

Avizul Comitetului Economic și Social European privind „industria aeronautică europeană: situația actuală și perspective”

(2009/C 175/09)

La 27 septembrie 2007, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

Industria aeronautică europeană: situația actuală și perspective.

Comisia consultativă pentru mutații industriale, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 18 noiembrie 2008 Raportor: dl OPRAN, Coraportor: dl BAUDOUIN.

În cea de-a 449-a sesiune plenară, care a avut loc la 3 și 4 decembrie 2008 (ședința din 3 decembrie 2008), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 110 voturi pentru, 9 voturi împotriva și 5 abțineri.

CONTEXT GENERAL

Prezentul aviz se referă la sectorul industriei aeronautice europene care deservește piața transportului civil de pasageri și de marfă la bordul aeronavelor cu aripă fixă. Toate celelalte cazuri (aeronautica militară, elicopterele, întreținerea etc.) sunt excluse în mod explicit din acest aviz.

Prima parte – Concluzii și recomandări

Obiectiv: „Menținerea poziției de lider la nivel mondial a industriei aeronautice civile europene pe segmentul aeronavelor cu aripă fixă: identificarea amenințărilor la adresa acestei poziții, definirea priorităților și a propunerilor pentru o strategie de succes 2008-2012”

1. Raportul „STAR 21” a demonstrat că industria a jucat un rol tot mai important în dezvoltarea parteneriatelor cu sfera cercetării (universități, alte institute învățământul superior, laboratoarele publice etc.). Sectorul aeronautic reprezintă un crezuet de competențe și tehnologii cruciale, precum și o pârghie esențială în domeniul inovației. Această industrie este clădită pe sectorul civil și pe cel al apărării, sectoare interdependente și bazate pe aplicarea celor mai noi tehnologii.

1.1 Industria aeronautică, atât civilă cât și militară, joacă un rol determinant în ceea ce privește o bază industrială solidă, dezvoltarea tehnologică și creșterea economică. Aceasta constituie, de asemenea, un punct de sprijin pe scena mondială, influențând deciziile economice și politice.

1.2 În plus, industria aeronautică contribuie la crearea de locuri de muncă înalt calificate în Europa, oferind salarii relativ ridicate în raport cu alte sectoare.

1.3 Pe scurt, Strategia de la Lisabona (2000) și concluziile Consiliului European de la Barcelona (2002) ⁽¹⁾ sunt mai actuale ca niciodată.

(1) „Dacă se dorește reducerea diferențelor dintre UE și principalii săi concurenți, efortul global în materie de cercetare, dezvoltare și inovare la nivelul UE trebuie stimulat puternic, punându-se accentul în mod special pe tehnologiile de avangardă”.

2. Comitetul consideră că există cinci factori esențiali care vor constitui un adevărat risc pentru sectorul industriei aeronautice europene dacă nu vor fi luați în considerare în mod anticipat de factorii de decizie din domeniile politic și industrial:

2.1 Creșterea exponențială a costurilor de îmbunătățire a avioanelor, asociată cu incapacitatea economică a constructorilor, în strategiile industriale aplicate în Europa, de a autofinanța totalitatea activităților de elaborare a unor noi modele, antrenează transferarea riscului financiar către producătorii de echipamente și subcontractanți, termene din ce în ce mai lungi pentru rentabilizarea investițiilor, precum și creșterea datoriilor și a gradului de insecuritate al producătorilor de echipamente și subcontractanților.

2.2 Scăderea valorii dolarului american, manifestată începând cu anul 2005 până la declanșarea actualii crize mondiale și continuată în prezent de un curs fluctuant și aleator al acestei monede (fluctuație caracterizată printr-o tendință generală de creștere în raport cu euro, fără nici un fel de justificare economică) antrenează:

- o scădere a competitivității industriei europene ⁽²⁾;
- încercarea constantă de a reduce costurile fixe (masa salarială);
- stimularea delocalizărilor în zona dolarului;
- scăderea numărului de subcontractanți din Europa;
- o încurajare a dezvoltării de „parteneriate” în alte zone, din afara Europei.

(2) Între 2000 și 2007, moneda euro a crescut cu 48 % față de dolarul american (și cu 66 % dacă se ține seama de media cursurilor valutare în primele opt luni ale anului 2008); dacă acest fenomen, care în prezent a încetat, revine (sau chiar se amplifică) ar putea obliga întreprinderea Airbus să anuleze planul de restructurare „Power8” (conceput pentru o paritate €/€ de maximum 1,37) și să pună în aplicare măsuri suplimentare vizând realizarea de economii, cu consecințe sociale și politice dezastruoase.

2.3 Efectul „Papy Boom”, care va atinge maximul în 2015 ⁽³⁾, va provoca pierderea a numeroase locuri de muncă înalt calificate (până în 2015, jumătate din efectivele sectorului de transport aerian european va ieși la pensie), ceea ce poate duce la pierderea definitivă a competențelor strategice.

