

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Véleménye „Az európai repülőgépipar helyzete és kilátásai”

(2009/C 175/09)

2007. szeptember 27-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdésével összhangban úgy határozott, hogy saját kezdeményezésű véleményét dolgoz ki a következő tárgyban:

Az európai repülőgépipar helyzete és kilátásai.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága véleményét 2008. november 18-án elfogadta. (Előadó: Marius Eugen OPRAN, társelőadó: Patrick BAUDOIN.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. december 3–4-én tartott, 449. plenáris ülésén (a december 3-i ülésnapon) 110 szavazattal 9 ellenében, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

ELŐSZÓ

Ez a vélemény az európai repülőgépiparon belül a merevszárnyú polgári utasszállító, illetve áruszállító repülőgépek piacát ellátó szegmensen foglalkozik. Az iparág egyéb alszektorai (katonai repülőgépek, helikopterek gyártása, karbantartás stb.) nem képezik e vélemény tárgyát.

Első rész – Következtetések és ajánlások

Célkitűzés: „Az európai polgári repülőgépipar globális piacvezető pozíciójának megőrzése a merevszárnyú gépek szegmensében: a kockázatok azonosítása, a prioritások meghatározása és javaslatok a 2008–2012 közötti időszakra vonatkozó sikeres stratégiára”.

1. A „STAR 21” jelentés igazolta, hogy a repülőgépipar kiemelt szerepet játszik a tudományos világ (egyetemek, főiskolák, állami laboratóriumok stb.) és az ipar közötti partnerség fejlesztésében. A repülőgépipari ágazat alapvető kompetenciák és technológiák gyűjtőhelye és az innováció létfontosságú ösztönzője. Az iparág két egymástól kölcsönösen függő, a csúcstechnológiák alkalmazásán alapuló szektorra, a polgári és a védelmi szektorra épül.

1.1 A repülőgépipar – mind a polgári, mind a katonai területen – meghatározó eleme a szilárd ipari alapoknak, a technológiai fejlődésnek és a gazdasági növekedésnek. Egyúttal olyan biztos támpont, amelynek köszönhetően Európa fajsúlyos tényező lehet a világpolitikai színpadon, és befolyással bírhat a globális gazdasági és politikai döntésekre.

1.2 A szektor továbbá részt vesz a szakképzett munkaerő foglalkoztatásában Európában, más ágazatokhoz képest viszonylag magasabb béreket kínálva.

1.3 Összefoglalva, a szektorral kapcsolatban a lisszaboni stratégia (2000) és a barcelonai Európai Tanács következtetései (2002) ⁽¹⁾ aktuálisabbak, mint valaha.

⁽¹⁾ „Ha csökkenteni kívánjuk az EU és legfőbb versenytársai közötti különbséget, az Európai Unión belül erőteljesen ösztönözni kell a globális erőfeszítést a K + F és az innováció területén, és a jelenleginél is nagyobb hangsúlyt kell fektetni az élenjáró technológiákra”.

2. Az EGSZB szerint öt olyan alapvető tényező van, amelyek a politikai és iparági vezetők megelőző fellépésének elmaradása esetén valódi fenyegetést jelenthetnek az európai repülőgépipari ágazatra:

2.1 A repülőgépek fejlesztési költségeinek exponenciális növekedése miatt, és mivel a gyártók – európai ipari stratégiáik keretében – önállóan nem képesek az összes új repülőgépmodell fejlesztését finanszírozni, az utóbbiak az alkatrészgyártókra és alvállalkozóikra hárítják a finanszírozást és a finanszírozási kockázatokat, egyre hosszabbra tolva ki beruházásmegtérülési határidőiket, ami növekvő adósságokat és bizonytalanságot eredményez az alkatrész-beszállítók és alvállalkozók körében.

2.2 A dollár 2005-től kezdődő és a jelenlegi világválság kitöréséig tartó gyengélkedése, amely e valuta ingadozó árfolyama révén jelenleg is folytatódik (és amely ingadozást az euróhoz viszonyított erősödésének mindenféle gazdasági megalapozottság nélküli, általános tendenciája jellemez), az alábbi következményekkel jár:

- csökken az európai iparág versenyképessége ⁽²⁾,
- állandósul az állandó költségek (bérköltség) minimalizálásának trendje,
- az ágazat súlypontja egyre inkább a dollárövezetbe helyeződik át,
- egyre csökken az európai alvállalkozók száma,
- a „partnerségek” más, Európán kívüli térségekben jönnek létre.

⁽²⁾ 2000 és 2007 között az euró 48 %-kal (ha 2008 első nyolc hónapjának középárfolyamát figyelembe vesszük, akkor 66 %-kal) értékelődött fel az amerikai dollárhoz képest; ha a jelenség, amely jelenleg megszűnt, megismétlődik (vagy akár fokozódik), az Airbus kénytelen lehet törölni a „Power8” szerkezetátalakítási programot (amelynek kidolgozásakor maximum 1,37-es euró-dollár paritással kalkuláltak), és további megtakarításokra kényszerülhet, ami katasztrofális szociális és politikai következményekkel járna.

