros laikotarpiu, tačiau tai padaryta per vėlai ir to nepakanka. Specialus reglamentas oficialiai priimtas ir paskelbtas birželio pabaigoje (praėjus beveik trim mėnesiams nuo vasaros sezono pradžios), o tai reiškia, kad jis negalėjo padėti aviacijos sektoriui lanksčiau reaguoti į staigius pokyčius rinkoje.

8. Nors oro transporto bendrovių asociacijos iš anksto atmetė mintį, kad pavienės valstybės galėtų teikti pagalbą, tačiau sutariama, kad kelete sričių reguliuotojas turi imtis skubių veiksmų, kurie padėtų įveikti krizę.

8.1 Teisė atsisakyti laikytis laiko tarpinių paskirstymo taisyklių žiemos laikotarpiu turėtų padėti aviacijos sektoriui ir ypač oro transporto bendrovėms įveikti ekonomikos krizę, kadangi savo pajėgumus jos galėtų pritaikyti prie toliau mažėjančios paklausos. Ši priemonė nieko nediskriminuoja, yra naudinga visoms oro transporto bendrovėms ir įvairiems verslo modeliams, be to yra trumpalaikė ir pavienė. Jei norima sulaukti pastebimų rezultatų, ji turi būti įgyvendinta laiku. Šiai priemonei pritaria ir kai kurie pigūs vežėjai.

8.2 Turint omenyje, kad krizė visų pirma palietė finansų sektorių, dauguma finansų institucijų, anksčiau finansavusių aviacijos sektorių, išnyko apskritai, arba perorientavo savo strategiją į kitas verslo sritis.

8.3 Norėdamos atnaujinti savo lėktuvų parką, Europos oro transporto bendrovių asociacijai priklausiančios oro transporto bendrovės iki 2009 m. liepos mėn. artimiausiems metams pateikė užsakymų 535 orlaiviams už 29 mlrd. USD. Per tą patį 2008 m. laikotarpį buvo užsakytas 561 orlaivis.

8.4 Išankstiniais duomenimis, finansų rinka užtikrina (užtikrins) arba finansuoja (finansuos) ne daugiau kaip 75–80 proc. šių užsakymų. Likusius 20–25 proc. užsakymų reikės atšaukti arba ieškoti kitų, kol kas neegzistuojančių finansavimo būdų.

8.5 Vien 2008 m. Europos investicijų bankas valstybių narių projektams suteikė paskolų už beveik 52 mlrd. EUR, iš kurių 2,7 mlrd. EUR buvo skirta Europos transporto sektoriui (oro transporto bendrovėms, oro uostams, skrydžių valdymui ir apdirbamajai pramonei).

8.6 Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (ICAO) priklausiančios Tarptautinės aviacijos ir klimato kaitos grupės (GIACC) 2009 m. gegužės mėn. parengtoje galutinėje ataskaitoje rekomenduojama, kad ICAO turėtų nusistatyti tris visuotinius tikslus:

- a. artimiausiu laiku (iki 2012 m.): siekti, kad jos lėktuvų parko vidutiniškas degalų naudojimo efektyvumas per metus padidėtų 2 proc.,
- b. vidutinės trukmės laikotarpiu (iki 2020 m.): siekti, kad degalų naudojimo efektyvumas kasmet didėtų 2 proc.,
- c. 2021–2050 m.: siekti, kad bendras degalų naudojimo efektyvumas per metus padidėtų 2 proc.

8.7 Labai svarbu, kad tarptautinei aviacijai būtų atstovaujama gruodį Kopenhagoje įvyksiančiame vadovų susitikime (COP-15) ir kad tarptautinė aviacija būtų vertinama kaip atskiras sektorius. Be to, nepaprastai svarbu, kad Kopenhagoje būtų priimtas susitarimas, kuriuo būtų nustatytos pasaulinės aviacijos išmetamų teršalų ribos. Turėtų būti kalbama ir apie oro transporto bendroves, ir apie orlaivių gamintojus.

8.8 Kadangi 2012 m. įsigalios ES prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema, nepaprastai svarbu, kad Europos vežėjai pradėtų palaipsniui keisti savo lėktuvus į pačius efektyviausius. Naujos kartos B737 ir A320 modeliai palyginti su senesnės gamybos orlaiviais leidžia anglies pėdsaką sumažinti iki 7–8 proc. Reikėtų skirti lėšų radikaliam variklių, lėktuvų karkasų ir degalų technologijų atnaujinimui.

