ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 13.10.2003
COM(2003) 600 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Ένα συνεκτικό πλαίσιο για την αεροδιαστημική βιομηχανία - απάντηση στην έκθεση STAR 21

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Ένα συνεκτικό πλαίσιο για την αεροδιαστημική βιομηχανία - απάντηση στην έκθεση STAR 21

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε σαφείς στόχους που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας και της οικονομικής ευημερίας των πολιτών της. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κολωνίας αναγνώρισε την ανάγκη για συνεχείς προσπάθειες ώστε να έχουμε μια ανταγωνιστική και δυναμική βιομηχανική και τεχνολογική αμυντική βάση που θα υποστηρίζει την ικανότητα της Ευρώπης να αποκρίνεται στις διεθνείς κρίσεις. Στο Συμβούλιο της Λισσαβώνας, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων έθεσαν για την Ένωση ως στρατηγικό στόχο να καταστεί η πλέον ανταγωνιστική και δυναμική οικονομία της γνώσης ανά την υφήλιο εντός της επόμενης δεκαετίας. Αυτό το μήνυμα ενισχύθηκε στο Συμβούλιο της Βαρκελώνης το οποίο ζήτησε μια σημαντική ενίσχυση της συνολικής προσπάθειας Ε&Α και καινοτομίας στην Ένωση. Πιο πρόσφατα, το Συμβούλιο της Θεσσαλονίκης αποφάσισε ότι έχει έρθει η ώρα να πραγματοποιηθούν συγκεκριμένα βήματα στο τομέα της άμυνας.

Η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία, ως κλάδος υψηλής τεχνολογίας και υψηλών ικανοτήτων, με διπλή χρήση, έχει μια μοναδική θέση που της επιτρέπει να συμβάλλει σημαντικά σε αυτούς τους οικονομικούς και στρατηγικούς στόχους. Διαδραματίζει κρίσιμης σημασίας ρόλο όσον αφορά τη διατήρηση της βιομηχανικής και τεχνολογικής ικανότητας της Ευρώπης για μεταφορές, επικοινωνίες, παρατήρηση, ασφάλεια και άμυνα. Μια αεροδιαστημική βιομηχανία ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο έχει κεντρική σημασία για την επίτευξη των οικονομικών και πολιτικών στόχων της Ευρώπης.

Η Ευρώπη αντιμετωπίζει σήμερα την πρόκληση του να δημιουργήσει ένα περιβάλλον στο οποίο η αεροδιαστημική βιομηχανία της θα ενθαρρυνθεί να διατηρήσει και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της συμβάλλοντας έτσι στους βασικούς στόχους της Ευρώπης. Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκε η Συμβουλευτική Ομάδα για την Αεροδιαστημική Βιομηχανία, στην οποία συμμετέχουν ανωτάτου επιπέδου εκπρόσωποι της βιομηχανίας και μέλη των θεσμικών οργάνων της Κοινότητας, για να εξετάσει εκ νέου το υφιστάμενο πολιτικό και κανονιστικό πλαίσιο για την αεροδιαστημική βιομηχανία στην Ευρώπη, να τονίσει τις ελλείψεις και να διατυπώσει προτάσεις για βελτιώσεις. Στην έκθεσή της (επισυνάπτεται), "STAR 21: αεροδιαστημική βιομηχανία - στρατηγική ανασκόπηση για τον 21ο αιώνα", η ομάδα παρουσιάζει την ανάλυση και τις συστάσεις της για τη δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου αγοράς και πολιτικής.

Αυτή η έκθεση αποτέλεσε αντικείμενο εκτεταμένου σχολιασμού και συζήτησης μετά τη δημοσίευσή της τον Ιούλιο 2002 και χρησίμευσε για να θέσει στο ορθό πλαίσιο μια σειρά σημαντικών πρωτοβουλιών της Επιτροπής που έχουν αντίκτυπο στον τομέα. Συνέβαλε επίσης στη διοχέτευση της υποστήριξης της βιομηχανίας για κοινοτικές πρωτοβουλίες στον τομέα.

Η ομάδα συνεδρίασε πάλι τον Ιούνιο 2003 για να εξετάσει την πρόοδο που είχε επιτευχθεί. Εξέτασε τις βασικές σχετικές πρωτοβουλίες που είχε δρομολογήσει η Επιτροπή ή που είχαν προχωρήσει στο Συμβούλιο και σημείωσαν με ικανοποίηση την έμφαση που δίνει η Επιτροπή

στην ανάγκη αύξησης της ορμής για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί και τη σημασία της δημιουργίας διαλόγου στα άλλα κοινοτικά θεσμικά όργανα σχετικά με βασικούς πολιτικούς στόχους στον τομέα αυτό.

Η θέση της Επιτροπής για την αεροδιαστημική βιομηχανία

Την τελευταία δεκαετία, η Επιτροπή επισημαίνει τακτικά την αεροδιαστημική βιομηχανία ως βασικό βιομηχανικό τομέα που απαιτεί πολιτικές υποστήριξης για να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα παγκοσμίως. Στην ανακοίνωσή της του 1997 με τίτλο "η ευρωπαϊκή βιομηχανία αεροδιαστημικής απαντά στην παγκόσμια πρόκληση" (COM (1997)466), έδωσε έμφαση στην επείγουσα ανάγκη για ενοποίηση στον ευρωπαϊκό αεροδιαστημικό τομέα, έναν τομέα όπου έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος. Αναγνωρίζοντας την ανάγκη διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών της Ευρώπης, και ιδιαίτερα την ανάγκη να διαμορφώνονται πολιτικές προσαρμοσμένες στη συγκεκριμένη κατάσταση των βιομηχανικών τομέων, η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο "βιομηχανική πολιτική σε μια διευρυμένη Ευρώπη" (COM (2002)714) επεσήμανε τον τομέα της αεροδιαστημικής βιομηχανίας ως συγκεκριμένο παράδειγμα κλάδου του οποίου οι δραστηριότητες διέπονται από ειδικούς παράγοντες, τονίζοντας την ανάγκη για μια σαφή δέσμευση εκ μέρους της ΕΕ και των κρατών μελών όσον αφορά τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας αυτής.

Η ανάλυση STAR 21 επέστησε την προσοχή στην ανάγκη ανάπτυξης μιας πιο αποτελεσματικής αγοράς άμυνας, που αποτελεί ουσιαστικής σημασίας προαπαιτούμενο για την περαιτέρω ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Η Επιτροπή είχε ήδη τονίσει το 1997 τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές βιομηχανίες οι σχετικές με την άμυνα και είχε ζητήσει ειδικές δράσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας και τη διαφύλαξη της τεχνολογικής βάσης "εφαρμογή της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για αμυντικές βιομηχανίες" (COM (1997)583). Πιο πρόσφατα, λαμβάνοντας υπόψη σημαντικές εξελίξεις προς την κατεύθυνση της εφαρμογής μιας Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΕΠΑΑ) και την αυξανόμενη αναγνώριση της ανάγκης συγκέντρωσης των πόρων στην έρευνα και την ανάπτυξη καθώς και στις προμήθειες ως απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος, η Επιτροπή εξέδωσε μια νέα ανακοίνωση με τίτλο "ευρωπαϊκή άμυνα - βιομηχανικά θέματα και θέματα αγοράς" (COM(2003)113) που τονίζει τη σημασία δημιουργίας μιας γνήσιας ευρωπαϊκής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού.

Ο δεύτερος κρίσιμης σημασίας τομέας που επεσήμανε η STAR 21 είναι το διάστημα το οποίο, από τις πιέσεις μιας αγοράς τηλεπικοινωνιών που βρίσκεται σε ύφεση και του αυξανόμενου παγκόσμιου ανταγωνισμού, αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες τα τελευταία χρόνια. Σε αυτήν την περίπτωση η Επιτροπή αντιμετώπισε την ανάγκη στενής συνεργασίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διαστήματος (ΕΟΔ) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2001 στην ανακοίνωσή της με τίτλο "Στην πορεία προς την ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική" (COM (2001)718). Επιπλέον, με την πρόσφατη Πράσινη Βίβλο "ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική" (COM(2003)17) η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον ΕΟΔ, δρομολόγησε μια ευρεία διαδικασία διαβούλευσης με στόχο την έναρξη ενός διαλόγου για τη μεσοπρόθεσμη και τη μακροπρόθεσμη μελλοντική χρήση του διαστήματος προς όφελος της Ευρώπης. Αυτό θα οδηγήσει στην κατάρτιση μιας Λευκής Βίβλου και ενός προγράμματος δράσης αργότερα κατά το τρέχον έτος.

Ένα κοινό θέμα σε αυτές τις ανακοινώσεις ήταν τα μειονεκτήματα που οφείλονται στο σχετικό κατακερματισμό του πλαισίου πολιτικής για την ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία και η ανάγκη συνεκτικότητας στα μέτρα δημόσιας πολιτικής που επηρεάζουν τον

τομέα. Κατά τα πρόσφατα έτη υπήρξαν θετικές εξελίξεις σε επίπεδο βιομηχανίας και σε επίπεδο πολιτικής τα οποία, παρά την τρέχουσα δυσμενή οικονομική συγκυρία, έθεσαν τον τομέα σε ισχυρότερη θέση και, εάν επιβεβαιωθούν, ιδίως στην περίπτωση της ασφάλειας και της άμυνας, θα εξασφαλίσουν καλύτερες προοπτικές για το μέλλον.

Η παρούσα ανακοίνωση σκοπό έχει να παρουσιάσει με ποιο τρόπο η Επιτροπή αποκρίθηκε ήδη στις αναλύσεις και τις προτάσεις της STAR 21, να επισημάνει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν ως συμβολή στη δημιουργία του πλαισίου που είναι απαραίτητο για να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της αεροδιαστημικής βιομηχανίας στην Ευρώπη, και, γενικότερα, να αυξήσει τη συνειδητοποίηση των βασικών ζητημάτων στα άλλα κοινοτικά θεσμικά όργανα.

2. Η ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Σήμερα, η κατασκευή μεγάλων πολιτικών αεροσκαφών είναι το μεγαλύτερο στοιχείο στον κύκλο εργασιών της αεροδιαστημικής βιομηχανίας της Ευρώπης καλύπτοντας αφεαυτής περισσότερα από 20 δισ. ευρώ ετησίως. Αυτή η αγορά έχει κυκλικό χαρακτήρα δεδομένου ότι εξαρτάται από τα προγράμματα αγορών των αεροπορικών εταιρειών που παρουσιάζουν αρκετές διακυμάνσεις, ιδίως σε μια περίοδο με αβέβαιες οικονομικές προοπτικές, και παγκόσμιες ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια. Από την πλευρά της άμυνας, η ζήτηση εξαρτάται από τους αμυντικούς προϋπολογισμούς και τις πολιτικές προμηθειών των κυβερνήσεων, που εξαρτώνται με τη σειρά τους από τις γεωπολιτικές εξελίξεις και τις μεταβαλλόμενες εντυπώσεις σχετικά με τις απειλές. Δεδομένου ότι τα προϊόντα της πολιτικής και της αμυντικής πλευράς έχουν πολλά κοινά σημεία, έχει ουσιαστική σημασία για τη βιομηχανία να υπάρχει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προβλεψιμότητα και σταθερότητα και στα δύο τμήματα. Αυτό βοηθά στην καλύτερη χρήση της βάσης γνώσεων, στη βελτιστοποίηση των τεχνικών, ανθρώπινων και χρηματοοικονομικών πόρων και στην εξομάλυνση των διακυμάνσεων της ζήτησης όταν ένα από τα δύο τμήματα αντιμετωπίζει περιοδικές δυσκολίες.

Όσον αφορά συγκεκριμένα ζητήματα, η γενική ανάπτυξη της αγοράς μεγάλων πολιτικών αεροσκαφών και η ανταγωνιστικότητα της Airbus είναι βασικά στοιχεία για τη μελλοντική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Η γενική οικονομική κάμψη, η απειλή της τρομοκρατίας, η κρίση του Ιράκ και το SARS είχαν σημαντικά δυσμενή αποτελέσματα. Εντούτοις, η Airbus επηρεάστηκε λιγότερο από τον κύριο διεθνή ανταγωνιστή της, τη Boeing και αυτό βοήθησε την εταιρεία να βελτιώσει το μερίδιο αγοράς, έχοντας περίπου το ίδιο μερίδιο με τη Boeing με το σημερινό φάσμα προϊόντων της. Αυτή η επίδοση μπορεί να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο μελλοντικά, πράγμα που εξαρτάται από την επιτυχημένη ανάπτυξη και εισαγωγή στην αγορά του νέου A380 super-jumbo, που προγραμματίζεται να τεθεί σε λειτουργία το 2006.

Στην πλευρά της άμυνας, ο αριθμός νέων προγραμμάτων στην Ευρώπη αλλά και παγκοσμίως είναι περιορισμένος. Εάν ολοκληρωθεί σύμφωνα με το πρόγραμμα, το Joint Strike Fighter των ΗΠΑ αναμένεται ότι θα είναι το πιο σημαντικό πρόγραμμα για τη διαμόρφωση της βιομηχανίας πολεμικών αεροσκαφών κατά τα επόμενα έτη και θα μπορούσε να περιορίσει τη δυνατότητα ανάπτυξης νέων ευρωπαϊκών προϊόντων σε αυτό το τμήμα της αγοράς. Στον τομέα των ελικοπτέρων η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία έχει αναπτύξει μια ισχυρή θέση στις παγκόσμιες αγορές. Υπάρχουν επίσης σημαντικές δυνατότητες στους τομείς των βλημάτων και των μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Εντούτοις, η έλλειψη ενός προβλέψιμου πλαισίου σε ευρωπαϊκό επίπεδο επηρεάζει τη βιομηχανία. Για παράδειγμα, όσον αφορά στρατιωτικά αεροσκάφη μεταφορών η διαδικασία προμηθειών του Airbus A400M ήταν περίπλοκη και δυσκίνητη. Όσον αφορά τα βλήματα, η διαδικασία λήψης αποφάσεων για το μελλοντικό οπλισμό του Eurofighter Typhoon έθεσε παρόμοια προβλήματα. Αυτές οι καταστάσεις αυξάνουν την πίεση στις ευρωπαϊκές εταιρείες να εστιάσουν στην πολύ μεγαλύτερη αμυντική αγορά των ΗΠΑ και να επιδιώξουν τη δημιουργία συμμαχιών για να εξασφαλίσουν πρόσβαση σε νέες αγορές και νέες δραστηριότητες με κλίμακα και συνέχεια ικανή να διασφαλίσει μια σταθερή ροή εσόδων και ικανοποιητικά κέρδη για τους μετόχους τους.