2.3 A „papy boom” jelenség – amely 2015-ben éri el csúcspontját⁽³⁾ – számos magasan képzett szakember kiesését jelenti a szektorból (2015-ig az európai repülőgépipari ágazat jelenlegi munkavállalóinak fele nyugdíjba vonul), egyes stratégiai kompetenciák végleges elvesztését vonva maga után.

2.4 A repülőgépipar regionális ágazataiban a feltörekvő, rendkívül agresszív új szereplőkkel (India és Brazília) folytatott egyre élesebb verseny a versenyképesség és a nyereségesség fokozása érdekében a költségek csökkentésére kényszeríti az iparág szereplőit, akik a szóban forgó piacokra való kijutásért kényszerű partnerségeket építenek ki a feltörekvő országokkal (például Kínával), a technológiaátadással és a helyi összeszerelő üzemek létrehozásával járó kockázatok ellenére. Az élesedő verseny miatt az iparág döntéshozói kénytelenek a kulcskompetenciákra összpontosítani figyelmüket.

2.5 A kőolajár jelenlegi kedvező szintje ellenére nem feledkezhetünk meg arról, hogy rövid és középtávú alakulása továbbra is bizonytalan a világgazdasági válság miatt, melynek súlyosságát és időtartamát egyelőre nem tudjuk felmérni. Ezek a tényezők veszélyeztetik a keresletet, sebezhetővé teszik a légitársaságokat, és rákényszerítik a gyártókat, hogy elgondolkodjanak azon, miként csökkenthetők a repülőgépek működési költségei, például az alternatív üzemanyagok és ennek megfelelő technológiák alkalmazása révén.

3. Az EGSZB úgy véli, hogy az ágazat alapvető kihívásait a versenyképesség fenntartására, a polgárok életében megmutatókozó gyakorlati előnyökre, illetve mindezeknek az EU nemzetközi politikai pozíciójára való kihatására támaszkodva kell kezelni.

4. Az EGSZB több **ajánlást** is megfogalmaz a fent leírtak alapján, azt szorgalmazva, hogy az Európai Bizottság és a tagállamok fektessenek nagyobb hangsúlyt a repülőgépipar Unión belül betöltött központi szerepére és a polgárok életében megmutatókozó jelentőségére, tekintettel arra, hogy az ágazat számos más iparággra hatással van az Unió egész területén.

4.1 A technológiai fejlesztés, a növekedés és az együttműködés területén új kereteket kellene kialakítani, amelyek lehetővé teszik és bátorítják az EU különböző tagállamaiban működő vállalkozások hatékonyabb együttműködését ipari prioritásaik kidolgozása és megvalósítása terén. Ez erősíteni fogja a versenyképességet és elősegíti a piac ingadozásaira adandó megfelelőbb válaszokat. Sürgősen új minőségi és hatékonysági normákat kell kidolgozni, maximalizálva a K + F finanszírozásának hatékonyságát.

⁽³⁾ „Papy Boom”-nak nevezik a fejlett országokban 2000 és 2020 között bekövetkező tömeges nyugdíjba vonulási hullámot. A „papy boom” jelenség a háború utáni „baby boom”, illetve a demográfiai elöregedést okozó csökkenő születési arány logikus és előrelátható következménye. A jelenség jelentős hatással lesz a gazdaságra, az egészségügyi kiadások és a nyugdíjköltségek növekedését és az aktív népesség csökkenését vonva maga után.

4.1.1 Meg kell erősíteni az Európai Bizottság és az Európai Védelmi Ügynökség (EDA) közötti együttműködést az új típusú hibrid – a repülőgépipar katonai és polgári szegmensében egyaránt alkalmazható – technológiák kifejlesztésének előmozdítása érdekében. Ugyanakkor meg kell győződni arról, hogy az Európai Bizottság és az Európai Védelmi Ügynökség ellenőrzi a repülőgépipar katonai és polgári szegmensében egyaránt alkalmazható technológiák minden későbbi terjesztését.

4.1.2 Támogatni kell az iparág szereplőit – az ellátási láncon belül különös figyelmet fordítva az alkatrészgyártó szektorban működő kkv-k fejlesztésére – a „TISZTA ÉGBOLT JTI” gyors és fennakadás nélküli végrehajtásában; egyrészt az Európa által kitűzött környezeti célok teljesítése érdekében, másrészt elősegítve, hogy az iparág jelentős szerepet tölthessen be egy **új generációs légiforgalom-irányítási rendszer** (SESAR-ATM) kialakításában, támogatva az „Egységes Európai Égbolt” (SES) kezdeményezést⁽⁴⁾.

4.2 Az EGSZB javasolja, hogy az Európai Bizottság támogassa az elismert repülőgépipari kapacitással rendelkező uniós országok közvetlen, aktív részvételét egy olyan európai alvállalkozói hálózat kiépítésében, amely hatékonyan képes támogatni az olyan repülőgépgyártókat, mint az AIRBUS, a SAAB, az ALENIA, az ATR stb. Fontos fenntartani és bővíteni kompetenciáikat, minde nélkül az új technológiákra koncentrálni.