2.4 Creșterea concurenței și apariția unor noi concurenți, foarte agresivi, în sectorul avioanelor regionale (India și Brazilia) stimulează factorii de decizie din sector să scadă costurile, în scopul îmbunătățirii competitivității și rentabilității, și să înființeze parteneriate cu țări emergente, cum ar fi China, în ciuda riscurilor care însoțesc transferurile de tehnologie și înființarea de întreprinderi locale prin care se urmărește captarea acestor noi piețe. Această concurență provoacă, de asemenea, o reorientare a producătorilor către activitatea principală a clienților lor.

2.5 Nivelul actual avantajos al prețului petrolului nu ar trebui să ascundă incertitudinea care persistă în ceea ce privește evoluția acestuia pe termen scurt și pe termen lung, în contextul unei crize economice mondiale căreia nu-i putem prevedea încă gravitatea și durata. Acești factori au un impact profund asupra cererii, pun în pericol companiile aeriene și obligă constructorii să reflecteze asupra mijloacelor de reducere a costurilor pe care le implică utilizarea avioanelor, în special prin recurgerea la carburanți alternativi și la tehnologiile corespunzătoare.

3. Comitetul consideră că mizele fundamentale ale sectorului constau în menținerea competitivității, utilitatea și renumele pe scena internațională.

4. În acest cadru, Comitetul face mai multe **recomandări** și solicită Comisiei și statelor membre să sublinieze rolul de primă importanță jucat de industria aeronautică în cadrul Uniunii, precum și importanța acesteia pentru cetățeni, având în vedere influența pe care o exercită asupra unui număr important de industrii de pe teritoriul european.

4.1 În domeniul dezvoltării tehnologice, al creșterii și cooperării, trebuie prevăzută crearea unui nou cadru, care să încurajeze întreprinderile din diverse țări ale UE să lucreze împreună în mod eficient pentru a-și stabili și realiza prioritățile industriale. Acesta va mări competitivitatea și va îmbunătăți reacțiile la fluctuațiile pieței. Este urgentă stabilirea de noi norme de calitate și eficiență, maximizând eficacitatea finanțării cercetării și dezvoltării.

⁽³⁾ „Papy Boom” este numele dat numărului important de ieșiri la pensie care vor avea loc între 2000 și 2020 în țările dezvoltate. „Papy Boom” este o consecință logică și previzibilă a fenomenului de „Baby Boom” înregistrat după război și a scăderii natalității, care determină îmbătrânirea populației. Acest fenomen va avea o influență importantă asupra economiei, determinând o creștere a cheltuielilor de sănătate și a costurilor legate de pensii, precum și o scădere a populației active.

4.1.1 Trebuie consolidată coordonarea între Comisia Europeană și Agenția Europeană de Apărare (AEA) în vederea promovării de noi tehnologii hibride, care servesc atât în segmentul militar, cât și în cel civil al industriei aeronautice. În același timp, trebuie să se garanteze că AEA și Comisia Europeană țin sub control orice difuzare ulterioară a tehnologiilor exploatabile atât de segmentul militar, cât și de cel civil al industriei aeronautice.

4.1.2 Comanditarii trebuie sprijiniți, luându-se în considerare în principal dezvoltarea IMM-urilor din sectorul echipamentelor din lanțul de aprovizionare, pentru a pune în aplicare rapid și eficient „CLEAN SKY JTI”. Această măsură are ca scop, pe de o parte, atingerea obiectivelor de mediu pe care și le-a fixat Europa și, pe de altă parte, crearea condițiilor pentru ca industria să joace un rol important în introducerea unui **sistem de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian** (SESAR-ATM), care să sprijine inițiativa „cerul unic european” (SES) ⁽⁴⁾.

4.2 Comitetul propune participarea activă și directă a țărilor din UE cu vocație aeronautică recunoscută la crearea unei rețele europene de subcontractanți capabili să sprijine în mod eficient constructorii de avioane cum sunt AIRBUS, SAAB, ALENIA, ATR etc. Este important să se mențină și să se dezvolte competențele acestora, în principal punându-se accentul pe noile tehnologii.

4.3 Sectorul european al aeronauticii regionale se află într-o etapă de semnificativă refacere, determinată de avioanele ATR ⁽⁵⁾ și de economia de carburant pe care o oferă acestea. Piața aeronautică evoluează, de asemenea, în direcția avioanelor de tip RJ (*Regional Jets*) ⁽⁶⁾. Comitetul subliniază importanța sprijinirii întreprinderilor care au elaborat strategii industriale inovatoare de tip „Open Innovation”, printre care SuperJet International este probabil cel mai bun exemplu în prezent.