Στο τομέα του διαστήματος, η μείωση της ζήτησης για δορυφορικές επικοινωνίες επηρέασε τόσο τον κλάδο των δορυφόρων όσο και τον κλάδο των εκτοξευτών. Δεν αναμένεται σημαντική βελτίωση κατά τα επόμενα έτη. Η συνακόλουθη πτώση των παραγγελιών προκάλεσε σοβαρή κρίση στην ευρωπαϊκή διαστημική βιομηχανία, η οποία παραδοσιακά εξαρτάται από τις εμπορικές αγορές σε μεγαλύτερο βαθμό από τους ανταγωνιστές της. Επιπλέον, το ήδη υψηλό επίπεδο διεθνούς ανταγωνισμού στην αγορά των εκτοξευτών από τις ΗΠΑ, τη Ρωσία, την Κίνα και την Ιαπωνία, προβλέπεται ότι θα αυξηθεί περαιτέρω τώρα που οι πύραυλοι DELTA 4 και ATLAS 5 που αναπτύχθηκαν από τις ένοπλες δυνάμεις των ΗΠΑ μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να προσφέρουν σημαντικούς αριθμούς υπηρεσιών εκτόξευσης στην εμπορική αγορά.

Γενικές συνέπειες

Εξακολουθεί να χρειάζεται σημαντική περαιτέρω πρόοδος όσον αφορά τη δημιουργία μιας ισχυρής ευρωπαϊκής διάστασης σε σημαντικά τμήματα της αγοράς, όπως η άμυνα και το διάστημα, για να διατηρηθεί μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία μακροπρόθεσμα. Η θετική εμπειρία της Airbus στην αγορά πολιτικών αεροσκαφών θα πρέπει να χρησιμεύσει ως σημείο αναφοράς για άλλα τμήματα του κλάδου. Η αναδιάρθρωση της βιομηχανίας σε συνδυασμό με την ανάπτυξη κατάλληλων κοινών προγραμμάτων στο πλαίσιο ενός συνεκτικού πολιτικού πλαισίου που θα υπερβαίνει τα ευρωπαϊκά σύνορα έχει ουσιαστική σημασία για τη μελλοντική επιτυχία σε όλους τους τομείς της αεροδιαστημικής βιομηχανίας.

3. Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ STAR 21

Σύσταση της συμβουλευτικής ομάδας για την αεροδιαστημική βιομηχανία

Η ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα για την αεροδιαστημική βιομηχανία συστάθηκε το 2001 για να αναλύσει το πολιτικό και κανονιστικό πλαίσιο για τον αεροδιαστημικό τομέα στην Ευρώπη, να επισημάνει τις ελλείψεις και να υποβάλει προτάσεις για περαιτέρω βελτίωση. Περιλάμβανε επτά προέδρους αεροδιαστημικών βιομηχανιών, πέντε ευρωπαίους Επιτρόπους, τον ύπατο αντιπρόσωπο του Συμβουλίου για την κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφαλείας και δύο μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η ομάδα υπέβαλε τα πορίσματά της στον Πρόεδρο της Επιτροπής τον Ιούλιο 2002. Η συμβουλευτική ομάδα διενήργησε ανασκόπηση της προόδου τον Ιούνιο του 2003.

Πορίσματα της STAR 21

Η STAR 21, αναγνωρίζοντας την πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε διάφορους τομείς όπως η πολιτική μεταφορών, καταλήγει στο κύριο συμπέρασμα ότι το τρέχον πολιτικό και κανονιστικό πλαίσιο χρειάζεται να βελτιωθεί πολύ για να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ των

πολιτικών και οικονομικών φιλοδοξιών της Ευρώπης και της ικανότητάς της να επιτύχει τα απαιτούμενα αποτελέσματα. Επισημαίνει ορισμένους τομείς στους οποίους τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, τα κράτη μέλη της ΕΕ και η ίδια η βιομηχανία θα πρέπει να ενεργήσουν για να διατηρήσουν τη θέση της Ευρώπης ως παραγωγού αεροδιαστημικών προϊόντων παγκοσμίου επιπέδου.

Η STAR 21 τονίζει την ανάγκη για γενική συνεκτικότητα και για την ενοποίηση μιας ποικιλίας μέσων πολιτικής. Ζητεί τη βελτίωση της πρόσβασης σε τρίτες αγορές και την ορθή εφαρμογή των εμπορικών συμφωνιών, την αύξηση της κινητικότητας για τους εργαζομένους στην αεροδιαστημική βιομηχανία, τον περαιτέρω συντονισμό των προσπαθειών Ε&Α, ιδίως στον αμυντικό τομέα, ηγετική θέση της ΕΕ σε όλους τους τομείς των κανονιστικών ρυθμίσεων της πολιτικής αεροπορίας, την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και μια πιο στενή σχέση μεταξύ της ΕΕ και του ΕΟΔ για την υποστήριξη πρωτοβουλιών όπως το Galileo και η ευρωπαϊκή στρατηγική για το διάστημα.

Σε πολλούς από αυτούς τους τομείς, όπως για παράδειγμα στο συντονισμό της έρευνας στον τομέα της πολιτικής αεροναυτικής και την κανονιστική ρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας, η έκθεση επεσήμανε σημαντικές προόδους που έχουν ήδη επιτευχθεί ή που θα επιτευχθούν με την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων.

Η STAR 21 τονίζει την πλέον επιτακτική ανάγκη αλλαγής όσον αφορά τα αμυντικά ζητήματα και ιδιαίτερα όσον αφορά τα πρόσθετα κόστη που οφείλονται στον κατακερματισμό των αποφάσεων πολιτικής και της χρήσης πόρων σε εθνική βάση στην Ευρώπη. Τονίζοντας ότι η τρέχουσα κατάσταση επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα της αεροδιαστημικής βιομηχανίας της Ευρώπης και θέτει σε κίνδυνο την εφαρμογή της ΕΠΑΑ, απαιτεί την ταχεία πρόοδο σε αυτόν τον τομέα ιδιαιτέρως για να αποφευχθεί ο αποκλεισμός μελλοντικών επιλογών πολιτικής σε σχέση με τις μακροπρόθεσμες ανάγκες ασφάλειας της Ευρώπης.

4. ΒΑΣΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το έργο της συμβουλευτικής ομάδας για την αεροδιαστημική βιομηχανία. Η έκθεσή της αποτελεί σημαντική συμβολή στον εντοπισμό των ελλείψεων στο υφιστάμενο πλαίσιο για την αεροδιαστημική βιομηχανία στην Ευρώπη και στην επισήμανση των μέσων διασφάλισης της συνολικής ανταγωνιστικότητας του κλάδου. Αν και οι συστάσεις της STAR 21 καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ζητημάτων με μεγάλες διαφορές μεταξύ τους όσον αφορά τον αντίκτυπο και τον επείγοντα χαρακτήρα, παρέχουν έναν σαφή προσανατολισμό στα κύρια ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Η Επιτροπή υποστηρίζει πλήρως το κύριο πόρισμα της έκθεσης, δηλαδή ότι μια αεροδιαστημική βιομηχανία που έχει ενοποιηθεί σε ευρωπαϊκή κλίμακα χρειάζεται ένα συνεκτικό πλαίσιο πολιτικής με μια ευρωπαϊκή προοπτική. Σε αυτή τη βάση, εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων της θα συνεχίσει να συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξη ενός τέτοιου πλαισίου και να υποστηρίζει την ανάπτυξή του όπου αυτό είναι δυνατόν.

Έχουν καταβληθεί προσπάθειες και πράγματι έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος προς την κατεύθυνση της υπερνίκησης του ιστορικού κατακερματισμού της αεροδιαστημικής βιομηχανίας σε εθνική βάση. Εντούτοις, η διεργασία της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού πλαισίου είναι περισσότερο ανεπτυγμένη στον πολιτικό τομέα σε σχέση με τον αμυντικό. Εντούτοις, όπως τόνισε η έκθεση STAR 21 υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ της πολιτικής και της αμυντικής πλευράς του κλάδου και οι εταιρείες πρέπει να είναι ενεργές και στις δύο πλευρές για να είναι ανταγωνιστικές. Αντιμετωπίζοντας την απουσία μιας ενοποιημένης αγοράς για αεροδιαστημικό εξοπλισμό σχετικό με την άμυνα και εγχώριας έρευνας, υπάρχει

κίνδυνος να προσελκυσθούν όλο και περισσότερο οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να εισέλθουν στην πολύ μεγαλύτερη αγορά των ΗΠΑ ως πηγή ευκαιριών που θα τους επιτρέψουν να μεγεθυνθούν και να διατηρούν ένα ευρύ φάσμα ικανοτήτων.

Για να διασφαλισθεί η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής βιομηχανίας και να δημιουργηθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι πρέπει να αναληφθεί αποτελεσματική δράση με βάση τις κύριες συστάσεις της STAR 21 όσον αφορά ιδιαιτέρως την άμυνα, το διάστημα, την έρευνα, την πρόσβαση στην αγορά και τις ευρωπαϊκές κανονιστικές ρυθμίσεις της πολιτικής αεροπορίας.

Άμυνα.

Η αμυντική πλευρά της βιομηχανίας είναι ο τομέας όπου υπάρχει μεγαλύτερη προοπτική και μεγαλύτερη ανάγκη για πρόοδο. Εξακολουθεί να μην υπάρχει ένα από τα βασικά θεμέλια μιας ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής βιομηχανίας: μια αποτελεσματική εσωτερική αγορά.

Υπάρχουν πολλά ιστορικά αίτια για το γεγονός ότι ο εθνικός προσανατολισμός εξακολουθεί να δεσπόζει στον τομέα της άμυνας:

– Οι κυβερνήσεις είναι οι μοναδικοί πελάτες της βιομηχανίας. Αυτές μόνο καθορίζουν τη ζήτηση για αμυντικά προϊόντα και ορίζουν τις λειτουργικές απαιτήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές. Η παραγωγή και το εμπόριο όπλων υπόκειται σε έγκριση από την κυβέρνηση.

– Η μακροπρόθεσμη ζήτηση εξαρτάται από την εξέλιξη και την κατανόηση των απειλών, που επηρεάζουν την αξιολόγηση των αναγκών και το δημοσιονομικό σχεδιασμό. Οι κυβερνήσεις αντιλαμβάνονται, αντιδρούν και εφαρμόζουν τις αντίστοιχες πολιτικές τους με διαφορετικό τρόπο η καθεμία.

– Η χρηματική αξία δεν είναι το μοναδικό κριτήριο για την πολιτική προμηθειών - άλλοι παράγοντες είναι τα αντισταθμιστικά οφέλη, όπου περιλαμβάνονται οι συμφωνίες βιομηχανικής συνεργασίας, η ασφάλεια του ανεφοδιασμού και στρατηγικά ζητήματα.

– Οι σχέσεις μεταξύ των κυβερνήσεων και των αεροδιαστημικών εταιρειών διαφέρουν σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο όσον αφορά την έκταση της κρατικής ιδιοκτησίας, τη χρηματοδότηση της Ε&Α, τις πολιτικές προμηθειών, κ.λπ.

– Τέλος, τα αμυντικά συμφέροντα απαιτούν εμπιστευτικότητα όσον αφορά τις ευαίσθητες στρατιωτικές πληροφορίες και την ασφάλεια του εφοδιασμού που υπερβαίνει τα όρια της συνήθους σχέση πελάτη-προμηθευτή.

Εντούτοις, διαχρονικά, η απροθυμία των κρατών μελών να υιοθετήσουν μια κοινή προσέγγιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας του αμυντικού τομέα έχει καταστεί σημαντικός ανασχετικός παράγοντας σε σχέση με τους ισχυρούς ανταγωνιστές του κλάδου, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ όπου, λόγω της δομής και του όγκου του υπολογισμού για την ασφάλεια και την άμυνα στις ΗΠΑ έχουν στη διάθεσή τους πολύ μεγαλύτερες ευκαιρίες να αναπτύσσουν νέα προϊόντα και να επιτυγχάνουν σημαντικές οικονομίες κλίμακας.

Αυτή η βραδύτητα όσον αφορά τη συγκέντρωση των πόρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο έρχεται σε αντίθεση με τις φιλοδοξίες της Ευρώπης για τη δημιουργία μιας ΕΠΑΑ. Δεδομένων των οικονομικών περιορισμών για τους αμυντικούς προϋπολογισμούς σε όλα τα κράτη μέλη, η

εφαρμογή των στόχων της ΕΠΑΑ εξαρτάται, *μεταξύ άλλων*, από τη σημαντική βελτίωση όσον αφορά την προμήθεια και την παραγωγή αμυντικού εξοπλισμού. Σε σύγκριση με τις ΗΠΑ, η Ευρώπη όχι μόνο δαπανά πολύ λιγότερα για την άμυνα, αλλά ο κατακερματισμός της αγοράς περιορίζει περαιτέρω τις λειτουργικές ικανότητες που προκύπτουν.

Οι ταχύρρυθμες μεταβολές που πρέπει να επιτευχθούν απαιτούν να αναπτύξουν τα κράτη μέλη μια περισσότερο ευρωπαϊκή προσέγγιση έχοντας υπόψη τόσο τη δέσμευσή τους για την ΕΠΑΑ όσο και το διεθνικό χαρακτήρα της βιομηχανίας. Κατά την άποψη της Επιτροπής η επίτευξη σημαντικής προόδου εξαρτάται από την ανάπτυξη μιας πιο συνεκτικής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού και πολιτικής προμηθειών, λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένα αμυντικά ζητήματα όπως παρουσιάζονται στην πρόσφατη ανακοίνωση του Μαρτίου του 2003.

Από αυτή την άποψη, η Επιτροπή σημειώνει ότι η αυξανόμενη υποστήριξη για μια μεγαλύτερη ευρωπαϊκή διάσταση αντικατοπτρίστηκε επίσης στο σχέδιο συνταγματικής συνθήκης της Ευρωπαϊκής Συνέλευσης που καλεί τα κράτη μέλη να "δεσμευτούν σταδιακά για τη βελτίωση των αμυντικών ικανοτήτων τους" και για τη δημιουργία ενός "ευρωπαϊκού οργανισμού εξοπλισμού, έρευνας και στρατιωτικών δυνατοτήτων... για τον καθορισμό των επιχειρησιακών απαιτήσεων, την πρόταση μέτρων για την ικανοποίηση αυτών των απαιτήσεων, τη συμβολή στον καθορισμό και, κατά περίπτωση, στην εφαρμογή των μέτρων που χρειάζονται για την ενίσχυση των μέτρων της βιομηχανικής και τεχνολογικής βάσης του αμυντικού τομέα, τη συμμετοχή στον καθορισμό μιας ευρωπαϊκής πολιτικής δυνατοτήτων και εξοπλισμών, και την επικούρηση του Συμβουλίου όσον αφορά την αξιολόγηση της βελτίωσης των στρατιωτικών ικανοτήτων."

