

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Európsky letecký priemysel: súčasná situácia a vyhliadky do budúcnosti“**

(2009/C 175/09)

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 27. septembra 2007 rozhodol vypracovať podľa článku 29 ods. 2 vnútorného poriadku stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému

„Európsky letecký priemysel: súčasná situácia a vyhliadky do budúcnosti.“

Poradná komisia pre priemyselné zmeny poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 18. novembra 2008. Spravodajcom bol pán OPRAN a pomocným spravodajcom pán BAUDOIN.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 449. plenárnom zasadnutí 3. a 4. decembra 2008 (schôdza z 3. decembra 2008) prijal 110 hlasmi za, pričom 9 členovia hlasovali proti a 5 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

## ÚVOD

Toto stanovisko sa venuje časti odvetvia leteckého priemyslu, ktorá sa zameriava na lietadlá s pevnými krídlami používané pri civilnej doprave cestujúcich ako aj pri preprave nákladu. Na všetky ostatné prípady (vojenské letectvo, helikoptéry, údržba atď.) sa toto stanovisko výslovne nevzťahuje.

## Prvá časť – Závěry a odporúčania

**Cieľ: Udržať vedúce postavenie európskeho civilného leteckého priemyslu vo svete, pokiaľ ide o lietadlá s pevnými krídlami: zmapovať riziká, určiť priority a predložiť návrhy, ktoré umožnia vytvoriť úspešnú stratégiu na obdobie 2008 – 2012.**

1. Správa „STAR 21“ ukázala, že pri vytváraní partnerstiev s oblasťou výskumu (s univerzitami, vysokými školami, štátnymi laboratóriami atď.) zohral priemysel podstatnú úlohu. Odvetvie leteckého priemyslu je zdrojom dôležitých schopností a technológií a zároveň hlavnou hybnou silou inovácie. Základom tohto odvetvia je civilný sektor a sektor obrany, ktoré jeden od druhého závisia a ich spoločným menovateľom je využívanie špičkových technológií.

1.1 Letecký priemysel, civilný ako aj vojenský, rozhodujúcou mierou prispieva k vytváraniu pevnej priemyselnej základne, technologickému rozvoju a hospodárskemu rastu. Zároveň má veľký vplyv vo svetovom meradle a môže ovplyvniť hospodárske a politické rozhodnutia.

1.2 Okrem toho letecký priemysel vytvára kvalifikované pracovné miesta v Európe a v porovnaní s inými odvetviami poskytuje relatívne vysoké platy.

1.3 Stručne povedané, Lisabonská stratégia (2000) a závery Európskej rady z Barcelony (2002) <sup>(1)</sup> sú aktuálnejšie ako kedykoľvek predtým.

<sup>(1)</sup> Ak chceme, aby sa rozdiel medzi EÚ a jej hlavnými konkurentmi zmenšil, je nevyhnutné podnecovať v Európskej únii celkové úsilie v oblasti VaV a inovácie, pričom treba klásť dôraz najmä na nové technológie.

2. Výbor sa domnieva, že existuje päť hlavných faktorov, ktoré, by mohli, ak tomu rozhodujúci činitelia v oblasti politiky a priemyslu včas nezabránia, znamenať pre európsky letecký priemysel skutočnú hrozbu.

2.1 Exponenciálny nárast nákladov na vývoj lietadiel, pričom konštruktéri nemôžu prostredníctvom svojich európskych priemyselných stratégií sami financovať celý vývoj nových modelov, má za následok presun financovania a finančného rizika na výrobcov vybavenia a subdodávateľov, čoraz dlhšiu návratnosť investícií a pre výrobcov vybavenia a subdodávateľov aj väčšie zadlženie a neistotu.

2.2 Fenomén slabej hodnoty amerického dolára, ktorý trval od roku 2005 do prepuknutia súčasnej celosvetovej krízy a momentálne ho nahradila nestabilita a kolísanie tejto meny, ktorá má voči euru všeobecne rastúcu tendenciu, a to bez akéhokoľvek hospodárskeho opodstatnenia, má za následok:

- znižovanie konkurencieschopnosti európskeho priemyslu <sup>(2)</sup>,
- snahu minimalizovať fixné náklady (mzdové náklady),
- nabádanie k relokáciám do dolárovej zóny,
- pokles počtu subdodávateľov v Európe,
- podporu partnerstiev v iných oblastiach mimo Európy.

<sup>(2)</sup> V rokoch 2000 až 2007 sa hodnota eura zvýšila o 48% (a 6% ak vezmeme do úvahy priemerný kurz počas prvých 8 mesiacov roku 2008) v porovnaní s americkým dolárom. Ak tento jav, ktorý sa momentálne zastavil, bude pokračovať (alebo sa dokonca zintenzívni), spoločnosť Airbus by mohla byť nútená zrušiť svoj plán reštrukturalizácie nazvaný *Power 8* (vytvorený na základe maximálnej parity €/€/\$ 1,37) a zaviesť iné šetriace opatrenia, čo by malo katastrofálne sociálne a politické následky.

