

I

(Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės)

NUOMONĖS

EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ
KOMITETAS

538-OJI EESRK PLENARINĖ SESIJA, 2018 10 17–2018 10 18

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Iššūkiai ir pramonės permainos ES aerokosmoso sektoriuje“

(2019/C 62/01)

Pranešėjas **Thomas KROPP**Bendrapranešėjis **Enrico GIBELLIERI**

Plenarinės asamblėjos sprendimas	2018 2 15
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsnis
Atsakingas skyrius	Pramonės permainų konsultacinė komisija (CCMI)
Priimta CCMI	2018 9 25
Priimta plenarinėje sesijoje	2018 10 17
Plenarinė sesija Nr.	538
Balsavimo rezultatai	184/1/3
(už / prieš / susilaikė)	

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Būtina vystyti **aeronautikos sektoriui skirtą ES pramonės politiką**, kad ES aeronautikos pramonė galėtų lygiomis sąlygomis konkuruoti su stipriais išsivertinusiiais žaidėjais (ypač JAV) ir naujais žaidėjais (ypač Kinija). Tokiomis aplinkybėmis būtina ES lygmeniu steigti **aeronautikos stebėjimo centrą**, kad aeronautika taptų svarbiu ES ekonominės diplomatijos ir prekybos politikos elementu.

1.2. Yra su **igūdžiais** susijusių iššūkių, įskaitant poreikį užtikrinti, kad senėjanti ir labai specializuota darbo jėga turėtų galimybę savo patirtimi ir igūdžiais su jaunesniais darbuotojais; būtina į sektorių pritraukti jaunesnių darbuotojų, turinčių labai reikalingų igūdžių tiek inžinerijos, tiek IRT srityse, skubiai būtina dabartiniais darbuotojams kelti kvalifikaciją **skaitmeninimo** srityje.

1.3. **Civilinės aviacijos moksliniai tyrimai** turi išlikti programos „Europos horizontas“ prioritetu, padidinant jai biudžetą iki programai „Horizontas 2020“ skiriamo biudžeto lygio. Šiomis aplinkybėmis būtina užtikrinti, kad būtų tęsiamos sėkmingos technologijų iniciatyvos, kuriomis, įgyvendinant „Švarų dangų 3“ ir „SESAR 3“, siekiama sumažinti išmetamų teršalų poveikį aplinkai

1.4. Būtina skubiai diegti SESAR sprendimus ir **po dešimtmečius užtrukusių diskusijų sukurti Bendrą Europos dangų**. Būtina investuoti į veiksmingus pajėgumus ore ir ant žemės, kad būtų sudarytos geresnės sąlygos aviacijos augimui, kartu sumažinant jų poveikį aplinkai ir padidinant saugumo lygį.

1.5. Būtina stiprinti **Europos aviacijos saugos agentūros (EASA)** tarptautinį vaidmenį ir nustatyti labiau į rezultatus orientuotas EASA taisykles, kad būtų galima efektyviau saugiai įdiegti naujas technologijas ir sudaryti vienodas sąlygas ES eksportuotojams.

1.6. Būtina rasti sprendimus **veiksmingam susitarimui po „Brexit’o“**, kad jis apimtų: muitinės procedūras, reguliavimo sistemas, bendradarbiavimą mokslinių tyrimų ir jų diegimo srityje ir darbo jėgos mobilumą. Reikia prioritetine tvarka pradėti technines diskusijas dėl reguliavimo, užtikrinant, kad būtų sukurtos švelninimo priemonės.

1.7. Būtina padaryti pažangą **ES tiesioginių užsienio investicijų tikrinimo** srityje, siekiant apsaugoti ES aeronautikos gamybos ir techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto pramonei ypač svarbias technologijas.

1.8. Reikia užtikrinti, kad būtų tęsiamas darbdavių, darbuotojų ir pilietinės visuomenės socialinis dialogas. Be to, remiantis Komisijos sprendimu 98/500/EB aeronautikos pramonei reikia pradėti **savo sektoriaus socialinį dialogą**.

