

Wzmocnienie współpracy w całym łańcuchu dostaw na rzecz zrównoważonej transformacji sektora lotnictwa



Europejski przemysł lotniczo-kosmiczny znajduje się w punkcie zwrotnym, który zdecyduje o jego przyszłym kształcie. W związku z natężeniem ruchu lotniczego, które przekracza dziś poziomy sprzed pandemii COVID-19, branża mierzy się z coraz większymi naciskami na realizację dwójakiej – zielonej i cyfrowej – transformacji przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności, odporności i zrównoważenia pod względem kwestii społecznych w kontekście ogólnoświatowej konkurencji, zakłóceń w łańcuchach dostaw, wysokich cen energii i niepewnej sytuacji geopolitycznej. Wszystkie te czynniki skutkują presją na wynagrodzenia i bezpieczeństwo zatrudnienia, zwłaszcza w przypadku pracowników łańcucha dostaw.

Można jednak temu zaradzić...

Projekt FLY-SUS „Wzmocnienie współpracy w całym łańcuchu dostaw na rzecz zrównoważonej transformacji sektora lotnictwa” realizowany przez industriAll Europe, a finansowany ze środków UE, stanowi bezpośrednią odpowiedź na te wyzwania i przedstawia ścieżkę prowadzącą do sprawiedliwej i wyważonej transformacji.

Mając na celu zagwarantowanie zrównoważonego charakteru łańcucha wartości europejskiego lotnictwa, projekt zachęca do współpracy, wspólnego przyjęcia odpowiedzialności i prowadzenia solidnego dialogu społecznego przez wszystkie zainteresowane strony.

ATUTY

- Wyjątkowe umiejętności, w tym zdolność do kompleksowej produkcji samolotu na własnym terytorium: wieloletnia tradycja działalności w lotnictwie + należycie zachowana i przekazywana wiedza fachowa
- Solidna baza przemysłowa: duże podmioty, które same korzystają z usług wielu europejskich podwykonawców
- Wiedza fachowa uznana na arenie międzynarodowej: większość europejskiej produkcji cywilnych statków powietrznych jest przeznaczona na eksport, a europejski sektor produkcji samolotów cieszy się pozycją światowego lidera
- Doskonałe perspektywy na nadchodzące lata – wypełniony portfel zamówień na kolejne 10 lat
- Jedna z tylko trzech europejskich branż wskazanych jako mające pozytywne perspektywy na nadchodzące lata w badaniu pt. „Ending European Naivety” (Koniec z europejską naiwnością)