4.4 Comitetul consideră esențial ca statele membre să încurajeze atât o dependență mai redusă a subcontractanților de comanditarii actuali (în sprijinul diversificării piețelor și al internaționalizării), cât și punerea în aplicare a unei convenții pe termen lung, stabilind angajamente reciproce, între comanditari și subcontractanți.

⁽⁴⁾ Inițiativă comunitară care structurează spațiul aerian și serviciile de navigație aeriană la nivel paneuropean, în scopul unei mai bune gestionări a traficului aerian și al garantării unui nivel de securitate omogen și ridicat în cerul european.

⁽⁵⁾ ATR, care înregistrase 12 comenzi în 2004, a înregistrat 113 comenzi ferme în 2007 (sursă: ATR).

⁽⁶⁾ Avioane regionale: Avioane de transport civil de pasageri cu mai puțin de 100 de locuri (care, pe termen lung, vor avea un impact asupra segmentului avioanelor cu un singur culoar efectuând zboruri pe distanțe scurte).

4.5 Comitetul este convins că trebuie sprijinită cât mai urgent stabilirea strategiilor de inovare ale subcontractanților, pentru a le permite acestora să ofere, în mod durabil, noi produse și servicii cu înaltă valoare adăugată și a-i ajuta să colaboreze, permițând astfel atingerea masei critice.

4.6 În ciuda litigiului dintre UE și Statele Unite în fața OMC, Comitetul sugerează Comisiei și statelor membre să reflecteze la o procedură de finanțare care să asigure continuitatea procesului de fabricație. Pentru subcontractanții din domeniu, acest procedeu ar putea lua forma împrumuturilor reciproce. De asemenea, ar putea lua forma unei garanții pentru împrumuturi, bazată pe avansuri rambursabile, fie a unor împrumuturi cu dobânzi preferențiale convenite de BEI (Banca Europeană de Investiții). De asemenea, ar trebui prevăzute mecanisme de acoperire împotriva unor riscuri financiare, de exemplu cele care decurg din fluctuația ratei de schimb valutare.

4.7 În afara aspectului industrial, Comitetul consideră că ar trebui anticipate evoluția și schimbările profesionale prin introducerea unei gestiuni previzionale a locurilor de muncă și competențelor la toate nivelurile: sectorul profesional, instanțele europene, naționale, regionale și locale. Crearea unor observatoare de meserii în domeniul aeronauticii ar permite identificarea meseriilor de mâine și a nevoilor în materie de formare, în colaborare cu specialiștii din domeniul universitar.

4.8 Comitetul subliniază importanța creării de instrumente de monitorizare economică pentru a putea urmări evoluția performanțelor întreprinderilor și a detecta riscurile cât mai curând posibil. Aceste instrumente trebuie, pe de o parte, să se dovedească inovatoare în materie de formare și, pe de altă parte, să strângă legăturile între domeniul cercetării, domeniul universitar și cel industrial, pentru a pregăti mai bine tinerii și lucrătorii, atât pentru meseriile viitorului, cât și pentru mutațiile tehnologice care se profilează.

4.9 Intensificarea schimburilor dintre diferiții poli ai competitivității, în vederea atingerii obiectivelor de mediu și obiectivelor tehnologice fixate de UE trebuie să permită o activitate în rețea, care să antreneze o mai bună repartizare a rolurilor și fondurilor europene, ceea ce ar evita stabilirea unui raport de concurență între regiunile europene și totodată ar dezvolta sinergiile.

4.10 Participarea financiară a UE trebuie să se înscrie în cadrul polilor de competitivitate. Aceștia au fost creați pentru ca UE să își păstreze poziția de lider în domeniul celor mai noi tehnologii și să dispună de o industrie aeronautică competitivă și inovatoare, care să respecte standarde înalte de calitate a mediului. De exemplu, dacă se utilizează materiale compozite, rezistente și ușoare, ar trebui să se țină seama de capacitatea sau incapacitatea acestora de a fi reciclate sau distruse.

4.11 Comitetul subliniază importanța adoptării rapide a unui ansamblu de măsuri care să vizeze:

- ecologizarea transportului aerian;
- satisfacția și securitatea pasagerilor;

- reducerea emisiilor de CO₂ din sectorul transportului aerian (conform politicii europene de reducere generală a emisiilor de CO₂ în Europa), a poluării sonore și a consumului de carburanți;
- elaborarea unor metode de dezmembrare a echipamentelor vechi (utilizarea materialelor reciclabile etc.).

4.12 În opinia Comitetului, Comisia și statele membre ar trebui să răspundă cât mai rapid necesității de a avea o politică strategică în sectorul aeronautic. O astfel de politică ar include punerea în practică de acțiuni concrete la nivelul Europei și al țărilor cu tradiție aeronautică, în vederea anticipării mai eficiente a mutațiilor viitoare și a reducerii la minimum a impactului social. Comisia și statele membre ar trebui să încurajeze instituirea unui comitet de dialog social la nivelul sectorului aeronauticii europene, după cum recomandă partenerii sociali.

