

LV

LV

LV



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 24.1.2011
COM(2011) 14 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

**par *SESAR* kopuzņēmuma un tā panākumu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības
ģenerālpplāna izpildē starpposma novērtējumu**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par *SESAR* kopuzņēmuma un tā panākumu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālpilāna izpildē starpposma novērtējumu

1. VISPĀRĪGAIS KONTEKSTS

Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes vadības pētījumu (*SESAR*) programma ir Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas¹ tehnoloģiskais pīlārs. *SESAR* programmā ir definētas, tiek izstrādātas un tiks izvērstas augstas kvalitātes jaunās paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) tehnoloģijas, sistēmas un procedūras, kas atbilst vienotās gaisa telpas (*SES*) mērķiem un prasībām (*SES tehnoloģijas un procedūras*). Viens no galvenajiem *SESAR* definēšanas posma rezultātiem ir Eiropas *ATM* ģenerālpilāns (*ģenerālpilāns*), kas ir kopīgi izstrādāts ceļvedis, kuru apstiprinājusi ES Padome un atzinīgi novērtējušas ieinteresētās personas, lai panāktu jaunās paaudzes *ATM* tehnoloģiju un procedūru izvēršanu nākamajos 10–15 gados. Šo tehnoloģiju attīstības darba programmu īsteno pēc *ģenerālpilāna*, kas būs arī galvenais instruments, ar kuru regulēs to izvēršanu.

SESAR programmu, kas pašlaik ir izstrādes posmā, vada *SESAR* kopuzņēmums — pirmā *ATM* publiskā un privātā sektora partnerība, kas izveidota kā ES iestāde. Kopuzņēmuma uzdevums ir nodrošināt Eiropas *ATM* sistēmas modernizāciju, saskaņojot un koncentrējot visus attiecīgos pētījumus un attīstības darbu Eiropas Savienībā. Kopuzņēmums izstrādā un apstiprina jaunās paaudzes *ATM* tehnoloģijas un procedūras, kuras veidos *SES tehnoloģijas un procedūras*. Kopuzņēmums atbild arī par *ģenerālpilāna* izpildi un uzturēšanu. Kopuzņēmuma dibinātāji ir Eiropas Savienība un Eirokontrole, un tajā ir 15 rūpniecības pārstāvji un vairāki citi partneruzņēmumi.

Saskaņā ar Kopuzņēmuma regulas² prasībām Komisija 2010. gadā ir veikusi pirmo kopuzņēmuma darbības starpposma novērtējumu un rezultātus paziņos Eiropas Parlamentam un Padomei. Turklāt 2009. gada 30. marta rezolūcijā Padome aicināja Komisiju ziņot par kopuzņēmuma panākumiem *ģenerālpilāna* īstenošanā. Atbilstoši minētajām prasībām šajā ziņojumā aplūkoti abi jautājumi.

2. *SESAR* PROGRAMMA

SESAR programma ir viens no nozīmīgākajiem pētniecības un izstrādes projektiem, kādu ES jebkad ir uzsākusi *ATM* jomā. *SES* tiesiskais regulējums vērsts uz efektīvāku, funkcionālāku, drošāku un videi nekaitīgāku *ATM* procedūru. *SESAR* nodrošinās tehnoloģiskos risinājumus, funkcionalitāti, sistēmas un priekšlikumus standartiem, kas ļauj sasniegt *SES* darbības mērķus par jaudas trīskāršošanu, *ATM* izmaksu samazināšanu uz pusi, drošību uzlabošanu ar koeficientu 10 un katra lidojuma ietekmes uz vidi samazināšanu par 10 %.

¹ Regulas (EK) Nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004, 552/2004, OV L 96, 31.3.2004., 1.-26. lpp., kas grozītas ar 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009, OV L 300, 14.11.2009., 34. lpp.

² Padomes 2007. gada 27. februāra Regula (EK) Nr. 219/2007, OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.

SESAR sastāv no trīs posmiem.

2.1. Definēšanas posms

Definēšanas posmā (2005.–2008. gads) ir definēts ceļvedis *ATM* darbības līmeņu sasniegšanai un augsta līmeņa darba plāna izveidei, ar ko nosaka nākamās paaudzes *ATM* sistēmu saturu, apzinot tā realizēšanai nepieciešamos elementus. Definēšanas posmu saskaņā ar Eirokontroles tehnoloģisko koordināciju īstenoja 30 organizāciju konsorcijs, kas pārstāvēja plašu *ATM* iesaistīto personu loku. Kopējās izmaksas šajā posmā bija EUR 60 miljoni, ko līdzīgās daļās finansēja ES un Eirokontrolle.