SŁABOŚCI

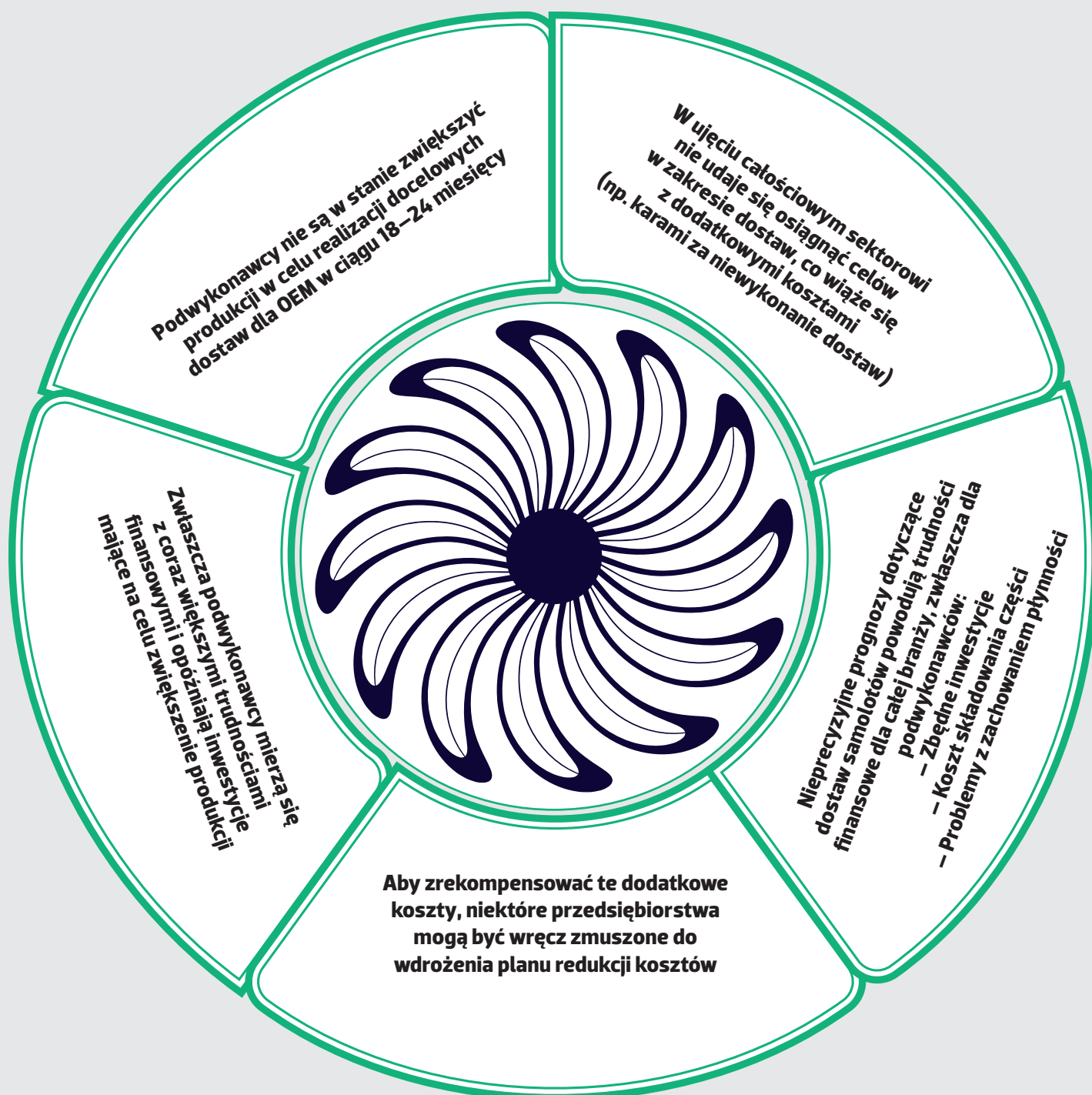
- Luka między solidnym zapotrzebowaniem na samoloty z jednej strony a niedostateczną pulą zasobów z drugiej
- Napięcia i brak stabilności w łańcuchu podwykonawstwa:
 - coraz większe ryzyko relokacji i odpływu działalności do innych regionów świata
 - realizacja dwójakiej strategii zaopatrzeniowej przez głównych wykonawców – wybór dwóch dostawców z dwóch różnych regionów świata zamiast jednego europejskiego dostawcy, tak jak miało to miejsce dotychczas
 - osłabienie europejskiego przemysłu lotniczo-kosmicznego (na który składają się głównie małe i średnie przedsiębiorstwa pomijane w dyskursie publicznym)
- Brak inwestycji = starzejące się zakłady w Europie + niewystarczające prace badawczo-rozwojowe + niedostateczna koordynacja między podmiotami + brak długoterminowej strategii przemysłowej
- Realizacja celów dotyczących wynagrodzenia dla udziałowców bywa ważniejsza niż inwestycje w ludzi i wyposażenie, co uniemożliwia osiągnięcie sukcesu w perspektywie długoterminowej
- Spory i nieporozumienia w łańcuchu wartości lotnictwa:
 - brak realizacji wspólnych celów w zakresie dostaw samolotów w całym europejskim przemyśle, co prowadzi do rozdrobnionej dynamiki produkcji i tworzy efekt błędnego koła
 - ograniczone środki finansowe i zasoby kadrowe na prace nad samolotami przyszłości – brak wspólnej, realistycznej wizji ekologicznych samolotów, a tym samym mniej potencjalnych inwestycji ze strony podmiotów działających w branży

Paradoksalnie rekordowe portfele zamówień nie przekładają się na dobrą kondycję finansową wszystkich podmiotów sektora. Do niedawnych zdarzeń skutkujących znaczną niepewnością (kryzys zdrowotny, kryzys energetyczny, opóźnienia dostaw itd.) dochodzi kolejny problem – niektórzy wykonawcy wolą powielać swój łańcuch dostaw, przez co europejscy dostawcy muszą konkurować z dostawcami z całego świata.

Sytuacje te prowadzą do komplikacji, wiążą się z dodatkowymi kosz-

tami i mogą zwiększać ryzyko w europejskim przemyśle, któremu nie udaje się wypracować odpowiedniej struktury pozwalającej sprostać wysokiemu zapotrzebowaniu. Obecna niestabilność europejskiej bazy przemysłowej dla lotnictwa uniemożliwia odpowiednie inwestycje w bezemisyjne statki powietrzne przyszłości.

W wyniku relokacji i braku inwestycji w zielone, bezemisyjne samoloty europejski przemysł może utracić pozycję lidera w produkcji statków powietrznych.



ZALECENIA

1. Aktualizacja europejskiej strategii przemysłowej dla lotnictwa cywilnego ze zwróceniem szczególnej uwagi na suwerenność i kwestie związane ze sprawiedliwą transformacją (np. Europejska biała księga na temat przemysłu lotniczego) przy istotnym udziale europejskich partnerów społecznych

2. Opracowanie nowej polityki na rzecz podziału ryzyka pomiędzy głównymi wykonawcami i europejskimi podwykonawcami – producenci oryginalnego wyposażenia (OEM) muszą przyjąć większe ryzyko, niż ma to miejsce obecnie

- Wytyczne dla sektora na różnych szczeblach, w tym na szczeblu ogólnosiwiatowym
- Zobowiązania dotyczące dostaw na rzecz OEM muszą również wiązać tych producentów z dostawcami
- Należy promować scentralizowane struktury zaopatrzeniowe w zakresie surowców
- W sytuacjach wyjątkowych (energia, inflacja, kryzysy) należy dostosowywać poziomy ryzyka
- Należy pracować nad przedłużeniem umów i zobowiązań wszystkich podmiotów łańcucha