4.3 Az európai regionális repülőgépipari ágazatban jelentős felendülés tapasztalható, az ATR⁽⁵⁾ modelljeinek és az üzemanyag-megtakarításnak köszönhetően. A repülőgépipari piaci trend az RJ (*Regional Jet*) típusú repülőgépeket⁽⁶⁾ részesíti előnyben. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy fontos támogatni az *Open Innovation* típusú, innovatív ipari stratégiákat kidolgozó vállalkozásokat, aminek a legjobb aktuális példáját a SuperJet International szolgáltatja.

4.4 Az EGSZB létfontosságúnak ítéli, hogy a tagállamok lépjenek fel a jelenlegi megrendelőktől való alvállalkozói függés csökkentése érdekében (a piacdiverzifikáció és a globális törekvések támogatása), és támogassák a megrendelők és az alvállalkozók közötti kölcsönös hosszú távú kötelezettségvállaláson alapuló charta kidolgozását.

⁽⁴⁾ A légtérhasználat és a légiközlekedési szolgáltatások összeurópai szintű strukturálására irányuló uniós kezdeményezés a légi forgalom megfelelőbb irányítása, illetve az európai légtér egységesen magas szintű biztonságának kialakítása érdekében.

⁽⁵⁾ A 2004-ben 12 megrendelést kapott ATR-nek 2007-ben 113 végleges megrendelése volt (forrás: ATR).

⁽⁶⁾ *Regional Jet*: kevesebb mint 100 férőhellyel rendelkező polgári utasszállító repülőgép (amely végül az egyfolyosós, rövidtávú járatok szegmenséből szakít majd magának).

4.5 Az EGSZB meggyőződése, hogy sürgősen támogatást kell nyújtani innovatív alvállalkozói stratégiák meghatározásához, hogy az alvállalkozók tartósan képesek maradjanak új, nagyobb hozzáadott értéket nyújtó termékek és szolgáltatások kifejlesztésére, egyúttal elősegítve a kritikus tömeg eléréséhez szükséges fiziókat.

4.6 Az EU és az Egyesült Államok WTO-n belül zajló jogvitája ellenére az EGSZB azt javasolja az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak, hogy gondolkodjanak el a gyártási eljárás folyamatosságát biztosító megfelelő finanszírozási eljárásról. Ez az eljárás a szektor alvállalkozói által felvett kölcsönök viszontbiztosításának formáját ölthetné; illetve vagy a kölcsönökre visszatérítendő előlegek formájában nyújtott garancia, vagy az EBB (Európai Beruházási Bank) által megállapított preferenciális kamatláb mellett hitelnyújtás formájában valósulhatna meg. Helyénvaló volna továbbá a – például a monetáris ingadozásokból eredő – pénzügyi kockázatokra fedezetet nyújtó mechanizmusokat is kialakítani.

4.7 Az ipari aspektuson túlmenően az EGSZB szerint meg kell előlegezni az iparág fejlődését és a szakmai változásokat, a különböző szinteken – nevezetesen a szakmai ágazat, az európai, nemzeti és területi fórumok szintjén – előrelátó módon gazdálkodva a munkahelyekkel és a kompetenciákkal. A repülőgépipari szakmákhoz kapcsolódó megfigyelőközpontok létrehozásának lehetővé kell tennie a holnap szakmáinak és képzési szükségleteinek azonosítását, a tudományos hatóságokkal együttműködve.

4.8 Az EGSZB hangsúlyozza a gazdasági éberséget szolgáló eszközök létrehozásának fontosságát a vállalkozások fejlődésének nyomán követésére és a kockázatok korai feltárására. Ezen eszközöknek egyrészt innovatív képzési formákat kell bevezetniük, másrészt szorosabbra kell fűzniük a kutatás/egyetem/iparág kapcsolatokat, megfelelőbben felkészítve a fiatalokat és a munkavállalókat a jövő szakmáira és a körvonalazódó technológiai változásokra.

4.9 A különböző versenyképességi pólusok közötti tapasztalat-cseréknek az uniós környezetvédelmi és technológiai célkitűzések elérése érdekében történő fejlesztése lehetővé teheti egy olyan hálózat megszervezését, amely biztosítja a szerepek és az európai alapok megfelelőbb elosztását, elkerülve az európai régiók versengését, s egyúttal növelve szinergiáikat.

4.10 Az EU pénzügyi részvételének a versenyképességi pólusok keretéhez kell igazodnia. E pólusok kialakításának célja az volt, hogy az EU megőrizze vezető szerepét a csúcstechnológiák terén, és versenyképes, innovatív és a magas szintű környezetvédelmi normáknak (HQE) megfelelő iparral rendelkezzen. A különleges ellenálló képességük és könnyű súlyuk miatt használt kompozit anyagok esetében például nem szabad megfelekedezni újrahaznosításuk, illetve megsemmisítésük lehetőségeiről, illetve lehetetlenségéről.

4.11 Az EGSZB hangsúlyozza egy olyan intézkedéscsomag gyors elfogadásának fontosságát, melynek célja:

- a légi közlekedés környezetbarátta tétele,
- az utasok elégedettsége és biztonsága,

- a légiközlekedési szektor CO₂-kibocsátásának redukálása (az európai CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló globális európai politikának megfelelően), a zajártalom és az üzemanyag-fogyasztás csökkentése,
- a régi eszközök leszerelését megkönnyítő koncepciók kifejlesztése (újrahaznosítható anyagok használata stb.).