8.9 Šiuo metu naudojami lėktuvai vidutiniškai eksploatuojami gana ilgai (tai turi įtakos oro transporto bendrovių rezultatams). Todėl reikėtų sukurti struktūruotą išmontavimo sektorių. Turimi pavyzdžiai yra pernelyg reti ir nepakankamai koordinuojami. Reikėtų suformuoti tikrą europinį sektorių, kuriuo rūpintųsi valdžios institucijos.

8.10 Šiose iniciatyvose, be abejo, turėtų dalyvauti gamintojai ir jų subrangovai. Iniciatyvos, užtikrinančios pramonės veiklą visą produkto gyvavimo ciklą iki pat orlaivio eksploatavimo pabaigos, gali padėti sukurti papildomų darbo vietų ir gauti pajamų.

8.11 Oro navigacijos paslaugų teikėjai savo sąnaudas kompensuoja – sumažėjęs eismo apimtims, jie padidina įkainius, todėl oro transporto bendrovėms krizė smogia dvigubą smūgį. Oro navigacijos paslaugų teikėjai turi atsivėlęti į ekonominius pokyčius bei smarkiai sumažėjusius oro transporto srautus ir atitinkamai pakoreguoti savo sąnaudų bazę.

8.12 Bendro Europos dangaus paketas netiesiogiai palies sąnaudų kompensavimo principą, nes funkciniais oro erdvės blokams ir valstybėms narėms bus nustatyti veiklos rezultatų tikslai. Tačiau šis paketas įsigalios tik 2012 m. SESAR programa, skirta sukurti vieną bendrą sistemą, pakeis dabartines 22 operacines sistemas, 30 programavimo kalbų ir šiuo metu naudojamą 31 nacionalinę sistemą.

8.13 Kadangi valstybės narės yra priėmusios Direktyvą dėl oro uostų mokesčių, krizės akivaizdoje jos turėtų elgtis taip, tarsi pagrindinės direktyvos nuostatos jau galiojant. Komisija dabar turi realią galią Europos Sąjungoje nustatyti oro uosto mokesčius.

8.14 Praėjusiais metais Europos aviacijos saugos agentūrai (EASA) buvo suteikti teisiniai įgaliojimai nustatyti saugos taisykles, susijusias su skrydžių veikla, orlaivio įgulos licencijavimu ir trečiųjų šalių veiklos vykdytojų priežiūra.

8.15 Sauga ir toliau turi būti stiprinama atsivėlgiant į informacijos ir rizikos analizę. Aviacijos sektoriui bendradarbiaujant su vyriausybėmis pavyko aviacijos sektoriuje užtikrinti didesnę saugą. Šią iniciatyvą reikėtų tęsti, nes sauga – viso aviacijos sektoriaus ašis. Būtina užtikrinti, kad Europos aviacijos saugos agentūra rūpintųsi išimtinai saugos klausimais.

8.16 Aviacijos sektoriuje jau seniai laukiama, kada bus galutinai susitarta dėl abipusio ES ir JAV saugumo priemonių pripažinimo. Šiandien reikėtų politinio sprendimo, kuriuo JAV saugumo priemonės būtų pripažintos lygiavertėmis ES priemonėms. Tikslinė šio sprendimo dėl pripažinimo grupė – 6 mln. keleivių per metus, kurie atvyksta iš JAV ir ES oro uostuose persėda į kitą lėktuvą.

9. Europos aviacijos sektorius sudaro esminę ekonomikos dalį. Jis užtikrina vieną svarbiausių ekonomikos principų – judėjimą (prekių ir asmenų). Nuo aviacijos sektoriaus labai priklauso ir pramoninės bazės stiprumas, technologijų vystymas ir ekonomikos augimas. Nepaprastai svarbu ir būtina skatinti išsaugoti šią bazę ilgam. Tikimasi, kad šiais globalizacijos laikais aviacijos sektorius padės ekonomikai atsigausti. Todėl vyriausybės visų pirma turėtų užtikrinti, kad jų silpstančios ekonomikos atraminiai poliiai (tarp jų ir aviacija) nežlugtų ir kad būtų sudarytos sąlygos kuo skubiau sugrįžti į normalią padėtį. EESRK labai rekomenduotų imtis šių veiksmų ir pagalbos priemonių:

9.1 Vertės grandinėje (oro uostai, žibalo tiekėjai, orlaivių gamintojai, antžeminių paslaugų teikėjai, oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro transporto bendrovės) turėtų atsispindėti verslo ciklą ir konkurencinio spaudimo apskritai poveikis. Šiuo metu vykdomas restruktūrizavimas, turintis sumažinti neigiamą ekonominės veiklos sulėtėjimo poveikį.