2.2. Izstrādes posms

Izstrādes posmā (2008.–2013. gads) izstrādā nepieciešamos elementus, pamatojoties uz definēšanas posma rezultātiem. Izstrādes posma pārvaldība ir uzticēta Kopuzņēmumam. Izstrādes posma paredzamās izmaksas ir EUR 2,1 miljards, un to finansē Kopuzņēmuma dalībnieki, apvienojot valsts un privātos līdzekļus.

2.3. Izvēšanas posms

Izvēšanas posms (2013.–2020. gads) ietver jaunās *ATM* infrastruktūras izveidi un īstenošanu plašā apjomā. Šī infrastruktūra pamatosies uz jaunām izstrādes posmā iegūtām tehnoloģijām un procedūrām un palīdzēs sasniegt *SES* mērķus, kas ļaus panākt Eiropas gaisa transporta augstu veiktspēju. Izvēšanas izmaksas, saskaņā ar aplēsēm, būs EUR 30 miljardi³ laikposmā no 2008. līdz 2025. gadam.

3. SESAR KOPUZŅĒMUMS

Kopuzņēmums ir publiskā un privātā sektora partnerība ar ES iestādes statūtiem, kas izveidota saskaņā ar Līguma par ES darbību 187. pantu laikposmam no 2007. gada 27. februāra līdz 2016. gada 31. decembrim. Kopuzņēmums ir pilnvarots:

- koordinēt un koncentrēt visu ar *ATM* saistīto pētniecību saskaņā ar *ģenerālplānu*,
- izpildīt *ģenerālplānu*,
- nodrošināt nepieciešamo izstrādes posma finansējumu,
- nodrošināt ieinteresēto personu iesaistīšanu,
- organizēt tehnisko darbu, tostarp apstiprināšanas darbības,
- nodrošināt ar kopīgu produktu izstrādi saistīto darbību uzraudzību.

Izpildlēmumus pieņem valde, ko vada Komisija, kura pārstāv ES. Izpilddirektors atbild par Kopuzņēmuma vadību ikdienā.

³ *Ģenerālplāns*, 84. lpp.
http://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/European_ATM_Master_Plan.pdf

Dibinātājas ES un Eiropas kontrole katra ir ieguldījusi Kopuzņēmumā EUR 700 miljonus. Puse no Savienības ieguldījuma nāk no Septītās pamatprogrammas pētniecībai un attīstībai, bet otra puse — no Eiropas transporta tīkla daudzgadu programmas. Rūpniecības pārstāvji, kas iecelti, izmantojot atklātu atlases procedūru, arī ir kopumā ieguldījuši aptuveni EUR 700 miljonus.

Kopuzņēmuma darba programma, kas ietverta 17 darba paketēs⁴ un kuru aptuveni 300 projektos īsteno Kopuzņēmuma dalībnieki un to partneruzņēmumi, ir sadalīta šādās tematiskās jomās:

- (1) **operatīvās ATM izpēte**, kas ietver darbības maršrutā, darbības termināļu kontroles zonās, darbības lidostās un tīklošanas darbības
- (2) **sistēmas izpēte**, kas ietver gaisa kuģa sistēmas, maršruta un tuvošanās gaisa satiksmes vadības sistēmas, civilās un militārās aviācijas lidojumu centrus un meteoroloģiskās informācijas dienestus, lidostu sistēmas, tīkla informācijas vadības sistēmu un neaviācijas sakaru, navigācijas un uzraudzības sistēmas
- (3) **sistēmu aptveroša informācijas vadība**
- (4) **caurviju darbības**, piemēram, validēšanas infrastruktūra, drošības, drošuma, vides un cilvēka darbības pilnveidošana, *ģenerālpilāna* uzturēšana un atjaunināšana, mērķa koncepcija un tās arhitektūra.