4.12 Az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak igen gyorsan reagálniuk kell a stratégiai politika iránti igényre a repülőgépipari szektorban. E politika keretében konkrét fellépéseket is meg kell valósítani mind európai szinten, mind a repülőgépipari hagyományokkal rendelkező régiókban, a jövő változásainak megfelelőbb megelőzése és a társadalmi hatások minimalizálása érdekében. Az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak támogatniuk kell egy szociálpárbeszéd-bizottság felállítását az európai repülőgépipari ágazat szintjén, a szociális partnerek ajánlásának megfelelően.

Második rész – Indokolás

5. Kontextus és előzmények

5.1 Az elemzők 2007-ben a következő 20 évre a légi forgalom megkétszereződését prognosztizálták, évente átlagosan 6 %-os növekedést jósolva (2025-re 5 milliárd utast jeleztek előre a 2006-ban regisztrált 2 milliárd utassal szemben). A várható forgalomnövekedés kielégítése érdekében a következő 20 évre optimista előrejelzésekkel rendelkezünk az új (több mint 90 férőhelyes) repülőgépekre vonatkozó megrendelések tekintetében, melyek 22 600 (forrás: Airbus), illetve 23 600 (forrás: Boeing) repülőgép között váltakoznak.

5.2 A légi forgalom fokozódó liberalizálása, a feltörekvő országok (Délkelet-Ázsia és Közép-Kelet) keresletének robbanásszerű növekedése, illetve a légitársaságok 2007-ben helyreállt pénzügyi stabilitása elvileg megfelelő alapot jelent e folyamathoz.

5.3 2007. szeptember 27-én az EGSZB Közgyűlése engedélyezte, hogy az Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága (CCMI) saját kezdeményezésű véleményt dolgozzon ki a repülőgépipar jövőjéről Európában (a katonai repülőgépipar, a helikopter-ágazat, a karbantartás stb. alszektorainak kizárásával).

5.3.1 A repülőgépipar nagy jelentőségű az egész európai ipar számára a termelésben, az exportban, a foglalkoztatásban, valamint a kutatási és fejlesztési beruházásokban elfoglalt súlya miatt. Ezenkívül számos ipari ágazat motorja (alvállalkozók és a termelési lánc későbbi pontjain elhelyezkedő ágazatok, például a repülőgépek karbantartása), és egész régiók dinamizálásának eleme. Nem kevésbé fontos, hogy az európai többletérték mutatója, és annak bizonyítéka, hogy az erőfeszítések összehangolása lehetővé teszi Európa számára, hogy szembenézzen globális versenytársával, például az Egyesült Államokkal.

5.3.2 A CCMI tapasztalatai, amelyeket „Az érték- és ellátási lánc fejlődése: európai és globális tendenciák” című véleményének (7) kidolgozása során szerzett, jól hasznosíthatók az e tekintetben igen összetett repülőgépipar esetében elvégzett elemzés során.

5.4 A növekedést egyébiránt további új típusú **kockázatok** fenyegetik, melyek újabb problémák forrásaivá válhatnak:

5.4.1 A gyártók feltörekvő piacoktól való erőteljes függése ahhoz vezethet, hogy az ázsiai növekedés váratlan lelassulása (nem csak Kína és India esetében) azonnali és rendkívül káros kihatással lehet az egész ágazatra.

5.4.2 A megrendelők és a beszállítók közötti kapcsolatok alapvető átalakulása és a megrendelők folyamatos szerkezetátalakításai felborították az ágazat egyensúlyát. Ma még nehéz megjósolni az elsődleges alkatrész-beszállítók által viselt pénzügyi kockázatok növekedésének következményeit, amely beszállítókra a megrendelők a kockázatmegosztási megállapodások keretében folyamatos nyomást gyakorolnak.

5.4.3 Az új technológiai fejlesztések finanszírozásának nem megfelelő szintje mind nemzeti, mind európai szinten. Hasznos lenne továbbá, ha forrásokat különítenének el az alapkutatások számára is a vállalati és az innovációs stratégia terén egyaránt.

5.4.4 A kompozit felé való orientáció az ellátási lánc teljes újszervezését követeli meg (egyes Airbus üzemek eladása stb.), még mielőtt a technológia hatékonysága megfelelő igazolást nyert volna; ld. például a kompozit tömeges alkalmazását a B787 típusnál, amelyből immár több mint 800 darabra vannak megrendelések, holott a repülőgép még mindig nem kapta meg a hivatalos engedélyt.

5.4.5 2000 és 2007 között az euró 48 %-kal (ha 2008 első hónapjának középárnyomat figyelembe vesszük, akkor 66 %-kal) értékelődött fel az amerikai dollárhoz képest; ha a jelenleg, amely jelenleg megszűnt, megismétlődik (vagy akár fokozódik), az Airbus kénytelen lehet újabb megtakarítási programot indítani (az amerikai dollár 10 centes leértékelődése 1 milliárd eurójába kerül az európai gyártónak, amint az Airbus elnöke többször is jelezte), ami drámai következményekkel járna az alvállalkozói hálózatra nézve, melynek számos tagja nem képes biztosítani fedezetet fizetni – az üzemáttelepítések megszorodását vonva maga után, katasztrófális szociális és politikai következményekkel.