2. Bendrosios pastabos

Aeronautikos pramonė yra vienas **svarbiausių ES aukštųjų technologijų sektorių pasaulinėje rinkoje**. Šiame pramonės sektoriuje **kokybiškose darbo vietose tiesiogiai dirba 500 000 žmonių** ⁽¹⁾ (dar 1 milijonas dirba netiesiogiai) ir jį sudaro visą aeronautikos spektrą apimanti didelių ir mažų įmonių ekosistema.

ES aeronautikos pramonė yra technologijų lyderė savo srityje ir šiuo metu jai priklauso maždaug trečdalis pasaulinės rinkos. Pramonė daro teigiamą poveikį ES prekybos balansui (**46 milijardų EUR dalis ES eksporte**) ⁽²⁾.

Nuomonės sritis

Šioje nuomonėje nėra konkrečiai kalbama apie **gynybą ir kosmosą**. Tačiau svarbu pabrėžti vaidmenį, kurį atlikdama civilinės aeronautikos pramonė prisideda prie šių sektorių. Per technologijų sąveiką ir bendrus su gynybos veikla sprendimų centrus šis vaidmuo apima strateginės Europos autonomijos užtikrinimą.

ES aeronautikos pramonės galia ir lyderystė pasaulyje pasiektos po praeityje taikytų ryžtingų strategijų ir produktyvios veiklos. Tokios lyderystės nereikėtų priimti kaip duotybės, nes šis sektorius susiduria su daugeliu sunkumų:

- 1) **aršia konkurencija** su įsitvirtinusiiais ir naujais žaidėjais, kurie gauna didelę paramą iš savo Vyriausybių;
- 2) **ekonominio augimo ir galios slinktis** į Rytus – vienu metu tai ir galimybė, ir grėsmė;
- 3) artimiausi **veiklos iššūkiai**, tokie kaip „Brexit’as“, ES biudžeto suvaržymai ir protekcionistinės priemonės trečiosiose šalyse;
- 4) būtinybė ES aeronautikos pramonei **išlaikyti savo technologinę lyderystę**, ypač mažinant išmetamų teršalų poveikį aplinkai;
- 5) nuoseklios **ES pramonės politikos** trūkumas;
- 6) nuoseklios ES strategijos dėl **tiesioginių užsienio investicijų tikrinimo** poreikis;
- 7) būtinybė stiprinti **Europos aviacijos saugos agentūros (EASA)** tarptautinį vaidmenį;

⁽¹⁾ Šaltinis: ASD Facts and Figures.

⁽²⁾ Šaltinis: ASD Facts and Figures.

- 8) būtinybė didinti **ES techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto paslaugų sektoriaus** konkurencingumą;
- 9) būtinybė užtikrinti, kad būsimoji darbo jėga turėtų sektoriui reikalingus **specialius įgūdžius**, visų pirma skaitmeninimo srityje.

Konkrečios pastabos

3. Pasaulinė rinka ir iššūkiai

3.1. Nereikėtų manyti, kad dabartinė pirmaujanti ES pramonės padėtis yra savaime suprantamas dalykas. ES BVP dalis pasaulio BVP sumažės 30 % – nuo dabartinių 17 % iki 12 % ⁽³⁾.

3.2. Daugelis šalių parengė ir įgyvendino toli siekiančias strategijas dėl savo pačių pozicionavimo, savo žmonių panaudojimo ir geriausių pozicijų pasaulinėje vertės grandinėje užsitikrinimo automatizacijos ir ekonominės galios slinkties į Rytus kontekste.

3.3. Europa susidurs su visiškai kitokia konkurencine situacija, kuri siūlo daugybę galimybių, jeigu tik mums pavyks maksimaliai padidinti visas savo pastangas ir priimti drąsių sprendimų. Tačiau mūsų laukia ir daug grėsmių, jeigu manysime, kad mūsų lyderystė yra savaime suprantama.