9.2 Komisija turėtų imtis visų priemonių, kad 2009–2010 m. žiemos laikotarpiu būtų įgyvendintas 80:20 laiko tarpsnių paskirstymo taisyklių atsisakymas.

9.3 Numatoma, kad netolimoje ateityje oro transporto eismo apimtys turėtų kasmet išaugti 4–5 proc., o per dvidešimt metų gali būti pagaminta lėktuvų, kuriuose bus 25 000 100 papildomų keleivių vietų, todėl Europos gamybos pajėgumus reikėtų tinkamai reguliuoti. Jei restruktūrizavimas neišvengiamas, reikėtų pamėginti išsaugoti kompetentingus ir kvalifikuotus darbuotojus.

9.4 Komitetas pataria restruktūrizuojant aviacijos sektorių laikyti socialinių partnerių informavimo ir konsultavimosi su jais tvarkos. Jis ragina visus socialinius partnerius įmonių, nacionalinių ir Europos lygiu plėtoti struktūruotą ir dinamišką socialinį dialogą.

9.5 Valdžios institucijos turėtų padėti pažeidžiamoms bendrovėms išlaikyti kvalifikuotus darbuotojus ir darbo vietas, pavyzdžiui, nuosmukio laikotarpiu sudarydamos palankesnes sąlygas darbuotojams kelti kvalifikaciją. Valdžios institucijos galėtų imtis iniciatyvos ir skatinti darbuotojus kelti kvalifikaciją ir įgyti įgūdžių, kurių reikės vidutinės trukmės laikotarpiu ir vėliau. EESRK mano, kad šiomis aplinkybėmis reikia įdiegti išankstinio darbo vietų ir profesinių poreikių prognozavimo sistemą, kurioje dalyvautų socialiniai partneriai.

9.6 Savo ankstesnėse nuomonėse (paskutinė nuomonė SOC/347) Komitetas pabrėžė aukšto lygio viduriniojo ir aukštojo mokslo reikšmę ir pareiškė, jog verslo atstovai ir mokyklos bei universitetai turi palaikyti gerus tarpusavio ryšius, kad darbo ieškantys asmenys galėtų įgyti paklausą turinčių žinių ir įgūdžių.

9.7 Tokia suderinta valdžios institucijų (ES, valstybinių, regioninių ir kt.) parama labai reikalinga kovojant su krizės, kuri visuotinio nuosmukio laikotarpiu daro poveikį pramonės sektoriui, padariniais. Jei apdirbamojoje pramonėje nepavyks išlaikyti kvalifikuotų darbuotojų, ji nepajėgs atremti ilgalaikių iššūkių.

9.8 Europos investicijų bankas turėtų sugrąžinti politiką, kuri buvo taikoma iki 2007 m., kai Europos vežėjai galėjo pasinaudoti kreditais. Grįžti prie buvusios politikos reikia nedelsiant ir turint konkretų tikslą – finansuoti naujus orlaivius. Tai nereiškia, kad finansavimas turi būti teikiamas orlaivių parkui plėsti.

9.9 Būtų gerai numatyti mechanizmus finansinei rizikai, kuri atsiranda, pavyzdžiui, dėl svyruojančio valiutų kurso (žr. CCMI/047 4.6 punktą), pažaboti. Tai galėtų būti ir paskolų garantijos, užtikrintos grąžintiniais išankstiniais mokėjimais arba Europos investicijų banko paskolomis.

9.10 Aviacijos sektoriui reikalingiems moksliniams tyrimams ir technologijų plėtrai reikėtų skirti papildomą finansavimą, kad šis sektorius būtų pasirengęs priimti būsimus iššūkius, tarp kurių paminėtina ES prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema.

Tačiau visuotinis sektorinis požiūris į aviaciją pagal ICAO būtų optimalus sprendimas sušvelninti klimato kaitos poveikį tarptautiniu mastu, nes taip būtų lengviau spręsti pasaulinę problemą.

9.11 Kadangi aeronautikos sektorius inovaciniu ir strateginiu požiūriu yra reikšmingas Europos pramoninei ir technologinei bazei, ES turėtų nuolat ryžtingai remti mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą (kuriems pavojų kelia krizė). Tai būtų galima daryti pasitelkiant Europos bendrijos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir demonstracinės veiklos septintosios bendrosios programos įgyvendinimo etapą ir būsimąją Aštuntąją bendrąją programą. Jokiu būdu negalima leisti, kad sumažėtų valstybės parama moksliniams tyrimams ir technologijų plėtrai, nes kitaip Europa ims atsilikti šioje srityje. Be to, kad ir toliau būtų vystoma ilgalaikė tvari aviacijos pramonė, kuri naudoja alternatyvius degalus ir veiklos priemones, būtinai reikalingi moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra.