5.4.6 Az A380 és az A400M, valamint a B787 körüli műszaki zavarok, illetve ezek azonnali következményei elég élesen példázák, milyen nehezen tudják kezelni a gyártók a repülőgépek egyre komplexebb gyártási folyamatait.

5.4.7 Pillanatnyilag nehéz előre látni a jelenlegi nemzetközi válság hatásait. A kőolaj árának csökkenése mindenesetre rövid távon kedvező lehet a légitársaságok számára. A recesszió azonban negatív hatással lehet a nemzetközi turizmusra, és ebből kifolyólag csökkenhet az utazások iránti igény.

5.5 A légi közlekedés lehetséges fejlődési perspektíváitól függetlenül, illetve jelenlegi növekedése ellenére az ágazat folyamatban lévő és jövőbeli átszervezése valós gazdasági és szociális hatással jár Európában, komolyan fenyegetve az európai légiközlekedési ágazat ipari bázisának fokozatos elsorvadásával.

5.6 Az ipari bázis leépülése súlyos kockázatokkal jár, mint pl. egyes kulcskompetenciák eltűnése, Európa globális piacvezető pozíciójának elvesztése az új kulcs technológiák fejlesztésébe való beruházások megvalósítására való képtelensége miatt, az ellátási láncban belül számos európai alvállalkozó eltűnése, illetve a munkahelyek tömeges megszűnése.

6. Az EU repülőgépiparának főbb célkitűzései és kihívásai

6.1 Az EGSZB szerint az ágazattal kapcsolatban felmerülő főbb kérdések a versenyképesség fenntartását és az ágazat általános megítélésének javítását érintik.

6.2 Az új szereplők számára rendkívül nehéz a repülőgép-ipari ágazatba betörni, az első vonalba jutni pedig egyenesen lehetetlenné vált. Globális szinten a több mint 100 üléses repülőgépek piacán mindössze két gyártó képes túlélni: az Airbus és a Boeing. Különösen nehéz a tartósan hanyatló vagy teljesen megszűnt technológiák, kompetenciák vagy infrastruktúrák újbóli megeremtése.

6.3 Európának tehát ügyelnie kell arra, hogy az elismert repülőgép-ipari kapacitásokkal rendelkező országok

6.3.1 fenntartsák és növeljék kompetenciájukat, mindenekelött a csúcstechnológiákra összpontosítva, illetve hogy részt vegyenek egy olyan európai alvállalkozói hálózat kiépítésében, amely hatékonyan képes kiszolgálni az olyan, nagy megrendelőket, mint az Airbus, a Saab vagy az ATR;

6.3.2 és hogy nagyobb szerepet játsszanak a kutatás világával (egyetemek, főiskolák, állami laboratóriumok stb.) kiépítendő partnerségek fejlesztésében az alapkutatások területén.

6.4 Európa nem hagyhatja figyelmen kívül a katonai és polgári célú kutatások között az Egyesült Államokban tapasztalható szoros kapcsolatot. A B787 programban mutatkozó késedelemről függetlenül a Boeing pénzügyi támogatásban részesült a NASA, illetve a DARPA részéről a kompozit struktúrákra való átálláshoz szükséges technológiai ugrás teljesítéséhez. A fenti okokból az EGSZB úgy véli, hogy erősíteni kell az Európai Bizottság és az Európai Védelmi Ügynökség (EDA) közötti együttműködést az új, kettős (polgári és katonai) felhasználású repülőgép-ipari technológiák kifejlesztésének előmozdítása érdekében.

(7) Véleménye CESE, HL C 168, 2007.7.20., 1. o.

6.5 A repülőgépipar nem tekinthet el a Parlament és a Tanács által 2006. december 18-án elfogadott, REACH-ról szóló, 1907/2006/EK rendelet alkalmazásától, amely 2007. június 1-jén lépett hatályba. A rendelet célja eredetileg az európai piacon jelentős mennyiségben jelen lévő, mintegy 30 000 vegyi anyag biztonságának értékelése, engedélyezése vagy adott esetben korlátozása volt. Az utóbbi hetekben azonban mind a 100 000 létező anyagról bejelentették, hogy előzetes regisztrációjuk megtörtént. Ez növelni fogja az ellátási zavarok veszélyét, különösen a komplex vagy kompozit anyagok összetevőinek értékelésekor. Az EU-nak feltétlenül támogatnia kell tehát a jelentős kompozitfelhasználású versenyképességi pólusokban működő vállalkozásokat az egyes összetevők kockázatainak értékelésében. Az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak e kontextusra tekintettel segíteniük kellene az európai légiközlekedési iparágat a környezeti célok elérésében.

6.6 Az EU kötelezettséget vállalt a CO₂-kibocsátás, a zajártalom és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére (beleértve a bioüzemanyagok támogatását is). Helyénvaló tehát, hogy az Európai Bizottság megfelelő keretet alakítson ki az iparág szereplői számára – a kkv-kat is beleértve – a „Tiszta Égbolt” közös technológiai kezdeményezés gyors és harmonikus végrehajtásához.