Koncentrējot pētniecības un izstrādes darbības, virzot tās izvēršanai un aktīvi iesaistot ieinteresētās personas, Kopuzņēmums nodrošina optimālu reakciju uz gaisa telpas lietotāju un pakalpojumu sniedzēju vajadzībām. Publiskā un privātā sektora partnerības pieeja ES līmenī nodrošina arī to, ka programmā ir integrēti un internalizēti SES mērķi ar lielu sabiedrisku nozīmi, piemēram, drošums un CO₂ emisiju samazināšana. Šī pieeja ir ļāvusi izmantot un apvienot finansēšanu un zinātību, tādējādi samazinot sadrumstalotību, ko rada līdzīgi valstu un reģionālie projekti. Kopuzņēmums var izmantot privātā sektora prasmes un novatorisma spējas atbilstīgos riska dalīšanas pasākumos ar valsts sektoru. Tomēr ir svarīgi nodrošināt, ka Kopuzņēmums savlaicīgi sniedz gaidītos rezultātus, lai samazinātu izvēršanas posma riskus.

Izstrādes pasākumiem sasniedzot normālu režīmu, Komisija pastiprinās pārraudzību, lai nodrošinātu saskaņotību ar SES mērķiem. Jo īpaši Komisija nodrošina, ka Kopuzņēmums, ņemot vērā savu dalībnieku saistības un atbalstu, veic pasākumus, lai liktu lietā nepieciešamās zināšanas, izveidotu atbilstošas validācijas platformas, ļaujot uzsākt izvēršanas procesu un sniedzot tūlītējus ieguvumus.

Starptautiskā mērogā Kopuzņēmums ir kļuvis par Eiropas „tehnoloģiju vēstnieku”, lai veicinātu ATM savietojamību pasaules mērogā, atverot jaunas iespējas arī nozarei. Šajā jomā ir sperts nozīmīgs solis sarunās par sadarbības memorandu starp ES un ASV civilās aviācijas pētniecības un attīstības jomā. Memorandum ir īpašs pielikums par sadarbības pasākumiem *SESAR-NextGen*⁵ savietojamības atbalstam, kurus Kopuzņēmums īsteno ES puses vārdā.

Kopuzņēmums ir izrādījies elastīgs un dinamisks instruments, kas atbalsta interaktīvu saikni starp attīstību un izmantošanu un spēj pielāgoties pakalpojumu sniedzēju un lietotāju vajadzībām un SES augošajām prasībām, kā arī integrēt gaisa kuģu veikspējas attīstību.

⁴ Sīks darba tehniskais raksturojums: http://www.sesarju.eu/public/standard_page/library_list.html

⁵ *NextGen* ir ASV ATM modernizācijas programma.

3.1. SESAR kopuzņēmuma pirmā starpposma novērtējuma rezultāti

Saskaņā ar *Kopuzņēmuma regulas* 7. panta prasībām Komisija ik pēc trim gadiem veic novērtējumu par:

- *Kopuzņēmuma regulas* īstenošanu,
- Kopuzņēmuma iegūtajiem rezultātiem un tā darba metodēm,
- Kopuzņēmuma vispārējo finansiālo stāvokli.

Pirmie novērtējumi tika uzsākti 2010. gada martā, aptverot laikposmu no 2007. gada 27. februāra līdz 2009. gada 31. decembrim⁶.

3.1.1. Novērtējumu pieeja

Komisija ir veikusi pirmos novērtējumus ar ārēja neatkarīga konsultanta *COWI A/S* palīdzību.

Novērtējumi balstās uz 5 standarta vērtēšanas kritērijiem, kurus izmanto Komisija:

- (1) **atbilstība** apzīmē to, kādā mērā Kopuzņēmuma mērķi atbilst izvirzītajām vajadzībām, problēmām un jautājumiem;
- (2) **efektivitāte** attiecas uz to, kādā mērā tiek sasniegti izvirzītie mērķi. Tas ietver arī vadības struktūru darbību un to, kā tās atbalsta organizāciju rezultātu sasniegšanā;
- (3) **rentabilitāte** norāda, kādā mērā vēlamu rezultātu var sasniegt ar samērīgām izmaksām;
- (4) **lietderība** ir tas, kādā mērā sasniegtie rezultāti atbilst vajadzībām, problēmām un jautājumiem, kas jārisina. Tā kā Kopuzņēmums atrodas savas darbības sākumposmā, tika veikts tikai ļoti provizorisks lietderības novērtējums, ņemot vērā darba gaitu un līdz šim sasniegtos rezultātus;
- (5) **ilgtspēja** apzīmē to, kādā mērā pozitīvā ietekme varētu turpināties pēc ieviešanas beigām. Attiecībā uz Kopuzņēmuma „lietderības” aspektu novērtējums attiecas tikai uz provizorisku Kopuzņēmuma sasniedzamo rezultātu iespējamās ilgtspējas analīzi.

