

Představujeme mezinárodní organizace v logistice a dopravě

AEA - Asociace evropských aerolinií



AEA – Association of European Airlines – sdružuje 33 hlavních evropských aerolinek a vystupuje za obor evropské letecké dopravy již přes 50 let. AEA spolupracuje se svými členy a tam, kde to je možné, s celými leteckými řetězci, k zajištění udržitelného růstu evropské letecké dopravy.

Z historie

Historie AEA se datuje od roku 1952, kdy prezidenti Air France, KLM, Sabena a Swissair zformovali společnou studijní skupinu, do které zakrátko přistoupila BEA (předchůdkyně British Airways) a SAS. V únoru 1954 bylo založeno Air Research Bureau ARB (Letecká výzkumná kancelář). Postupem doby byl název změněn na AEA a počet členů stoupl na 19. K dispozici byly tři stálé výbory: Výzkum a plánování, Záležitosti letecké dopravy a Technické záležitosti; ten byl založen, když AEA absorbovala někdejší „Montparnasse Committee“.

K další velké změně došlo v r. 1953, když byl rozdělen tehdejší Commercial and Aeropolitical Committee na důkaz rostoucího vlivu Evropské unie na dopravní záležitosti. Toto bylo formálně završeno v roce 1986, kdy byla letecká doprava potvrzena jako součást procesu vytváření společného trhu. Ve stejné době byly vytvořeny pracovní skupiny na úseku daní, bezpečnosti a letových služeb. K nim přistoupila v roce 1991 Skupina pro infrastrukturu.

Dalším mezníkem byl rok 1994, kdy bylo ustaveno pět stálých výborů, zahrnujících infrastrukturu, životní prostředí a sociální věci, výzkum a informace a dále právní věci. V roce 2002 bylo rozhodnuto, že AEA se stane lobbyistickou organizací. Za tím účelem došlo ke změně statutu. Jednou z nich bylo, že prezidentův roční cíle organizace. Výbor prezidentů, čítající nyní dvanáct členů, dostal další úkol, a sice sledovat pokrok asociace v dosahování stanovených cílů. Dále prezidentův upravili kritéria pro vstup a výstup z asociace, aby odrážela současnou situaci na trhu. Podstatné změny statutu AEA byly formálně schváleny v roce v květnu 2003.

Priority

Bezpečnost a provoz

Systém evropského letového provozu ATM trpí po desetiletí svou rozdrobeností a neefektivností. Výdej aerolinek na ATM v roční výši kolem 9,5 miliard € by mohl být nižší přibližně o 3,3 miliardy €, kdyby systém fungoval efektivněji. Také emise CO₂ na jednotlivý let by mohly být značně nižší. Podle vize AEA o skutečném **Společném evropském nebi (SES)** by mělo sestávat z několika málo funkčních bloků, postavených na základě provozních potřeb, být podporované sníženým počtem poskytovatelů služeb a průběžně politicky směřovat ke klíčovým cílům: bezpečnosti, životnímu prostředí, letové efektivnosti, nákladové efektivnosti a kapacitě.

Projekt SESAR (Single European Sky ATM Research), který je technologickým a provozním návrhem pro evropský ATM do roku 2020 a dále, se

má zabývat dlouhodobými cíli modernizace ATM. Jako takový je ryzím pan-evropským projektem, jenž se těší podpoře EU a je financován v režimu PPP (Public-Private Partnership) – stejným způsobem jako jiné iniciativy na železnici a na moři. Nicméně sám SESAR by nestačil - jsou zapotřebí politické kroky, aby SES mohl být plně zaveden před rokem 2020.

Všeobecněji řečeno, primární cíle AEA ve sféře bezpečnosti a provozu zahrnují monitorování a ovlivňování evropských a mezinárodních zákonodárců pokud jde o technická a provozní témata a formulování technických a provozních požadavků. To zahrnuje reprezentaci při příslušných orgánech jako jsou Evropská komise, Evropský parlament, Rada, Evropská agentura letecké bezpečnosti (EASA), Konference evropského civilního letectví (ECAC) a Eurocontrol. Udržuje se těsná spolupráce s ostatními svazy v letecké dopravě, jako těmi, jež zastupují další dopravce, výrobce, letiště nebo poskytovatele leteckých navigačních služeb.