6.7 Ami a rövidtávú járatokat illeti, Európának megfelelő időben gondoskodnia kell egy, az ilyen típusú repülőgépekre összpontosító K + F programról, amely biztosítja az A320 helyettesítését az NSR típusúval⁽⁸⁾, segítve az iparágat abban, hogy ne ismétlje meg az A350 esetében elkövetett hibát. Ez haladéktalan szükségesség, mivel az ipar összképe azt mutatja, hogy alapvető változások körvonalazódnak a több mint 100 férőhelyes egyfolyosós repülőgépek szegmensében.

6.7.1 Az elkövetkezendő 10 évben várhatóan véget ér a Boeing–Airbus duopólium e stratégiai szegmensben, amely a 2027-ig megépítendő 29 400 új gép mintegy 65 %-át adná (körülbelül 19 160 gépet)⁽⁹⁾, értékben azonban csak a teljes piac 40 %-át képviseli; ez a fokozódó verseny és az ilyen típusú gépek ára nehezedő igen nagy nyomás jele.

6.7.2 A 2015–2020 közötti időszakban várhatóan új piaci szereplők kezdik meg tevékenységüket, például Kínában a (közelmúltban fuzionált) Avic 1+2, Oroszországban a Szuhoj [Sukhoi], valamint a Bombardier (Kanada) és az Embraer (Brazília). Európa nem feltétlenül nyeri meg az árversenyt ebben a szegmensben, azonban megtalálhatja számításait, amennyiben az innováció révén sikerül megőriznie technológiai előnyét.

6.8 A regionális légi forgalom évente 8 %-os ütemben növekszik. A megrendelések 2007-ben csúcstól érték el mind az RJ-k (Regional Jets), mind a légszűrős gázturbinás hajtóművek esetében. Az utóbbiakra vonatkozó megrendelések száma megduplázódott. A körülményeket figyelembe véve (az üzemanyagár emelkedése és pénzügyi válság) a légszűrős gázturbinás hajtóművek sikere valószínűleg tartós lesz, és vélhetőleg az RJ-k piacából is részesednek majd. Mindennek ellenére az RJ-k piacának növekedése is folytatódhat, mivel az e kategória iránti kereslet nagyon erős, és valószínűleg – olyan új repülőgéptípusokkal, mint a Bombardier „C-Series”-e vagy az újabban megjelenő Szuhoj és Avic – a két repülőgépgyártó, a Boeing és az Airbus területéből is elfoglal egy részt majd.

6.8.1 Az európai regionális repülőgép-ipari szektorban jelentős fellendülés mutatkozik, melynek húzóerejét az ATR modellek és az általuk kínált üzemanyag-megtakarítás jelenti. Maga a repülőgép-ipari piac is az RJ típusú repülőgépek felé orientálódik, mely szegmensben az LCA típus esetében tapasztalható korlátozott versennyel ellentétben (Airbus–Boeing duopólium) élénk verseny folyik a Bombardier (Kanada) és az Embraer (Brazília), illetve a tőlük jóval lemaradó ATR és az egyéb nemzeti (pl. japán, orosz, kínai) szereplők között.

6.8.2 Az RJ szegmensben a korábban megszűnőben lévő európai konstruktóri jelenlét ismét megerősödhet a SuperJet International megjelenésével. Az Alenia Aeronautica (Olaszország) és a Sukhoi Aircraft (Oroszország) által 51/49 %-os arányban birtokolt vegyes vállalat, amely 75–100 férőhelyes kapacitású regionális repülőgépekre irányuló ipari programot fejleszt ki, az európai – a kőolaj ingadozó árának kontextusához igazított – regionális repülőgépgyártás fellendítésére irányuló bevált gyakorlatok konkrét példája.

6.8.3 A program az európai és globális szinten meglévő legkiválóbb kompetenciákra támaszkodik, nevezetesen számos partnerségen keresztül jelentős francia beszállítók (a Thales és a Safran szállítja a repülőgépek értékének több mint 30 %-át), illetve más európai beszállítók, pl. a Liebherr (Németország) és az Intertecanique (Franciaország), továbbá EU-n kívüli alvállalkozók, például a Honeywell (USA), valamint nemzetközi kiválósági központok, például több Indiában található pólus bevonásával.

6.9 A repülőgépipar nézetkülönbségek forrása Európa és az Egyesült Államok között. Ennek ellenére az amerikai polgári repülőgép-ipari tevékenységek katonai szerződéseken keresztül történő támogatása burkolt állami támogatásnak tekintendő, amely ténylegesen a verseny torzulását eredményezi. Néhány hónappal ezelőttig ennek hatását tovább erősítette az amerikai dollár gyengesége. Az európai, illetve nemzeti intézmények visszatérítendő előlegek vagy egyéb formában nyújtott támogatása nem csupán összhangban van az EU és USA „Large Civil Aircraft” (LCA) megállapodásával, de a piaci szabályoknak megfelelő, átlátható eszközt is jelent az új programfejlesztések finanszírozására.

⁽⁸⁾ New Short Range.

⁽⁹⁾ Forrás: Boeing Forecast 2008–2027.