4. Užsienio Vyriausybių teikiama parama ne ES pramonei

4.1. **JAV pramonė** (pagrindinė ES pramonės konkurentė) ir toliau gauna didelę viešąją paramą iš JAV Vyriausybės, įskaitant 34 skirtingas agentūras ir departamentus. Taisyklių, politikos ir priemonių visuma, kurią metams bėgant įgyvendino keletas JAV administracijų civilinės aeronautikos pramonei remti yra didelė ir labai veiksmingai kaip svertą naudoja gynybos sektorių, ypač moksliniams tyrimams, technologijoms ir plėtrai (įskaitant federalinio biudžeto asignavimus mokslinių tyrimų programoms). Kiti šiame sektoriuje įsitvirtinę žaidėjai (Kanada ir Brazilija) ir toliau gauna didelę savo Vyriausybių, įgyvendinančių bendrą pramonės strategiją, paramą.

4.2. Be geras pozicijas civilinės aeronautikos srityje užimančių valstybių, keletas besiformuojančios rinkos ekonomikos šalių (Kinija, Indonezija, Indija, Pietų Korėja, Filipinai ir kitos) taip pat stiprina savo išipareigojimą ateinančiais metais remti **nacionalinės konkurencingos aeronautikos pramonės** vystymą.

4.3. Iš šių šalių išsamiausią strategiją taiko Kinija, kurioje veiksmai vykdomi derinant juos su centralizuotu planavimu ir valstybinėmis įmonėmis. Kinijos Vyriausybė kelete oficialių (aukščiausio lygmens) dokumentų, įskaitant iniciatyvą „Pagaminta Kinijoje 2025“, nurodė, kad nacionalinės civilinės aeronautikos pramonės plėtra bus svarbus prioritetas. Dabartiniame Kinijos penkmečio plane, raginama siekti „proveržio civilinės aviacijos variklių technologijų srityje“ ir „spartinti mokslinius tyrimus didelių orlaivių, sraigtasparnių, regioninių lėktuvų ir bendrosios aviacijos srityse“. Taip pat svarbu pažymėti, kad Kinijos oro linijų pramonė yra valstybinė ir Kinijos nacionalinė vystymosi ir reformų komisija gali tvirtinti visus orlaivius, kuriuos įsigysia Kinijos oro linijos, pirkimus ir anksčiau skatindavo pirkti šalyje pagamintus orlaivius, pavyzdžiui, COMAC C919 ⁽⁴⁾. Galiausiai, planas „Internet Plus“ taip pat numato Kinijos technologijų gigantų ir tradicinių pramonės šakų, įskaitant aeronautiką, partnerystę.

5. ES pramonės strategija

5.1. Tai, kad **nėra ES pramonės politikos** aeronautikos pramonei remti, o ES institucijos ir nacionalinės Vyriausybės politiką vykdo fragmentiškai, yra didelis iššūkis besikeičiančių konkurencinių aplinkybių fone. Reikia parengti ES aeronautikos pramonės strategiją, kad būtų užtikrintas šios pramonės šakos konkurencingumas ir palaikoma lyderystė pasaulinėje civilinės aviacijos rinkoje.

5.2. Tam reikia **strategijos ir išipareigojimo ES lygmeniu**, kai visi atsakingi subjektai ES, nacionaliniu ir tarpvyriausybiniu lygmenimis (įskaitant Europos Komisiją, ES išorės veiksmų tarnybą ir atitinkamas agentūras, pavyzdžiui, EASA ir Eurokontrolę ir jungtines technologijų iniciatyvas, pavyzdžiui, SESAR ir „Švarus dangus“) dirbtų kartu siekdamas bendro tikslo stiprinti ES pramonės konkurencingumą pasaulinėje civilinės aviacijos rinkoje.

⁽³⁾ Šaltinis: PWC.

⁽⁴⁾ Šaltinis: RAND, *Chinese Investment in U.S. Aviation*, 2017 m.

5.3. Reikia įsipareigojimo ES lygmeniu, kad būtų galima **nuolat viešuoju finansavimu remti** šį svarbų sektorių, ypač remiantis ilgalaikėmis veiksmų gairėmis, mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje.

5.4. Komisijos lygmeniu reikėtų sukurti **aeronautikos stebėjimo centrą**, kuris stebėtų netarifines kliūtis svarbiausiuose aeronautikos regionuose ir vertintų santykinę ES aeronautikos pramonės konkurencingumą.