Letištní infrastruktura

V polovině 90. let bylo zřejmé, že hlavní překážkou předvídaného růstu poptávky po dopravě bude nedostatečná kapacita letišť. Politika evropské letištní infrastruktury musí zvýšit jejich efektivnost, vyhýbat se zpožděním a snižovat náklady uživatelům ve vzduchu i na zemi. Kapacitně problematická místa se musí řešit cestou rozvojových projektů. Pozornost je třeba věnovat hlavním letišťům jakož i politice kooperace vzduch/koleje, aby se podpořil doplňkový spíše než ordinovaný přesun dopravní práce ze vzduchu na železnici.

Fungování letišť

Letiště jsou klíčovými poskytovateli služeb aerolinkám. Síťoví dopravci jsou závislí na „svých“ domácích a tranzitních letišťích, aby mohli provozovat konzistentní skladbu příletů a odletů a nabízet tak výhodná spojení. Taková letiště jsou přirozenými monopoly; aerolinky nebyly obecně schopny vytvářet alternativní tranzitní operace s ohledem na investice, zaměstnanost a dopravní práva, a proto tu není vyrovnané partnerství pokud jde o vyjednávání poplatků a dávek. To vede k volání po potřebě regulační ochrany proti možnému zneužívání dominantní pozice letišť. Ačkoliv jde o vztah vzájemné závislosti, letiště a aerolinky nejsou subjekty stejné úrovně konkurence. AEA usiluje o férovou rovnováhu ekonomických zájmů a zlepšování výkonů mezi letišti a aerolinkami přijímáním partnerského přístupu. Při řešení otázky fungování letišť AEA

otevřít taková témata jako pozemní odbavení, konzultace mezi letišti a uživateli, letištní poplatky a existující daně.

Cargo

Letecké zboží je pro evropské aerolinie velmi důležitá. Kolem 13 procent příjmů členů AEA je generováno cargem. Tento podíl se zvyšuje na cca 23 % na dlouhých tratích a dosahuje až 34 % na dálně-východních trasách. Cargo je jednoznačně nedělitelnou součástí strategie sítí aerolinek. Protože je úzce svázáno se světovým obchodem a globalizací, letecké cargo v poslední dekádě soustavně rostlo tempem kolem 6 % ročně. S ohledem na to je pro evropskou leteckou dopravu zboží důležité, aby co nejvíce využila existujících tržních příležitostí.

S tímto na mysli členové AEA, kteří představují dopravu zboží, spojují své síly, aby upozorňovali na témata z oblasti leteckého carga ve všech dalších sférách činnosti AEA, stejně jako politické kruhy a další profesní asociace. Témata a náměty byly sumarizovány v akčním plánu, specifickém pro tento druh dopravy. Ten definuje a navozuje stanovisko ve strategických oblastech. Rovněž monitoruje regulační zásahy, jež činnost ovlivňují pokud jde o infrastrukturu, bezpečnost, celní věci a vnější vztahy, a sice v úzké spolupráci s ostatními složkami AEA.

Kontakt a představitelé

AEA, B – 1050 Brussels, Belgie
tel.: +32(0) 6398989, fax: +32(0) 6398989,
www: aea.be, e-mail: aea.secretariat@aea.be

Prezidentem je v současnosti dr Ivan Missetič z Croatia Airlines, generálním tajemníkem Ulrich Schulte-Strathaus. V Prezidentském výboru (představenstvu) jsou šéfové společností Iberia, KLM, Finair, SAS, Lufthansa, TAP, Virgin, Air France a British Airways.

Členské aerolinie

Adria Airways, Slovinsko ■ Aer Lingus, Irsko ■ AeroSvit, Ukrajina ■ Air France, Francie ■ Air Malta, Malta ■ Alitalia, Itálie ■ Austrian Airlines, Rakousko ■ bmi, Velká Británie ■ British Airways, Velká Británie ■ Brussels Airlines, Belgie ■ Cargolux, Lucembursko ■ Croatia Airlines, Chorvatsko ■ Cyprus Airways, Kypr ■ České Aerolinie, ČR ■ Deutsche Lufthansa, Německo ■ DHL, Belgie ■ Finnair, Finsko ■ Iberia, Španělsko ■ Icelandair, Island ■ Jat Airways, Srbsko ■ KLM, Holandsko ■ LOT Polish Airlines, Polsko ■ Luxair, Lucembursko ■ Malev Hungarian Airlines, Maďarsko ■ Olympic Airlines, Řecko ■ SAS, Švédsko ■ Swiss international Air Lines ■ TAP Portugal, Portugalsko ■ TAROM – Romanian Air Transport, Rumunsko ■ TNT Airways, Belgie ■ Turkish Airlines, Turecko ■ Ukraine International Airlines, Ukrajina ■ Virgin Atlantic, Velká Británie

Připravil Ing. Jiří Kládva, CSc.