9.12 Pirmojo lygmens rangovai nuo nuosmukio nukenčia ne taip stipriai kaip jų tiekėjai ir subrangovai, kurių bendrovėse sukaupta daugiausia įgūdžių ir sukurta daugiausiai darbo vietų. Parama gali būti teikiama bendrų paskolų ir garantijų subrangovams pavidalu. Gamintojai turėtų prisidėti prie tiekėjų pastangų, užtikrindami jiems pajamas ir ilgalaikį darbo krūvį.

9.13 Būtina nedelsiant įgyvendinti Bendro Europos dangaus II paketą. Dėl susiskaidymo Europos oro erdvėje didesnę naštą patiria ne tik keleiviai, bet ir vežėjai. Savo paskutinėje nuomonėje EESRK tvirtai pasisakė už Bendro Europos dangaus II paketą. Aviacija – pasaulinis sektorius, todėl norint išvengti papildomos naštos ir neveiksmingos veiklos reikia tarpusavyje derinti veiksmus. Taigi reikia ir toliau stengtis užtikrinti, kad programos SESAR ir NextGen derėtų tarpusavyje. Komisija turi pasirūpinti, kad 2010 m. programos SESAR įgyvendinimui būtų numatytas finansavimo mechanizmas, kad šioje perversmą žadančioje iniciatyvoje dalyvautų kuo platesnis dalyvių spektras.

9.14 Būtina paraginti visas valstybes nares skubiau įgyvendinti Direktyvą dėl oro uosto mokesčių. Komisija turėtų pasinaudoti direktyvos jai suteikiamomis galiomis.

9.15 Komisija turėtų valstybėms narėms ir organizacijai EUROCONTROL paskelbti komunikatą, kuriuo būtų įvestas moratoriumas skrydžių valdymo mokesčiams. EESRK palankiai vertina Energetikos ir transporto generalinio direktorato darbą, kurį jis atliko sprenddamas šį klausimą, ir labai jį ragintų valstybėms narėms iškelti dar didesnius reikalavimus.

9.16 Europos institucijos turi užtikrinti, kad oro navigacijos paslaugų teikėjai konsultuotųsi su oro transporto bendrovėmis, kaip to reikalaujama Reglamentu Nr. 1794/2006, nustatančiu bendrąją mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistemą. Šį reglamentą reikėtų atnaujinti, kad jame būtų atspindėta Bendro Europos dangaus II pakete įdiegta rezultatų gerinimo schema.

9.17 Būtina užtikrinti, kad Europos aviacijos saugos agentūra rūpintųsi išimtinai saugos klausimais. Skrydžių sauga turi būti ne blogesnė nei dabar ir, pageidautina – dar geresnė.

Nuo 2010 m. balandžio mėn. (būtent tada įsigalios Reglamente Nr. 300/2008 numatytos naujosios ES saugumo taisyklės) visoje Europos Sąjungoje reikėtų imti taikyti vienkartinio patikrinimo sistemą. Be to, reikėtų valstybėms narėms pristatyti galutinį pasiūlymą dėl ES ir JAV vienkartinio patikrinimo sistemos, kuris turi būti parengtas abiem šalims įvertinus ES ir JAV saugumo priemones ir kuo greičiau pradėtas įgyvendinti.

9.18 Europos Sąjungai reikėtų daugiau tarptautinių aviacijos susitarimų su trečiosiomis šalimis. Jie padėtų tarptautiniu mastu užtikrinti vienodas konkurencines sąlygas. EESRK vienoje iš savo nuomonių itin palankiai įvertino Komisijos susitarimą su Kanada.

9.19 Apibendrinant reikėtų pasakyti, kad, jei aviacijos sektoriaus dalyviai (veiklos vykdytojai, gamintojai ir valdžios institucijos) daugiau bendradarbiaus regioniniu ir tarptautiniu lygmeniu, padidės pasiūla ir suaktyvės visa sektoriaus veikla, jeigu aviacijos sektoriaus dalyviai nepamirš savo socialinės atsakomybės ir bendradarbiaus su visais socialiniais partneriais.

2009 m. gruodžio 17 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Mario SEPI*

---