3. Zwiększenie dostępności środków finansowych dla dostawców sektora lotnictwa

- Należy wprowadzić rzetelne terminy płatności przez OEM
- Należy skrócić terminy płatności dostawców – należy opracować europejski standard dla całej branży
- Należy uwzględnić finansowanie inwestycji w umowach o podwykonawstwo
- Należy opracować specjalną politykę Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) w odniesieniu do podwykonawców sektora lotnictwa

4. Wymóg podjęcia zobowiązań w zakresie zatrudnienia i inwestycji w zamian za publiczne dotacje dla sektora lotnictwa

- Preferowany wybór europejskich podmiotów
- Określony udział produkcji i wygenerowanej wartości dodanej w regionach zapewniających odnośne środki finansowe
- Systematyczne uwzględnianie rokowań zbiorowych i minimalna liczba praktyk zawodowych i szkoleń jako warunek uzyskania publicznego finansowania

5. Zaangażowanie podwykonawców w prace badawczo-rozwojowe nad samolotami przyszłości, zwłaszcza przez określenie obowiązkowej liczby MŚP, które powinny otrzymać publiczne finansowanie na rozwój samolotów

- Należy koordynować działalność w sektorze na szczeblu UE oraz poprawić współpracę wykonawców i podwykonawców
- Środki publiczne na badania naukowe powinny trafiać do większej liczby podwykonawców
- Należy powiązać dotacje publiczne i współfinansowanie prac badawczo-rozwojowych z lokalną produkcją i działalnością wytwórczą

ZALECENIA

6. Wzmocnienie europejskich klastrów lotniczych poprzez zacieśnienie współpracy z różnymi zainteresowanymi stronami w każdym regionie (przedsiębiorstwa z różnych sektorów, związki zawodowe, uczelnie itp.)

- Należy bardziej wyeksponować sektor lotnictwa, zwłaszcza działające w nim MŚP / spółki o średniej kapitalizacji na lokalnym rynku pracy
- Należy stworzyć ścieżki kariery pomiędzy podwykonawcami a producentami oryginalnego wyposażenia (OEM) w celu zapewnienia ich większej widoczności na rynku pracy; należy opracować mechanizmy służące delegowaniu pracowników i dzieleniu stanowisk pomiędzy różnymi przedsiębiorstwami działającymi w sektorze
- Należy zapewnić koordynację między przedsiębiorstwami działającymi na szczeblu lokalnym w odniesieniu do kwestii o charakterze przekrojowym (takich jak pozyskiwanie surowców, cyberbezpieczeństwo itp.)
- OEM powinni kontynuować wsparcie udzielane dostawcom w zakresie cyberbezpieczeństwa, a także zwiększyć jego poziom
- Należy zapewnić wymianę informacji z przedstawicielami pracowników głównych wykonawców w łańcuchach dostaw lotnictwa, aby umożliwić koordynację między pracownikami łańcucha dostaw i głównymi wykonawcami (stworzyć nowe kanały komunikacji w celu określenia trudności napotykanych w łańcuchu dostaw w drodze reprezentacji pracowników)

7. Uatrakcyjnienie pracy w sektorze lotnictwa:

- Wszystkie przedsiębiorstwa powinny posiadać struktury reprezentacji pracowników
- Wszystkie przedsiębiorstwa powinny posiadać układy zbiorowe
- W poszczególnych europejskich krajach należy utworzyć stałe mechanizmy w zakresie systemu przymusowych urlopów, na których podwykonawcy będą mogli polegać w przypadku kryzysu gospodarczego, aby uniknąć utraty miejsc pracy i umiejętności
- Przedsiębiorstwa (dostawcy i OEM) powinny osiągnąć minimalny odsetek praktyk zawodowych i szkoleń. Niewywiązanie się z tego obowiązku powinno skutkować grzywną, a uzyskane w ten sposób środki powinny trafiać do krajowej puli środków na wsparcie szkoleń w sektorze lotnictwa
- Należy wprowadzić sposoby organizacji pracy przyjazne dla rodziny oraz wspierać strategie takie jak opieka nad dzieckiem organizowana przez firmę, odpowiednio wyposażone lokalne szkoły, należyty transport publiczny
- Należy zapewnić pracownikom większą elastyczność pod względem czasu pracy, zwłaszcza w przypadku pracowników fizycznych

8. Ułatwienie dostępu do taniego finansowania dla europejskiego przemysłu, w tym sektora lotnictwa i jego łańcucha dostaw

- Należy przekierować prywatne europejskie oszczędności na europejski przemysł
- Należy utworzyć ekonomiczne, długoterminowe opcje finansowania dla europejskiego przemysłu
- Należy utworzyć rozwiązanie będące odpowiednikiem francuskiego rachunku oszczędnościowego Livret A dla europejskiego przemysłu, w tym podwykonawców sektora lotnictwa
- Należy zwiększyć udział kapitałowy pracowników
- Należy zachęcać do inwestycji publicznych w przedsiębiorstwa mające strategiczne znaczenie dla sektora na szczeblu europejskim