

## Позиційний документ 2023/148

# Екологічна авіація: для більш екологічного європейського авіаційного сектору з працівниками в його основі

Європейські аерокосмічні працівники вимагають чесного та справедливого переходу до більш стійкого авіаційного сектору, який не залишить позаду жодного працівника чи регіон.

### вступ

Європейський авіаційний сектор відчуває дедалі більший тиск, щоб стати більш стійким. Працівники аерокосмічної промисловості знаходяться в центрі цього зеленого та цифрового переходу, а профспілки наполягають на тому, щоб сектор трансформувався соціально відповідально. Робітники та профспілки повинні бути залучені до формування цього переходу. Їхнє майбутнє неможливо вирішити без них, але вони повинні активно керувати змінами, щоб гарантувати, що перехід забезпечить хороші робочі місця та перспективні рішення для всіх.

Незважаючи на те, що робота почалася, і деякі надійні варіанти, як-от стійке авіаційне паливо (SAF), уже доступні, інші технології все ще знаходяться в розробці з часовими рамками та впливом на поточну та майбутню робочу силу. Оскільки аерокосмічні працівники відіграватимуть ключову роль у розробці та виробництві цих нових технологій, вони повинні бути залучені до майбутнього планування та картографування з роботодавцями та національним урядом, щоб гарантувати, що жоден працівник чи регіон не залишиться позаду. Профспілки наполягають на Справедливому переході!

### Європейські аерокосмічні працівники

Амбіції «зеленої» авіації найбільш чітко проявляються в Європі з такими важливими ініціативами ЄС, як «Європейська зелена угода» та наступним пакетом «Придатність до 55», які спрямовані на подальше скорочення викидів парникових газів шляхом підвищення ціни на викиди вуглецю та впровадження більш екологічних літаків. палива. Згідно з поточними прогнозами, міжнародні викиди вуглецю від комерційних рейсів мають потроїтися до 2050 року на тлі стрімкого зростання попиту на подорожі та вантажні перевезення.<sup>1</sup>, необхідність зменшення впливу світового авіаційного сектору на навколишнє середовище є складним викликом, у якому всі глобальні регіони повинні відігравати свою роль.

Наразі Європа має можливість стати світовим лідером у сфері «зелених» технологій, літаків з нульовим викидом вуглецю та відновлюваних джерел палива, а також має чудові ноу-хау з близько 600 000 працівників, зайнятих на високоякісних і добре оплачуваних роботах, які повинні бути

<sup>1</sup> <https://theicct.org/sector/aviation/>

захищені. Справедливий перехід для всіх працівників залишається життєво важливим для економічного та соціального добробуту працівників у Європі.

### Поточна ситуація та майбутні виклики

Дивлячись на майбутній шлях до декарбонізації європейського авіаційного сектору, слід також брати до уваги різні поточні глобальні кризи, від триваючих довгострокових негативних наслідків пандемії COVID-19 до поточної енергетичної та сировинної кризи (включаючи алюміній і титан), пов'язаних із незаконним вторгненням Росії в Україну. Ці кризи вплинули на працівників аерокосмічної промисловості, а нинішня енергетична криза спричинила найгіршу кризу вартості життя за десятиліття. Зараз, як ніколи, нам необхідно захищати якісні робочі місця та боротися за справедливу оплату праці.

## Вплив авіаційної промисловості на навколишнє

У 2019 році глобальні рейси створили 915 мільйонів тонн CO<sub>2</sub>, що становить 2,5% світових викидів CO<sub>2</sub>.<sup>3</sup> 2013 року авіаційні викиди CO<sub>2</sub> зросли на 30% (+20% США, +30% Європа, +66% Китай)<sup>3</sup>плюс зростання населення та кількість пасажирів до 2050 року подвоїться і досягне 10 мільярдів (проти 4,5 мільярдів у 2019 році)<sup>4</sup>.

### Викиди не CO<sub>2</sub>

Незважаючи на те, що ця стаття буде зосереджена на викидах CO<sub>2</sub>, важливо пам'ятати, що існують інші впливи на навколишнє середовище, з якими необхідно боротися. До них відносяться нітрозні гази, водяна пара, сажа та частинки сульфату, які можуть створювати парникові гази та радіаційне вплив. Крім того, шумове забруднення продовжує створювати проблеми для громадян і місцевої дикої природи, і необхідно вжити заходів, щоб знизити його до прийнятного рівня.