Dati galvenokārt iegūti no Kopuzņēmuma dibinātāja ģenerāldirektorāta (Mobilitātes un transporta ĢD) un dokumentu izpētē, ko veica *COWI*. Šī informācija ir papildināta ar *e-aptauju*, vēršoties pie Kopuzņēmuma valdes locekļiem un ES dalībvalstīm (ar Vienotās gaisa telpas komitejas⁷ palīdzību), un *COWI* veiktajām individuālajām un mērķa grupu intervijām. Lai gan iegūto atbilžu skaits bija pārāk mazs, lai pilnībā izmantotu iegūtos datus, rezultāti sniedz ieskatu par to, kā Kopuzņēmumu redz galvenās ieinteresētās personas. Kopumā tika veiktas 30 individuālās intervijas un 3 mērķa grupu intervijas.

⁶ Pilns ziņojums: http://ec.europa.eu/transport/evaluations/research_en.htm vai http://ec.europa.eu/transport/evaluations/trans_european_networks_en.htm

⁷ Regulas (EK) Nr. 549/2004 (10.03.2004) 5. pants, OV L96, 31.2.2004.

3.2. Novērtējumu rezultāti

Kopumā pirmā starpposma novērtējuma secinājums ir, ka Kopuzņēmums pārskata periodā ir strādājis labi attiecībā uz tā organizācijas izveidi un attīstību, kā arī veicot uzticētos uzdevumus. Rezultātā arī Kopuzņēmuma ieinteresētās personas kopumā ir apmierinātas ar tā darbību. Kopuzņēmuma 2009. gada darbības pārskatā⁸ sniegts detalizēts apraksts par veiktajiem pasākumiem un finanšu stāvokli pārskata periodā.

3.2.1. Regulas īstenošana

Lai gan dažos gadījumos ar nelielu nokavēšanos, *Kopuzņēmuma regulas* noteikumi pārskata periodā tika īstenoti pienācīgi. Ir svarīgi atzīmēt, ka grozījumi *Kopuzņēmuma regulā, ar ko Kopuzņēmumu pārveido par ES struktūru*, palēnināja izveides procesu, jo bija nepieciešams pieņemt jaunus finanšu noteikumus, jaunus darbinieku līgumus un ES iestādēm nepieciešamos grāmatvedības principus.

3.2.2. Kopuzņēmuma sasniegtie rezultāti un tā darbības metodes

Kopumā Kopuzņēmums ir īstenojis plānotās darbības un sasniegjis gaidītos rezultātus. Vispārējais ieinteresēto personu apmierinātības līmenis ar Kopuzņēmuma darbu ir augsts. Daži no galvenajiem sasniegumiem pārskata periodā ir:

- ieinteresēto personu sapulcināšana un motivēšana kopējai pētniecības un izstrādes programmai,
- tādas darba programmas izstrāde, kas atbalsta racionalizāciju un konsekveni, izvairoties no nepilnībām un pārklāšanās,
- nepieciešamo metožu un instrumentu izstrāde programmas īstenošanai,
- vairāku projektu uzsākšana īsā laikā, nesamazinot kvalitātes prasības un sadarbības vajadzību īstenošanu starp darba paketēm un projektiem.

Kopuzņēmums jau kopš tā pirmsākumiem ir guvis labus panākumus un izveidojis stingru pamatu *ģenerālplāna* īstenošanai. Kopuzņēmuma uzdevumi ir saglabāt spēju koordinēt visas darba paketes un projektus un apstiprināt rezultātus.

Organizatoriskā struktūra atbilst Kopuzņēmumam uzticētajiem uzdevumiem. Personāla struktūra atbilst tā mērķiem, uzdevumu sadalījums ir skaidrs, un vadības sistēmas un procedūras ir skaidri noteiktas. Ir izveidota Finanšu pārvaldība un nodrošinātas revīzijas iespējas, lai gan novērtējuma laikā dažas sistēmas un atbalsta pasākumi vēl ir jāīsteno.

Kopuzņēmuma dalībniekiem ir kopīga izpratne par efektīvas riska pārvaldības sistēmas nozīmīgumu, kas tos pilnībā iesaista tās izveidē. „Uzņēmuma riska pārvaldības sistēma” tiek izstrādāta, un to plānots ieviest 2010. gadā.

