

Stärkung der Zusammenarbeit entlang der Lieferkette für eine nachhaltige Transformation des Luftfahrtsektors



Der europäische Luft- und Raumfahrtsektor steht an einem entscheidenden Wendepunkt. Angesichts eines Luftverkehrsaufkommens über dem Vor-COVID-19-Niveau steht der Sektor unter zunehmendem Druck, den digitalen und den ökologischen Wandel zu vollziehen. Gleichzeitig muss er wettbewerbsfähig, resilient und sozial nachhaltig bleiben – und das vor dem Hintergrund globaler Konkurrenz, Unterbrechungen der Lieferketten, hoher Energiepreise und geopolitischer Unsicherheiten.

All diese Faktoren erhöhen den Druck auf Entgelte und Arbeitsplatzsicherheit, insbesondere für Beschäftigte in der Lieferkette.

Es gibt jedoch Lösungen ...

Das von der EU finanzierte Projekt FLY-SUS „Stärkung der Zusammenarbeit entlang der Lieferkette für eine nachhaltige Transformation des Luftfahrtsektors“ von industriAll Europe ist eine direkte Antwort auf diese Herausforderungen und weist den Weg zu einem fairen und ausgewogenen Wandel.

Ziel des Projekts ist es, die Nachhaltigkeit der europäischen Wertschöpfungskette in der Luft- und Raumfahrt sicherzustellen. Dazu fördert es die Zusammenarbeit, die gemeinsame Verantwortung und einen intensiven sozialen Dialog zwischen allen Interessenträgern.

STÄRKEN

- Einzigartige Fertigkeiten, ein Flugzeug von der Entwicklung bis zur Endmontage auf europäischem Boden herzustellen: lange Luftfahrt-Tradition + sorgfältig gepflegtes und überliefertes Know-how
- Starke industrielle Basis: Große Player, die ihrerseits auf eine Vielzahl europäischer Zulieferer zurückgreifen
- International anerkanntes Know-how: Großteil der europäischen Zivilflugzeugproduktion für den Export bestimmt und europäische Flugzeugfertigung weltweit führend
- Ausgezeichnete Aussichten für die kommenden Jahre mit vollen Auftragsbüchern für die nächsten 10 Jahre
- Einer von drei Sektoren, denen in der Studie „Ending European Naivety“ positive Aussichten für die kommenden Jahre bescheinigt werden