Στη Θεσσαλονίκη, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ανέπτυξε περαιτέρω αυτήν την πολιτική και υποστήριξε το στόχο της δημιουργίας ενός τέτοιου διακυβερνητικού οργανισμού το 2004.

Διάστημα

Η ανάγκη για μια ευρωπαϊκή προσέγγιση για το διάστημα αναγνωρίστηκε εδώ και πολύ καιρό και οδήγησε στη δημιουργία του ευρωπαϊκού οργανισμού διαστήματος (ΕΟΔ) το 1975. Στον ΕΟΔ, τα επιμέρους κράτη ομαδοποίησαν σημαντικά μέρη των πολιτικών διαστημικών δραστηριοτήτων τους. Μέσω των προγραμμάτων του ΕΟΔ και μέσω εθνικών προσπαθειών, κατέστη δυνατή η ανάπτυξη σημαντικών ευρωπαϊκών διαστημικών δυνατοτήτων και μια παγκοσμίου επιπέδου βιομηχανική ικανότητα εκτοξευτών και δορυφόρων.

Εντούτοις, τα αμυντικά διαστημικά προγράμματα εφαρμόζονται γενικά σε εθνική ή σε διμερή βάση στην Ευρώπη, με κάποιες σημαντικές επιτυχίες αλλά με περιορισμένους προϋπολογισμούς (μόνο 7 τοις εκατό περίπου του συνόλου των ΗΠΑ). Υπήρξαν συζητήσεις με στόχο την εξασφάλιση ευρύτερης υποστήριξης για ευρωπαϊκά σχέδια συνεργασίας, αλλά είχαν ελάχιστα αποτελέσματα μέχρι σήμερα και το μέλλον τους παραμένει αβέβαιο. Κατά συνέπεια, σε αντίθεση με τα πολιτικά προγράμματα, δεν υπάρχει ακόμα δομή σε ευρωπαϊκό ή πολυεθνικό επίπεδο για τη διαμόρφωση διαστημικών προγραμμάτων για την ασφάλεια και την άμυνα.

Οι διαστημικές δυνατότητες της Ευρώπης κινδυνεύουν σήμερα λόγω της απότομης και συνεχιζόμενης κάμψης στην εμπορική αγορά (κυρίως αυτή που σχετίζεται με τις τηλεπικοινωνίες). Κατά το παρελθόν, η επιτυχία της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στην εμπορική αγορά, που τότε βρισκόταν σε φάση επέκτασης, της επέτρεψε να αποκτήσει επαρκή κρίσιμη μάζα και να ανταγωνίζεται τις εταιρείες των ΗΠΑ παρά το γεγονός ότι οι τελευταίες επωφελούνταν από μια πολύ μεγαλύτερη, προστατευόμενη, θεσμική αγορά. Η πολιτική και η

νομοθεσία των ΗΠΑ για το διάστημα εξακολουθεί να επηρεάζει την προμήθεια αλλοδαπών υπηρεσιών εκτόξευσης και οχημάτων εκτόξευσης στις ΗΠΑ.

Για να διατηρηθεί η ευρωπαϊκή διαστημική βιομηχανία και η ελευθερία η δράσης που εξασφαλίζεται χάρη σ' αυτήν, η Ευρώπη πρέπει να αναπτύξει μια ενοποιημένη βιομηχανική και θεσμική προσέγγιση για περαιτέρω ενοποίηση των δραστηριοτήτων της που σχετίζονται με το διάστημα. Στο πλαίσιο αυτό, η υλοποίηση του Galileo διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Για την επιτυχή ολοκλήρωση της φάσης ανάπτυξης (2002-05) δημιουργήθηκε μια ενιαία δομή διαχείρισης (Galileo Joint Undertaking). Το σχέδιο Galileo ανοίγει νέους δρόμους ως η πρώτη μεγάλης κλίμακας εταιρική σχέση δημόσιου-ιδιωτικού τομέα που πραγματοποιείται σε επίπεδο ΕΕ, ως η πρώτη εμπορική δραστηριότητα παγκόσμιας δορυφορικής ναυτιλίας και ως υπηρεσία που προορίζεται κυρίως στην κάλυψη των αναγκών χρηστών του πολιτικού τομέα. Ο ΕΟΔ αναλαμβάνει την τεχνική ευθύνη για την εγκατάσταση της διαστημικής υποδομής. Μια δομή δικαιόχρησης θα προσφέρει μια σαφή νομική σχέση μεταξύ του δημόσιου τομέα και μιας νέας εταιρείας του ιδιωτικού τομέα που σχηματίστηκε για την ανάπτυξη και τη λειτουργία του συστήματος Galileo.

Ταυτόχρονα με την εφαρμογή του προγράμματος Galileo και την πρόοδο όσον αφορά την πρωτοβουλία παγκόσμιας παρακολούθησης για το περιβάλλον και την ασφάλεια (GMES), πρέπει παραλλήλως να αντιμετωπιστούν τρεις καίριοι τομείς: η σχέση ΕΟΔ-ΕΕ, η βελτίωση του συντονισμού των πολιτικών προγραμμάτων και των προγραμμάτων των σχετικών με την άμυνα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και η αποτελεσματική κατανομή πόρων που είναι επίσης το κλειδί για την ανταγωνιστικότητα.

Η εκτεταμένη διαδικασία διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους σχετικά με την Πράσινη Βίβλο για την ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική που δρομολογήθηκε στις αρχές του τρέχοντος έτους έθεσε τα ζητήματα αυτά στο κέντρο ενός προβληματισμού για τις διαστημικές ανάγκες της Ευρώπης από την άποψη των ευρύτερων στόχων πολιτικής.

Έρευνα

Υπάρχει ευρεία συναίνεση μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων ότι πρέπει να βελτιωθεί ο συντονισμός της ευρωπαϊκής έρευνας στον αεροδιαστημικό τομέα. Σε πολλές δηλώσεις, συμφωνίες και κοινές ανακοινώσεις ο συντονισμός αυτός θεωρείται ως η φυσική συνοδευτική βάση για τη μεγαλύτερη ενοποίηση της βιομηχανίας. Εντούτοις, η εμπειρία έχει δείξει ότι η αναγνώριση της ανάγκης για μεγαλύτερο συντονισμό δεν επαρκεί αφεαυτής για την πραγματοποίηση των απαιτούμενων αλλαγών στο πολύπλοκο ευρωπαϊκό σύστημα απόκτησης αεροδιαστημικής τεχνολογίας. Επομένως, θα πρέπει να αναπτυχθούν νέοι μηχανισμοί, για να δοθεί πρακτικό αποτέλεσμα σε αυτόν τον κοινό στόχο.

Η STAR 21 ζήτησε βελτίωση του συντονισμού των δραστηριοτήτων έρευνας στον αεροδιαστημικό τομέα μεταξύ των διαφόρων επιπέδων και συντελεστών που εμπλέκονται (ΕΕ, εθνικό και περιφερειακό· θεσμικοί και βιομηχανικοί). Όσον αφορά την έρευνα στην πολιτική αεροπορία, πρόσφατα επετεύχθη σημαντική πρόοδος μέσω των εργασιών της συμβουλευτικής επιτροπής για την έρευνα στο χώρο της αεροναυπηγικής στην Ευρώπη (ACARE). Τον Οκτώβριο του 2002, η ACARE παρουσίασε τα πρώτα αποτελέσματα με τη μορφή ενός προγράμματος στρατηγικής έρευνας για τον καλύτερο συντονισμό των ευρωπαϊκών ερευνητικών δραστηριοτήτων. Θα ακολουθήσουν περαιτέρω βήματα για την υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού χώρου έρευνας για τον τομέα.

Στον τομέα της άμυνας υπάρχουν τα ίδια προβλήματα και θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με παρόμοιο τρόπο, κατάλληλα προσαρμοσμένο για να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικοί ρόλοι

και οι διαφορετικές αρμοδιότητες των διάφορων παραγόντων στον αμυντικό τομέα. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία δεδομένου ότι οι ευρωπαϊκές εταιρείες προσπαθούν να ανταγωνιστούν τις αντίστοιχες εταιρείες των ΗΠΑ που επωφελούνται από πολύ υψηλότερα επίπεδα δαπανών στον τομέα της άμυνας. Έχει επίσης κρίσιμη σημασία εφόσον τα κράτη μέλη προσπαθούν να εξασφαλίσουν τις πλέον συμφέρουσες λύσεις δημιουργώντας ταυτόχρονα ένα περιβάλλον που βοηθά στη διατήρηση των δραστηριοτήτων Ε&Α στην Ευρώπη.

Έχοντας αυτό υπόψη, η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για την απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Θεσσαλονίκης να επιφορτίσει τις αρμόδιες υπηρεσίες του Συμβουλίου να αναλάβουν τις απαραίτητες δράσεις για τη δημιουργία, κατά τη διάρκεια του 2004, ενός διακυβερνητικού οργανισμού που θα υπόκειται στην εξουσία του Συμβουλίου και στο οποίο η συμμετοχή θα είναι ανοικτή για όλα τα κράτη μέλη στον τομέα της ανάπτυξης αμυντικών δυνατοτήτων, της έρευνας, των προμηθειών και των εξοπλισμών.

Ο οργανισμός αυτός θα αποσκοπεί στην ανάπτυξη αμυντικών δυνατοτήτων στον τομέα της διαχείρισης κρίσεων, στην προώθηση και την ενίσχυση της ευρωπαϊκής συνεργασίας στον τομέα των εξοπλισμών, στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής βιομηχανικής και τεχνολογικής βάσης στον τομέα της άμυνας και στη δημιουργία μιας ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού καθώς και στην προώθηση, σε σύνδεση με τις ερευνητικές δραστηριότητες της Κοινότητας όπου αυτό ενδείκνυται, της έρευνας με στόχο την ηγετική θέση σε στρατηγικές τεχνολογίες για μελλοντικές αμυντικές δυνατότητες και δυνατότητες ασφάλειας, ενισχύοντας έτσι το βιομηχανικό δυναμικό της Ευρώπης στον τομέα αυτό.

Ευρωπαϊκή κανονιστική ρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας

Σήμερα, τόσο οι κατασκευαστές πολιτικών αεροσκαφών όσο και οι εταιρείες αεροπορικών μεταφορών λειτουργούν σε μια ευρωπαϊκή ή παγκόσμια αγορά. Εντούτοις, ένα μεγάλο μέρος του κανονιστικού συστήματος της Ευρώπης εξακολουθεί να είναι οργανωμένο στο επίπεδο κρατών μελών και να συντονίζεται μεταξύ των κυβερνήσεων. Αυτή η απαρχαιωμένη προσέγγιση εμποδίζει τη βιομηχανία και τους πελάτες της να επωφεληθούν πλήρως από τις δυνατότητες που μπορεί να προσφέρει η εσωτερική αγορά.

Η STAR 21 ασχολήθηκε ιδιαίτερα με τις ελλείψεις του συστήματος των κοινών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας (JAA) και ζήτησε τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια της αεροπορίας (EASA). Στο μεταξύ, έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος: με βάση μια πρόταση της Επιτροπής, εκδόθηκε ο κανονισμός του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1592/2002) με τη θέσπιση της νομικής βάσης για τον EASA, και ετέθη σε ισχύ στις 7 Σεπτεμβρίου του 2002. Η Επιτροπή ασχολείται σήμερα με σημαντικά οργανωτικά ζητήματα για να διασφαλίσει ότι ο EASA θα είναι σε λειτουργία προς το τέλος του 2003. Παράλληλα, θα συνεχιστούν οι συζητήσεις με την ομοσπονδιακή υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA) για να διασφαλισθεί η αμοιβαία αποδοχή των πιστοποιητικών που χορηγούνται από τις κανονιστικές αρχές στις δύο πλευρές του Ατλαντικού.

Η πιστοποίηση αεροσκαφών είναι, εντούτοις, μόνο ένα στοιχείο για τη δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου για την πολιτική αεροπορία στην Ευρώπη. Εξακολουθεί να χρειάζεται πρόοδος σε άλλους καίριους τομείς όπως η ασφάλεια της αεροπορίας. Δεδομένης της πυκνότητας και της αλληλεξάρτησης του δικτύου αεροπορικών μεταφορών στο εσωτερικό της Ευρώπης, τα ζητήματα ασφάλειας πρέπει να αντιμετωπίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η ενεργός συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε διεθνείς οργανισμούς όπως ο ICAO είναι το κλειδί για να διασφαλιστεί μια αποτελεσματική αντιστοιχία μεταξύ του ευρωπαϊκού κανονιστικού συστήματος και των παγκόσμιων απαιτήσεων. Η σημερινή απουσία

αποτελεσματικών μηχανισμών για την προώθηση των ευρωπαϊκών προτύπων αποτελεί ανασχετικό παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Η συμμετοχή αυτή έχει ζωτική σημασία για προγράμματα όπως το Galileo και για την ανάπτυξη τεχνολογιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Η εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού θα απαιτήσει σημαντικές τεχνολογικές μεταβολές και επενδύσεις στον εκσυγχρονισμό και την ενοποίηση της υποδομής διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των συναφών υπηρεσιών. Η ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού διασυνδέσμου μεταξύ του πολιτικού και του στρατιωτικού τομέα θα έχει ζωτική σημασία για να εξασφαλισθεί περισσότερη ευελιξία όσον αφορά τη χρήση του εναέριου χώρου της Ευρώπης. Οι εξελίξεις αυτές ενδέχεται επίσης να διευκολύνουν την εναρμόνιση των στρατιωτικών απαιτήσεων.

Οι περιβαλλοντικές ανάγκες ασκούν σημαντική πίεση για την ανάπτυξη ασφαλέστερων και λιγότερο ρυπογόνων αεροσκαφών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να ενισχύσουν το ρόλο τους στις περιβαλλοντικές συζητήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Η αεροδιαστημική βιομηχανία πρέπει επίσης να προσπαθήσει να βελτιώσει τις υφιστάμενες τεχνολογίες για να επιτύχει τη σωστή ισορροπία μεταξύ των περιβαλλοντικών αναγκών και της προσδοκώμενης αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας.