2.3 Fenomén „papy boom“, ktorý do roku 2015 <sup>(3)</sup> vyvrcholí, prinesie so sebou stratu mnohých vysoko kvalifikovaných pracovných miest (polovica zamestnancov v odvetví leteckej dopravy odíde do dôchodku do roku 2015), čo môže mať za následok definitívnu stratu strategických schopností.

2.4 Zvýšenie konkurencie vďaka novým veľmi agresívnym hospodárskym aktérom v odvetví regionálnych lietadiel (India a Brazília) núti výrobcov, aby zlepšovali svoju konkurencieschopnosť a rentabilitu znižovaním nákladov a tiež aby nadväzovali partnerstvá s novými rýchlo sa rozvíjajúcimi krajinami ako je Čína, napriek rizikám, ktoré so sebou prináša presun technológií a zriaďovanie podnikov v miestnych lokalitách s cieľom získať nové trhy. Táto hospodárska súťaž vyvoláva tiež potrebu zamerať sa na podstatu práce zadávateľov zákaziek.

2.5 Výhodná cena ropy v súčasnosti nemôže zastrieť pretrvávajúcu neistotu, pokiaľ ide o jej ďalší vývoj v krátkodobom a strednodobom horizonte v kontexte svetovej hospodárskej krízy, ktorej hĺbku a trvanie zatiaľ nemožno presne odhadnúť. Tieto faktory ovplyvňujú dopyt, oslabujú letecké spoločnosti a nútia konštruktérov uvažovať o spôsoboch, ako znížiť náklady na prevádzku lietadiel, a to najmä využívaním alternatívnych palív a zodpovedajúcich technológií.

3. Výbor sa domnieva, že v tomto odvetví by sa mal klásť dôraz najmä na udržanie konkurencieschopnosti, užitočnosť odvetvia pre občanov a jeho pôsobenie na medzinárodnej scéne.

4. V tejto súvislosti výbor navrhuje niekoľko **odporúčaní** a želal by si, aby Komisia a členské štáty vyzdvihli poprednú úlohu leteckého priemyslu v EÚ, ako aj význam, ktorý má toto odvetvie pre občanov, pretože ovplyvňuje mnohé priemyselné odvetvia na celom území Európy.

4.1 V oblasti technologického rozvoja, rastu a spolupráce by bolo treba uvažovať o zavedení nového rámca, ktorý by umožnil spoločnostiam z rôznych krajín EÚ účinnejšie spoločne pracovať na určovaní a realizácii svojich hospodárskych priorít a povzbudzoval ich v tomto smere. Posilnila by sa tým konkurencieschopnosť a zlepšila reakcia na výkyvy na trhu. Je naliehavé vytvoriť nové normy kvality a účinnosti prostredníctvom čo najefektívnejšieho financovania VaV.

(3) „Papy boomom“ sa v rozvinutých krajinách nazýva odchod veľkého množstva ľudí do dôchodku v rokoch 2000 – 2020. Tento jav je logickým a predvídateľným dôsledkom povojnového „baby boomu“ a súčasného poklesu pôrodnosti, ktorý spôsobuje starnutie populácie. Tento proces bude mať veľký dosah na hospodárstvo a prinesie so sebou zvýšenie nákladov na zdravotnú starostlivosť a na dôchodky a zníženie počtu aktívneho obyvateľstva.

4.1.1 Treba posilniť koordináciu medzi Európskou komisiou a Európskou obrannou agentúrou s cieľom podporovať rozvoj nových technológií s možnosťou dvojakého využitia, vo vojenskom aj v civilnom letectve. Zároveň je potrebné zabezpečiť, aby ďalšie rozširovanie technológií, ktoré sú využiteľné vo vojenskom aj civilnom segmente leteckého priemyslu mala pod kontrolou Európska komisia a Európska obranná agentúra.

4.1.2 Priemyselným výrobcom treba pomôcť, pričom treba osobitne prihliadať na rozvoj MSP zameraných na výrobu vybavenia v zásobovacom reťazci, aby mohli rýchlo a dôsledne uplatňovať „CLEAN SKY JTI“ s cieľom dosiahnuť environmentálne ciele, ktoré si Európa stanovila a tiež umožniť odvetviu, aby mohlo hrať dôležitú úlohu pri zavádzaní **novej generácie systému riadenia letovej prevádzky** (SESAR – ATM) a tak podporiť iniciatívu „Jednotný európsky vzdušný priestor“ (SES) <sup>(4)</sup>.

4.2 Výbor navrhuje podporovať priamu aktívnu účasť krajín EÚ, ktoré sú v odvetví letectva uznávané na budovaní európskej siete subdodávateľov schopných účinne pomáhať leteckým konštruktérom ako AIRBUS, SAAB, ALENIA, ATR atď. Je dôležité, aby si udržali a zvýšili svoje odborné schopnosti, najmä tým, že sa budú zameriavať na nové technológie.

4.3 Regionálny letecký priemysel v Európe zaznamenal veľké oživenie vďaka lietadlám ATR <sup>(5)</sup>, ktoré umožňujú ušetriť palivo. Trh s lietadlami sa vyvíja aj v prospech lietadiel typu RJ (*Regional Jets*) <sup>(6)</sup>. Výbor zdôrazňuje, že je dôležité podporovať podniky, ktoré vyvíjajú inovačné priemyselné stratégie typu „Open Innovation“. V súčasnosti je na to pravdepodobne najlepším príkladom *SuperJet International*.