### Декарбонізація авіаційного сектору

Дивлячись на декарбонізацію авіаційного сектору, важливо проаналізувати всі аспекти польоту та всю подорож від початку до кінця. Це включає в себе проектування та виробництво літака, щоб забезпечити ефективне та стійке руління, роботу аеропорту та маршрути польоту. Важливо декарбонізувати всі аспекти авіаційного сектору та забезпечити максимальну ефективність усіх польотів. Європейський генеральний план організації повітряного руху (ATM) має на меті скоротити середні викиди CO<sub>2</sub> за рейс на 5-10% до 2035 року (порівняно з 2017 роком) за допомогою посиленої співпраці. Аеропортам також належить зіграти певну роль, і їм потрібно збільшити свої амбіції, щоб досягти нульового викиду CO<sub>2</sub> і узгодити себе з цілями Паризької угоди.

Однак дані показують, що силові установки викидають найбільше парникових газів, і тому аерокосмічні працівники відіграють ключову роль у розробці та виробництві найчистіших доступних методів руху. Щоб декарбонізувати цей складний сектор від початку до кінця, потрібен справді амбітний і цілісний підхід. Нам потрібні більш ефективні двигуни, які використовують екологічно чисте авіаційне паливо в короткостроковій перспективі, а також водень і чиста електроенергія в майбутньому, більш ефективні літаки, включаючи використання композитів, морфінг крил і 3D-друк,

<sup>2</sup>Зміна клімату IATA [Інформаційна довідка](#)

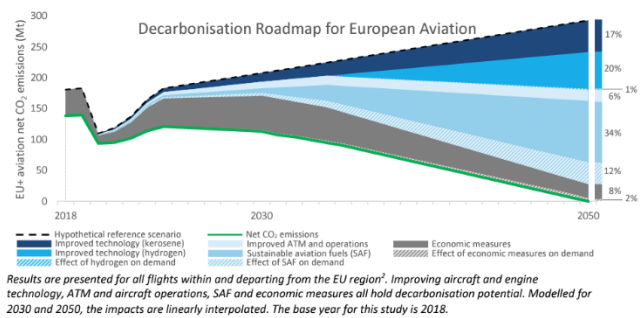
<sup>3</sup>EESI [Зростання викидів парникових газів від комерційної авіації](#)

<sup>4</sup>Прогнози руху ICAO

а також більш ефективно управління повітряним рухом через вдосконалення єдиної європейської небо та процедури автоматизації. Однак залишаються додаткові проблеми, включаючи використання композитних матеріалів, які, незважаючи на те, що вони легші та допомагають зменшити споживання палива, потребують великої кількості енергії для їх виробництва, і поки що, бракує знань про те, як найкраще їх переробити. Шлях до справді стійкого авіаційного сектору ще не ясний і, звичайно, непростий.

Представники європейської авіаційної промисловості стверджують, що нульові викиди CO<sub>2</sub> від усіх рейсів у межах ЄС і вильотів з ЄС можна досягти до 2050 року завдяки спільним, скоординованим і рішучим зусиллям промисловості та уряду. **Пункт призначення 2050** показує можливий шлях, який поєднує нові технології, удосконалені операції, стійке авіаційне паливо та економічні заходи, при цьому абсолютні викиди зменшуються на 92%, тоді як решта 8% видаляються з атмосфери через негативні викиди, досягнуті природними поглиначами вуглецю або спеціальними технологіями.

**Графік 1: Дорожня карта «Пункт призначення 2050» для європейської авіації**



## Законодавство та ініціативи ЄС

\*Точно на момент написання статті (травень 2023 р.).

Флагман Європейської зеленої угоди Комісії закликає до 90% скорочення викидів парникових газів від транспорту до 2050 року, щоб допомогти ЄС стати першим кліматично нейтральним континентом. Для того, щоб ці амбітні цілі стали реальністю, у 2021 році ЄС запустив пакет «Придатний до 55», який включає чотири ініціативи, які мають безпосередній вплив на авіацію: ReFuelEU Aviation (Стала авіація), CORSIA та система торгівлі викидами ЄС Aviation, Регулювання інфраструктури альтернативних видів палива. та Директива про оподаткування енергії.