Όσον αφορά τις συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών, το ευρωπαϊκό Δικαστήριο συμπέρανε πρόσφατα ότι οι υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών των επιμέρους κρατών μελών δεν ήταν συμβατές με την κοινοτική αρμοδιότητα σε σημαντικούς τομείς. Το δικαστήριο επεσήμανε τρεις τέτοιους τομείς αποκλειστικής κοινοτικής αρμοδιότητας. Το χρόνο χρήσης στους αερολιμένες, τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και τους ενδοκοινοτικούς ναύλους και κόμιστρα.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτά και άλλα στοιχεία που παρέχουν σημαντική υποστήριξη για μια κοινοτική προσέγγιση προς τις συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών στις 5 Ιουνίου 2003 το Συμβούλιο συμφώνησε σχετικά με ένα πακέτο μέτρων που παρέχει αρμοδιότητα στην Επιτροπή για τη διεξαγωγή καίριων διαπραγματεύσεων για τις αεροπορικές μεταφορές όπου περιλαμβάνεται ιδιαιτέρως η εντολή έναρξης διαπραγματεύσεων για μια νέα υπερατλαντική αεροπορική συμφωνία.

Η ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία θα πρέπει να ενοποιηθεί για να ανταγωνίζεται ικανοποιητικά σε παγκόσμιο επίπεδο. Η νέα κοινοτική προσέγγιση για τον επαναπροσδιορισμό των διεθνών σχέσεων για όλα τα κράτη μέλη θα διευκολύνει τη διεργασία ενοποίησης. Η περαιτέρω ελευθέρωση των αεροπορικών αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο θα επεκτείνει επίσης τις ευκαιρίες αγοράς για την ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία. Η αύξηση του ανταγωνισμού θα συμβάλει επίσης στην άσκηση πίεσης για τη μείωση των λειτουργικών δαπανών χρησιμοποιώντας, για παράδειγμα, πιο αποτελεσματικά αεροσκάφη.

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για την εξέλιξη αυτή και θα συνεχίσει να εφαρμόζει μέτρα για τη διασφάλιση ενός συνεκτικού κανονιστικού περιβάλλοντος που θα προσφέρει ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας αλλά και θα προωθήσει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας.

Πρόσβαση στην αγορά

Οι εταιρείες του αεροδιαστημικού τομέα λειτουργούν σε μια παγκόσμια αγορά και επομένως, εξαρτώνται από την ύπαρξη δίκαιων όρων στο διεθνείς εμπόριο και στην πρόσβαση στην αγορά.

Το *εμπόριο μεγάλων αεροσκαφών* ρυθμίζεται με ένα σύστημα διμερών και πολυμερών συμφωνιών. Η διμερής συμφωνία ΕΕ-Η.Π.Α του 1992 για το εμπόριο μεγάλων πολιτικών αεροσκαφών ρυθμίζει συγκεκριμένα διάφορες μορφές κρατικής υποστήριξης όπως η υποστήριξη για έρευνα και ανάπτυξη ή οι επιστρεφόμενες ενισχύσεις εκκίνησης για νέα προγράμματα. Ενώ η Ευρώπη τήρησε τις υποχρεώσεις της στο πλαίσιο της συμφωνίας του 1992 και θα συνεχίσει να τις τηρεί και στο μέλλον, τα επίπεδα των ενισχύσεων που παρέχονται στις ΗΠΑ υπερβαίνουν μονίμως αυτά που επιτρέπονται από τη συμφωνία. Η Επιτροπή κατέκρινε αυτήν την παράβαση στις διμερείς διαβουλεύσεις που προβλέπονται από τη συμφωνία και θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά την κατάσταση μελλοντικά για να διαφυλάξει τον ανοικτό και θεμιτό ανταγωνισμό σε αυτήν την σημαντική αγορά.

Όσον αφορά την *πρόσβαση στις αγορές αμυντικού εξοπλισμού*, δύο συγκεκριμένες δυσκολίες για τις ευρωπαϊκές εταιρείες οφείλονται στην τρέχουσα νομοθεσία των ΗΠΑ: Πρώτον, είναι πολύ δύσκολη η είσοδος στην αγορά αμυντικού εξοπλισμού των ΗΠΑ λόγω των χαρακτηριστικών της:

– Οι περιορισμοί των ΗΠΑ όσον αφορά την προμήθεια αλλοδαπού αμυντικού εξοπλισμού περιορίζουν την πρόσβαση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στην αγορά των ΗΠΑ. Πρόσφατα, το Κογκρέσο των ΗΠΑ πρότεινε την περαιτέρω ενίσχυση αυτών των περιορισμών παρά την αντίσταση από το Υπουργείο Άμυνας. Αυτές οι τροποποιήσεις θα ήταν αντίθετες με τις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει οι ΗΠΑ στο πλαίσιο της συμφωνίας του ΠΟΕ του 1994 για τις κρατικές προμήθειες (GPA). Επιπλέον, η εφαρμογή των κανονισμών ασφάλειας των ΗΠΑ επιβάλλει σημαντικό γραφειοκρατικό φόρτο. Αυτό επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό κάθε συμμετοχή αλλοδαπών αναδόχων σε προγράμματα των ΗΠΑ.

– Η πολιτική των ΗΠΑ όσον αφορά κάθε είδους συνεργασία αμυντικών επιχειρήσεων των ΗΠΑ με αλλοδαπές εταιρείες είναι πολύ περιοριστική. Επιπλέον, οι απαιτήσεις ασφάλειας των ΗΠΑ θέτουν νομικά εμπόδια με τις συγχωνεύσεις και άλλες διασυνδέσεις μεταξύ εταιρειών.

Λόγω κυρίως αυτών των περιορισμών, το αμυντικό εμπορικό ισοζύγιο ΕΕ-Η.Π.Α. είναι ιδιαίτερα θετικό υπέρ των Ηνωμένων Πολιτειών: 24% των ευρωπαϊκών αμυντικών προμηθειών έχει προέλευση ΗΠΑ, ενώ μόνο 0,5% των αμυντικών προμηθειών των ΗΠΑ έχει ευρωπαϊκή προέλευση.

Δεύτερον, οι αρχές των ΗΠΑ μπορούν να απαγορεύουν τις εξαγωγές του ευρωπαϊκού εξοπλισμού σε τρίτες χώρες εάν τα προϊόντα περιέχουν κατασκευαστικά μέρη που καλύπτονται από τις κανονιστικές ρυθμίσεις των ΗΠΑ. Σε σύγκριση με το ευρωπαϊκό σύστημα, αυτές οι κανονιστικές ρυθμίσεις έχουν πολύ ευρύτερο πεδίο κάλυψης και είναι πολύ πιο άκαμπτες.

Το πρόγραμμα δράσης της Θεσσαλονίκης κατά της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής προβλέπει ορισμένες δράσεις για την αύξηση της αποτελεσματικότητας του ευρωπαϊκού καθεστώτος ελέγχου των εξαγωγών διπλής χρήσης. Η έγκαιρη εφαρμογή αυτών των δράσεων έχει καίρια σημασία για την αύξηση της αξιοπιστίας της Ευρώπης έναντι των ΗΠΑ. Η

Επιτροπή έχει ήδη υποβάλει προτάσεις στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος δράσης της Θεσσαλονίκης όσον αφορά τον έλεγχο εξαγωγών των προϊόντων διπλής χρήσης.

Στην έκθεσή της του Νοεμβρίου του 2002, η "Επιτροπή για το μέλλον της αεροδιαστημικής βιομηχανίας των Ηνωμένων Πολιτειών" των ΗΠΑ τόνισε επίσης τον αρνητικό αντίκτυπο αυτής της πολιτικής για τη βιομηχανία των ΗΠΑ. Ζήτησε κάποια χαλάρωση των περιορισμών των ΗΠΑ για τις αλλοδαπές εταιρείες που επιθυμούν να αποκτήσουν τον έλεγχο εταιρειών των ΗΠΑ οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της άμυνας και κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι "οι κανονισμοί της κυβέρνησης των ΗΠΑ περί προμηθειών θα πρέπει να αναμορφωθούν για να επιτρέψουν την αύξηση της συνεργασίας με εταιρείες εκτός ΗΠΑ και, σε ορισμένες περιπτώσεις τις προμήθειες από τις εταιρείες αυτές". Όσον αφορά την ενσωμάτωση εμπορικών κατασκευαστικών μερών σε στρατιωτικά προϊόντα η έκθεση ζήτησε να επιτραπεί αυτό γενικά "ακόμα κι αν αυτά παρέχονται από εταιρείες εκτός των ΗΠΑ ή υφίστανται επεξεργασία από αλλοδαπούς".

Η επιτροπή των ΗΠΑ ασχολήθηκε επίσης με τα προβλήματα που δημιουργεί το σύστημα ελέγχου των εξαγωγών για τη βιομηχανία της. Δήλωσε ότι "οι έλεγχοι των εξαγωγών παρέχουν σήμερα πολύ λίγη ασφάλεια και προκαλούν τεράστια αναποτελεσματικότητα" προσθέτοντας ότι "υπονομεύουν τη συνεργασία μεταξύ εταιρειών από σύμμαχες χώρες όσον αφορά νέες αναπτύξεις συστημάτων" και επηρεάζουν δυσμενώς "έναν από τους κεντρικούς στόχους του στρατιωτικού προγραμματισμού κατά τα τελευταία 30 χρόνια - τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των συμμάχων". Για να υπερνικηθεί η κατάσταση αυτή, η επιτροπή των ΗΠΑ πρότεινε τη συνεργασία "με τους συμμάχους μας για να εντοπισθεί η κρίσιμη τεχνολογία και να βρεθούν λύσεις σχετικά με το πώς να προστατεύεται".

Η υπερατλαντική συνεργασία στον τομέα της άμυνας ενισχύθηκε από τη βιομηχανική ενοποίηση και την τάση εξέλιξης προς τα λιγότερα, αλλά περισσότερο περίπλοκα από τεχνολογική άποψη και πιο δαπανηρά προγράμματα και η στενότερη υπερατλαντική βιομηχανική συνεργασία είναι επίσης το απαραίτητο αποτέλεσμα της εφαρμογής κοινών αμυντικών ικανοτήτων.

Εντούτοις, αν και δέχεται ευμενώς τα θετικά σημεία από τις ΗΠΑ και ενθαρρύνει όλες τις υπερατλαντικές πρωτοβουλίες για εργασίες προς την κατεύθυνση γρήγορων αλλαγών, η Επιτροπή πιστεύει ότι οι δυνατότητες εξασφάλισης καλύτερης πρόσβασης στην αγορά αμυντικού εξοπλισμού των ΗΠΑ και βελτίωσης του συστήματος ελέγχου των εξαγωγών τους, θα ενισχυθούν σημαντικά εάν η Ευρώπη μπορεί να ενεργεί από θέση ισχύος όπου θα έχει λάβει τα μέτρα που χρειάζονται για να διασφαλιστεί η ύπαρξη μιας άκρως ανταγωνιστικής και ελκυστικής βιομηχανικής βάσης στο εσωτερικό της Ευρώπης με δική της ισχυρή σχεδιαστική εμπειρογνωμοσύνη και επιτυχημένα προγράμματα.

5. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

Η STAR 21 έδειξε ότι η πιο σημαντική πρόοδος έχει επιτευχθεί στους τομείς όπου είχε υιοθετηθεί μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή προσέγγιση. Η δημιουργία της EASA για την υπερνίκηση των μειονεκτημάτων της υφιστάμενης διακυβερνητικής προσέγγισης των κοινών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας είναι ένα καλό σχετικό παράδειγμα.

Αυτό αποδεικνύει πώς μπορεί η ΕΕ να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο όσον αφορά δημιουργία ενός περιβάλλοντος στο οποίο η αεροδιαστημική βιομηχανία θα μπορεί να

αναπτυχθεί ενώ η διασυνοριακή ενοποίηση και οι ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς καθιστούν όλο και περισσότερο ανεπαρκές το εθνικό πλαίσιο.

Η Επιτροπή γνωρίζει ότι, ανάλογα με τα επιμέρους ζητήματα, μπορεί να διαφέρει η καταλληλότερη οργανωτική και θεσμική προσέγγιση. Ορισμένα από τα προβλήματα μπορούν να αντιμετωπιστούν καλύτερα με την ανάπτυξη κοινοτικών πολιτικών ενώ άλλα ενδέχεται να απαιτούν μια λύση χρησιμοποιώντας διαφορετικές δομές της ΕΕ.

Σε αυτή την βάση, η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για τη βελτίωση του πολιτικού και κανονιστικού πλαισίου για την αεροδιαστημική βιομηχανία στην Ευρώπη. Εντούτοις, τα κράτη μέλη θα διατηρήσουν μια καίρια ευθύνη για την παροχή υποστήριξης με τη μορφή προγραμμάτων Ε&Α, επιστρεφόμενων ενισχύσεων εκκίνησης και συμβολών στα προγράμματα του ΕΟΔ, παραμένοντας επίσης οι μεγαλύτεροι πελάτες του κλάδου μέσω των αμυντικών προμηθειών. Επομένως, η επίτευξη σημαντικής προόδου εξαρτάται από τη συνεργασία τους.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι τρεις τομείς χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή: η άμυνα, το διάστημα και η έρευνα.

Άμυνα.

Όσον αφορά το αμυντικό σκέλος της αεροδιαστημικής βιομηχανίας, η διεργασία βιομηχανικής ενοποίησης (με την ευθύνη κυρίως των ίδιων των εταιρειών) έχει πραγματοποιήσει τεράστια πρόοδο· το καίριο ζήτημα που αντιμετωπίζει η βιομηχανία είναι ο εναπομένων κατακερματισμός της ζήτησης για αμυντικό εξοπλισμό - τα προγράμματα που αφορούν μόνον ένα κράτος μέλος δυσκολεύονται να επιτύχουν επίπεδα παραγωγής σε οικονομική κλίμακα και τα προγράμματα που καλύπτουν πολλά κράτη μέλη παρεμποδίζονται από πολύπλοκες συμφωνίες καταμερισμού των εργασιών που αυξάνουν τη γραφειοκρατία και το κόστος.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν την εναρμόνιση των στρατιωτικών απαιτήσεων και των λοιπών απαιτήσεων που αφορούν την ασφάλεια με σκοπό την υπερνίκηση των προβλημάτων που οφείλονται στον εθνικό προσανατολισμό του σημερινού αμυντικού πλαισίου, εναρμονίζοντας τον προγραμματισμό και την προμήθεια εξοπλισμού σχετικού με την άμυνα. Αυτό είναι πλήρως σύμφωνο με το στόχο της ΕΠΑΑ να ενισχύσει την ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής αμυντικής βιομηχανικής και τεχνολογικής βάσης και η αρχή έγινε με τις δράσεις που ορίζονται στην πρόσφατη ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο "ευρωπαϊκή άμυνα - βιομηχανικά ζητήματα και ζητήματα αγοράς".