6.10 Az euró-dollár árfolyamok ingadozása miatt nem tekinthető normálisnak, hogy a nagy megrendelők (Airbus) az átváltási kockázatot áthárítsák alvállalkozóikra, dollárban fizetve ki őket, miközben az EADS, az Airbus anyavállalata az alvállalkozók számára rendelkezésre álló lehetőségekkel össze nem mérhető kockázatfedezeti kapacitásokkal rendelkezik. Ugyanezek a megrendelők az 1. és 2. szintű alvállalkozókra igyekeznek hárítani az új programok pénzügyi és technológiai kockázatait is.

6.10.1 E kontextusban lehet-e aktív partnerségek kiépítésében gondolkodni a megrendelők, illetve az alvállalkozók között? Ez a partnerség különböző, igen változatos formákat ölthetne. El kell gondolkodni a „Risk Sharing” illetve a „Work Package” kérdéséről. A partnerségnek a K + F területen is meg kell mutatkoznia. A megrendelőnek biztosítania kell a legmagasabb szintű alkalmazott kutatások költségeinek egészét, míg a kkv-k részvétele az ipari folyamatba illeszkedő kutatásban valósulhatna meg.

6.10.2 Az aktív részvétel másik formája a vállalkozások nyersanyag-ellátásában mutatkozhatna meg. Tudjuk, hogy az Airbus felvásárolja a titánt, majd beszerzési áron továbbadja alvállalkozóinak. Kétségkívül adekvát volna, ha a megrendelők hajlandóak volnának közös alapra helyezni az alapanyag-beszerzést. Elképzelhető-e, hogy az alvállalkozó kkv-k és a megrendelő olyan közös rendszert alakítsanak ki, amely lehetővé teszi az alapanyag-ellátás megszervezését, a beszerzési árak csökkentését eredményezve?

6.11 Ma azt tapasztalhatjuk, hogy a kkv-k erőteljes függésben vannak egyetlen repülőgépipari megrendelőtől (például az Airbus-tól). Az általános mechanika, a fémipar és az elektronikai berendezések szektorában számos nagyobb vállalkozás esetében akár 70 %-os mértékű, a szolgáltatási szektorban megközelítőleg 67 %-os mértékű függés tapasztalható⁽¹⁰⁾.

6.11.1 Elsősorban a repülőgépipari szektorban jelentkező ciklikus hatások áthidalása érdekében létfontosságú, hogy a kkv-k diverzifikálják tevékenységüket egyéb szektorok felé is, Európa legkiválóbb tulajdonságaira támaszkodva. Ugyanakkor e vállalkozásoknak meglehetősen nagy alkalmazkodási képességre lesz szükségük, hogy érvényesülni tudjanak az alapterveken túl eltérő területeken. Egyúttal képesnek kell mutatkozniuk többféle típusú tevékenység kezelésére, megfelelő pénzügyi és humán erőforrásokat fordítva rájuk. Ennek egyik feltétele az, hogy a kkv-knak diverzifikációs tevékenységük fejlesztéséhez, irányításához és ipari szintre juttatásához hozzá kell férniük a regionális, nemzeti és/vagy európai forrásokhoz; a másik pedig az, hogy a megrendelőknél is részt kell venniük a diverzifikációs lehetőségek keresésében, és alvállalkozóik rendelkezésére kell bocsátaniuk különböző területeken meglévő nélkülözhetetlen kompetenciáikat.

6.11.2 Természetesen mindez felveti az ilyen vagy olyan formában megvalósuló tevékenységleválás (*spin-out*) kérdését. Jó példát találhatunk erre a franciaországi Aquitania régióban, ahol a volt Aérospatiale egyik intézménye egyedi plazmafáklya-technológiát dolgozott ki, amelyet az Europlasma nevű vállalkozás forgalmaz.

6.12 Minden ipari átalakuláshoz jelentős pénzügyi eszközöket kell mozgósítani. Ehhez a vállalkozásoknak szükségük van az állami – akár nemzeti, akár európai – hatóságok támogatására is. Az EU-nak ennek jegyében – a WTO által megszabott szabályok betartása mellett – el kell gondolkodnia a dollár árfolyam-ingadozásának jelenségéről. Hogyan vehet részt az EU a repülőgépipari szektorban jelentkező, az euró-dollár átváltási árfolyamhoz kapcsolódó kockázat csökkentésében? Az átváltási árfolyamok alvállalkozókra történő áthárítása nem tekinthető globálisan kielégítő megoldásnak, mivel mit sem változtat azon, hogy az euró-dollár paritás súlyos hátrányt jelent – mindenekelőtt az amerikai – versenytársakkal szemben.

6.12.1 Érdekes kísérlet tanúi lehetünk a Midi-Pyrénées régióban. A régió 2000 óta, illetve az A380 piacra dobását követően vezette be a repülőgépipari vállalatok kkv formájában tevékenykedő alvállalkozóinak támogatására irányuló ADER tervet. A kísérlet ígéretes eredményeket produkált, és feltétlenül folytatni kell, segítve a kkv-kat az Airbus által elhatározott „POWER8” tervhez való alkalmazkodásban.

6.12.2 Az ADER II nevet viselő új rendszer célja többek közt a vállalkozáscsoportok eseti alapon történő támogatása, technológiai kapacitásaik növelése, a vállalkozások új piacokon való támogatása és az alapanyag-vásárlásra fordított eszközök viszontbiztosítása.