SCHWÄCHEN

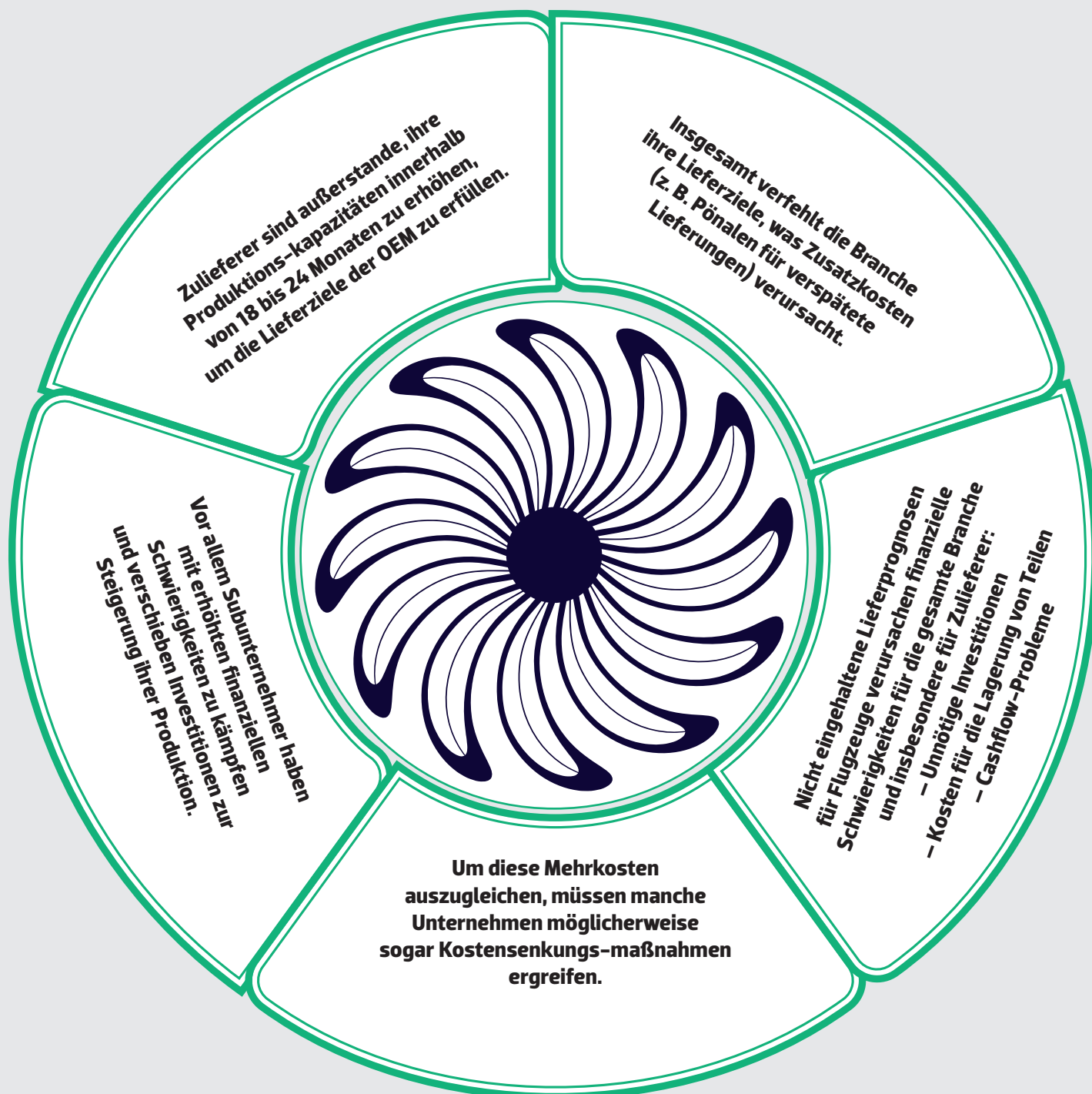
- Diskrepanz zwischen starker Nachfrage nach Flugzeugen einerseits und unzureichenden Ressourcen andererseits
- Spannungen und Instabilität in der Zulieferkette:
 - erhöhtes Risiko einer Verlagerung und Abwanderung von Aktivitäten in andere Weltregionen
 - Umsetzung einer Dual-Sourcing-Strategie durch Großauftragnehmer: zwei Zulieferer aus zwei verschiedenen Teilen der Welt, wo es zuvor oft nur einen europäischen Zulieferer gab
 - Schwächung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie (die hauptsächlich aus KMU besteht, die in der öffentlichen Debatte jedoch kaum Beachtung finden)
- Unzureichende Investitionen = überalterte Produktionsstätten in Europa + unzureichende FuE + ungenügende Koordination zwischen den Akteuren + fehlende langfristige Industriestrategie
- Renditeziele für Aktionäre, die bisweilen Vorrang vor Investitionen in Mitarbeitende und Maschinen haben und dem langfristigen Erfolg im Weg stehen
- Unstimmigkeiten innerhalb der Luftfahrt-Wertschöpfungskette:
 - Auslieferungsziele für Flugzeuge nicht von allen Akteuren des europäischen Industriegefüges mitgetragen = Fragmentierung der Produktionsabläufe und Entstehung eines Teufelskreises
 - Begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen für die Entwicklung des Flugzeugs von morgen: Mangel an gemeinsamen und realistischen Perspektiven für umweltfreundliche Flugzeuge, was die Investitionsbereitschaft der Akteure des Sektors schmälert

Paradoxerweise sind Rekorderbestände nicht für alle Branchenakteure mit guter Finanzlage gleichzusetzen. Zu den Unsicherheiten der jüngsten Vergangenheit (Corona-Krise, Energiekrise, Lieferverzögerungen usw.) kommt hinzu, dass einige Auftragnehmer in ihrer Lieferkette auf Dual-Sourcing setzen und europäische Zulieferer mit internationalen in Konkurrenz treten lassen.

Dies verursacht Komplexität, zusätzliche Kosten und potenziell

erhöhte Risiken im europäischen Industriegefüge, das sich nur schwer auf diese hohe Nachfrage einstellen kann. Die aktuelle Schwäche der europäischen Luftfahrtindustrie verhindert angemessene Investitionen in die CO₂-freien Flugzeuge der Zukunft.

Aufgrund von Standortverlagerungen und fehlenden Investitionen in umweltfreundliche, CO₂-freie Flugzeuge könnte die europäische Industrie ihre Führungsposition in der Flugzeugproduktion verlieren.