Αυτή η ανακοίνωση δίνει έμφαση στην προτεραιότητα που πρέπει να δοθεί στη δημιουργία μιας αγοράς αμυντικού εξοπλισμού, δηλ. ένα κατάλληλο κανονιστικό πλαίσιο που θα καλύπτει τόσο εσωτερικές όσο και εξωτερικές πτυχές, κατάλληλους κανόνες για αποτελεσματική ως προς το κόστος προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών από τα κράτη μέλη και από ενδεχόμενους μελλοντικούς ευρωπαϊκούς οργανισμούς και οικονομικά αποτελεσματικούς ελέγχους εξαγωγών, διατηρώντας επίσης τα πρότυπα ηθικής και προωθώντας την αμοιβαία είσοδο στις αγορές. Δίνει επίσης έμφαση στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της έρευνας μέσω της συνεργασίας και της συνεκτικότητας στην έρευνα τη σχετική με την άμυνα σε ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και στην αξιοποίηση συνεργειών πολιτικού-στρατιωτικού τομέα.

Επιπλέον, θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι η ΕΕ παρέχει ένα κατάλληλο πλαίσιο για την επέκταση και την ανάπτυξη ορισμένων από τα μέτρα που έχουν συμφωνηθεί στον τομέα της

αεροδιαστημικής και της άμυνας από τους Υπουργούς της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας, της Σουηδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου μέσω της δήλωσης προθέσεων και της συμφωνίας-πλαισίου. Τα οφέλη που προέρχονται από συμφωνίες σχετικά με τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, τους κοινούς κανόνες εξαγωγών και την ασφάλεια των πληροφοριών θα ενισχυθούν σημαντικά αν καλύπτουν το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, διάφορα κράτη μέλη ήδη θεσπίσει κοινές πρωτοβουλίες προμηθειών και έρευνας όπως ο OCCAr (*Organisme Conjoint de Coopération en matière d'Armement* / Κοινός οργανισμός συνεργασίας σε θέματα εξοπλισμών) και ο WEO (Western European Armament Organisation / δυτικοευρωπαϊκός οργανισμός εξοπλισμών) και η πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 19ης και 20ής Ιουνίου του 2003 για τη δημιουργία ενός οργανισμού στον τομέα της ανάπτυξης αμυντικών δυνατοτήτων, της έρευνας, των προμηθειών και των εξοπλισμών .

Όσον αφορά τα εμπόδια για το εμπόριο αμυντικών εξοπλισμών, η Επιτροπή θεωρεί θετική την προσέγγιση της Επιτροπής αεροδιαστημικής βιομηχανίας των ΗΠΑ. Καλεί τις ΗΠΑ να εργαστούν για την ταχεία εφαρμογή των απαραίτητων αλλαγών. Αυτό θα ενθαρρύνει τη συνεργασία στον τομέα της άμυνας, θα αυξήσει τη διαλειτουργικότητα και θα συμβάλει στη μείωση του χάσματος δυνατοτήτων.

Διάστημα

Μετά την ανακοίνωση του 2001 με τίτλο "Στην πορεία προς την ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική", που έδινε έμφαση στη συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Διαστήματος, η Επιτροπή εξέδωσε μια Πράσινη Βίβλο για το διάστημα για να ενθαρρύνει τον περαιτέρω διάλογο σχετικά με τη μελλοντική πορεία με σκοπό την έκδοση μιας αναλυτικής Λευκής Βίβλου αργότερα κατά τη διάρκεια του 2003.

Η απουσία μιας περιεκτικής ευρωπαϊκής διαστημικής πολιτικής και η συνακόλουθη έλλειψη αποτελεσματικού συντονισμού των διαστημικών δραστηριοτήτων, προκαλεί σήμερα φόβους ότι, παρά την τεχνολογική αριστεία της, η πρόσφατη κάμψη της εμπορικής διαστημικής αγοράς σημαίνει ότι η βιομηχανία της ΕΕ όχι μόνο κινδυνεύει να χάσει το μερίδιο της αγοράς της προς όφελος των ΗΠΑ και άλλων διαστημικών δυνάμεων, αλλά ενδέχεται ακόμη και να χάσει την ικανότητα να διατηρεί τις ήδη κτηθείσες δυνατότητες. Μακροπρόθεσμα αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια κατάσταση όπου η Ευρώπη δεν έχει ουσιαστικές δυνατότητες επιλογής σε έναν ζωτικής σημασίας τομέα.

Εντούτοις, τα οικονομικά συμφέροντα των δραστηριοτήτων που βρίσκονται στα επόμενα στάδια της οικονομικής διεργασίας όπου περιλαμβάνονται οι δορυφορικές υπηρεσίες για τις μεταφορές, το ηλεκτρονικό εμπόριο, οι επιστημονικές λεωφόροι, η τηλεργασία, οι υπηρεσίες ψυχαγωγίας και πολιτισμού, οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και, φυσικά, οι επικοινωνίες και οι δραστηριότητες ασφάλειας και άμυνας, υπερβαίνουν σήμερα σε μεγάλο βαθμό τις αρχικές επενδύσεις σε δομές. Οι υπηρεσίες αυτές παρέχουν μια πρόσθετη διάσταση και έχουν καταστεί σημαντικός πόρος για διάφορες βιομηχανικές δυνατότητες.

Επομένως η Επιτροπή θα προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για να δημιουργηθεί το ευνοϊκότερο δυνατό περιβάλλον για τη διατήρηση και την περαιτέρω ανάπτυξη των δυνατοτήτων της βιομηχανίας. Αυτό σημαίνει ότι θα δημιουργηθεί μια περιεκτική ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική που θα λαμβάνει υπόψη το στρατηγικό χαρακτήρα της βιομηχανίας αυτής και θα παρέχει ένα κοινό πλαίσιο εντός του οποίου η ευρωπαϊκή βιομηχανία και οι

διάφοροι εμπλεκόμενοι εθνικοί και διακυβερνητικού οργανισμοί θα μπορούν να βελτιστοποιήσουν τις δραστηριότητές τους.

Οι ευρείες συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διεργασία διαβούλευσης που οργανώθηκε στο πλαίσιο της Πράσινης Βίβλου για το διάστημα διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο αυτό και η Επιτροπή θα αναπτύξει πληρέστερα αυτά τα ζητήματα σε μια Λευκή Βίβλο που θα παρουσιαστεί αργότερα, κατά το τρέχον έτος.

Έρευνα

Κατά την τελευταία δεκαετία η Ένωση ενίσχυσε το ρόλο της όσον αφορά τη χρηματοδότηση της έρευνας στον πολιτικό αεροδιαστημικό τομέα στην Ευρώπη και η βιομηχανία προσάρμοσε τις ερευνητικές δομές της για να λάβει υπόψη αυτές τις νέες συνθήκες υποστήριξης. Δεδομένων των μακρόχρονων κύκλων ανάπτυξης στον αεροδιαστημικό τομέα, είναι σημαντικό να διατηρηθεί η σταθερότητα των δομών χρηματοδότησης της έρευνας μακροπρόθεσμα.

Όπως και στην πολιτική αεροπορία με το πρόγραμμα στρατηγικής έρευνας του ACARE, η Ευρώπη θα μπορούσε να έχει σημαντικά οφέλη από την ύπαρξη ενός περιεκτικού ευρωπαϊκού προγράμματος Ε&Α για τον αεροδιαστημικό τομέα σχετικά με την άμυνα. Γι' αυτό απαιτείται η ανάπτυξη ενός συστήματος που θα συγκεντρώνει αυτούς που κατανοούν τα στρατηγικά και τεχνικά ζητήματα και ζητήματα αγοράς που θα καθορίσουν το μέλλον του αεροδιαστημικού τομέα καθώς και αυτούς που έχουν τόσο τις δυνατότητες όσο και συμφέροντα σε αυτό τον επιχειρηματικό τομέα τις ίδιες τις εταιρείες, όπου περιλαμβάνονται οι ΜΜΕ, τα ερευνητικά ιδρύματα και άλλοι φορείς - έτσι ώστε να είναι δυνατή η εις βάθος εξέταση των σχετικών πολύπλοκων ζητημάτων.

Θα πρέπει να προσδιοριστούν οι προτεραιότητες και οι στόχοι με μια ευρωπαϊκή προοπτική για να επηρεαστούν όλοι οι ευρωπαίοι ενδιαφερόμενοι που εμπλέκονται στο σχεδιασμό ερευνητικών προγραμμάτων σχετικών με την άμυνα ώστε να εργαστούν προς την κατεύθυνση ενός συστήματος που θα είναι πιο αποτελεσματικότητα, καλύτερα στοχοθετημένο και πιο ανταγωνιστικό σε παγκόσμια κλίμακα. Θα χρειαστεί ενδεχομένως να αναπροσαρμοστούν οι προτεραιότητες των επιμέρους κρατών μελών ως αποτέλεσμα του συνολικού σχεδίου, επομένως ένα επαρκές επίπεδο δέσμευσης και ανεξάρτητων πόρων θα είναι προϋποθέσεις για την επιτυχία.

Εκτός από τη βελτίωση του συντονισμού των δραστηριοτήτων μεταξύ των κρατών μελών, θα χρειαστούν νέες θεσμικές δομές για να υπερνικηθεί ο υφιστάμενος κατακερματισμός. Στο σχέδιο συνθήκης για τη θέσπιση συντάγματος της Ευρώπης, η ευρωπαϊκή Συνέλευση ζήτησε τη σύμβαση ενός "ευρωπαϊκού οργανισμού εξοπλισμού, έρευνας και στρατιωτικών δυνατοτήτων" ο οποίος θα ενεργεί "για τον καθορισμό των επιχειρησιακών απαιτήσεων, την πρώθηση μέτρων για την ικανοποίηση αυτών των απαιτήσεων, τη συμβολή στον καθορισμό και, κατά περίπτωση, στην εφαρμογή των μέτρων που χρειάζονται για την ενίσχυση των μέτρων της βιομηχανικής και τεχνολογικής βάσης του αμυντικού τομέα, τη συμμετοχή στον καθορισμό μιας ευρωπαϊκής πολιτικής δυνατοτήτων και εξοπλισμών, και την επικούρηση του Συμβουλίου Υπουργών όσον αφορά την αξιολόγηση της βελτίωσης των στρατιωτικών ικανοτήτων." Η Επιτροπή υποστηρίζει την πρόταση αυτή. Ένας τέτοιος οργανισμός θα βοηθούσε στην υπερνίκηση του υφιστάμενου κατακερματισμού και στην ανάπτυξη του εξοπλισμού που θα χρειαστεί η Ευρώπη για τις ανάγκες ασφάλειας και τις αμυντικές ανάγκες της στο μέλλον.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως δήλωσε στην πρόσφατη ανακοίνωση για την άμυνα, σχεδιάζει να δρομολογήσει μια προπαρασκευαστική δράση για την αύξηση του βιομηχανικού

δυναμικού της Ευρώπης στον τομέα της έρευνας για την ασφάλεια. Αυτή η δραστηριότητα θα έχει στόχο τη διερεύνηση των όρων και των μηχανισμών για τη βελτίωση του περιβάλλοντος για επιστημονική, τεχνολογική και βιομηχανική ανταγωνιστικότητα στον τομέα αυτό. Θα αναπτυχθεί ένα μακροπρόθεσμο όραμα σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερομένους. Η Επιτροπή προτίθεται να παρουσιάσει άλλη μια ανακοίνωση γι' αυτό το ζήτημα μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Παλαιότερες ανακοινώσεις έχουν τονίσει τα οφέλη μιας ισχυρής ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Εκατομμύρια πολιτών εξαρτώνται από τον τομέα αυτό για την εργασία τους και ο κύκλος εργασιών της, που ανέρχεται σε 80 δισεκατομμύρια ευρώ, αποτελεί ουσιαστική θετική συνεισφορά στο εμπορικό ισοζύγιο της Ευρώπης. Η αεροδιαστημική βιομηχανία και οι συναφείς τεχνολογίες της διαδραματίζουν επίσης καίριο ρόλο στη διατήρηση της στρατηγικής θέσης της Ευρώπης και στην ικανότητά της για ασφάλεια και άμυνα και συμβάλλουν επίσης σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα όλων των τομέων της οικονομίας, περιλαμβανομένων των αναδυόμενων επιχειρήσεων της κοινωνίας των πληροφοριών.

Αν και είναι αλήθεια ότι μετά την υποβολή της STAR 21 έχει επιτευχθεί πραγματική πρόοδος σε πολλούς τομείς, όπου περιλαμβάνονται η έκδοση του κανονισμού περί EASA, η εκ νέου εκκίνηση των συζητήσεων για την άμυνα, η ευρεία διαβούλευση για τη διαστημική πολιτική και η δημιουργία της κοινής επιχείρησης Galileo, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη, σε συμφωνία με τη στρατηγική της για τη βιομηχανική πολιτική και την πολιτική για τον ανταγωνισμό, ότι είναι αναγκαία η προσαρμογή και η ανάπτυξη του υφιστάμενου πλαισίου για να διατηρηθούν τα οφέλη των αεροδιαστημικών δυνατοτήτων της Ευρώπης για τις μελλοντικές γενεές.

Για να γίνει αυτό απαιτείται μια συνεχής, συντονισμένη προσπάθεια που θα εστιάζεται στους τομείς στους οποίους το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την αεροδιαστημική βιομηχανία δεν υπάρχει ή παραμένει ασθενές. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην ουσιαστική δημιουργία μιας ευρωπαϊκής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού, τη δρομολόγηση μιας επιτυχημένης προπαρασκευαστικής δράσης για την έρευνα σχετικά με την ασφάλεια και η ενίσχυση των ερευνητικών προσπαθειών στον τομέα της άμυνας μέσω ενός ευρωπαϊκού προγράμματος Ε&Α για τον αεροδιαστημικό τομέα σχετικά με την άμυνα και η δημιουργία ενός οργανισμού της ΕΕ ενώ θα διατηρείται επίσης η μακροπρόθεσμη σταθερότητα στα ερευνητικά προγράμματα για την πολιτική αεροπορία.

Ζωτική σημασία έχει επίσης η έκδοση της Λευκής Βίβλου για το διάστημα και η έγκαιρη εφαρμογή ενός προγράμματος δράσης που θα υλοποιήσει την ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική καλύπτοντας όλα τα ζητήματα των επιχειρήσεων και αξιοποιώντας πλήρως τις συγκεκριμένες δυνατότητες όλων των συμμετεχόντων φορέων, όπως και η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού περιλαμβανομένων των εξωτερικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών και μιας πλήρως λειτουργικής EASA.