6.13 A repülőgépipari tevékenység globalizálódása rendkívül erőteljes hatást fejt ki a munkavállalókra és a foglalkoztatásra. E hatások kezelése érdekében meg kell erősíteni és támogatni kell a kutatási és képzési rendszereket, széles foglalkoztatási hullámot indítva el. Az egyik lehetséges út az előrelátó munkahely- és kompetenciagazdálkodás lehet.

6.13.1 Az előrelátó munkahely- és kompetenciagazdálkodás a jövőbeli változások megelőzését jelenti. Lehetővé kell tenni a munkavállalók számára, hogy jobban úrrá legyenek a jövővel kapcsolatos bizonytalanságon, hosszú távú terveket szövhessenek, értelmet adjanak munkájuknak, fejlesszék karrierjüket, és a vállalatban való részvételüket – ugyanakkor saját igényeiket és kívánásaikat is figyelembe vegyék. Egyúttal képessé kell tenni a vállalkozásokat is arra, hogy alkalmazkodjanak a változásokhoz és a versenyhez.

6.13.2 Az előrelátó munkahely- és kompetenciagazdálkodásnak a szakmák és képzések valódi jövőkutatásának keretébe kell illeszkednie, rendkívül hosszú távú célokkal (30 év). A cél mindazon képzési és kompetenciafejlesztési szükségletek meghatározása, amelyek kialakítása középtávon kívánatos lehet az alap- és továbbképzési kínálat szintjén az iparág szereplői, illetve az oktatók és a munkavállalói képviselők szempontjából. E politika egyúttal a foglalkoztatási régióra irányuló stratégia keretébe illeszkedhet.

⁽¹⁰⁾ Forrás: Insee, 138. sz. dosszié, 2007. március.

6.14 A magas szintű technológiára és tudásra épülő repülőgépipari szektor fenntartásának feltétele, hogy az iparág magas szintű alapképzettséggel rendelkező személyzetet tudjon toborozni az olyan, fejlesztés alatt álló szegmensekben, mint a kompozit vagy a környezetvédelem. További szegmenseket is fejleszteni kell, például az ipari kockázatok kezelését, az új alapanyagokat vagy a tiszta üzemanyagokat.

6.14.1 A képzési rendszereknek nem csak a „fehérgallérosokat” kell érinteniük, hanem „kék-galléros” szegmensek kiépítésére, illetve megerősítésére is kell irányulniuk, mely utóbbiakat túl sokáig sújtotta az európai oktatási rendszerek többsége által sugallt kedvezőtlen kép és a megbecsülés hiánya. Holott a „kék-galléros” szegmenseknek rendkívül fontos szerepe van az európai repülőgépipari versenyképességében.

6.14.2 Az alapképzésnek a gyakornoki rendszerre is támaszkodnia kell, az iskolák, az egyetemek és a kétkezi szakmák, illetve a vállalkozások közötti szerződéseken keresztül. Ami a szakmai továbbképzést illeti, ez utóbbinak lehetővé kell tennie a teljes átképzést, illetve az alacsonyan képzett népesség képzését is. De mindenekelőtt lényeges és konkrét eszköznek kell lennie, amelynek célja a meglévő források, illetve a jövőbeli szükségletek közötti hiányok csökkentése, stratégiai terv keretében. Általában véve minden európai munkavállaló számára biztosítani kell egy minimális alapot az egész életen át tartó képzéshez.

6.15 Valamennyi intézkedés – jellegetől függetlenül – a vállalatvezetőség és a munkavállalói képviselők közötti lehető leghatékonyabb körű egyeztetést igényel. Az egyeztetés gyakran nemzeti szinten történik, de a folyamatnak európai szinten is folytatódnia kell. Az első áttörés megtörtént, az európai üzemi tanácsokról

szóló 94/45/EK közösségi irányelv végrehajtásával. Mivel a vállalatvezetőségek európai szinten alakítják ki stratégiájukat, az európai üzemi tanácsok jelentik az egyedüli adekvát fórumot a releváns szintű gazdasági információk összegyűjtésére, és a bármilyen tárgyalást megelőző állapotfelmérés elvégzésére. Az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak támogatniuk kell egy szociálpárbeszéd-bizottság létrehozását az európai repülőgépipari ágazat szintjén.

7. Javaslatok jövőbeli véleményekre

7.1 A repülőgépipari szektor olyannyira komplex, hogy lehetetlen valamennyi komponensét e vélemény kereteiben megvitatni. A CCMI-nek ezért haladéktalanul meg kellene fontolnia, hogy jövőbeli véleményeiben további résztemákat dolgozzon ki.

7.2 E jövőbeli vélemények a következő témákra terjedhetnek ki:

- katonai repülőgépipari ágazat,
- katonai és polgári helikopterek,
- repülőgépipari karbantartás,
- katonai és polgári repülőgépipari berendezések, a fejlett fegyverrendszereket is beleértve,
- csúcstechnológiát alkalmazó új kényszerleszállási eljárások, szabványok és berendezések.

Kelt Brüsszelben, 2008. december 3-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elnöke
Mario SEPI

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság főtitkára
Martin WESTLAKE