4.4 Výbor považuje za dôležité, aby členské štáty podporovali snahu o zníženie závislosti subdodávateľov od súčasných zadávateľov zákaziek (príspevky na pomoc diverzifikácii trhov a internacionalizácii) a zavedenie charty, ktorou by sa zadávatelia zákaziek a subdodávatelia dlhodobovo vzájomne zaviazali.

(4) Iniciatíva Spoločenstva, ktorá definuje štruktúru vzdušného priestoru a služieb leteckej navigácie na celoeurópskej úrovni s cieľom lepšie riadiť letovú prevádzku a zabezpečiť rovnakú a vysokú úroveň bezpečnosti v európskom vzdušnom priestore.

(5) V roku 2004 bolo zaznamenaných 12 objednávok lietadiel ATR a v roku 2007 bolo záväzných objednávok 113 (zdroj: ATR).

(6) *Regional Jet*: maximálne 100 miestne lietadlo pre civilnú prepravu osôb (ktoré napokon ovládne segment lietadiel s jednou uličkou medzi sedadlami a krátkym doletom).

4.5 Výbor je presvedčený, že je naliehavé podporiť vytváranie inovačných stratégií pre subdodávateľov, aby mohli trvalo poskytovať nové výrobky a služby s vyššou pridanou hodnotou, čo by im zároveň pomohlo spojiť sa v záujme dosiahnutia kritického objemu.

4.6 Napriek sporu medzi EÚ a Spojenými štátmi v rámci WTO výbor radí Komisii a členským štátom, aby pouvažovali o spôsobe financovania, ktorý by mohol zabezpečiť kontinuitu výrobného procesu. Mohlo by to byť financovanie formou spoločných pôžičiek pre subdodávateľov v tomto odvetví. Mohla by ísť tiež o záruku na pôžičky založenú na návratných preddavkoch alebo o pôžičky s výhodnými sadzbami stanovenými na základe dohody s Európskou investičnou bankou. Bolo by takisto vhodné vytvoriť poisťovacie mechanizmy, ktoré by pokrývali finančné riziká vznikajúce napríklad v dôsledku výkyvov menových kurzov.

4.7 Odhliadnuc od priemyselného aspektu, výbor zastáva názor, že treba predvídať vývoj a zmeny v tomto odvetví a vytvoriť prognostickú správu pracovných miest a odborných schopností na rôznych úrovniach: v rámci daného odboru, ako aj na úrovni európskych, národných, regionálnych a miestnych inštitúcií. Monitorovacie strediská zamerané na povolania v leteckom odvetví by v spolupráci s významnými akademickými inštitúciami mali umožniť zistiť, aké sú povolania zajtrajška a akú odbornú prípravu si budú vyžadovať.

4.8 Výbor zdôrazňuje, že je dôležité vytvoriť nástroje hospodárskeho dozoru, aby bolo možné sledovať výsledky podnikov a čo najskôr odhaliť riziká. Tieto nástroje by mali byť inovačné z hľadiska odbornej prípravy a zároveň by mali utužiť vzťahy medzi výskumom, univerzitami a priemyslom s cieľom lepšie pripraviť mládež aj pracujúcich na povolania zajtrajška a na technologické zmeny, ktoré sa črtajú.

4.9 Rozvoj vzájomných vzťahov medzi rôznymi strediskami konkurencieschopnosti v snahe dosiahnuť environmentálne a technologické ciele stanovené Európskou úniou by mal umožniť vytvoriť sieť, vďaka ktorej by sa lepšie rozdelili úlohy a prostriedky z európskych fondov, čím by sa zabránilo konkurencii medzi európskymi regiónmi a zväčšila by sa súčinnosť.

4.10 Finančná pomoc EÚ by mala spadať do rámca stredísk konkurencieschopnosti. Tieto strediská boli vytvorené preto, aby EÚ zostala lídrom v oblasti špičkových technológií a mala konkurencieschopný a inovatívny priemysel, ktorý by spĺňal normy vysokej environmentálnej kvality. Napríklad používanie kompozitných materiálov, pretože sú odolné a ľahké, nesmie spôsobiť, že sa bude zabúdať na to, či sa dajú alebo nedajú recyklovať alebo likvidovať.

4.11 Výbor zdôrazňuje, že je dôležité rýchlo prijať sériu opatrení, ktoré by boli zamerané na:

- podporu ekologického aspektu v leteckej doprave,
- spokojnosť a bezpečnosť cestujúcich,

- zníženie emisií CO<sub>2</sub> v odvetví leteckej dopravy (v súlade s európskou politikou zameranou na všeobecné znižovanie emisií CO<sub>2</sub> v Európe), hluku a spotreby palív,
- rozvoj koncepcií, ktoré by uľahčovali likvidáciu starých strojov (používanie recyklovateľných materiálov atď.).