Έχοντας υπόψη το μέγεθος των προκλήσεων, απαιτείται αποφασιστική δράση έτσι ώστε οι ευρωπαϊκές εταιρείες να είναι σε θέση να βελτιώσουν περαιτέρω την ανταγωνιστικότητά τους στις παγκόσμιες αγορές αεροδιαστημικής. Γι' αυτό, η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για τις συστάσεις της STAR 21, επειδή αποτελούν σημαντική αφετηρία για την ενεργοποίηση των απαραίτητων αλλαγών και καλεί τα κράτη μέλη και τα άλλα θεσμικά όργανα να υποστηρίξουν τον προσανατολισμό των συστάσεων και να επιδιώξουν ενεργά την προώθηση των καίριων ζητημάτων που τίθενται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑ

STRATEGIC AEROSPACE REVIEW for the 21st century

(STAR 21)

Δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου αγοράς και πολιτικής

για μια ζωτικής σημασίας ευρωπαϊκή βιομηχανία

Ιούλιος 2002

Α. ΜΕΛΗ

Η ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα για την αεροδιαστημική βιομηχανία συστάθηκε το 2001 για να αναλύσει την επάρκεια του υφιστάμενου πολιτικού και κανονιστικού πλαισίου για τον αεροδιαστημικό τομέα στην Ευρώπη, να επισημάνει τις ελλείψεις και να υποβάλει προτάσεις για περαιτέρω βελτίωση. Με πρόεδρο τον Erkki Liikanen, μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιο για την πολιτική για τις επιχειρήσεις, περιλαμβάνει επτά προέδρους αεροδιαστημικών βιομηχανιών, πέντε ευρωπαίους επιτρόπους, τον ύπατο αντιπρόσωπο της ΕΕ για την κοινή εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφάλειας και δύο μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Κατά τους τελευταίους 12 μήνες τα μέλη της συμβουλευτικής ομάδας ανέλυσαν το ζήτημα αυτό ταυτοποιώντας τους καίριους τομείς που θα καθορίσουν την μελλοντική ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας και την ικανότητά της να συμβάλει αποτελεσματικά στους βασικούς πολιτικούς στόχους της Ευρώπης. Τα πορίσματά τους παρουσιάζονται στην συνημμένη έκθεση με τίτλο 'Αεροδιαστημική βιομηχανία - Στρατηγική ανασκόπηση για τον 21ο αιώνα' (STAR 21), την οποία η ομάδα υπέβαλε στον πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Romano Prodi, στις 16 Ιουλίου 2002.

Jean-Paul Béchat: πρόεδρος & ΔΣ της SNECMA

Manfred Bischoff: συμπρόεδρος της EADS

Philippe Busquin: μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος για την έρευνα

Sir Richard Evans: πρόεδρος της BAE Systems

Jean-Luc Lagardère: συμπρόεδρος της EADS

Pascal Lamy: μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος για το εμπόριο

Erkki Liikanen: μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος για τις επιχειρήσεις και την κοινωνία της πληροφορίας

Alberto Lina: πρώην πρόεδρος & ΔΣ της Finmeccanica (μέχρι τον Απρίλιο 2002)

Loyola De Palacio: αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδια για τις σχέσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τις μεταφορές & την ενέργεια

Chris Patten: μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος για τις εξωτερικές σχέσεις

Denis Ranque: πρόεδρος & ΔΣ της THALES

Sir Ralph Robins: πρόεδρος της Rolls Royce

Javier Solana: ύπατος αντιπρόσωπος της ΕΕ για την κοινή εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφάλειας

Carlos Westendorp y Cabeza: μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, πρόεδρος της επιτροπής για τη βιομηχανία, το εξωτερικό εμπόριο, την έρευνα και την ενέργεια

Karl von Wogau: μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Β. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι ανάγκες *της Ευρώπης*

Τα τελευταία χρόνια οι ηγέτες της Ευρώπης έθεσαν μεγαλόπνοους στόχους για την Ευρωπαϊκή Ένωση που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην αεροδιαστημική βιομηχανία, θέτοντας, από τη μια πλευρά, φιλόδοξους στόχους για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και, από την άλλη, καίριους στόχους για την εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφάλειας της ΕΕ.

Στην στρατηγική ανασκόπηση της αεροδιαστημικής βιομηχανίας για τον 21^{ο} αιώνα *(STAR 21)*, η ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα για την αεροδιαστημική βιομηχανία δηλώνει ότι οι στόχοι αυτοί μπορούν να επιτευχθούν μόνον εάν οι οικονομικές και βιομηχανικές δομές της Ευρώπης μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις. Η ύπαρξη μιας ανθούσας και ανταγωνιστικής αεροδιαστημικής βιομηχανίας διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην εξασφάλιση της ασφάλειας και ευημερίας της Ευρώπης. Πέραν της συμβολής της στη βιώσιμη ανάπτυξη, η αεροδιαστημική βιομηχανία είναι εστία ανάπτυξης καίριων δεξιοτήτων και τεχνολογιών και ουσιαστικός παράγοντας προώθησης της καινοτομίας· εξασφαλίζει τα μέσα για την παροχή υπηρεσιών από το διάστημα και συμβάλλει ουσιαστικά στην ασφάλεια και την άμυνα, βοηθώντας έτσι στην εξασφάλιση ελευθερίας δράσης για την Ευρώπη στις εξωτερικές της πολιτικές.

Χαρακτηριστικά της βιομηχανίας

Η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία πρωτοπορεί παγκοσμίως σε αρκετούς καίριους τομείς της αγοράς, καλύπτοντας το ένα τρίτο των παγκόσμιων αεροδιαστημικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων από πλευράς κύκλου εργασιών, σε σύγκριση με το ήμισυ σχεδόν που καλύπτει η αντίστοιχη βιομηχανία των ΗΠΑ.

Η ευημερία της βιομηχανίας εξαρτάται από δύο πυλώνες, συγκεκριμένα τον πολιτικό και τον αμυντικό, που είναι συμπληρωματικοί και αλληλεξαρτώμενοι. Δραστηριοποίηση στην πολιτική και την αμυντική αγορά σημαίνει ανταλλαγή δεξιοτήτων και τεχνολογιών και επίτευξη οικονομιών κλίμακας και οφελών από μια μεγάλη σειρά προϊόντων. Τόσο οι

πολιτικές όσο και οι αμυντικές απαιτήσεις βασίζονται στην εφαρμογή προηγμένων τεχνολογιών, με εξυπηρέτηση πελατών τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα με διαφορετικές ανάγκες.

Η είσοδος νεοεισερχόμενων στην αεροδιαστημική βιομηχανία είναι πολύ δύσκολη, ειδικά σε πρωτογενές επίπεδο. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην αλληλεξάρτηση του πολιτικού και του αμυντικού τομέα, καθώς και στον άκρως κυκλικό και υψηλής έντασης κεφαλαίου χαρακτήρα της βιομηχανίας. Αυτό σημαίνει επίσης ότι άπαξ και διαβρωθεί ή χαθεί η τεχνολογία, οι δεξιότητες και η υποδομή, η ανάκτησή τους είναι εξαιρετικά δύσκολη.

Όσον αφορά το διεθνή ανταγωνισμό, οι εταιρείες των ΗΠΑ δραστηριοποιούνται στη μεγαλύτερη ενιαία εγχώρια αγορά του κόσμου και επωφελούνται από ένα ιδιαιτέρως υποστηρικτικό λειτουργικό πλαίσιο, το οποίο έχει σχεδιαστεί για την προώθηση ενός δεδηλωμένου στόχου πολιτικής, να διατηρηθεί η υπεροχή των ΗΠΑ στον αεροδιαστημικό τομέα. Οι άμεσες διασυνδέσεις μεταξύ πολιτικών και αμυντικών χρήσεων και οι τεράστιες επενδύσεις στην άμυνα για τη χρηματοδότηση των τομέων της έρευνας και της καινοτομίας προσφέρουν σαφή πλεονεκτήματα στη βιομηχανία των ΗΠΑ με τη μορφή παράπλευρων επινοήσεων προσφερομένων για μη αμυντικές αεροδιαστημικές εφαρμογές. Η κατάσταση αυτή συνιστά μια συνεχή πρόκληση για την ευρωπαϊκή βιομηχανία και δεν μπορεί παρά να επηρεάζει την ανταγωνιστική θέση της.

Αφού για τις περισσότερες αγορές, αμερικανικές και ευρωπαϊκές εταιρείες θα συνεχίσουν να καλύπτουν τις ανάγκες πελατών παγκοσμίως, η υψηλή ικανότητα της Ευρώπης στον αεροδιαστημικό τομέα είναι απαραίτητη, ώστε να διατηρηθεί ο ανταγωνισμός για μια ευρεία κλίμακα πολιτικών και αμυντικών προϊόντων.

Στο πλαίσιο της Ευρώπης, τα τελευταία χρόνια πραγματοποιήθηκε μία μείζων αναδιάρθρωση, η οποία οδήγησε σε μια βιομηχανία που είναι οργανωμένη σε ευρωπαϊκή κλίμακα ως ανταγωνιστής και εταίρος του ισχυρού ανταγωνιστή της, των ΗΠΑ. Ωστόσο, το πλαίσιο πολιτικής που διέπει τις δραστηριότητές της είναι άκρως κατακερματισμένο. Σωστό είναι λοιπόν, καθώς η ίδια η αεροδιαστημική βιομηχανία έχει αναδιαρθρωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα ζητήματα που θα καθορίσουν την μελλοντική ανταγωνιστικότητα και συμβολή της να αντιμετωπιστούν από ευρωπαϊκή οπτική γωνία.

Βασικά πορίσματα

Εξετάζοντας τα ζητήματα από πλευράς ευρωπαϊκής προοπτικής, η STAR 21 κατέληξε στα εξής τέσσερα βασικά πορίσματα:

1. Ο αεροδιαστημικός τομέας είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της Ευρώπης για οικονομική μεγέθυνση, ασφάλεια και ποιότητα ζωής. Σχετίζεται άμεσα και επηρεάζεται από μια ευρεία σειρά ευρωπαϊκών πολιτικών, όπως του εμπορίου, των μεταφορών, του περιβάλλοντος και της ασφάλειας και άμυνας.

2. Η ύπαρξη μιας ισχυρής, παγκοσμίως ανταγωνιστικής βιομηχανικής βάσης είναι ουσιαστική για την παροχή στην Ευρώπη των απαραίτητων επιλογών και δυνατοτήτων για τις αποφάσεις της, όσον αφορά την παρουσία και την επιρροή της στη παγκόσμια σκηνή.

3. Ο ευρωπαϊκός αεροδιαστημικός τομέας πρέπει να διατηρηθεί σε ισχυρή ανταγωνιστική θέση, ώστε να διαδραματίσει ολοκληρωμένο ρόλο ως βιομηχανικός εταίρος στην παγκόσμια αεροδιαστημική αγορά.

4. Η Ευρώπη πρέπει να παραμείνει στο προσκήνιο των βασικών τεχνολογιών, ώστε να διαθέτει καινοτόμο και ανταγωνιστική αεροδιαστημική βιομηχανία.

Η STAR 21 επισημαίνει ότι αν και έχει ήδη σημειωθεί κάποια πρόοδος σε ορισμένους τομείς, το τρέχον πολιτικό και κανονιστικό πλαίσιο είναι ανεπαρκές για να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ των φιλοδοξιών της Ευρώπης και της ικανότητας επίτευξης των απαιτούμενων αποτελεσμάτων.

Προτάσεις πολιτικής

Η ύπαρξη μιας συνεκτικής, μακροπρόθεσμης προοπτικής διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο για σχεδιασμούς και επενδύσεις από την αεροδιαστημική βιομηχανία. Η STAR 21 επισημαίνει έναν αριθμό τομέων στους οποίους πρέπει να δραστηριοποιηθούν τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, τα κράτη μέλη της ΕΕ και η ίδια η βιομηχανία, ώστε να διατηρήσει η Ευρώπη τη θέση της ως αεροδιαστημικού παραγωγού παγκόσμιας κλάσης και να δοθούν οι δυνατότητες στον τομέα της άμυνας, της ασφάλειας και του διαστήματος που θα επιτρέπουν στην Ευρώπη να πραγματοποιεί ουσιαστικές πολιτικές επιλογές και να είναι αποτελεσματικός εταίρος για φίλους και συμμάχους.

Οι κύριες συστάσεις της STAR 21 καλύπτουν τις παγκόσμιες αγορές, το λειτουργικό περιβάλλον, τη διαχείριση της πολιτικής αεροπορίας, την ευρωπαϊκή ασφάλεια και άμυνα και τις δυνατότητες στο διάστημα. Σε πολλούς από τους τομείς αυτούς, για παράδειγμα στο συντονισμό της έρευνας στον τομέα της πολιτικής αεροναυτικής και στις κανονιστικές ρυθμίσεις για την πολιτική αεροπορία, έχει ήδη σημειωθεί ικανή πρόοδος ή θα επιτευχθεί μέσω της εφαρμογής μέτρων που ήδη έχουν προταθεί. Σε άλλους τομείς, για παράδειγμα στην άμυνα, στο διάστημα και στο επίπεδο και τη δομή της έρευνας και της τεχνολογίας σε όλα τα τμήματα της αγοράς, τα οποία έχουν βασική σημασία για την ανάπτυξη της βιομηχανίας, απαιτούνται έγκαιρες αποφάσεις για να αποφευχθούν περιορισμοί στο θέμα των πολιτικών επιλογών για το μέλλον.

Όσον αφορά την πρόσβαση στις παγκόσμιες αγορές, στόχος της Ευρώπης θα πρέπει να είναι η εξασφάλιση ενός πεδίου με δίκαιους όρους παιχνιδιού, το οποίο θα ευνοεί τις ανταγωνιστικές επιχειρήσεις. Το γεγονός αυτό θα απαιτήσει την προώθηση του περαιτέρω ανοίγματος της αγοράς, επιζητώντας ειδικότερα αλλαγές στις πρακτικές του 'Buy America (αγόραζε αμερικανικά)' και σύγκλιση στις πολιτικές ελέγχου των εξαγωγών. Παράλληλα, η Ευρώπη θα πρέπει να δομήσει και να αναπτύξει τις σχέσεις της με τρίτες χώρες, μέσω και διεθνών προγραμμάτων συνεργασίας.