5.5. Aeronautika taip pat turėtų tapti svarbiu **ES ekonominės diplomatijos ir ES prekybos politikos** sektoriumi, ir reikėtų sustiprinti ES įtaką tarptautiniu lygmeniu, pavyzdžiui, Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

6. Moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra efektyvumui didinti ir išmetamų teršalų kiekiui mažinti

6.1. Dvi pagrindinės Europos aviacijos mokslinių tyrimų programos – „**Švarus dangus**“ (ekologiškesnės ir veiksmingesnės aviacijos technologijos) ir **SESAR** (oro eismo valdymo moksliniai tyrimai ir inovacijos) – daro katalizuojantį poveikį visai inovacijų grandinei Europoje.

6.2. Savo ilgalaikėmis technologijų gairėmis ir finansiniais įsipareigojimais jie įrodė savo **veiksmingumą ir pridėtinę vertę** tiek valdžios institucijoms, tiek inovacijų grandinei, daugiausia: 1) kuriant, plėtojant, gaminant ir valdant konkurencingesnius, saugesnius ir ekologiškesnius orlaivius ir oro eismo valdymo sistemas; 2) kuriant didelę ir veiksmingą mokslo ir technologijų bendruomenę, suburiant visų 28 ES šalių akademinių tyrimų specialistus ir pramonės šakas, pradedant didelėmis bendrovėmis, baigiant MVĮ; 3) sukuriant išskirtinius parodomuosius projektus, kurie darytų realų poveikį orlaivių programoms ir rinkai.

6.3. Tarp „**Švaraus dangaus**“ sėkmės istorijų būtų galima paminėti BLADE laminarinio sparno (kuris, kaip teigiama, 50 % sumažina sparnų trintį ir iki 5 % – išmetamą CO₂ kiekį) ir priešpriešinio sukimosi atvirą sraigą (sumažinantį suvartojamų degalų kiekį ir išmetamą CO₂ kiekį apie 30 %).

6.4. **SESAR** sėkmės istorijas geriausia patvirtina jos poveikį darantys rezultatai: įdiegti 63 SESAR pasiūlyti sprendimai turėtų užtikrinti 34 % didesnę oro erdvės pajėgumą ir 30 % mažesnę skrydžio laiko kintamumą, o tai reiškia mažesnę visų ES skrydžių vėlavimą ir kad 95 % skrydžių laikysis savo grafiko, be to, 2,3 % sumažės per skrydį sudeginamų degalų ir išskiriamų teršalų kiekis.

6.5. Programoje „**Europos horizontas**“ civilinė aviacija turėtų išlikti svarbiausiu prioritetu, o jos biudžetas – padidintas, palyginti su dabartiniu finansavimu pagal programą „Horizontas 2020“. Moksliniai tyrimai ir inovacijos užtikrina ES aeronautikos pramonės gyvybingumą ir dėl ilgų mokslinių tyrimų ciklų aeronautikos pramonėje viešasis ir privatus sektorius turi pasidalyti riziką per dotacijomis paremtą finansavimą, kuris remiasi ilgalaikiais įsipareigojimais kurti mokslinių tyrimų planus. Tai būtina ES aeronautikos pramonės konkurencingumui. Todėl reikėtų išsaugoti dvi bendras technologijų iniciatyvas („Švarų dangų“ ir SESAR). Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) kontekste finansavimas turėtų išlikti svarbiu prioritetu, jeigu norima paspartinti įgyvendinant iniciatyvas „Švarus dangus“ ir SESAR mokslinius tyrimus ir inovacijas sukurtų technologijų diegimą.

6.6. Civilinė aviacija jau įrodė galinti **sumažinti savo poveikį aplinkai**. Naujos kartos orlaiviai paprastai išmeta 15–20 % mažiau teršalų. Pasaulinė civilinės aviacijos pramonė tapo pirmąja pasaulyje, sutikusia taikyti kompleksinį požiūrį į savo išmetamų teršalų mažinimą. Jis grindžiamas keturių ramsčių – technologijų, veiklos, infrastruktūros ir pasauline rinka paremtos priemonės – strategija.