### ReFuelEU Aviation (стійка авіація)

Метою ReFuel Aviation є збільшення використання стійкого авіаційного палива (SAF) для прискорення декарбонізації авіаційного сектору. Запропонований закон передбачає, як збільшити виробництво та зробити SAF доступними для авіакомпаній за конкурентоспроможними цінами, а також гарантувати рівні умови для використання SAF. Після раундів переговорів початкові цілі були збільшені, досягнувши згоди щодо цільового використання SAF в аеропортах ЄС до 6% у 2030 році та 70% у 2050 році. Крім того, підціль для синтетичного палива була збільшена до 1,2% між 2030 та 2031 роками. і 2% з 2032 по 2035 роки з поступовим збільшенням до 35% у 2050 році. Прийнятні SAF, включаючи біопаливо (відпрацьовані масла та жири), сучасне біопаливо (відходи та залишки) та синтетичне авіаційне паливо (перетворення двигуна на рідину).

Однак профспілки наголошують, що SAF є лише середньостроковим рішенням, і багато речей ще невідомі, включаючи соціальні та екологічні наслідки їх виробництва та вартість виробництва. Крім того, за оцінками Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), протягом 2016-2018 років щорічно вироблялося 6,5 мільйонів літрів SAF, з потенціалом виробництва 8 мільярдів літрів на рік,

починаючи з 2032 року.<sup>5</sup> Проте, за оцінками Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), до 2050 року потрібно 450 мільярдів літрів SAF, щоб опанувати «перехід до чистого 0».<sup>6</sup> Очевидно, що величезний дефіцит пропозиції вже передбачається.

З огляду на те, що SAF наразі становить лише 0,05% споживання палива, очевидно, що як виробництво, так і споживання необхідно терміново збільшити. IndustriAll Europe підтримує амбітні дії ЄС, спрямовані на стимулювання впровадження SAF, з чіткими критеріями стійкості та необхідною диверсифікованою та стійкою сировинною базою.

### водень

Не слід забувати про важливу роль водню, навіть якщо це радше середньострокове та довгострокове рішення. Сьогодні залишається незрозумілим, як технічно освоїти водень для комерційних польотів. Крім того, залишаються питання щодо наявності, вартості виробництва, безпеки та інфраструктурних потреб (усі аеропорти, включаючи малі регіональні аеропорти). Незважаючи на те, що це може призвести до реальних змін, деякі експерти сумніваються, що воднева тяга може бути комерційно життєздатною до 2050 року, а це означає, що технологія буде просто занадто пізно. IndustriAll Europe, як член водневого альянсу ЄС, розглядає ці питання разом із зацікавленими сторонами, які представляють як виробництво водню, так і користувачів, щоб визначити, що необхідно для того, щоб водень був доступним і доступним для різних секторів, включаючи авіацію.

### CORSIA та EU ETS

Схема компенсації та скорочення викидів вуглецю для міжнародної авіації (CORSIA) – це глобальний ринковий механізм компенсації, прийнятий Міжнародною організацією цивільної авіації у 2018 році. У 2020 році 107 країн оголосили про свою зацікавленість в участі в схемі, яка також вважається такою ж. слабкі, щоб спричинити трансформаційні зміни.

ЄС має власну схему ціноутворення на викиди вуглецю, систему торгівлі викидами ЄС (ETS), яка охоплює викиди CO<sub>2</sub> від рейсів всередині ЄС лише з 2012 року, з деякими безкоштовними квотами для цього сектору. Однак, як частина Fit for 55, EU ETS було переглянуто з таким впливом на авіацію:

- **До 2026 року припинити безкоштовне виділення квот авіаційному сектору**, з поступовим припиненням (тобто зменшення на 25% безкоштовних асигнувань, передбачених на 2024 рік, і на 50% на 2025 рік).
- Резерв із 20 мільйонів дозволів для операторів, які збільшують використання стійкого авіаційного палива (SAF), наприклад водню з відновлюваних джерел енергії, відновлюваного палива небіологічного походження та передового біопалива.
- **Питання авіаційних викидів, не пов'язаних із CO<sub>2</sub>, будуть поступово вирішуватися** СТВ ЄС із системою моніторингу та перевірки до 2027 року та законодавчою пропозицією у 2028 році.
- **Доходи від аукціону від 5 мільйонів квот будуть призначені для авіації** через Інноваційний фонд для підтримки нових технологій, включаючи електрифікацію в галузі.
- Відступ буде надано до 2030 року для аеропортів, розташованих у найвіддаленіших регіонах країни ЄС.