Programmas atbalsts un vienības, kas atbild par *ģenerālplāna* izpildes stratēģiju un konsekveni, veido lielu Kopuzņēmuma organizācijas daļu. Vienota programmas pārvaldības plāna izmantošana nodrošina vienas un tās pašas metodes pielietošanu visos projektos,

⁸ SESAR kopuzņēmuma 2009. gada darbības pārskats, 10.03.2010.: www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/Annual_Activity_Report_2009_Adopted.pdf

nodrošinot rezultātu saskaņotību un konsekvenci, lai gan viss potenciāls vēl nav sasniegts, jo darba programmas īstenošana atrodas tās sākumposmā.

Jāturpina attīstīt komunikācijas procesi un instrumenti, lai apmierinātu dibinātāju, Kopuzņēmuma dalībnieku un citu ieinteresēto personu, valdes pārstāvju un trešo personu dažādās saziņas vajadzības.

Valdes informācija un koordinācija ir apmierinoša, lai gan daži Kopuzņēmuma dalībnieki konstatē, ka pārāk daudz uzmanības tiek pievērsts administratīvajiem jautājumiem un valdes darba kārtībā viņi vairāk vēlētos saskarties ar tehniska rakstura jautājumiem. Tas ir saistīts ar to, ka pārskata periodā Kopuzņēmums galvenās pūles pielika tā izveidei un operatīvus pasākumus veica tikai nelielā mērā.

Kopuzņēmuma sagatavotie vai apkopotie dati pilnā mērā jāizmanto, izstrādājot izmaksu un ieguvumu analīzi izvēršanas posmam. Šī informācija jāiekļauj stratēģisko paziņojumu sagatavošanā, kas Eiropas politikas veidotājiem nodrošina atbilstošus līdzekļus saziņai par *SESAR* programmas sociālekonomisko ietekmi, kā arī par seku mazināšanas pasākumiem.

Kopumā koordinācija starp Kopuzņēmumu, tā dibinātājiem un izvēlētajiem dalībniekiem ir apmierinoša. Skaidrais atbildības sadalījums starp Kopuzņēmumu, dibinātājiem un izvēlētajiem dalībniekiem pamatojas uz tiesisko regulējumu. Koordinācija starp abiem dibinātājiem ir apmierinoša, un to mērķis ir koordinēt ieguldījumu Kopuzņēmuma valdē. Uzraudzības un ziņošanas kārtība starp Kopuzņēmumu un Komisiju ir noteikta ar vispārēju vienošanos, kas noslēgta 2009. gada decembrī, un ir apmierinoša.

Lai nodrošinātu efektīvu un rentablu darbību, kā jebkurai jaunizveidotai organizācijai, Kopuzņēmuma vadībai jākoncentrējas uz kopīgas organizatoriskās kultūras veidošanu, lai virzītu šādu inovatīvu PPP modeli.

Kopuzņēmumam jāizstrādā un jāīsteno saistoši mācību procesi un instrumenti dalībniekiem, lai palielinātu projektos nodarbinātā dalībnieku personāla vispārējo kompetenci.

3.2.3. *Vispārējais finanšu stāvoklis*

Kopuzņēmums ir īstenojis piemērotu sistēmu, kas atbilst Kopuzņēmuma finanšu noteikumiem un pareizas finanšu vadības principam. Revīzijas palāta nesen komentēja Kopuzņēmuma finanšu noteikumus, uzsverot, ka atsevišķas jomas ir jānostiprina. Kopuzņēmums ir veicis vairākus pasākumus, lai šos uzlabojumus ieviestu.

Visi Kopuzņēmuma dalībnieki ir oficiāli noformējuši savas finanšu saistības, slēdzot atbilstošus nolīgumus ar Kopuzņēmumu:

- Komisija veic ieguldījumu EUR 700 miljoni naudā,
- Eirokontrole nodrošina EUR 700 miljonu ieguldījumu, no kuriem EUR 535 miljoni ir natūrā un EUR 165 miljoni ir naudā,
- pārējo dalībnieku ieguldījumu kopsumma ir EUR 537 miljoni, no kuriem 5 % ir naudā.