6.7. Nepaprastai svarbu, kad **ES ir toliau remtų mokslinius tyrimus ir inovacijas**, užtikrindama tolesnę pažangą mažinant civilinės aviacijos ekologinį pėdsaką (technologinis ramstis), kadangi daugiau kaip 70 % visos mokslinių tyrimų veiklos yra susiję su ekologiniais tikslais.

6.8. **Europos patariamoji aviacijos tyrimų taryba** (ACARE) savo „Flightpath 2050“ užsibrėžė tikslą, kad iki 2050 m. technologijos ir procedūros leistų 75 % sumažinti išmetamą CO₂ kiekį, tenkantį vienam keleiviui ir vienam kilometrui, 90 % sumažinti išmetamą NOx kiekį ir 65 % sumažinti skrendančių orlaivių keliamą juntamą triukšmą (šie rodikliai lyginami su tipinio naujo orlaivio pajėgumais 2000 m.).

6.9. Be to, **orlaiviai turėtų nebeteršti aplinkos riedėdami riedėjimo takais** ir turėtų būti projektuojami ir gaminami taip, kad juos būtų galima perdirbti. Remdamasi stipria savo energetikos politika Europa turėtų tapti kompetencijos centru tvarių alternatyvių degalų, taip pat ir tų, kurie naudojami aviacijoje, srityje.

6.10. Europa turėtų būti **atmosferos mokslinių tyrimų** priešakyje ir pirmauti formuluojant prioritetais išdėstytą aplinkos veiksmų planą ir nustatant pasaulinius aplinkosaugos standartus. Nors pagal programą „Horizontas 2020“ padaryta didelė pažanga, reikėtų didinti pagal „Europos horizontą“ vykdomų mokslinių tyrimų ir inovacijų spartą, įskaitant orlaivių elektrifikavimą ir hibridizavimą.

7. Skaitmeninimas

7.1. Skaitmeninimas (įskaitant skaitmeninę infrastruktūrą, kurios reikia norint įdiegti naujas automatizuotas skrydžio platformas), automatizacija, virtualiosios ir papildytos realybės technologijos taip pat bus svarbus aeronautikos mokslinių tyrimų prioritetas. Kartu su poreikiu toliau gerinti aviacijos saugos lygį ir būtinybę toliau dirbti mažinant aviacijos ekologinį pėdsaką, šie procesai formuos „SESAR 3“ ir „Švarus dangus 3“ mokslinių tyrimų ir inovacijų planus.

7.2. **SESAR sprendimų** diegimą reikėtų spartinti, ir labai svarbu sukurti **Bendrą Europos dangų**, siekiant užtikrinti veiksmingą diegimą ES.

8. Europos aviacijos saugos agentūra (EASA)

8.1. **Didesnis EASA tarptautinis vaidmuo** yra labai svarbus ES aeronautikos pramonei (įskaitant techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto pramonę), siekiant atsverti iki šiol stiprų tarptautinį vaidmenį, kurį atlieka JAV federalinė aviacijos administracija remdama JAV aviacijos pramonę trečiųjų šalių rinkose.

8.2. EASA reikėtų leisti steigti **daugiau atstovybių trečiosiose šalyse**, numatant jai svarbų vaidmenį, susijusį su Europos saugos taisyklių viešinuimu, sertifikavimo standartais bei politika ir užtikrinant, kad Europos pramonė galėtų lygiomis sąlygomis konkuruoti pagrindinėse eksporto rinkose, palaikant kasdienes kontaktus su trečiųjų šalių civilinės aviacijos institucijomis ir vengiant techninių kliūčių patvirtinant Europos produktus tose eksporto rinkose.

8.3. **ES dvišalius aviacijos saugos susitarimus** su trečiosiomis šalimis reikėtų plėsti mažinant besidubliuojančią saugos priežiūrą tiek tipo patvirtinimo, tiek pradinio tinkamumo skristi atvejais taip pat tęsiant nuolatinę tinkamumo skraidyti kontrolę ir vykdant priežiūrą.