Що стосується міжнародних рейсів, у разі негативної оцінки прогресу CORSIA до 1 липня 2026 року Комісія повинна буде внести пропозицію щодо включення до сфери дії EU ETS викидів рейсів, що

<sup>5</sup> <https://www.icao.int/environmentalprotection/pages/SAF.aspx>

<sup>6</sup> <https://www.icao.int/environmentalprotection/pages/SAF.aspx>

відправляються з аеропорту, розташованого в Європейській економічній зоні (ЄЕЗ) до третьої країни. З 2027 року польоти до третіх країн, які не застосовують CORSIA, підпадуть під дію EU ETS.

### Регулювання інфраструктури альтернативних видів палива

Положення про інфраструктуру альтернативних видів палива має важливе значення для декарбонізації сектора, оскільки воно зосереджується на інфраструктурі аеропорту (включаючи забезпечення електропостачанням стаціонарних літаків), скороченні викидів і якості місцевого повітря. Пропозиція закликає держави-члени забезпечити, щоб з 2030 року електроенергія для літаків була відновлюваною, а плани розгортання водневої та електричної зарядки були в наявності.

### Директива про оподаткування енергії

Нарешті, Директива про оподаткування енергетики пропонує скасувати поточне звільнення від податку на реактивне паливо для рейсів всередині ЄС, встановивши новий мінімальний рівень оподаткування. Конкретні пропозиції включають мінімальну ставку податку на гас, яку слід збільшити протягом наступних 10 років, а також мінімальну нульову ставку для SAF та електроенергії протягом 10-річного перехідного періоду, сподіваючись, що це стимулюватиме авіакомпанії відмовитися від гасу до більш стійких видів палива. На момент написання обговорення цього файлу наразі заблоковано Європейською Радою, де потрібна однотайність.

### Європейські ініціативи

На додаток до вищезазначених окремих частин законодавства ЄС, різні групи європейських зацікавлених сторін займаються питанням декарбонізації авіаційного сектору. Однією з таких груп є Європейський круглий стіл з питань авіації, членом якого є industriAll Europe, який виступив із спільною вимогою щодо створення Пакту ЄС про стійку авіацію.

Вперше вимога була висунута в 2020 році під час кризи COVID-19, яка мала катастрофічний вплив на авіаційний сектор. Однак потреба в такому пакті залишається актуальною і сьогодні, оскільки вплив COVID все ще відчувається в європейському авіаційному секторі. Пакт визначить шлях до нульових викидів CO<sub>2</sub> і визначить рамки підтримки політики та фінансові заходи, необхідні на рівні ЄС для досягнення цих цілей. Однак Пакт стосується не лише промислової політики, а зацікавлені сторони наполягають на тому, що він повинен мати соціальний вимір і що через Пакт ЄС, держави-члени та соціальні партнери повинні забезпечити, щоб соціальні та трудові права, закріплені в європейському та національному законодавстві, були гарантованими. ефективно застосовується для всіх працівників.

Європейський авіаційний круглий стіл також закликає створити стимули для оновлення флоту, щоб підвищити внутрішній попит, що принесе користь європейським аерокосмічним працівникам і призведе до швидшої декарбонізації через прискорене впровадження екологічніших літаків.

IndustriAll Europe також є частиною двох нещодавно створених альянсів ЄС: Zero-Emission Aviation Alliance та Renewable and Low-carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance. Ці альянси мають на меті об'єднати всі зацікавлені сторони для обговорення та узгодження того, як забезпечити наявність належного палива та інфраструктури для декарбонізації сектора. IndustriAll Europe продовжуватиме висувати вимоги профспілок у цих Альянсах, щоб гарантувати, що голоси робітників будуть почуті.

## Декарбонізація: необхідність глобального підходу

Справжня декарбонізація аерокосмічного сектору можлива лише в тому випадку, якщо всі міжнародні зацікавлені сторони об'єднуються, щоб узгодити амбітні та обов'язкові зобов'язання, Європа не зможе вирішити цю проблему сама. IndustriAll Europe та її дочірня організація IndustriALL Global співпрацювали з міжнародними федераціями працівників транспорту ITF та ETF, щоб підготувати робочий документ, присвячений декарбонізації сектору міжнародної авіації, одночасно забезпечуючи справедливий перехід для працівників, на Генеральній асамблеї ICAO. у вересні 2022 року.