Partea a doua – Motivarea

5. Context și istoric

5.1 În 2007, analiștii prevedeau o dublare a traficului aerian în următorii 20 de ani, cu o creștere medie anuală de 6 % pe an (5 miliarde de pasageri prevăzuți în 2025, față de 2 miliarde în 2006). Pentru a răspunde acestor probabile creșteri de trafic, previziunile în materie de comenzi de aparate de zbor noi (cu capacitate mai mare de 90 de locuri) pentru următorii 20 de ani sunt optimiste și variază între 22 600 de aparate (sursa Airbus) și 23 600 de aparate (sursa Boeing).

5.2 Liberalizarea din ce în ce mai mare din domeniul transportului aerian, explozia cererii în țările emergente (Asia-Pacific și Orientul Mijlociu), precum și redresarea, în 2007, a situației financiare a companiilor aeriene ar trebui să poată susține acest proces.

5.3 La 27 septembrie 2007, Adunarea Comitetului Economic și Social European (CESE) a autorizat elaborarea de către Comisia consultativă pentru mutații industriale (CCMI) a unui aviz din proprie inițiativă privind viitorul industriei aeronautice europene (cu excepția segmentelor aeronauticii militare, a elicopterelor, a sectorului de întreținere etc.).

5.3.1 Comitetul a decis elaborarea prezentului aviz, deoarece sectorul aeronautic este de mare importanță pentru ansamblul industriei europene datorită ponderii sale, sub aspectul producției, exporturilor, ocupării forței de muncă și al investițiilor în cercetare-dezvoltare. Acesta reprezintă totodată forța motrice a unei serii de industrii (subcontractanții și sectoarele din aval, cum ar fi întreținerea aeronavelor) și un element de dinamizare a unor întregi regiuni. La fel de important este faptul că acesta reprezintă un standard al valorii adăugate europene și constituie o dovadă că o conjugare a eforturilor permite Europei să intre în concurență cu alți competitori globali, precum Statele Unite.

5.3.2 Experiența dobândită de către CCMI cu ocazia elaborării avizului său privind dezvoltarea lanțului de creare a valorii economice și de aprovizionare în contextul european și global (7) se va dovedi utilă pentru realizarea unei analize a industriei aeronautice, un sector foarte complex din acest punct de vedere.

5.4 O nouă serie de **riscuri** planează asupra creșterii, antrenând noi probleme.

5.4.1 O dependență puternică a producătorilor de piețele emergente poate face ca o încetinire neașteptată a creșterii economice în Asia (nu doar în China și în India) să aibă un impact imediat și cu totul nefast asupra întregului sector.

5.4.2 Modificarea profundă a relațiilor dintre comanditari și producătorii de echipamente, precum și restructurările permanente întreprinse de comanditari au dereglat echilibrul sectorului. În prezent, sunt greu de măsurat consecințele creșterii riscurilor financiare suportate de furnizorii principali de echipamente, aceștia aflându-se sub presiunea comanditarilor în cadrul acordurilor de partajare a riscurilor.

5.4.3 Finanțările pentru dezvoltarea noilor tehnologii sunt insuficiente, atât la nivel național, cât și la nivel european. Ar fi, de asemenea, utilă alocarea de fonduri cercetării fundamentale în domeniul strategiei de întreprindere și al strategiei de inovare.

5.4.4 Adoptarea materialului compozit necesită o reorganizare completă a lanțului de producție (transferul uzinelor Airbus etc.), înainte chiar ca această tehnologie să fie pe deplin validată; de exemplu, utilizarea masivă a materialului compozit la realizarea modelului B787, comandat în mai bine de 800 de exemplare, în condițiile în care avionul nu are încă toate avizele.

5.4.5 Între 2000 și 2007, moneda euro a crescut cu 48 % față de dolarul american (și cu 66 % dacă se ține seama de media cursurilor valutare în primele opt luni ale anului 2008); dacă acest fenomen, care în prezent a încetat, revine (sau chiar se amplifică), ar putea obliga societatea Airbus să lanseze un nou plan de economii (o devalorizare a dolarului cu 10 cenți implică un cost de 1 miliard de euro pentru producătorul de aeronave, după cum a indicat în mai multe rânduri președintele Airbus) și ar avea consecințe dramatice asupra rețelei de subcontractanți, dat fiind că mulți dintre aceștia nu dispun de mijloacele necesare pentru a-și plăti o asigurare, multiplicând delocalizările cu un impact social și politic dezastruos.