Όσον αφορά το λειτουργικό περιβάλλον, η STAR 21 επισημαίνει το βασικό ρόλο της έρευνας στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας. Υποδεχόμενη ευνοϊκά τη δημιουργία της συμβουλευτικής επιτροπής για την αεροναυτική έρευνα στην Ευρώπη (*ACARE*), η STAR 21 εφιστά παράλληλα την προσοχή στην τεράστια πρόκληση που ενυπάρχει στην κινητοποίηση των κατ' εκτίμηση 100 δισ. € από ιδιωτικές και δημόσιες πηγές που χρειάζονται για τη χρηματοδότηση μιας συντονισμένης στρατηγικής έρευνας στον πολιτικό τομέα για τα επόμενα 20 χρόνια. Σε συνδυασμό με αυτό, αναγνωρίζεται η σπουδαιότητα της επίδρασης των φορολογικών κινήτρων ως παράγοντα ενθάρρυνσης για την έρευνα και ζητείται μια πιο λεπτομερής ανάλυση της πτυχής αυτής. Όσον αφορά τους ανθρώπινους πόρους, η STAR 21 τονίζει την ανάγκη για κατάλληλες δράσεις, ειδικά σε επίπεδο κρατών μελών, για την εξασφάλιση της διαθεσιμότητας ενός υψηλής ειδίκευσης και μετακινούμενου εργατικού δυναμικού.

Όσον αφορά τους τομείς όπου σημειώνεται ικανή πρόοδος, η έκθεση αναφέρεται ιδιαιτέρως στο ζήτημα της διακυβέρνησης της πολιτικής αεροπορίας, συμπληρώνοντας, ωστόσο, ότι τα πλήρη οφέλη από τη σχετική πρόοδο θα αποκομιστούν μόνον εφόσον δοθεί η δυνατότητα στην ΕΕ να καταστεί φορέας χάραξης πολιτικής και ρύθμισης του τομέα. Για το λόγο αυτό, απαιτείται ένας ευρύτερος ρόλος για τα όργανα της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής υπηρεσίας για την ασφάλεια των αερομεταφορών (*EASA*), καθώς και η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός γενικού σχεδίου για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Το γεγονός αυτό οδηγεί επίσης στο να καταστεί η Κοινότητα μέλος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (*ICAO*), μαζί με τα κράτη μέλη.

Η πλέον επιτακτική ανάγκη για επιπλέον προσπάθειες για τη διασφάλιση του μέλλοντος της ευρωπαϊκής βιομηχανίας επισημαίνεται στους τομείς της ασφάλειας και της άμυνας, καθώς και της σχετικής έρευνας.

– Τέτοιες προσπάθειες χρειάζονται για την εξασφάλιση μιας απόλυτα ικανής ευρωπαϊκής βιομηχανικής και τεχνολογικής βάσης, η οποία αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την εξασφάλιση της όλης μελλοντικής ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας. Όμως, πρέπει να αντιμετωπιστεί επειγόντως, η ασυμβατότητα μεταξύ των στόχων και των απαιτήσεων της Ευρώπης, αφενός, και του πολιτικού πλαισίου εντός του οποίου καλείται η αεροδιαστημική βιομηχανία να συμβάλει στην παροχή των απαιτούμενων ικανοτήτων, αφετέρου.

– Η εφαρμογή των ρυθμίσεων για την παροχή των κοινής αποδοχής ικανοτήτων απαιτεί δέσμευση, πόρους και συνεκτική οργάνωση. Πρόσφατα, σημειώθηκε ενθαρρυντική πρόοδος στον καθορισμό και στη συμφωνία των απαιτήσεων από πλευράς ικανοτήτων, ως μέρος της ευρωπαϊκής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτό αποτελεί μόνον ένα πρώτο βήμα προς την εκπλήρωση των μελλοντικών απαιτήσεων των νέων ευρωπαϊκών πολιτικών για την ασφάλεια, έχει ουσιαστική σημασία να δεσμευτούν επαρκείς χρηματοδοτικοί πόροι, ώστε να μπορέσουν να υλοποιηθούν τα σχέδια και να εφαρμοστούν οι απαραίτητοι κανόνες και διαδικασίες για να διασφαλιστεί ότι οι πόροι αυτοί δαπανώνται αποδοτικά. Θα χρειαστεί επίσης μια πιο συντονισμένη προσέγγιση στους εξοπλισμούς σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με τελικό ενδεχομένως αποτέλεσμα την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής πολιτικής εξοπλισμών.

– Αλλά αν και εξακολουθεί να υπάρχει μια ορισμένη επιφυλακτικότητα στο να συμφωνηθεί ότι βασικά ζητήματα όπως οι αμυντικές προμήθειες και η σχετική έρευνα – παραδοσιακό πεδίο εθνικών αποφάσεων – πρέπει και αυτά να καλύπτονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχει αρχίσει να γίνεται ολοένα και περισσότερο συνειδητό ότι οι αποφάσεις για το ύψος των δαπανών για αμυντικό εξοπλισμό, τον επανακαθορισμό των προτεραιοτήτων στο πλαίσιο υπαρχόντων αμυντικών προϋπολογισμών και την ενδεικνυόμενη αντίδραση απέναντι σε νέες απειλές πρέπει να προσεγγίζονται σε ευρωπαϊκό πλαίσιο. Έτσι, τη στιγμή αυτή διαμορφώνονται επίσημες ευπρόσδεκτες προσπάθειες μέσω διαφόρων συμφωνιών για βελτίωση του συντονισμού των ερευνητικών προγραμμάτων και προς την κατεύθυνση πιο αποδοτικών οικονομικά ρυθμίσεων για τις προμήθειες, κυρίως μέσω μιας πιο εντατικής συνεργασίας μεταξύ ορισμένων κρατών μελών.

Ανεξάρτητα από το γενικό επίπεδο των φιλοδοξιών, το οποίο πρέπει κατ' ανάγκη να καθοριστεί στο υψηλότερο πολιτικό επίπεδο, τυχόν αποτυχία βελτιστοποίησης των δαπανών στον αεροδιαστημικό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των καίριων συνιστωσών του, της έρευνας και της άμυνας, θα περιορίσει τις μελλοντικές πολιτικές επιλογές για την Ευρώπη.

Πέραν του συνολικού ύψους των πόρων, οι πλήρως συντονισμένες επενδύσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη και οι αποδοτικές προμήθειες είναι βασικά ζητήματα στην προσπάθεια παροχής των αναγκαίων ευρωπαϊκών ικανοτήτων και εξασφάλισης της συμβολής μιας ανταγωνιστικής αεροδιαστημικής βιομηχανίας.

Παρά τις κάποιες πρόσφατες εξελίξεις, η πρόοδος είναι ανεπαρκής. Για να ξεπεραστεί το πρόβλημα αυτό, πρέπει να διερευνηθούν όλα τα διαθέσιμα μέσα, συμπεριλαμβανομένης της ανάληψης δράσης, σε κοινοτικό επίπεδο όπου ενδείκνυται, για την άρση των εμποδίων για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα της άμυνας και ασφάλειας, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η εμπειρία της Κοινότητας στις περιπτώσεις όπου τα προϊόντα και οι διαδικασίες οι οποίες προέρχονται από την τεχνολογική ανάπτυξη και την καινοτομία στην πράξη δεν διακρίνονται σε πολιτικές εφαρμογές και εφαρμογές για την ασφάλεια και την άμυνα.

Σχετικά με τις ικανότητες στον τομέα του διαστήματος, η STAR 21 χαιρετίζει κινήσεις για τη χάραξη μιας πάγιας ευρωπαϊκής πολιτικής για το διάστημα και την ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού διαστημικού προγράμματος με επαρκείς πόρους, σύμφωνα με την κοινή στρατηγική μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διαστήματος (*ΕΟΔ*) και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (*ΕΕ*). Το δορυφορικό σύστημα εντοπισμού θέσεως Galileo πρέπει, ωστόσο, να αναπτυχθεί εντός των προθεσμιών, με την ανάπτυξη παράγωγων δραστηριοτήτων, προσφέροντας ευκαιρίες για έγκαιρη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Η ανάπτυξη του συστήματος της παγκόσμιας παρακολούθησης για το περιβάλλον και την ασφάλεια (*GMES*) πρέπει να συνεχιστεί με τη στήριξη προγραμμάτων του ΕΟΔ και της ΕΕ. Εξίσου σημαντική είναι η ανάγκη για έγκαιρη δράση για τη διατήρηση των ευρωπαϊκών δυνατοτήτων εκτόξευσης και τη διερεύνηση εφαρμογών διαστημικών τεχνολογιών, ειδικά για την επικοινωνία και την παρακολούθηση, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που απαιτούνται για την ασφάλεια και την άμυνα.

Οι πολιτικοί ηγέτες της Ευρώπης καλούνται να εξετάσουν σοβαρά πώς θα ανταποκριθούν στην ανάγκη εξεύρεσης των αυξημένων πόρων και στο αναγκαίο συνεκτικό ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επίτευξη των υφισταμένων και μελλοντικών πολιτικών στόχων της Ευρώπης.

Η Ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα για την αεροδιαστημική βιομηχανία ζητά την ευρύτερη δυνατόν απόκριση στην ανάλυση και τις συστάσεις της. Αναμένει ιδιαιτέρως την αντίδραση των μερών εκείνων, τα οποία είναι στην καλύτερη θέση να εφαρμόσουν τις συστάσεις της, δηλαδή, τα κράτη μέλη και τα Κοινοτικά Θεσμικά Όργανα. Υπό το φως των αντιδράσεων αυτών και άλλων σχετικών εξελίξεων, η ομάδα είναι έτοιμη να συμβάλει περαιτέρω στον διάλογο.

C. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ 21^{Ο} ΑΙΩΝΑ

1. ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Η Ευρώπη έχει μεγάλες φιλοδοξίες για τον 21^{ο} αιώνα. Στοχεύει σε καλύτερη ποιότητα ζωής και υψηλότερο βιοτικό επίπεδο, τα οποία, με τη σειρά τους, εξαρτώνται από την ανταγωνιστική της ισχύ. Οι πολίτες της γνωρίζουν ότι γεγονότα πέραν των δικών τους συνόρων μπορούν να επηρεάσουν βαθύτατα τη ζωή τους και επιθυμούν να ασκούν μεγαλύτερη επιρροή προς το καλό στις παγκόσμιες υποθέσεις, ως πολύτιμοι εταίροι φίλων και συμμάχων.

Μια ανθούσα αεροδιαστημική βιομηχανία αποτελεί καίρια συνιστώσα προκειμένου να καταστεί η Ευρώπη ικανή να πραγματοποιήσει τις πολιτικές και οικονομικές της φιλοδοξίες. Η κατοχή υψηλών αεροδιαστημικών ικανοτήτων από την Ευρώπη είναι απαραίτητο στοιχείο για τη διατήρηση του ανταγωνισμού στις παγκόσμιες αγορές μιας ευρείας κλίμακας πολιτικών και αμυντικών προϊόντων, καθώς και για την εξασφάλιση ελευθερίας δράσης της Ευρώπης στις εξωτερικές πολιτικές της. Η ίδια η αεροδιαστημική βιομηχανία έχει αναδιαρθρωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, επομένως τα ζητήματα που την επηρεάζουν θα πρέπει επίσης να αντιμετωπιστούν από μία ευρωπαϊκή οπτική γωνία.

Τα τελευταία χρόνια οι ευρωπαίοι ηγέτες έχουν θέσει μακρόπνοους στόχους, οι οποίοι επηρεάζουν σημαντικά την αεροδιαστημική βιομηχανία, καθορίζοντας στόχους για την οικονομική ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και για την εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφάλειας της ΕΕ.

1.1. Ανταγωνιστικότητα

Η διάσκεψη κορυφής της Λισσαβόνας το 2000 εξέφρασε τη φιλοδοξία να καταστεί η Ευρώπη η ανταγωνιστικότερη παγκοσμίως οικονομία της γνώσης ανά την υφήλιο, επιτυγχάνοντας νέα επίπεδα ανταγωνιστικότητας έως το 2010. Η διάσκεψη κορυφής του 2002 στη Βαρκελώνη εξέτασε την πρόοδο της εφαρμογής της στρατηγικής της Λισσαβόνας και της έδωσε νέα ώθηση. Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου έρευνας μετά το Συμβούλιο της Λισσαβόνας επιβεβαίωσε τη διαρκή δέσμευση της Ευρώπης για ενδυνάμωση των τεχνολογικών ικανοτήτων της με την ανάληψη πιο αποτελεσματικής έρευνας σε κοινή βάση. Αυτό επιβεβαιώθηκε επίσης στη Βαρκελώνη.

> "Η Ένωση τάσσει στον εαυτό της έναν νέο στρατηγικό στόχο για την επόμενη δεκαετία: να γίνει η ανταγωνιστικότερη και δυναμικότερη οικονομία στη βάση της γνώσης ανά την υφήλιο, ικανή για βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη με περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και με μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή "
>
> *Συμπέρασμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισσαβόνας, 2000*
>
> "Για να καλυφθεί το χάσμα μεταξύ της ΕΕ και των μεγαλύτερων ανταγωνιστών της, πρέπει να ενταθεί σημαντικά η όλη προσπάθεια της Ένωσης στην Ε&Α καθώς και την καινοτομία, με ιδιαίτερη έμφαση στις πρωτοποριακές τεχνολογίες "
>
> *Συμπέρασμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Βαρκελώνης, 2002*

1.2. Ασφάλεια και άμυνα

Από τα τέλη της δεκαετίας του '80, η γεωπολιτική κατάσταση έχει αλλάξει δραματικά. Το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, οι επιπτώσεις περιφερειακών συγκρούσεων, όπως εκείνη στην πρώην Γιουγκοσλαβία και η εμφάνιση της διεθνούς απειλής της τρομοκρατίας που οδήγησε στον πόλεμο στο Αφγανιστάν, αντιπροσωπεύουν τις νέες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ευρώπη.

Ο στόχος της ενδυνάμωσης του ρόλου της Ευρώπης σε ένα μεταβαλλόμενο παγκόσμιο σκηνικό εκφράστηκε στη συνθήκη του Μάαστριχ το 1994, η οποία θέσπισε την κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (*ΚΕΠΠΑ*). Η δομή της βελτιώθηκε περαιτέρω με τη συνθήκη του Άμστερνταμ το 1997.

Μια ευρωπαϊκή πολιτική ασφάλειας και άμυνας προωθήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κολονίας το 1999, με σχέδια που απετέλεσαν αντικείμενο επεξεργασίας στα

επακολουθήσαντα Συμβούλια του Ελσίνκι, της Φέιρα, της Νίκαιας και του Λέκεν. Ο σημερινός συμφωνημένος στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η δόμηση ικανοτήτων για ανθρωπιστική βοήθεια, διάσωση, πολιτική προστασία, αστυνόμευση, διατήρηση της ειρήνης και επεμβάσεις μάχιμων δυνάμεων για την αποκατάσταση της ειρήνης. Άμεσος στόχος είναι η συγκρότηση μέχρι το 2003 μιας βιώσιμης δύναμης (έως 60.000 ατόμων), η οποία θα μπορεί να αναπτύσσεται παγκοσμίως εντός εξήντα ημερών, ικανής να ανταποκριθεί σε όλο το φάσμα των αποστολών Πέτερσμπεργκ,.