Спільні вимоги профспілок є продовженням роботи IndustriAll Europe на європейському рівні над Тулузькою декларацією, в якій 27 держав-членів ЄС та 11 інших держав-членів Європейської конференції цивільної авіації підтвердили свою підтримку цілі досягнення вуглецевої нейтральності в авіаційній галузі до 2050 р. Декларацію підтримали понад 150 зацікавлених сторін, у т.ч. [промисловість Вся Європа](#) і включав ключові вимоги профспілок щодо соціальної стабільності та забезпечення справедливого переходу для працівників.

Хоча Генасамблея ICAO закінчилася державами [прийняти глобальну бажану ціль «чистий нуль» до 2050 року](#) для міжнародних польотів, [профспілки залишалися розчарованими](#) через відсутність обов'язкових зобов'язань, а також урахування соціальних аспектів стійкості. Таким чином, industriAll Europe продовжує закликати до активізації дій і зобов'язань усіх глобальних регіонів для справжньої декарбонізації світового авіаційного сектору, одночасно забезпечуючи справедливий перехід для працівників.

## Вплив на аерокосмічних працівників

Повний вплив декарбонізації авіаційного сектору на працівників через ланцюг поставок невідомий. З одного боку, підвищення вартості квитків (податки, інфляція витрат на альтернативне паливо) і зміни способу життя можуть призвести до падіння попиту, і наразі немає стратегічного плану, як впоратися з цим і величезними соціальними наслідками, які це матиме. З іншого боку, Європа могла б взяти на себе лідерство у виробництві екологічно чистих технологій і екологічно чистих літаків, а зі збільшенням попиту зберегти або навіть створити нові робочі місця.

Дивлячись на зелений або цифровий перехід європейського авіаційного сектору, важливо переконатися, що це управляється соціально справедливим способом. Для профспілок це означає забезпечення справедливого переходу, щоб запобігти залишенню будь-якого працівника чи регіону. Будь-який перехід, який впливає на працівників аерокосмічної галузі, необхідно повністю передбачити та обговорити з представниками працівників із забезпеченням відповідної перекваліфікації та підвищення кваліфікації, а також рівноправних переходів з роботи на роботу, якщо це необхідно. Якісний соціальний діалог не підлягає обговоренню, і працівники повинні мати місце за столом, «нічого про нас без нас!».

## Зелені технології та робоча сила

Збільшення попиту на зелені технології змінить поточну структуру аерокосмічного виробництва. Профспілки наполягають на тому, що основні зміни у виробництві повинні належним чином обговорюватися з працівниками та профспілками, при цьому права працівників на інформацію та консультації повинні бути повністю дотримані. Виникне потреба проаналізувати вплив зміни виробництва на робочу силу, наприклад, на типи робочих місць, і industriAll Europe наполягає на тому, що поточна робоча сила має бути підвищеною кваліфікацією та перекваліфікованою, щоб

запобігти тому, щоб будь-який працівник залишився позаду. Крім того, необхідно належним чином керувати змінами в процесах, включаючи поводження з новими екологічно чистими видами палива, а всі працівники повинні пройти відповідну підготовку з питань охорони здоров'я та техніки безпеки, щоб гарантувати їхню безпеку на робочому місці.

### Цифровізація на робочому місці

Перехід до більш цифрового робочого місця також має здійснюватися соціально відповідально. Хоча подальша цифровізація та автоматизація неминучі в такій високотехнологічній галузі, завжди важливо повністю враховувати вплив на робочу силу, включаючи вплив на поточні робочі місця, потреби в навичках, дані та конфіденційність працівників, як зазначено в industriAll Європейський документ про штучний інтелект (ШІ)<sup>7</sup>.

Справедливий перехід можливий, лише якщо цифровий перехід активно залучає наявну робочу силу до його формування. Представники працівників повинні бути повною мірою – і своєчасно – залучені до впровадження та формування нових систем на робочому місці. Оскільки штучний інтелект є революційною технологією, яка має значний вплив на працівників, працевлаштування та керівництво, усі зацікавлені сторони мають брати активну участь у прийнятті рішень щодо того, яка технологія потрібна та для яких цілей. Працівники та їхні представники повинні мати можливість приймати обґрунтовані рішення з цього приводу та належним чином оцінювати технологію перед тим, як її запровадять у їхній компанії. Вони повинні мати своєчасний доступ до змістовної та вичерпної інформації, а також достатньо часу та ресурсів, щоб опрацювати її за підтримки зовнішніх експертів за їхнім вибором.