EMPFEHLUNGEN

- 1. Erarbeitung einer aktualisierten europäischen Industriestrategie für die Zivilluftfahrt mit Schwerpunkt auf Fragen der Souveränität und des gerechten Übergangs (z. B. Europäisches Weißbuch zur Luftfahrtindustrie), unter maßgeblicher Beteiligung der europäischen Sozialpartner**
- 2. Entwicklung eines neuen Risikoteilungsmodells zwischen Hauptauftragnehmern und europäischen Subunternehmern: OEM müssen künftig einen größeren Anteil des Risikos übernehmen.**
 - Leitlinien für den Sektor auf verschiedenen Stufen, einschließlich weltweit
 - Lieferverpflichtungen von OEM müssen auch gegenüber den Zulieferern verbindlich sein
 - Förderung zentralisierter Beschaffungsstrukturen für Rohstoffe
 - Risiken in Ausnahmesituationen (Energie, Inflation, Krisen) neu austarieren
 - An der Verlängerung der Laufzeit von Verträgen und Verpflichtungen zwischen allen Parteien arbeiten
- 3. Verbesserung der Liquidität für Zulieferer der Luftfahrtindustrie**
 - Einführung verlässlicher Zahlungsfristen seitens der OEM
 - Verkürzung der Zahlungsfristen für Lieferanten – Schaffung eines europäischen Standards für die Branche
 - Investitionsfinanzierung in Subunternehmerverträge aufnehmen
 - Schaffung einer speziellen EIB-Politik für Zulieferer der Luft- und Raumfahrtindustrie
- 4. Beschäftigungs- und Investitionsverpflichtungen als Gegenleistung für staatliche Beihilfen für den Luft- und Raumfahrtsektor**
 - Europäische Präferenz
 - Festgelegter Anteil der Wertschöpfung und Produktion soll in den Regionen erfolgen, die die entsprechenden finanziellen Mittel bereitstellen
 - Tarifverhandlungen und eine Mindestanzahl an Ausbildungsplätzen und Schulungen als Auflage für öffentliche Fördermittel
- 5. Einbeziehung von Subunternehmern in FuE für das Flugzeug der Zukunft, insbesondere durch die Festlegung einer KMU-Mindestquote in Bezug auf öffentliche Mittel für Flugzeuge**
 - Koordinierung des Sektors auf EU-Ebene und Verbesserung der Abstimmung zwischen Auftragnehmern und Subunternehmern
 - Staatliche Forschungsgelder sollten stärker auf Subunternehmer ausgerichtet sein
 - Öffentliche Subventionen und kofinanzierte FuE an lokale Produktion und Fertigung knüpfen

EMPFEHLUNGEN

6. Stärkung europäischer Luftfahrt-Cluster durch Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen regionalen Akteuren (Unternehmen aus verschiedenen Sektoren, Gewerkschaften, Hochschulen usw.)

- Erhöhung der Sichtbarkeit des Luftfahrtsektors, insbesondere von KMU/Midcap-Unternehmen auf dem lokalen Arbeitsmarkt
- Schaffung von Karrierewegen zwischen Subunternehmern und OEM, um die Sichtbarkeit auf dem Arbeitsmarkt zu erhöhen; Entwicklung von Mechanismen für Mitarbeiter-Entsendung und Jobsharing zwischen Unternehmen der Branche
- Aufbau lokaler Koordinierung zwischen Unternehmen zu Querschnittsthemen (Rohstoffbeschaffung, Cybersicherheit usw.)
- Fortsetzung und Ausbau der Unterstützung in Bezug auf Cybersicherheit durch OEM für Zulieferer
- Austausch von Informationen mit Arbeitnehmervertreter*innen der Hauptauftragnehmer in ihren Luft- und Raumfahrt-Lieferketten, um die Koordination zwischen den Beschäftigten entlang der Lieferkette und den Hauptauftragnehmern zu ermöglichen (Schaffung neuer Kommunikationskanäle, um Schwierigkeiten innerhalb der Lieferkette durch Arbeitnehmervertretungen zu ermitteln)

7. Steigerung der Arbeitsplatzattraktivität im Luftfahrtsektor:

- Arbeitnehmervertretungsstrukturen in allen Unternehmen
- Tarifverträge in allen Unternehmen
- Einführung dauerhafter Kurzarbeitsregelungen in den verschiedenen europäischen Ländern, die Subunternehmer im Falle einer Wirtschaftskrise in Anspruch nehmen können, um den Verlust von Arbeitsplätzen und Fertigkeiten zu vermeiden
- Mindestquote für Ausbildungsplätze und Schulungen in den Unternehmen (Zulieferer und OEM). Bei Nichterreichung müssen sie eine Geldstrafe zahlen, die in nationale Fonds zur Förderung der Weiterbildung im Luftfahrtsektor fließt.
- Einführung familienfreundlicher Formen der Arbeitsorganisation und unterstützender Maßnahmen (z. B. betriebliche Kinderbetreuung), gut ausgestattete lokale Schulen oder gute öffentliche Verkehrsmittel
- Mehr Flexibilität bei den Arbeitszeiten für die Beschäftigten, insbesondere für Arbeiter*innen

8. Erleichterung des Zugangs zu günstigen Finanzierungslösungen für die europäische Industrie, einschließlich der Luftfahrtindustrie und ihrer Lieferkette

- Mobilisierung europäischer privater Ersparnisse für die europäische Industrie
- Schaffung kostengünstiger und langfristiger Finanzierungsmöglichkeiten für die europäische Industrie
- Schaffung eines Äquivalents zum französischen „Livret A“ (staatlich reguliertes Sparbuch) für die europäische Industrie, einschließlich Subunternehmern der Luft- und Raumfahrtindustrie
- Erhöhung der Mitarbeiterbeteiligung
- Förderung öffentlicher Investitionen in Unternehmen, die für den Sektor von strategischer Bedeutung für Europa sind