8.4. Galiausiai, bet ir ne mažiau svarbu tai, kad išsamios EASA **taisyklės turėtų būti labiau orientuotos į veiklos rezultatus**, pasiekiamos pramonės standartais, kad būtų sudarytos sąlygos efektyviau ir sparčiau diegti naujas technologijas. Tokiomis aplinkybėmis teigiamai vertintinas neseniai priimtas sprendimas peržiūrėti ES pagrindinį reglamentą (Reglamento 2016/2008 peržiūra).

9. Infrastruktūra

9.1. ES aeronautikos pramonei taip pat naudinga **platesnės ES civilinės aviacijos pramonės** (t. y. oro linijų, sraigtasparnių operatorių, verslo lėktuvų operatorių ir kitų oro erdvės naudotojų) gera būklė, nes papildomas oro erdvės naudotojų augimas reiškia, kad reikės daugiau orlaivių ir atitinkamų technologijų.

9.2. Todėl tokiomis aplinkybėmis būtina toliau **investuoti į saugią ir ekonomiškai efektyvią infrastruktūrą** ant žemės ir ore, vengiant pernelyg didelių aviacijos mokesčių.

9.3. Todėl teigiamai vertintina **ES aviacijos strategija**, nes joje yra numatytas priemonių rinkinys, skirtas padidinti didesnės ES civilinės aviacijos pramonės konkurencingumą, įskaitant EASA pagrindinio reglamento peržiūrą, strategiją, skirtą užtikrinti ES pirmavimą besiformuojančioje civilinės nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemos ir Automatinių eismo valdymo sistemų rinkoje, ir kitus pasiūlymus, kurie daro poveikį oro linijų pramonės konkurencingumui (Reglamento (EB) Nr. 868/2004 peržiūra ir galima ES oro uostų mokesčių direktyvos peržiūra).

9.4. **Reglamento (EB) Nr. 1008/2008** (Oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrosios taisyklių) peržiūrą reikėtų vertinti šiame kontekste ir reikėtų užtikrinti, kad bendroji rinka būtų pasirengusi poslinkiams ateityje. Be to, atsižvelgiant į pripažintą tolesnės konsolidacijos poreikį ES oro linijų pramonėje, reikia rasti didesnę konsoliduotos oro linijų pramonės ir galimybės ES vartotojams rinktis oro linijas ir veiksmingos konkurencijos naudos pusiausvyrą.

10. Techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto paslaugos

10.1. Priežiūros, taisymo ir kapitalinio remonto paslaugos yra svarbus ES aeronautikos pramonės segmentas, prisidedantis ir prie ES darbo vietų kūrimo ir prie priežiūros, taisymo ir kapitalinio remonto paslaugų eksporto. Todėl **ES techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto pramonės konkurencingumo** didinimas (oro linijų techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto subjektų, nepriklausomų techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto subjektų ir pirminės įrangos gamintojų techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto pramonės) taip pat svarbus norint sudaryti šiam svarbiam pramonės segmentui sąlygas kurti naujas darbo vietas ir užimti naujas rinkas.

10.2. Labai svarbus elementas, kurį reikės įtraukti į mokslinių tyrimų ir inovacijų programas bus **didžiųjų duomenų (angl. big data) ir naujų technologijų** naudojimas techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto paslaugoms.

11. Tiesioginės užsienio investicijos (TUI)

11.1. **ES Komisijos pasiūlymas dėl tiesioginių užsienio investicijų tikrinimo** (COM(2017) 487) pagerins valstybių narių keitimąsi informacija apie tiesiogines užsienio investicijas, pagerins poveikio vertinimus ir didins tarpvalstybinį skaidrumą, tačiau galutinis sprendimas liks individualių valstybių narių prerogatyva. Pasiūlyme taip pat numatoma, kad ES Komisija atliks saugumo ar viešosios tvarkos tikrinimus vietoje tais atvejais, kai bus galimas poveikis ES aktualiems projektams ar programoms.

11.2. Ši Komisijos pasiūlymą reikėtų **vertinti teigiamai kaip pirmą žingsnį**, nes jis yra nepaprastai svarbus ne tik tiesioginių užsienio investicijų į ES aeronautikos pramonę ir jos tiekimo grandinę požiūriu, bet ir atsižvelgiant į kritinės svarbos technologijas ES apdirbamajai pramonei (automatizacija, virtualusis intelektas, didieji duomenys ir kibernetika).