Таким чином, industriAll Europe наполягає на тому, що керівництво повинно надавати працівникам повну прозорість щодо мети, обсягу та функціонування програми штучного інтелекту, даних, які збираються, і передбачуваних наслідків для працівників.

Крім того, будь-яке підвищення продуктивності повинно приносити користь як працівникам, так і керівництву, і не повинно призводити до погіршення умов праці, наприклад, до інтенсифікації праці. Підвищення продуктивності або ефективності слід поділити з робочою силою, наприклад, за допомогою скороченого робочого тижня, зберігаючи той самий рівень оплати праці.

### Просто перехід

Розглядаючи «зелений» або цифровий перехід, профспілки мають бути залучені з самого початку. Інформація та консультації з працівниками та профспілками не підлягають обговоренню. Для аналізу впливу на зайнятість (кількість робочих місць, тип робочих місць тощо) необхідно провести детальне картографування зайнятості, зазначивши, що воно має охоплювати весь ланцюг поставок. Ця вправа важлива для виявлення майбутніх прогалин у навичках, що дасть час для підготовки до перекваліфікації та підвищення кваліфікації працівників, а також для забезпечення переходу з роботи на роботу. Працівники повинні мати місце за столом [iМаніфест справедливого переходу industriAll Europe](#) встановлює наші чіткі вимоги профспілок, наполягаючи на тому, щоб працівники брали участь із самого початку будь-якого переходу, «Нічого про нас без нас!».

## Вимоги IndustriAll Europe

<sup>7</sup> <https://news.industrial-europe.eu/Article/753>

Усі зацікавлені сторони мають об'єднатися, щоб працювати над успішним переходом до більш сталого європейського авіаційного сектору. Потрібна сильна промислова політика, щоб забезпечити своєчасний перехід із гарантованою соціальною стабільністю. Робітники та профспілки мають бути залучені до всіх етапів переходу, а соціальний діалог залишається ключовим.

Таким чином, industriAll Europe має ряд вимог профспілок, спрямованих на політиків ЄС, держав-членів, державних органів і компаній, щоб забезпечити справедливий перехід до соціального та сталого європейського авіаційного сектору.

## Політики ЄС

### IndustriAll Europe закликає політиків ЄС:

1. Створіть Пакт ЄС про стійку авіацію, щоб намітити шлях до нульових викидів CO<sub>2</sub>, як зазначено у звіті Європейського круглого столу з авіації<sup>8</sup>.
2. Забезпечити, щоб після амбітного перегляду СТВ ЄС активізувалися дії на міжнародному рівні щодо скорочення викидів.
3. Продовжити пошук шляхів стимулювання та підтримки збільшення виробництва SAF після прийняття ReFuelEU Aviation та AFIR.
4. Погодьтеся на відповідну фінансову підтримку ЄС для фінансування SURE 2.0 для підтримки будь-якого працівника, який постраждав від нинішньої енергетичної кризи, з дотриманням соціальних умов.
5. Вживати подальших заходів для забезпечення справедливої міжнародної торгівлі та глобальних рівних умов гри.
6. Стимулюйте закупівлю нових екологічно чистих літаків шляхом створення екологічної схеми стимулювання ЄС.
7. Взяти на себе зобов'язання забезпечити достатнє та довгомасштабне фінансування ЄС для досліджень і розробок, спрямованих на швидку декарбонізацію сектору.
8. Створіть Європейську обсерваторію справедливого переходу для моніторингу реалізації всіх політик і заходів, пов'язаних із повним обсягом Європейської зеленої угоди.
9. Забезпечте стратегію фінансування ЄС для регіонів Європи, яка підтримує Справедливий перехід, включаючи використання доходів ETS для зміцнення інструментів Справедливого переходу.
10. Запровадити соціальні умови щодо фондів ЄС та ініціатив промислової політики, щоб переконатися, що вони підтримують колективні переговори, високоякісні робочі місця та високоякісне учнівство. Необхідно обмежити короткострокові та нестабільні контракти, забезпечити гідну оплату праці та доступ до навчання.
11. Виступіть із законодавчою базою ЄС для передбачення та управління справедливим переходом на рівні компанії, на основі звіту Серкаса 2013 року, включаючи обов'язкові правила щодо своєчасного та якісного інформування, консультацій та участі профспілок і представників працівників на місцевому, національному та європейському рівнях. рівнів, а також соціальних гарантій працівників.
12. Для обов'язкових планів справедливого переходу, які повинні бути прийняті всіма компаніями за повного залучення профспілок і представників працівників.