4.12 Výbor sa domnieva, že Komisia a členské štáty by mali veľmi rýchlo reagovať na potrebu vytvorenia strategickej politiky v leteckom priemysle. Takáto politika by obsahovala konkrétne opatrenia na európskej úrovni a v regiónoch s tradíciou leteckého priemyslu, ktoré by umožnili lepšie predvídať budúce zmeny a minimalizovať ich sociálne dôsledky. Komisia a členské štáty by mali podporovať vytvorenie výboru pre sociálny dialóg v odvetví európskeho leteckého priemyslu, ako to odporúčajú sociálni partneri.

## Druhá časť – Zdôvodnenie

### 5. Kontext a predchádzajúce skúsenosti

5.1 V roku 2007 analytici predpokladali, že o 20 rokov sa objem leteckej dopravy viac než zdvojnásobí, pričom priemerný nárast sa bude pohybovať okolo 6% ročne (v roku 2025 sa očakáva 5 miliárd cestujúcich, zatiaľ čo v roku 2006 ich boli 2 miliardy). Pokiaľ ide o objednávky nových lietadiel (viac než 90-miestnych) v nasledujúcich 20 rokoch, ktoré by mali zodpovedať očakávanému nárastu objemu leteckej dopravy, prognózy sú optimistické a pohybujú sa medzi 22 600 (zdroj Airbus) až 23 600 kusov (zdroj Boeing).

5.2 Čoraz väčšia liberalizácia leteckej dopravy, prudký nárast dopytu v rýchlo sa rozvíjajúcich krajinách (Ázia-Tichomorje a Stredný východ) a dobrá finančná bilancia, ktorú letecké spoločnosti znovu dosiahli v roku 2007, by mali tento vývoj podporiť.

5.3 Plenárne zhromaždenie EHSV schválilo 27. septembra 2007, aby poradná komisia pre priemyselné zmeny (CCMI) vypracovala stanovisko z vlastnej iniciatívy o budúcnosti leteckého priemyslu v Európe (ktoré by sa nevzťahovalo na problematiku vojenského leteckého priemyslu, vrtnúľníky, údržbu atď.).

5.3.1 Podnetom na vypracovanie tohto stanoviska je skutočnosť, že letecký priemysel má v rámci európskeho priemyslu dôležité miesto, a to vzhľadom na svoj význam pokiaľ ide o výrobu, vývoz, pracovné miesta a investície do výskumu a vývoja. Okrem toho je hnacou silou viacerých ďalších odvetví (subdodávateľa a súvisiace odvetvia ako napr. údržba lietadiel) a pôsobí ako prvok, ktorý dokáže zdynamizovať celé regióny. Takisto je dôležité, že letecký priemysel je symbolom prínosu EÚ a dôkazom toho, že ak Európa spojí svoje sily, dokáže súperiť s ostatnými svetovými konkurentmi, napríklad so Spojenými štátmi.

5.3.2 Skúsenosti, ktoré CCMi získala vďaka práci na stanovisku na tému „Vývoj hodnotového a dodávateľského reťazca v európskom a globálnom kontexte“ (7) môže zúročiť pri analýze leteckého priemyslu, ktorý je v tomto ohľade veľmi komplexným sektorom.

5.4 Okrem toho sa nad rastom vznášajú nové **hrozby**, ktoré by mohli vyvolať ďalšie problémy.

5.4.1 Veľká závislosť konštruktérov od rýchlo sa vzťahujúcich nových trhov môže spôsobiť, že ak sa nečakane spomalí rast v Ázii (nielen v Indii a Číne), bude to mať okamžitý a veľmi nepriaznivý dosah na celé odvetvie.

5.4.2 Podstatné zmeny vo vzťahoch medzi zadávateľmi zákaziek a výrobcami vybavenia, ako aj sústavné reštrukturalizácie, ktoré robia zadávatelia zákaziek, narušili rovnováhu v tomto odvetví. V súčasnosti je ťažké odhadnúť, aké dôsledky má zvýšenie finančného rizika na prvostupňových dodávateľov vybavenia, ktorí sú vystavení tlaku zo strany zadávateľov zákaziek v rámci dohôd o spoločnom znášaní rizika.

5.4.3 Finančné prostriedky na vývoj nových technológií, takisto na vnútroštátnej, ako aj na európskej úrovni, sú nedostatočné. Bolo by tiež užitočné vyčleniť finančné prostriedky na základný výskum v oblasti podnikovej stratégie a inovačnej stratégie.

5.4.4 Zameranie sa na kompozitné materiály si vyžaduje úplnú reorganizáciu reťazca (predaj výrobných stredísk spoločnosti Airbus atď.) ešte skôr, než bude táto technológia dostatočne overená (napríklad hromadné používanie kompozitov pri B787, ktorého objednávky prekračujú 800 kusov, hoci lietadlo ešte stále nebolo schválené).

5.4.5 V rokoch 2000 až 2007 sa hodnota eura zvýšila o 48% (a o 66% ak vezmeme do úvahy priemerný kurz počas prvých 8 mesiacov roku 2008) v porovnaní s americkým dolárom. Ak táto tendencia, ktorá sa momentálne zastavila, bude pokračovať (alebo sa dokonca zintenzívni), spoločnosť Airbus by mohla byť nútená spustiť nový plán šetrenia (pokles dolára o desať 10 centov stojí výrobcu lietadiel 1 miliardu eur, ako to viackrát povedal prezident spoločnosti Airbus) a malo by to dramatické následky pre subdodávateľov, z ktorých mnohí nemajú prostriedky na to, aby sa poistili, a preto sa zvyšuje počet relokácií s katastrofálnymi sociálnymi a politickými dôsledkami.