3.2.4. Atbilstība

Kopumā *Kopuzņēmuma regula* un *Kopuzņēmums* ir novērtēti kā ļoti nozīmīgi. Tas tiek pamatots uz šādiem secinājumiem:

- iegūtie dati liecina, ka *Kopuzņēmuma* modelis ir *SESAR* izstrādes posmam un *ģenerālpilāna* izpildei piemērots īstenošanas mehānisms;
- ņemot vērā programmas sarežģītību un tās budžeta apjomu, *SESAR* attīstībai ir nepieciešama mērķtiecīga pārvaldības un tehniskā pieredze, veidojot to ar dažādu ieinteresēto personu palīdzību. Ieinteresēto personu uzskats ir, ka *Kopuzņēmuma* instrumenta izvēle ir pamatota;
- *Kopuzņēmuma* stratēģiskie mērķi 2012. gadam un ikgadējie darba plāni ir saskaņoti ar *ģenerālpilānu* un ar *Kopuzņēmuma* uzdevumiem;
- *Kopuzņēmums* veic darbību saskaņā ar 7. pamatprogrammas un TEN-T programmas prasībām.

3.2.5. Efektivitāte

Kopuzņēmuma efektivitāte tiek vērtēta kā augsta. Kopumā *Kopuzņēmums* ir izpildījis savus uzdevumus un, kā plānots, ir sasniedzis nepieciešamo darbības jaudu un rezultātus.

- (1) *Kopuzņēmuma* izveidošana bija efektīva un savlaicīga. *Kopuzņēmums*:
 - izveidoja savu valdi, iecēla izpilddirektoru un izveidoja savu galveno mītni,
 - pieņēma *ģenerālpilānu* un saskaņā ar to izveidoja darba programmu,
 - apsprieda un noslēdza dalības līgumus un daudzpusēju pamatnolīgumu, vispārēju vienošanos ar Komisiju un īpašo vienošanos ar Eiropas Komisiju,
 - pieņēma darbā galvenos darbiniekus un izstrādāja nepieciešamos noteikumus un procedūras saskaņā ar ES Civildienesta noteikumiem.
- (2) *Kopuzņēmums* pabeidza pārveidošanos par ES iestādi. Lai gan šai statusa maiņai ir ievērojama pozitīva ietekme uz *Kopuzņēmumu* un izstrādes posmu, tā nedaudz aizkavēja *Kopuzņēmuma* izveides pabeigšanu.
- (3) *Kopuzņēmums* organizēja un koordinēja tehniskos pasākumus saskaņā ar *ģenerālpilānu*, izvairoties no fragmentācijas un darbību dublēšanās.
- (4) *Kopuzņēmums* ir mobilizējis un pārvalda savu dalībnieku finanšu līdzekļus.
- (5) *Kopuzņēmums* ir pielicis pūles, lai iesaistītu plašu ieinteresēto personu loku, izmantojot dalības procesu un izveidojot Zinātnisko komiteju un Stratēģiskās darbības partnerību. Turklāt valde 2010. gadā ieviesa „partneruzņēmumu” statusu, kura mērķis ir ļaut *Kopuzņēmumam* un tā dalībniekiem paplašināt dalību *Kopuzņēmumā*, iesaistot plašāku ieinteresēto personu loku, jo īpaši MVU, pētījumu institūtus un akadēmiskās aprindas. Ir noteikta arī sadarbības kārtība ar valstu uzraudzības iestādēm un Eiropas Aviācijas drošības aģentūru.

- (6) Kopuzņēmums ir izstrādājis savu starptautisko sadarbību, uzsākot tehniskos pasākumus, piemēram, AIRE (Atlantijas sadarbības iniciatīva, lai samazinātu emisijas) un OPTIMI (pozīciju virs okeāna noteikšanas uzlabošana un pārraudzība). Tiek plānota arī SESAR-NextGen sadarbība, un turpmāk to īsteno saskaņā ar Sadarbības memorandu starp ES un ASV.

3.2.6. Rentabilitāte

Lai gan ir pārāgri novērtēt kopējo Kopuzņēmuma rentabilitāti, pārskata periodā gūtie panākumi liecina, ka Kopuzņēmuma modelis ir izrādījies rentablāks nekā tad, ja *SESAR* izstrādes posmu īstētu ar parasto pētniecības un izstrādes uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus. Kopuzņēmums ļoti efektīvi ir apvienojis attiecīgās ieinteresētās personas un koordinējis *ATM* pētniecību ES. Izstrādes posma efektīva īstenošana lielā mērā ir atkarīga no Kopuzņēmuma darba kompleksu un projektu koordinētas pārvaldības, kas nodrošina arī apjomradītus ietaupījumus.

Iegūtie dati liecina, ka Kopuzņēmums darbojas rentabli attiecībā uz iekšējām darba procedūrām un vadību. Rentabilitātes palielināšanās ir paredzama, kad 2010. gadā tiks īstenotas jaunās IT sistēmas jo īpaši attiecībā uz finanšu pārvaldību (*ABAC/SAP*).