5.4.6 Problemele tehnice ale aeronavelor A380, A400M și ale aeronavei B787, precum și consecințele lor imediate sunt o dovadă elocventă a greutăților cu care se confruntă constructorii de aeronave în fața complexității tot mai mari a noilor avioane.

5.4.7 Efectele actualei crize internaționale sunt, în acest moment, greu de prevăzut. Cel puțin pe termen scurt, scăderea prețului petrolului poate fi benefică pentru companiile aeriene. Dimpotrivă, criza are un impact negativ asupra turismului internațional și, în consecință, asupra cererii de călătorii.

5.5 Indiferent de posibilele evoluții ale sectorului transportului aerian și în pofida creșterii sale actuale, impactul economic și social al reorganizării actuale și viitoare a acestui sector în Europa este real și există un pericol grav de creștere a dezindustrializării transportului aerian european.

5.6 Acest proces poate antrena riscuri majore, cum ar fi dispariția competențelor-cheie, pierderea poziției de lider la nivel mondial a Europei din cauza incapacității de a realiza investițiile necesare pentru dezvoltarea de noi tehnologii esențiale, dispariția din lanțul de aprovizionare a unui număr important de subcontractanți europeni și pierderea a numeroase locuri de muncă.

6. *Principalele obiective și provocări ale industriei aeronautice europene*

6.1 Comitetul consideră că problemele principale ale acestui sector privesc menținerea competitivității și îmbunătățirea percepției sale în opinia publică.

6.2 Este greu ca noi actori să pătrundă în sectorul industrial aeronautic și a devenit imposibil ca aceștia să ajungă printre primii. La nivel mondial, doar doi producători de aeronave cu peste 100 de locuri au reușit să supraviețuiască până în prezent: Airbus și Boeing. Tehnologiile, competențele sau infrastructurile care se uzează în mod continuu sau dispar cu totul sunt extrem de greu de recuperat.

6.3 Prin urmare, Europa trebuie să se asigure că țările cu vocație recunoscută în domeniul aeronautic:

6.3.1 își mențin și își dezvoltă competențele, în special concentrându-se asupra tehnologiilor de vârf, și că acestea iau parte la construirea unei rețele europene de subcontractare care să îi poată sprijini în mod eficient pe principalii comanditari, cum ar fi Airbus, SAAB, ATR etc.;

6.3.2 joacă un rol mai activ în dezvoltarea de parteneriate cu sfera cercetării (învățământul superior, laboratoarele publice etc.) în domeniul cercetării fundamentale.

6.4 Europa nu poate ignora legătura strânsă care există în Statele Unite între cercetarea militară și cea civilă. În pofida faptului că programul B787 înregistrează o întârziere, Boeing a beneficiat de ajutoare financiare din partea NASA și a DARPA pentru a realiza saltul tehnologic pe care îl reprezintă trecerea la structurile compozite. De aceea, Comitetul consideră necesară consolidarea coordonării dintre Comisia Europeană și Agenția Europeană de Apărare (AEA), pentru a promova dezvoltarea de noi tehnologii cu dublă întrebuințare (civilă și militară) în cadrul industriei aeronautice.

(7) Avizul CESE JO C 168, 20.7.2007, p. 1.

6.5 Industria aeronautică nu poate ignora regulamentul REACH CE 1907/2006, adoptat de Parlament și de Consiliu la 18 decembrie 2006 și intrat în vigoare la 1 iunie 2007. Inițial, acest regulament trebuia să prevadă evaluarea, autorizarea, și eventual interzicerea a aproximativ 30 000 de substanțe prezente pe piața europeană în cantități importante. Cu toate acestea, în ultimele săptămâni, s-a raportat înregistrarea în prealabil a tuturor celor 100 000 de „substanțe existente”. Aceasta va spori riscul de întrerupere a aprovizionării, în special în momentul evaluării substanțelor utilizate în materialele complexe sau compozite. Prin urmare, este imperativ ca UE să susțină întreprinderile care folosesc intensiv materiale compozite situate la polii competitivității, atunci când acestea evaluează riscurile substanțelor componente individuale. Acesta este contextul în care Comisia și statele membre pot să sprijine industria europeană a transportului aerian pentru ca aceasta să-și îndeplinească obiectivele privitoare la mediu.

6.6 UE și-a luat angajamentul de a reduce emisiile de CO₂, poluarea sonoră și consumul de carburant (inclusiv prin promovarea utilizării biocombustibililor). Prin urmare, Comisia trebuie să pună la dispoziția industriei, inclusiv a IMM-urilor, cadrul necesar pentru o punere în aplicare rapidă și armonioasă a ITC „Clean Sky”.