12. „Brexit’as“

Europos aeronautikos sektorius yra **visiškai integruotas**, nes prieš galutinį aeronautikos produkto surinkimą, jo komponentai nacionalines sienas neretai kerta keletą kartų. Tiekimo grandinę sudaro daug didelių, vidutinių ir mažų įmonių, kurios veikia pagal principą „tiksliai laiku“.

Bendroji rinka ir muitų sąjunga yra nepaprastai svarbios, nes mažina pramonei tenkančią administracinę naštą ir biurokratizmą, taigi mažina sąnaudas.

27 valstybių narių ES ir Europos Parlamentas aiškiai pareiškė **saugosiantys bendrosios rinkos vientisumą**, įskaitant keturias laisves, taip pat Europos Teisingumo Teismo jurisdikciją ir jokiai pramonės šakai nebus numatyta galimybė išsirinkti tik tai, kas patinka.

Jungtinės Karalystės Vyriausybė aiškiai pasakė, kad nuo **2019 m. kovo 29 d.** ji taps trečiąja šalimi.

12.1. „Brexit’o“ scenarijaus be susitarimo būtina vengti, nes jis būtų ypač pražūtingas Europos aeronautikos pramonės konkurencingumui pasauliniu mastu, taip pat iškiltų pavojus tūkstančiams darbo vietų abipus Lamanšo sąsiaurio. Reikia ieškoti sprendimų, kaip susitarti po „Brexit’o“ ir kad tie sprendimai apimtų:

- sklandžias muitinės procedūras, įskaitant dvejopo naudojimo prekių eksporto kontrolę,
- tolesnę narystę EASA ir ECHA (REACH),
- civilinės aeronautikos mokslinius tyrimus: tolesnį bendradarbiavimą jungtinių technologijų iniciatyvų srityje,
- galimybes aukštos kvalifikacijos darbuotojams judėti per sienas.

Reikia prioritetine tvarka pradėti technines diskusijas dėl reguliavimo aplinkos, apimant EASA ir ECHA, kad galimiems sutrikdymams sumažinti būtų numatytos sušvelninimo priemonės.

Nacionalinės Vyriausybės privalo pateikti aiškias gaires, kurios padėtų jų įmonėms pasiruošti galimiems „Brexit’o“ sukeltiems pokyčiams, tuo sumažinant sutrikdymų poveikį.

13. Įgūdžiai

13.1. ES aeronautikos pramonės sėkmė labai priklausys nuo gebėjimo **pritraukti kvalifikuotus darbuotojus. Senėjant darbo jėgai** ir kylant **naujiems technologiniams iššūkiams** (skaitmeninimas, automatizacija, kibernetinis saugumas ir „Pramonė 4.0“) reikės bendros ES strategijos, kaip rengti ES švietimo ir mokymo programas, kurių pagrindą sudarytų mokymosi visą gyvenimą ir kokybiško mokymo nuostatos.

13.2. Nacionaliniu lygmeniu valstybės narės raginamos ir toliau daug dėmesio skirti **gamtos mokslų, technologijų, inžinerijos ir matematikos dalykų** propagavimui, ypač siekiant, kad juos nuo mažens studijuotų mergaitės, ir dalyvavimui programoje „Erasmus+“.

13.3. Reikia ieškoti **lanksčių jungčių** tarp darbo ir mokymosi pasaulio (darbu paremtas mokymasis, kokybiškos pameistrystės, mokymosi iniciatyvos konkrečiuose sektoriuose) ir, prireikus, skirti papildomą paramą MVĮ.

13.4. Atsižvelgiant į šiuos nemažus socialinius iššūkius ES aeronautikos pramonei būtų naudingas **sektorinis socialinis dialogas ES lygmeniu** (Sprendimas 98/500/EB), kad socialiniai partneriai galėtų aptarti konkrečias problemas.

2018 m. spalio 17 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Luca JAHIER*