5.4.6 Technický neúspech lietadiel A380, A400M a B787 a jeho bezprostredné dôsledky dostatočne svedčia o tom, aké ťažké je pre výrobcov zvládnuť výrobu čoraz zložitejších nových lietadiel.

5.4.7 Dôsledky súčasnej medzinárodnej krízy sa dajú zatiaľ len ťažko presne odhadnúť. Klesajúca cena ropy môže aspoň z krátkodobého hľadiska prospieť leteckým spoločnostiam. Táto kríza však môže mať tiež negatívny vplyv na medzinárodný cestovný ruch a teda aj na predaj leteniek.

5.5 Bez ohľadu na to, aký môže byť ďalší vývoj leteckej dopravy, a napriek súčasnému nárastu jej objemu, hospodárske a sociálne dôsledky súčasnej a budúcej reorganizácie tohto odvetvia v Európe sú reálne a vážne hrozí, že v odvetví leteckej dopravy v Európe dôjde k ešte väčšej dezindustrializácii.

5.6 V dôsledku tejto likvidácie priemyslu môže dôjsť k vážnym problémom, napríklad, by mohli vymiznúť kľúčové odborné schopnosti, Európa by mohla stratiť pozíciu svetového lídra, pretože nie je schopná investovať potrebné prostriedky do vývoja nových technológií zásadného významu, zo zásobovacieho reťazca by sa mohlo vytrátiť množstvo európskych subdodávateľov a mohlo by dôjsť k obrovskej strate pracovných miest.

## 6. Hlavné ciele a výzvy leteckého priemyslu v EÚ

6.1 Výbor sa nazdáva, že hlavné problémy v tomto odvetví sa týkajú udržania konkurencieschopnosti a zlepšenia obrazu, ktorý si o tomto sektore vytvorila široká verejnosť.

6.2 Pre nových aktérov je ťažké začleniť sa do odvetvia leteckého priemyslu a dostať sa do popredia je priam nemožné. Na svetovej úrovni sa držia len dve konštruktérske spoločnosti, ktoré vyrábajú viac než 100-miestne lietadlá: Airbus a Boeing. Technológie, odborné schopnosti alebo infraštruktúra, ktoré sa stále opotrebovávajú alebo úplne zanikajú, sa potom veľmi ťažko opäť vytvárajú.

6.3 Európa musí preto dohliadnuť na to, aby krajiny, ktoré majú tradíciu leteckého priemyslu:

6.3.1 zachovali a zvýšili svoje kompetencie, najmä tým, že sa zamerajú na špičkové technológie a budú sa podieľať na vytvorení európskej siete subdodávateľov, ktorá by mohla účinne pomáhať veľkým zadávateľom ako Airbus, SAAB, ATR atď.;

6.3.2 zohrávali väčšiu úlohu pri nadväzovaní partnerstiev s výskumnými strediskami (univerzity, vysoké školy, štátne laboratória atď.) v oblasti základného výskumu.

6.4 Európa nemôže ignorovať skutočnosť, že v Spojených štátoch existujú úzke vzťahy medzi vojenským a civilným výskumom. Hoci sa program B787 trochu oneskoril, Boeing dostal finančnú pomoc od NASA a DARPA na to, aby urobil výrazný technologický krok vpred a prešiel na kompozitné štruktúry. Výbor sa preto domnieva, že treba posilniť koordináciu medzi Európskou komisiou a Európskou obrannou agentúrou s cieľom podporovať rozvoj nových hybridných technológií s dvojakým využitím (civilným aj vojenským) v leteckom priemysle.

(7) Stanovisko CESE Ú. v. EÚ C 168, 20.7.2007, s. 1.

6.5 Letecký priemysel nemôže ignorovať nariadenie REACH, nariadenie (ES) č. 1907/2006, ktoré Európsky parlament a Rada prijali 18. decembra 2006 a ktoré vstúpilo do platnosti 1. júna 2007. Pôvodne malo toto nariadenie zabezpečiť hodnotenie, autorizáciu a prípadné obmedzenie približne 30 000 látok, ktoré sa na európskych trhoch vyskytujú vo veľkom množstve. V posledných týždňoch však bolo údajne zaregistrovaných všetkých 100 000 „existujúcich látok“. Tým sa zvýši riziko prerušenia dodávok, najmä keď sa budú hodnotiť látky, ktoré sú súčasťou zložitých alebo kompozitných materiálov. EÚ musí teda rozhodne podporovať podniky, ktoré sa nachádzajú v centrách konkurencieschopnosti s činnosťou zameranou na kompozity a usilujú sa posudzovať riziká látok obsiahnutých v jednotlivých komponentoch. Týmto spôsobom môžu Komisia a členské štáty pomôcť európskej leteckej doprave pri dosahovaní environmentálnych cieľov.