6.7 În domeniul pieței aeronavelor pentru zboruri pe distanță scurtă, Europa trebuie să prevadă la timp un program de cercetare și dezvoltare care să se concentreze asupra acestui tip de aeronave, astfel încât să faciliteze înlocuirea A320 cu NSR⁽⁸⁾, ajutând industria europeană să nu repete greșeala făcută cu A350. Această măsură trebuie luată fără întârziere, având în vedere dezvoltarea foarte mare a peisajului industrial în acest segment al avioanelor cu un singur culoar și peste 100 de locuri.

6.7.1 Într-adevăr, în următorii 10 ani, ar trebui să înceteze duopolul Boeing-Airbus în acest segment strategic, care ar produce aproximativ 65 % din cele 29 400 de aeronave noi ce vor fi construite până în 2027 (aproximativ 19 160 de avioane)⁽⁹⁾, dar care reprezintă doar 40 % din valoarea totală, semn al unei concurențe tot mai mari și al unei presiuni crescute asupra nivelului prețurilor pentru acest tip de aeronave.

6.7.2 Noi întreprinderi vor deveni probabil operaționale până în 2015-2020, cum ar fi Avic 1 + 2 (care tocmai au fuzionat) în China, Sukhoi în Rusia sau Bombardier (Canada) ori Embraer (Brazilia). Nu există nicio garanție că Europa va câștiga războiul prețurilor în acest segment, dar își poate păstra o poziție onorabilă menținându-și avantajul tehnologic, datorită inovării.

6.8 Traficul aerian regional înregistrează o creștere anuală de 8 %; comenzile au atins o valoare maximă în 2007, atât în ceea ce privește avioanele regionale (*Regional Jets- RJ*), cât și în ceea ce privește avioanele cu turbopropulsie (comenzile de astfel de avioane s-au dublat). În contextul actual (marcat de creșterea prețului combustibilului și de criza financiară), este probabil ca succesul aeronavelor cu turbopropulsie să ducă la un transfer dinspre piața avioanelor regionale spre cea a avioanelor cu turbopropulsie. Cu toate acestea, creșterea pieței avioanelor regionale ar trebui să continue, întrucât cererea de astfel de avioane este mare, ceea ce ar trebui să îi afecteze pe cei doi producători de avioane, Boeing și Airbus, în contextul noilor game de avioane, cum ar fi „seria C” produsă de Bombardier, și al noilor veniți pe piața producătorilor de aeronave, cum ar fi Sukhoi sau Avic.

6.8.1 Sectorul european al aeronauticii regionale se află într-o etapă de refacere semnificativă, determinată de avioanele ATR și de economia de carburant pe care acestea o oferă. Piața aeronautică evoluează, de asemenea, în direcția avioanelor de tip RJ, segment care, contrar aceluia al aeronavelor civile de mare capacitate, dominat de duopolul Airbus-Boeing, se caracterizează printr-o concurență puternică între producătorii Bombardier (Canada) și Embraer (Brazilia), urmați la distanță de ATR și de diverși alți constructori la nivel național (spre exemplu Japonia, Rusia, China).

6.8.2 În domeniul avioanelor regionale, Europa și-ar putea recâștiga poziția de lider, pe care a pierdut-o aproape în întregime, grație aeronavei SuperJet International. Societatea mixtă deținută în proporție de 51-49 % de Alenia Aeronautica (Italia) și de Sukhoi Aircraft (Rusia), care dezvoltă un program industrial de avioane regionale cu reacție cu o capacitate de 75-100 de locuri, reprezintă un exemplu concret de cele mai bune practici la nivel european prin care se urmărește relansarea producției europene de avioane regionale, bine adaptată la un context economic caracterizat prin fluctuația prețului petrolului.

6.8.3 Acest program se sprijină pe cele mai bune competențe la nivel european și mondial și, în special, pe parteneriate cu furnizori francezi majori (Thales și Safran furnizează peste 30 % din valoarea aeronavei), dar și cu alți furnizori europeni cum ar fi Liebherr (Germania) și Intertechnique (Franța), cu furnizori non-europeni cum ar fi Honeywell (SUA) și cu centre de excelență internaționale, cum ar fi acelea situate în India.

6.9 Industria aeronautică reprezintă un subiect de dispută între Europa și Statele Unite. În orice caz, finanțarea activităților civile ale sectorului aeronautic american prin intermediul unor contracte militare poate fi considerată ca o subvenție publică mascată, ceea ce determină, în realitate, o denaturare a concurenței. Până în urmă cu câteva luni, această situație a fost amplificată de slăbiciunea dolarului. Acordarea unui ajutor de către instituțiile europene și naționale, sub forma unor avansuri rambursabile sau a unor sisteme similare, este nu doar conformă cu acordul UE-SUA privind aeronavele civile de mare capacitate (Large Civil Aircraft-LCA), ci constituie și un instrument transparent – și compatibil cu normele pieței – de finanțare a dezvoltării noilor programe.