<sup>8</sup> [Звіт Європейського круглого столу з авіації 2020](#)



## Національні уряди та органи державної влади

### IndustriAll Europe закликає національні уряди та органи державної влади:

1. **Розробити та реалізувати галузеві плани заходів** з соціальними партнерами, щоб передбачити зелений і цифровий перехід, при цьому якісний соціальний діалог є життєво важливим для забезпечення успішного та справедливого переходу для сектору та його працівників.
2. **Створіть громадські центри для моніторингу зеленого та цифрового переходу на національному рівні** наголошуючи на тому, що державне фінансування повинно мати сильні соціальні умови, а національна підтримка повинна охоплювати всі рівні ланцюга постачання.
3. Забезпечити активну політику на ринку праці, щоб забезпечити плавний перехід з однієї роботи на іншу та зміцнити мережі соціального захисту для всіх працівників, гарантуючи справедливий перехід.
4. Сприяння міжнародним обов'язковим зобов'язанням щодо декарбонізації для всіх держав ІКАО, які також зосереджені на соціальній стійкості.
5. Закликайте ІКАО запровадити концепції справедливого переходу та соціальної стійкості у своїй роботі та створити комітети справедливого переходу, до складу яких увійдуть усі зацікавлені сторони цивільної авіації.
6. Наполегливо заохочувати та стимулювати компанії до подальшого розвитку зелених технологій.
7. **Подальше інвестуйте в навички**, включаючи розвиток гнучких шляхів між світами роботи та освіти, включаючи безперервне навчання, модульні системи навчання, дуальне навчання, електронне навчання та передачу знань.
8. Поліпшити координацію з енергетичним сектором для збільшення виробництва відновлюваної та чистої енергії за доступними та стабільними цінами.
9. Вжити заходів для сприяння появі стійких ланцюгів виробництва палива для авіації.

## Авіаційні компанії, авіакомпанії та аеропорти

### IndustriAll Europe закликає авіакомпанії, авіакомпанії та аеропорти:

1. Забезпечте високі стандарти охорони здоров'я та безпеки для всіх працівників, особливо під час впровадження нових екологічних або цифрових процесів і використання нових видів палива.
2. Розробити інструменти, які дозволяють своєчасно передбачати та керувати переходом на зелені та цифрові технології в усьому ланцюжку постачання, особливо ті, які пов'язані з необхідною декарбонізацією сектору.
3. Прихильність до якісного соціального діалогу в усьому ланцюжку постачання та повага прав працівників на інформацію та консультації.

4. Розробіть плани справедливого переходу разом із профспілками та регіональними/національними політиками, щоб забезпечити успішне управління переходом на зелені та цифрові технології.
5. Покінчити з нестандартною роботою, гарантувати хороші умови праці та забезпечити права працівників для всіх працівників, включаючи тимчасових працівників і субпідрядників у всьому ланцюжку постачання.
6. Взяти на себе зобов'язання підтримувати високий рівень програм учнівства для збереження внутрішнього ноу-хау, зауважуючи, що сектор страждає від старіння робочої сили.
7. Створюйте інформацію про професійні навички, що з'являються та зникають, а також про майбутні потреби в навичках, інвестуйте в підвищення кваліфікації та перекваліфікацію своєї робочої сили та організуйте внутрішню мобільність, щоб утримувати всіх працівників на борту.
8. **Інвестуйте в науково-дослідні програми**, особливо по відношенню до зелених технологій для зниження викидів, включаючи водень або більше електричних літаків.
9. Покращте всі аспекти декарбонізації та енергоефективності, зокрема в аеропортах і протягом усієї подорожі, як-от руління, при цьому ефективність траєкторії польоту та управління повітряним рухом також відіграють важливу роль.
10. **Збільшити поглинання SAF**з належною інфраструктурою.

## Час діяти

Європейський аерокосмічний сектор має можливість лідирувати в декарбонізації, яку необхідно зрозуміти, але щоб справити реальний вплив на боротьбу зі зміною клімату, потрібні справді амбітні глобальні зусилля, у основі яких – соціальна стійкість і працівники. Профспілки, роботодавці та політики мають об'єднатися та знайти рішення для декарбонізації сектора, гарантуючи, що жоден працівник чи регіон не залишиться позаду. Ми наполягаємо на справедливому переході для всіх працівників.