6.6 EÚ si dala záväzok znížiť emisie CO<sub>2</sub>, hluk a spotrebu paliva (okrem iného aj uprednostňovaním biopalív). Preto by mala Komisia poskytnúť tomuto odvetviu, vrátane MSP, potrebný rámec pre rýchle a harmonické uplatňovanie spoločnej technologickej iniciatívy „Clean Sky“.

6.7 Pokiaľ ide o lietadlá s krátkym doletom, Európa musí rýchlo a včas vypracovať program pre výskum a vývoj zameraný na lietadlá tohto typu, aby mohli lietadlá typu NSR<sup>(8)</sup> ľahšie nahradiť A320 a aby európsky priemysel nezopakoval tú istú chybu ako pri A350. Je nevyhnutné uskutočniť to čo najskôr, pretože v priemyselnej oblasti sa črtá nový zásadný krok vpred v oblasti lietadiel s jednou uličkou (*narrowbody*), ktoré majú viac ako 100 miest.

6.7.1 V nasledujúcich 10 rokoch by sme sa totiž mali stať svedkami zániku dvojmonopolu Boeing – Airbus v tomto strategickom segmente, ktorý predstavuje približne 65% z 29 400 nových lietadiel, ktoré majú byť vyrobené do roku 2027 (okolo 19 160 lietadiel)<sup>(9)</sup>, ale len 40% z hľadiska hodnoty, čo svedčí o silnej hospodárskej súťaži a o zvýšenom tlaku pokiaľ ide o cenu tohto typu stroja.

6.7.2 V rokoch 2015 – 2020 začnú v tejto oblasti pravdepodobne pôsobiť noví aktéri ako Avic 1+2 (ktoré sa nedávno spojili) v Číne, Suchoj v Rusku či Bombardier (Kanada) alebo Embraer (Brazília). Európa možno nevyhrá vojnu o najlepšie ceny v tomto segmente, môže byť však na tom celkom dobre, ak sa jej zásluhou inovácie podarí udržať technologický náskok.

6.8 Objem regionálnej leteckej dopravy sa zvyšuje o 8% ročne, pričom objednávky dosiahli maximum v roku 2007, pokiaľ ide o *Regional Jets* (RJ) ako aj o turbovrtuľové lietadlá (ktorých objednávky sa zdvojnásobili). Vzhľadom na súčasnú situáciu (zvýšenie cien paliva a finančná kríza) by mal úspech turbovrtuľových lietadiel pokračovať, pričom trh zameraný na RJ by sa pravdepodobne mal preorientovať na turbovrtuľové lietadlá. Napriek všetkému by rast trhu s RJ mal pokračovať, pretože dopyt v tejto kategórii je veľmi veľký a vďaka novým typom lietadiel, ako *C series* spoločnosti Bombardier, a novým aktérom, ako Suchoj alebo Avic, ktorí by mali preniknúť do teritória dvoch veľkých leteckých konštruktérov Boeingu a Airbusu.

6.8.1 Regionálny letecký priemysel v Európe zaznamenal veľké oživenie vďaka lietadlám ATR, ktoré umožňujú ušetriť palivo. Trh v oblasti leteckého priemyslu sa tiež vyvíja v prospech lietadiel typu RJ. V tomto segmente, na rozdiel od malej konkurencie v oblasti LCA (dvojmonopol Airbus – Boeing), prebieha tuhý konkurenčný boj medzi spoločnosťami Bombardier (Kanada) a Embraer (Brazília), ďaleko za nimi nasleduje ATR a niekoľko ďalších národných aktérov (napr. Japonsko, Rusko, Čína).

6.8.2 Know-how v oblasti RJ, ktoré v Európe takmer celkom zmizlo, by mohla Európa opäť získať vďaka spoločnosti SuperJet International. Táto zmiešaná spoločnosť, ktorej 51% vlastní Alenia Aeronautica (Taliansko) a 49% Suchoj Aircraft (Rusko), rozvíja výrobný program 75- až 100-miestnych regionálnych jetov a je konkrétnym príkladom toho, ako sa dá najlepšie oživiť výroba regionálnych jetov v Európe, ktorá je dobre prispôsobená hospodárskej situácii, keď ceny ropy kolíšu.

6.8.3 Tento program sa opiera o najlepšie odborné schopnosti na európskej a svetovej úrovni, a to najmä prostredníctvom partnerstiev s významnými francúzskymi dodávateľmi (Thales a Safran dodávajú viac než 30% hodnoty stroja), ale aj s inými európskymi dodávateľmi, ako Liebherr (Nemecko) a Intertecanique (Francúzsko), s mimoeurópskymi dodávateľmi ako Honeywell (USA) a medzinárodnými strediskami špičkovej kvality napríklad v Indii.

6.9 Letecký priemysel je jablkom sváru medzi Európou a Spojenými štátmi. Financovanie civilných aktivít amerického leteckého priemyslu prostredníctvom vojenských zákaziek možno však považovať za skrytú štátnu dotáciu, čím vlastne dochádza k narušeniu hospodárskej súťaže. Túto skutočnosť ešte pred pár mesiacmi zvýrazňovala slabá hodnota dolára. Pomoc európskych a vnútroštátnych inštitúcií vo forme vratných pôžičiek alebo iného podobného systému je nielen v súlade s dohodou medzi EÚ a USA týkajúcou sa veľkých civilných lietadiel (*Large Civil Aircraft – LCA*), ale navyše predstavuje transparentný nástroj na financovanie vývoja nových programov, ktorý je v súlade s pravidlami trhu.