⁽⁸⁾ New Short Range.

⁽⁹⁾ Sursă: Boeing Forecast 2008-2027 (Previziunile Boeing 2008-2027).

6.10 În contextul fluctuației în raportul euro-dolar, nu este normal ca marii comanditari (Airbus) să transfere riscul prezentat de rata de schimb asupra subcontractanților lor, plătindu-i în dolari, în condițiile în care EADS, întreprinderea-mamă a Airbus, dispune de o capacitate de acoperire care nu suferă comparație cu aceea a subcontractanților săi. Aceiași comanditari încearcă să transfere riscurile financiare și tehnologice ale noilor programe subcontractanților de nivel 1 și 2.

6.10.1 În acest context, ar putea reprezenta o soluție luarea în considerare a dezvoltării de parteneriate active între comanditari și subcontractanți? Acestea ar putea lua forme diverse și variate. Ar trebui discutat despre partajarea riscurilor („Risk Sharing”) și pachetul de lucru („Work Package”). Parteneriatele ar trebui, de asemenea, să includă domeniul cercetării și al dezvoltării. Comanditarul ar trebui să acopere în întregime costul cercetării aplicate de cel mai înalt nivel, în timp ce IMM-urile ar contribui la costul cercetării în domeniul procesului industrial.

6.10.2 O altă formă de parteneriat activ ar putea privi aprovizionarea întreprinderilor cu materii prime. Se știe faptul că Airbus achiziționează titan și îl revinde subcontractanților săi la același preț. Ar fi, fără îndoială, oportun ca la costul de achiziționare a materiei prime să contribuie și comanditarii. O posibilitate ar putea consta în stabilirea de către IMM-urile subcontractante și comanditari a unui dispozitiv care să permită regrouparea aprovizionării cu materii prime, ceea ce ar avea drept urmare scăderea costurilor de aprovizionare.

6.11 În prezent, se constată că IMM-urile depind foarte mult de un singur comanditar în domeniul aeronautic (spre exemplu, Airbus). În mai multe cazuri importante, această dependență este de aproximativ 70 % în sectoarele mecanicii generale, metalurgiei și componentelor electronice și de circa 67 % în sectorul serviciilor⁽¹⁰⁾.

6.11.1 Prin urmare, este esențial, în special pentru a atenua efectele ciclice provocate de sectorul aeronautic, ca IMM-urile să-și diversifice activitățile către alte sectoare, profitând de punctele forte ale Europei. Pe de altă parte, aceste întreprinderi trebuie să fie foarte adaptabile, pentru a se putea impune în sectoare altele decât cel al activității lor de bază. Ele trebuie să fie capabile să gestioneze mai multe tipuri de activități, alocându-le resurse financiare și umane. Aceasta implică, pe de o parte, ca IMM-urile să aibă acces la finanțări regionale, naționale și/sau europene pentru a dezvolta, gestiona și desfășura la scară industrială o activitate de diversificare, și, pe de altă parte, ca și comanditarul să participe la efortul acestora de diversificare și să le furnizeze competențele necesare în diverse domenii.

6.11.2 Aceasta ridică, bineînțeles, problema activităților de tip *spin-out*, sub o formă sau alta. Un astfel de exemplu este dat de Regiunea Aquitania, unde la un sediu al fostei întreprinderi Aérospatiale s-a pus la punct o tehnologie de generare de plasmă care este comercializată de întreprinderea Europlasma.

6.12 Toate mutațiile industriale necesită un efort financiar important. Prin urmare, întreprinderile au nevoie de sprijin din partea autorităților publice, fie acestea naționale sau europene. În acest spirit, și respectând regulile stabilite de OMC, UE trebuie să își aprofundeze reflecția asupra fenomenului fluctuațiilor valorii dolarului american. Cum poate contribui UE la reducerea riscului financiar din sectorul aeronautic asociat cu rata de schimb euro/dolar? Transferarea riscului prezentat de rata de schimb asupra subcontractanților nu poate fi considerată ca o soluție pe deplin satisfăcătoare, întrucât aceasta nu schimbă faptul că paritatea euro/dolar rămâne un handicap din punct de vedere al competitivității, în special în confruntarea cu SUA.

6.12.1 O experiență interesantă este aceea a regiunii Midi-Pyrénées. Începând cu anul 2000, cu ocazia lansării A380, această regiune a pus în aplicare programul ADER menit să sprijine IMM-urile subcontractante ale sectorului aeronautic. Această experiență a condus la rezultate interesante și urmează să fie continuată pentru a ajuta IMM-urile să se adapteze la Programul „POWER8” adoptat de Airbus.

6.12.2 Noul instrument, denumit ADER II, este destinat să ajute, de la caz la caz, regrouparea întreprinderilor, să contribuie la creșterea capacităților tehnologice și să ajute întreprinderile să acceseze noi piețe, să pună în comun resursele pentru achiziționarea de materii prime etc.