3.2.7. Ilgtspēja/lietderība

Sadarbības izveidošana starp ieinteresētajām personām Kopuzņēmumā veido stingru pamatu, palīdzot sasniegt ilgtermiņa ilgtspējīgus ieguvumus attiecībā uz gaisa transportu, lai atbalstītu Eiropas vienotās gaisa telpas mērķus. Tomēr vēl ir pārāgri spriest, vai šie nosacījumi ir pietiekami, lai nodrošinātu ilgtspēju ilgtermiņā. Faktori, kas ietekmē ilgtermiņa mērķu sasniegšanu, ir šādi:

- tiesiskais regulējums tehnoloģiju un procedūru izvēšanas atbalstam un regulatīvo iestāžu atbalstam,
- galveno nozares dalībnieku (gaisa telpas izmantotāju, attiecīgā personāla, lidostu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju utt.) atbalsts, lai izvērstu apstiprinātas tehnoloģijas un procedūras un finansētu to izvēšanu,
- jaunu *ATM* tehnoloģiju izstrāde citos reģionos un to konverģence ar Eiropas sistēmām,
- turpmākā ekonomikas attīstība un gaisa transporta pieprasījuma tendences.

4. ĢENERĀLPLĀNS

Ģenerālplāns ir vispārēji pieņemts ceļvedis, kuru Kopuzņēmums uztur un īsteno, lai pārietu uz jaunu *ATM* darbības koncepciju, atbalstot vienotās gaisa telpas mērķus. Tas būtu jāuzskata par Eiropas atsaucē dokumentu stabilai un uzticamai plānošanai, kas ieinteresētajām personām ļauj paredzēt jaunas funkcijas, saskaņojot tās ar ieguldījumu cikliem un plānojot modernizācijas pasākumus. *Ģenerālplāns* ir spēkā esošs dokuments, kas attiecas gan uz *SESAR* izstrādes, gan izvēšanas posmu. Tas virza darba programmu izstrādes posmā, kā arī *ģenerālplāns* būs galvenais pārvaldības instruments izvēšanas posmā.

4.1. Kopuzņēmuma panākumi *ģenerālplāna* izpildē

SESAR definēšanas posms izveidoja pamatu jaunas *ATM* koncepcijas izstrādei un īstenošanai, veicot pētniecības, izstrādes un validācijas darbības, kam seko saskaņota izvēršana. Galvenais *SESAR* definēšanas posma rezultāts ir *SESAR ģenerālplāns*, kas apvieno veikspējas uzlabojumu jomas, jaunās *ATM* koncepcijas elementus un izmaksu un ieguvumu analīzi un nosaka ceļvedi darbības uzlabojumu īstenošanai saskanīgā darba programmā. Saskaņā ar *Kopuzņēmuma regulu* *SESAR* ģenerālplāns 2008. gada 7. novembrī tika nodots no Eiropas Komisijas Kopuzņēmumam.

Padome 2009. gada 30. martā apstiprināja *SESAR* ģenerālplānu kā *ģenerālplāna* sākotnējo redakciju, kas ir ceļvedis *SESAR* programmas izstrādes un izvēršanas posmiem. Padome apstiprināja arī, ka *ATM* modernizācija un tās īstenošanai ierosinātais grafiks joprojām ir augsta ES politiskā prioritāte. Kopuzņēmuma valde *ģenerālplānu* pieņēma 2009. gada 12. jūnijā.

4.1.1. Pašreizējais izpildes līmenis

(1) Izstrādes posms

Kopuzņēmuma pētniecības un izstrādes pasākumus uzsāka 2009. gada 3. jūnijā. Gadu vēlāk bija uzsākti 85 % no 300 projektiem, un pētniecības un izstrādes darbs ir faktiski uzsākts aptuveni 160 projektiem. Visvairāk attīstītajos projektos pirmie rezultāti jau ir iesniegti Kopuzņēmumam. Pašlaik Kopuzņēmuma ietvaros strādā 1500 eksperti no 16 dalībniekiem 17 dažādās valstīs, lai attīstītu un apstiprinātu nākotnes Eiropas *ATM* sistēmu.

Šodienas prioritāte ir panākt ātrus ieguvumus no sākotnējiem rezultātiem attiecībā uz informācijas pārvaldību, maršruta piešķiršanu un vadību, kā arī uz trajektorijas vadību gaisā. Pirmās apstiprinātās tehnoloģijas Kopuzņēmums iesniegs līdz 2012. gada sākumam.