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

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

6.10 Vzhľadom na to, že hodnota dolára voči euru kolíše, nie je normálne, aby veľkí zadávatelia (Airbus) prenášali kurzové riziko na svojich subdodávateľov tým, že ich platia v dolároch, zatiaľ čo EADS, materská firma spoločnosti Airbus, má takú schopnosť pokryť kurzové riziko, aká je pre jej subdodávateľov nedostupná. Tí istí zadávatelia sa usilujú o to, aby finančné a technologické riziká spojené s novými programami niesli subdodávatelia prvého a druhého stupňa.

6.10.1 Možno v tejto situácii uvažovať o rozvoji aktívnej spolupráce zadávateľov a subdodávateľov? Aktívna spolupráca môže mať odlišné a rozmanité podoby. Malo by sa uvažovať o spoločnom znášaní rizika (*Risk Sharing*) a o „balíku práce“ (*Work Package*). Aktívna spolupráca by sa mala vzťahovať aj na oblasť vývoja a výskumu. Zadávateľ by mal pokryť všetky náklady na aplikovaný výskum na najvyššej úrovni, zatiaľ čo MSP a MSPP (malé a stredné priemyselné podniky) by sa podieľali na nákladoch na výskum v priemyselnom procese.

6.10.2 Ďalšia forma aktívnej spolupráce by sa mohla týkať zásobovania podnikov surovinami. Vieme, že Airbus nakupuje titán a predáva ho svojim subdodávateľom za nákupné ceny. Bolo by určite vhodné, aby sa zadávatelia podieľali na spoločnom nákupe surovín. Je také ťažké predstaviť si, že by mohli subdodávateľské MSP a MSPP a zadávatelia vytvoriť systém, ktorý by im umožnil zoskupiť dodávky surovín, čím by sa znížili náklady na zásobovanie?

6.11 V súčasnosti možno konštatovať, že MSP a MSPP sú príliš závislé od jediného výrobcu lietadiel (napríklad od spoločnosti Airbus). V niekoľkých dôležitých prípadoch v odvetví všeobecnej mechaniky, metalurgie a elektronických komponentov predstavuje táto závislosť okolo 70% a v sektore služieb je to okolo 67%<sup>(10)</sup>.

6.11.1 Je teda nevyhnutné, najmä na zmiernenie cyklických účinkov v odvetví leteckého priemyslu, aby MSP a MSPP rozšírili škálu svojich aktivít aj na iné sektory, pričom by sa mali opierať o to najlepšie, čo Európa v tejto oblasti ponúka. Avšak na to, aby sa tieto podniky mohli presadiť v oblastiach, ktoré pôvodne nepatriali do ich poľa pôsobnosti, musia mať veľmi dobrú schopnosť prispôbiť sa. Okrem toho budú musieť byť schopné riadiť niekoľko typov aktivít a vyčleniť na ne potrebné finančné aj ľudské zdroje. Znamená to, že na to, aby mohli MSP a MSPP vyvíjať, riadiť a priemyselne rozvíjať aj nejakú inú činnosť, musia mať prístup k finančným prostriedkom z regionálnych, štátnych a/alebo európskych fondov. Zároveň by sa mal na tomto úsilí o diverzifikáciu podieľať aj zadávateľ a poskytnúť kompetencie potrebné v rôznych oblastiach.

6.11.2 Vzniká tu samozrejme problém rozširovania podniku o nové pobočky (*spin-out*), ktoré môže prebiehať rôznymi spôsobmi. Dobrým príkladom na to je skúsenosť z Akvitánska, kde podnik patriaci do bývalej spoločnosti Aérospatiale vyvinul technológiu plazmového horáka, ktorú uviedla na trh spoločnosť Europlasma.

<sup>(10)</sup> Zdroj: Insee, spis č. 138, marec 2007.

6.12 Všetky priemyselné zmeny si vyžadujú veľa finančných prostriedkov. Preto podniky potrebujú pomoc zo strany verejných orgánov, či už štátnych alebo európskych. V tomto duchu a so zreteľom na pravidlá, ktoré stanovila WTO, by mala EÚ uvažovať o kolísaní hodnoty dolára. Ako by mohla EÚ prispieť k zníženiu finančného rizika, ktoré pre letecký priemysel vzniká v súvislosti s kurzom eura voči doláru? Presun kurzového rizika na subdodávateľov nemožno považovať za všeobecne uspokojivé riešenie, pretože parita €/ \$ zostáva vzhľadom na konkurenciu, najmä americkú, aj naďalej hendikepom.

6.12.1 Zaujímavú skúsenosť majú v regióne Midi-Pyrénées. Pri príležitosti uvedenia na trh lietadla A380 v roku 2000 bol totiž v tomto regióne zavedený plán ADER na pomoc MSP a MSPP, ktoré sú subdodávateľmi podnikov v leteckom priemysle. Táto skúsenosť priniesla zaujímavé výsledky a malo by sa v nej pokračovať, aby sa MSP a MSPP mohli prispôbiť plánu POWER8 spoločnosti Airbus.