6.13 Globalizarea activității aeronautice are un impact puternic asupra salariaților și locurilor de muncă. Pentru a face față acestuia, este necesar să se consolideze și să se susțină instrumentele de cercetare și de formare, astfel încât să se favorizeze crearea de locuri de muncă. O posibilă soluție o constituie gestionarea prezonală a ocupării forței de muncă și a competențelor.

6.13.1 Această gestionare ar urma să anticipeze schimbările care vor interveni și să le creeze angajaților condițiile pentru a putea face față mai bine incertitudinii legate de viitor, pentru a construi proiecte pe termen lung, pentru a da un sens muncii lor, pentru a-și dezvolta cariera și pentru a se implica mai mult în activitatea întreprinderii, ținând în același timp seama de nevoile și aspirațiile acestora. GPEC ar trebui să le creeze întreprinderilor condițiile pentru a putea să se adapteze la schimbări și la concurență.

6.13.2 GPEC trebuie să se înscrie într-un adevărat cadru al meseriilor și calificărilor cu obiective pe termen foarte lung (30 de ani). Obiectivul care ar trebui urmărit este acela de a defini nevoile în materie de formare și de dezvoltare a competențelor, reflecție pe termen mediu în oferta de formare inițială și continuă, atât din perspectiva sectorului industrial, dar și din cea a formatorilor și a reprezentanților salariaților. GPEC s-ar putea înscrie într-o reflecție asupra resurselor de forță de muncă.

⁽¹⁰⁾ Sursă: Insee, dosarul nr.138, martie 2007.

6.14 Menținerea unui sector aeronautic caracterizat printr-un nivel tehnic ridicat și prin competențe avansate implică necesitatea ca această industrie să poată recruta personal cu o formare inițială de nivel înalt în domenii aflate în dezvoltare, cum ar fi materialele compozite sau mediul. De asemenea, trebuie dezvoltate alte domenii cum ar fi gestionarea riscurilor industriale, noile materiale, propulsia ecologică etc.

6.14.1 Sistemele de formare nu trebuie să se adreseze doar personalului de conducere, ci și personalului tehnic, acesta fiind caracterizat prea mult timp printr-o imagine negativă și prin lipsă de considerație în majoritatea sistemelor educative europene. Meseriile tehnice joacă un rol important în competitivitatea industriei aeronautice europene.

6.14.2 Formarea inițială trebuie să se bazeze, de asemenea, pe învățarea la locul de muncă, în cadrul convențiilor stabilite între școli, universități sau instituții de formare în domeniul meseriilor manuale, și întreprinderi. În ceea ce privește formarea profesională continuă, aceasta trebuie să permită reconversiile majore și reconversiile grupurilor de populație cu calificare foarte slabă. Însă, înainte de toate, ea reprezintă un instrument esențial și concret, în cadrul punerii în aplicare a unui plan strategic, de reducere a eventualelor diferențe dintre resursele actuale și nevoile viitoare. În general, fiecare salariat european trebuie să poată beneficia de o bază minimă de formare de-a lungul vieții.

6.15 Toate măsurile, indiferent de natura lor, necesită o concertare cât mai amplă între conducerile întreprinderilor și reprezentanții lucrătorilor. Această concertare există adesea la nivel național, dar ea trebuie să existe și la nivel european. O primă

etapă a fost realizată prin intermediul punerii în aplicare a Directivei europene 94/45/CE privitoare la comitetele europene de întreprindere. Conducerile întreprinderilor își stabilesc strategia la nivel european și deci comitetele europene de întreprindere sunt singurul loc adecvat pentru a culege informații economice la nivel corespunzător și pentru a realiza un bilanț prealabil oricărei negocieri. Comisia și statele membre trebuie să favorizeze instituirea unui comitet de dialog social la nivelul sectorului european al aeronauticii.

7. Propuneri pentru viitoare avize

7.1 Sectorul aeronautic este atât de complex încât este imposibil ca toate aspectele sale să fie analizate în cadrul prezentului aviz. În consecință, CCMI ar trebui să ia imediat în considerare continuarea activității pe această temă în avize viitoare.

7.2 Aceste avize viitoare ar putea să abordeze următoarele subiecte:

- sectorul aeronautic militar;
- elicopterele – militare și civile;
- întreținerea aeronavelor;
- avionica – militară și civilă, inclusiv sisteme de armament avansate;
- noile proceduri, standarde și echipamente moderne destinate aterizării avioanelor în situație de urgență.

Bruxelles, 3 decembrie 2008

Președintele Comitetului Economic și Social European
Mario SEPI

Secretarul general al Comitetului Economic și Social European
Martin WESTLAKE