(2) Izvēršanas posms

Pašlaik *ģenerālplāns* paredz 3 īstenošanas paketes, kas ir savstarpēji pamatotas:

- Īstenošanas paketē I (IP1) ir *SESAR* darbības koncepcijas apstiprinātās pamatfunkcijas un tehnoloģijas, kam nav nepieciešama papildu pētniecība un kas ir pieejamas izvēršanai. IP1 nosaka pamatu uzlabotas funkcionalitātes turpmākai izvēršanai,
- Īstenošanas pakete II (IP2) sastāv no *ATM* elementiem, kam nepieciešama turpmāka pētniecība un izstrāde un kas var tikt piedāvāti standartizācijai un īstenošanai no 2014. gada,
- Īstenošanas pakete III (IP3) ietver *SESAR* darbības koncepcijas visprogresīvākos elementus, kas ļauj pilnībā pāriet uz 4D trajektoriju vadību un gaisa kuģu ekspluatāciju, pamatojoties uz laika atskaites sistēmu, un būs pieejama izvēršanai pēc 2020. gada.

Šajā programmas posmā dažādi *ATM* dalībnieki veic tikai IP1 izvēršanu. Visi IP1 funkcionālo uzlabojumu veicinātāji ir apstiprināti un rūpnieciski ieviesti, un ir vai nu gatavi izvēršanai, vai jau izvērsti. IP1 mērķis ir īstermiņā uzlabot pašreizējo Eiropas *ATM* sistēmu un padarīt to saskaņotāku, īstenojot labāko praksi, labāku koordināciju un sagatavojot ar trajektoriju un laika atskaites sistēmu saistītas operācijas.

IP1 ir galvenais izvēršanas aspekts, jo jebkāda kavēšanās īstenot īstermiņa iniciatīvas ir *SESAR* programmas galvenais risks. Reaģējot uz steidzamo nepieciešamību virzīt IP1 izvēršanu, Komisija ir izveidojusi IP1 vadības grupu Vienotās gaisa telpas komitejas aizbildnībā un ar dalībvalstu, Kopuzņēmuma, Eirokontroles un ieinteresēto personu atbalstu. Grupa tika izveidota 2010. gada 27. aprīlī kā *ad-hoc* darba struktūra ar mērķi uzraudzīt IP1 izvēršanu. IP1 vadības grupa sniegs ieteikumus Komisijai, ES dalībvalstīm, Eirokontrolei, Kopuzņēmumam un privātiem investoriem (aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, aviosabiedrības, lidostas), lai samazinātu jebkādu neatbilstību starp izvēršanas plānu, kā to nosaka *ģenerālpārplāns*, un realitāti.

(3) Ģenerālpārplāna atjauninājumi

Padome pieprasīja, lai Kopuzņēmums iesniegtu *ģenerālpārplāna* pirmo atjauninājumu līdz 2010. gada martam⁹. Kopuzņēmums iesniedza gaidīto priekšlikumu tā valdei, kas to apsprieda 2010. gada 30. aprīlī. Šā pirmā atjauninājuma joma bija ierobežota, jo tas neietekmēja vispārējo plānošanu vai nepieciešamās investīcijas, vai paredzamo darbību un ietvēra¹⁰:

- IP1 darbības uzlabojumu pārstrādi,
- regulatīvo un standartizācijas ceļvežu ieviešanu,
- riska pārvaldības plāna atjaunināšanu.

ES Vienotās gaisa telpas komiteja 2010. gada 7. maijā un Eirokontroles ieinteresēto personu konsultācijas grupa 2010. gada 17. maijā apstiprināja priekšlikumu bez jebkādām izmaiņām. Kopuzņēmuma valde pieņēma priekšlikumu 2010. gada 12. jūlijā.

Turpmākie atjauninājumi paredzēti ik pēc 18 līdz 24 mēnešiem, kam vajadzētu pienācīgi atspoguļot sasniegto, vienlaikus nodrošinot dokumenta un ieinteresēto personu atbalsta stabilitāti. Nākamajos atjauninājumos *ģenerālpārplānā* varētu risināt saistību starp izpildes plānu (augsta līmeņa vajadzības) un *ģenerālpārplānu* (tehnoloģiskā atbilde uz nepieciešamību uzlabot tīkla darbību).

⁹ Padomes 2009. gada 30. marta rezolūcijas 3. punkts.
¹⁰ <https://www.atmmasterplan.eu>