6.12.2 Nový program s názvom ADER II má za cieľ asistovať jednotlivým zoskupeniam podnikov, zvyšovať technologické kapacity a pomáhať podnikom na nových trhoch, zoskupiť ich prostriedky na nákup surovín atď.

6.13 Globalizácia v leteckom priemysle má veľmi silný dosah na zamestnancov a na zamestnanosť. Na to, aby sa mohlo tejto situácii čeliť, je nevyhnutné posilniť a podporiť výskum a odbornú prípravu a tak vytvoriť priestor pre vznik nových pracovných miest. Jedným z možných riešení by mohlo byť prognostické riadenie pracovných miest a kompetencií.

6.13.1 Jeho cieľom je predvídať budúce zmeny. Malo by umožniť zamestnancom lepšie zvládať neistú budúcnosť, pomôcť im vytvárať dlhodobé projekty, dať zmysel ich práci, pomôcť im rozvinúť kariéru a investície do podniku a zohľadniť pritom ich potreby a želania. Takéto prognostické riadenie by malo umožniť podniku prispôbiť sa zmenám a konkurencii.

6.13.2 Musí vzniknúť skutočná prognostika povolaní a kvalifikácií s veľmi dlhodobými cieľmi (na 30 rokov). Cieľom by malo byť definovať potreby z hľadiska vzdelávania a rozvoja kompetencií, ktoré by sa mali uplatňovať v praxi v strednodobom horizonte v rámci ponuky počiatočného a celoživotného vzdelávania z pohľadu priemyselných aktérov, ale aj vzdelávacích pracovníkov a zástupcov zamestnancov. Prognostické riadenie pracovných miest a kompetencií by sa mohlo podieľať na úvahách o vytvorení akejkoľvek zásobárne pracovnej sily.

6.14 Ak chceme, aby si odvetvie letectva udržalo vysokú technickú a vedomostnú úroveň, musí mať možnosť zamestnať pracovníkov, ktorý majú kvalitné počiatočné vzdelanie v rozvíjajúcich sa odboroch ako sú kompozity alebo životné prostredie. Okrem toho treba rozvinúť aj ďalšie odbory zamerané na riadenie priemyselných rizík, nové materiály, čistý pohon atď.

6.14.1 Vzdelávacie systémy by sa nemali zameriavať len na kancelárske povolania, ale mali by vytvoriť alebo posilniť vzdelávacie programy pre pracovníkov v dielňach, ktorých práca má už dlho zlú reputáciu a väčšina európskych vzdelávacích systémov jej nevenuje dostatočnú pozornosť. Pracovníci v dielňach však zohrávajú dôležitú úlohu pre konkurencieschopnosť európskeho leteckého priemyslu.

6.14.2 Počiatočné vzdelávanie sa musí opierať aj o dohody medzi školami, univerzitami alebo manuálnymi profesiami a podnikmi. Celoživotné odborné vzdelávanie musí umožniť rozsiahle rekvalifikácie a preškolenie skupín obyvateľstva s veľmi nízkou kvalifikáciou. V prvom rade je to však v rámci zavádzania strategického plánu veľmi dôležitý a konkrétny nástroj na znižovanie rozdielov, ktoré by sa mohli vyskytnúť medzi súčasnými zdrojmi a budúcimi potrebami. Všeobecne povedané, každý európsky zamestnanec by mal mať možnosť po celý život využívať určitý minimálny vzdelávací základ.

6.15 Všetky opatrenia bez výnimky si vyžadujú čo najširšie konzultácie a dohodu medzi riaditeľstvom podnikov a zástupcami pracovníkov. Táto dohoda existuje často na úrovni jednotlivých štátov, ale musí vzniknúť aj na európskej úrovni. Prvá etapa bola zavŕšená uplatňovaním európskej smernice 94/45/ES, ktorá

sa týka európskych zamestnaneckých rád. Keďže vedenia podnikov zavádzajú svoju stratégiu na európskej úrovni, európske zamestnanecké rady sú jedinou vhodnou platformou, ktorá môže zhromaždiť dôležité hospodárske údaje a vykonať analýzu situácie, ktorá je pred každým rokovaním nevyhnutná. Komisia a členské štáty by mali podporovať vytvorenie výboru pre sociálny dialóg v odvetví európskeho leteckého priemyslu.

## 7. Návrhy na ďalšie stanoviská

7.1 Odvetvie leteckého priemyslu sa vyznačuje takou zložitou, že nie je možné preskúmať všetky jeho aspekty v tomto stanovisku. Preto by CCMI mala bezodkladne uvažovať o tom, že bude ďalej pracovať na tejto téme vo svojich budúcich stanoviskách.

7.2 Tieto ďalšie stanoviská by sa mohli zamerať na nasledujúce témy:

- vojenský letecký priemysel,
- vojenské a civilné vrtuľníky,
- letecká údržba,
- vojenská a civilná avionika vrátane vyspelých zbraňových systémov
- najnovšie postupy, normy a najmodernejšie vybavenie pre núdzové pristávanie lietadiel.

V Bruseli 3. decembra 2008

Predseda Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Mario SEPI

Generálny tajomník Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Martin WESTLAKE