Η υλοποίηση τέτοιων φιλόδοξων στόχων θα εξαρτηθεί από τη διαθεσιμότητα επαρκών δομών και πρόσβασης στον απαιτούμενο εξοπλισμό. Για τη διασφάλιση της πολιτικής της ανεξαρτησίας, πρέπει να ενδυναμωθούν οι βιομηχανικές και τεχνολογικές δυνατότητες της Ευρώπης– ειδικά στον αεροδιαστημικό τομέα.

> "Η Ένωση πρέπει να διαθέτει την ικανότητα για αυτόνομη δράση, με την υποστήριξη αξιόπιστων στρατιωτικών δυνάμεων, τα μέσα για τη λήψη απόφασης χρησιμοποίησής τους και ετοιμότητα για να το πράξει, ώστε να ανταποκρίνεται σε διεθνείς κρίσεις"
>
> "Αναγνωρίζουμε την ανάγκη ανάληψης βιώσιμων προσπαθειών για την ενδυνάμωση της βιομηχανικής και τεχνολογικής αμυντικής βάσης, η οποία θέλουμε να είναι ανταγωνιστική και δυναμική."
>
> *Συμπέρασμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Κολονίας, 1999*

1.3. Ταύτιση φιλοδοξιών και ικανοτήτων

Οι φιλοδοξίες αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνον εάν η ευρωπαϊκή οικονομική και βιομηχανική δομή είναι ικανή να ανταποκριθεί στις αντιμετωπιζόμενες προκλήσεις. Εκπλήρωση των φιλοδοξιών αυτών σημαίνει διερεύνηση του μέλλοντος, πρόβλεψη των εξελίξεων και λήψη των κατάλληλων πολιτικών αποφάσεων βραχυπρόθεσμα, οι οποίες θα καταστήσουν ικανή την Ευρώπη να ανταποκριθεί στις μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες. Απομένουν να γίνουν πολλά αν θέλουμε οι ικανότητες της Ευρώπης να ανταποκρίνονται στους πολιτικούς στόχους της.

Η αεροδιαστημική είναι μια βιομηχανία που εκ φύσεως βλέπει μακρυά στο μέλλον: μια νέα γενιά αεροσκαφών μπορεί να χρειαστεί μια δεκαετία ή και περισσότερο από τη σύλληψη στην υλοποίηση· ένα διαστημικό πρόγραμμα μπορεί να χρειαστεί ακόμη περισσότερο· η έρευνα για ένα νέο σύνθετο προϊόν μπορεί να σημαίνει εργασίες μιας γενιάς προτού να είναι έτοιμο για πρακτική εφαρμογή. Επιπλέον, για να μπορεί η αεροδιαστημική βιομηχανία να παράσχει τις ικανότητες που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της Ευρώπης, ουσιαστικό ρόλο διαδραματίζει η ύπαρξη ενός μακροπρόθεσμου πλαισίου πολιτικής. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για την αμυντική πλευρά της βιομηχανίας, όπου οι κυβερνήσεις είναι οι μόνοι πελάτες.

Η ευημερία της βιομηχανίας εξαρτάται από δύο πυλώνες, τον πολιτικό και τον αμυντικό, που είναι συμπληρωματικοί αλλά αλληλεξαρτώμενοι. Δραστηριοποίηση στην πολιτική και την αμυντική αγορά σημαίνει ανταλλαγή τεχνογνωσίας, δεξιοτήτων και προϊόντων και επίτευξη οικονομιών κλίμακας και οφελών από μια μεγάλη σειρά προϊόντων. Καί οι δύο αγορές βασίζονται στην εφαρμογή προηγμένων τεχνολογιών, με εξυπηρέτηση πελατών τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα με διαφορετικές ανάγκες.

1.4. Ανάλυση της STAR 21

Κατά τους τελευταίους 12 μήνες η συμβουλευτική ομάδα για την αεροδιαστημική βιομηχανία ανέλυσε τα ζητήματα αυτά εις βάθος, ταυτοποιώντας τους καίριους τομείς που θα καθορίσουν το μέλλον της βιομηχανίας. Η ομάδα αντιμετωπίζει θετικά την πρόοδο που ήδη έχει σημειωθεί, αλλά το πολιτικό και κανονιστικό πλαίσιο που υπάρχει σήμερα δεν μπορεί να καλύψει αποτελεσματικά τη μεγάλη απόσταση μεταξύ των φιλοδοξιών της Ευρώπης και της ικανότητάς της να επιτύχει τα απαιτούμενα αποτελέσματα.

Με βάση μια αξιολόγηση του στρατηγικού ρόλου της αεροδιαστημικής βιομηχανίας (κεφάλαιο 2) και του προφίλ της (κεφάλαιο 3), η στρατηγική ανασκόπηση της αεροδιαστημικής βιομηχανίας για τον 21ο αιώνα (*STAR 21)* επεσήμανε πέντε κύριους τομείς που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή: ανταγωνισμός στις παγκόσμιες αγορές (κεφάλαιο 4), λειτουργικό περιβάλλον για την ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία (κεφάλαιο 5), ευρωπαϊκή διακυβέρνηση της πολιτικής αεροπορίας (κεφάλαιο 6), καίρια ανάγκη για ευρωπαϊκές ικανότητες στην ασφάλεια και την άμυνα (κεφάλαιο 7) και διασφάλιση του ρόλου της Ευρώπης στο διάστημα (κεφάλαιο 8).

Η STAR 21 στοχεύει στην εμβάθυνση της κατανόησης των ζητημάτων που αφορούν τον αεροδιαστημικό τομέα στην Ευρώπη και προωθεί δράση που θα διασφαλίσει ότι η αεροδιαστημική βιομηχανία της μπορεί να διαδραματίσει ολοκληρωμένο ρόλο στην εξασφάλιση του οικονομικού και πολιτικού μέλλοντος της Ευρώπης. Κάποιες από τις συστάσεις της απαιτούν άμεσες πολιτικές αποφάσεις, ενώ άλλες μπορούν να εξεταστούν σε πλέον μακροπρόθεσμη βάση, είναι όμως σημαντικό να εξασφαλιστεί η λήψη των αναγκαίων μέτρων. Η παρακολούθηση και η περιοδική αξιολόγηση της προόδου στους τομείς που εξετάζονται στην έκθεση αυτή, αναμένεται ότι θα βοηθήσουν να εντοπιστεί πού χρειάζεται περαιτέρω δράση.

2. Ο ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η αεροδιαστημική βιομηχανία έχει ένα καίριο στρατηγικό ρόλο στη διασφάλιση μιας ασφαλούς και ευημερούσας Ευρώπης:

2.1. Παράγοντας δημιουργίας πλούτου

Το 2000, η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία απασχολούσε άμεσα 429 000 άτομα και πολλά περισσότερα έμμεσα, με ενοποιημένο κύκλο εργασιών 72 300 εκατ. €. Σχεδόν το 15% του κύκλου εργασιών διατέθηκε για έρευνα και ανάπτυξη. Εξάγοντας σχεδόν το ήμισυ της παραγωγής της, η βιομηχανία παρουσίασε θετικό εμπορικό ισοζύγιο περίπου 1 900 εκατ. € συνολικά για την ΕΕ. Η αεροδιαστημική βιομηχανία εξαρτάται από μία εκτεταμένη αλυσίδα τροφοδοσίας, συμπεριλαμβανομένων πολλών μικρομεσαίων εταιρειών που εδρεύουν και στις 15 χώρες της Ένωσης. Η πολύπλοκη αυτή βιομηχανική δομή καθιστά τον αεροδιαστημικό τομέα βασικό φορέα συμβολής στον πλούτο και την απασχόληση απ' άκρου σ' άκρο της ΕΕ.

2.2. Διατήρηση του παγκόσμιου ανταγωνισμού

Μια Ευρώπη με υψηλές ικανότητες στον αεροδιαστημικό τομέα είναι απαραίτητη για τη διατήρηση του παγκόσμιου ανταγωνισμού σε μια μεγάλη σειρά προϊόντων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Airbus, η απουσία της οποίας θα μπορούσε να αφήσει τις αεροπορικές εταιρείες χωρίς επιλογή στο σημαντικότερο τμήμα της αγοράς της πολιτικής αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Η επιλογή προμηθευτή είναι επίσης ζωτικής σημασίας για

οικονομικώς αποδοτικά προγράμματα δημοσίων συμβάσεων για την άμυνα και την ασφάλεια.

2.3. Εστία δημιουργίας καίριων δεξιοτήτων και καίριων τεχνολογιών

Η αεροδιαστημική βιομηχανία ενσωματώνει και προωθεί την ανάπτυξη μιας ευρείας κλίμακας δεξιοτήτων, διαδικασιών και τεχνολογιών, ζωτικής σημασίας στη διατήρηση μιας ευρείας βάσεως και ευημερούσας οικονομίας. Οι κύριοι κατασκευαστές εξαρτώνται από ένα δίκτυο δεύτερου και τρίτου επιπέδου εξειδικευμένων εταιρειών για να καλύψουν τις ανάγκες τους. Οι εταιρείες αυτές, που δραστηριοποιούνται σε πολλά διαφορετικά επίπεδα της βιομηχανίας, είναι εστίες δημιουργίας των καίριων τεχνολογιών οι οποίες είναι ουσιαστικές για το μέλλον της Ευρώπης.

2.4. Παράγοντας προώθησης της καινοτομίας

Η αεροδιαστημική βιομηχανία είναι ένας ισχυρός παράγοντας προώθησης της καινοτομίας γενικά στην οικονομία. Είναι εξαιρετικά απαιτητική απέναντι στα προϊόντα της, απαιτώντας ταυτόχρονα ασφάλεια και αξιοπιστία, μικρό βάρος, καλά οικονομικά στοιχεία και ελάχιστες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, βελτιωμένη ισχύ και υψηλή αποδοτικότητα. Οι τεχνολογίες που αναπτύσσονται για αεροδιαστημικά προϊόντα ανοίγουν δρόμο στην ανάδυση νέων καινοτομιών για πολλούς διαφορετικούς τομείς.

2.5. Υπηρεσίες από το διάστημα

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία έχει διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών, οι οποίες βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε διαστημικές υποδομές και ποικίλλουν από τις τηλεπικοινωνίες έως την πλοήγηση και τη γεωσκόπηση. Οι μεταφορές, οι τηλεπικοινωνίες, τα μέσα ενημέρωσης και άλλοι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων δημόσιων φορέων, επωφελούνται από τις δυνατότητες αυτές και με τη σειρά τους ενθαρρύνουν καινοτόμες κατάντη δραστηριότητες.

2.6. Ασφάλεια και άμυνα

Η αεροδιαστημική βιομηχανία είναι ουσιαστικός φορέας συνεισφοράς σε κάθε εθνικό ή υπερεθνικό σύστημα ασφάλειας και άμυνας. Τα προϊόντα της, που περιλαμβάνουν αεροσκάφη, διαστημικές τεχνολογίες, ηλεκτρονικά, μηχανολογικά συστήματα και υποσυστήματα είναι κρίσιμα για την εσωτερική ασφάλεια καθώς επίσης και για την άντληση των ικανοτήτων που απαιτούνται για την επίτευξη πολιτικών στόχων σε γειτονικά αλλά και σε πιο απομακρυσμένα μέρη του κόσμου. Η ύπαρξη ανταγωνιστικού αεροδιαστημικού τομέα είναι ζωτικής σημασίας για κάθε έθνος ή περιοχή που επιθυμεί να διατηρεί πλήρη εθνική κυριαρχία στο έδαφός της, να ασκεί πολιτική επιρροή πέραν των συνόρων της και να έχει στη διάθεσή της την αναγκαία σειρά πολιτικών επιλογών και δυνατοτήτων.

Τέσσερις κύριες αρχές για την αεροδιαστημική βιομηχανία της Ευρώπης

2.6.1. Η αεροδιαστημική βιομηχανία διαδραματίζει ζωτική σημασία στην επίτευξη των στόχων της Ευρώπης για οικονομική ανάπτυξη, ασφάλεια και ποιότητα ζωής. Συνδέεται άμεσα και επηρεάζεται από μια ευρεία σειρά ευρωπαϊκών πολιτικών όπως του εμπορίου, των μεταφορών, του περιβάλλοντος και της ασφάλειας και άμυνας.

2.6.2. Μια ισχυρή, παγκοσμίως ανταγωνιστική βιομηχανική βάση έχει ουσιαστική σημασία για την παροχή στην Ευρώπη των απαραίτητων επιλογών και δυνατοτήτων

για τις αποφάσεις της, όσον αφορά την παρουσία και την επιρροή της στην παγκόσμια σκηνή.

2.6.3. Η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία πρέπει να διατηρεί μια ισχυρή ανταγωνιστική θέση, ώστε να παίζει ολοκληρωμένο ρόλο ως βιομηχανικός εταίρος στην παγκόσμια αεροδιαστημική αγορά.

2.6.4. Η Ευρώπη πρέπει να παραμείνει στο προσκήνιο των βασικών τεχνολογιών, ώστε να διαθέτει καινοτόμο και ανταγωνιστική αεροδιαστημική βιομηχανία.

3. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία είναι από τους πρωτοπόρους παγκοσμίως στα πολιτικά αεροσκάφη μεγάλης χωρητικότητας, στα επιχειρηματικά αεριωθούμενα και ελικόπτερα, στους αεροκινητήρες και στα αμυντικά ηλεκτρονικά όργανα. Καλύπτει το ένα τρίτο του συνόλου των αεροδιαστημικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων παγκοσμίως από πλευράς κύκλου εργασιών, σε σύγκριση με το ήμισυ σχεδόν που καλύπτει η αντίστοιχη βιομηχανία των ΗΠΑ.

Η είσοδος νεοεισερχομένων στη βιομηχανία είναι δύσκολη, ειδικά σε πρωτογενές επίπεδο. Όπου η τεχνολογία, οι δεξιότητες και η υποδομή διαβρώνονται ή χάνονται, η ανάκτησή τους είναι εξαιρετικά δύσκολη. Επομένως, νεοεισελθόντες δεν αναμένεται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στο προσεχές μέλλον. Στις περισσότερες αγορές, οι εταιρείες που θα συνεχίσουν να καλύπτουν τις ανάγκες των πελατών παγκοσμίως σε ό,τι συνιστά μια άκρως ανταγωνιστική αγορά, είναι εκείνες των ΗΠΑ και της Ευρώπης.

Ορισμένοι βασικοί παράγοντες δίνουν στη βιομηχανία τον ξεχωριστό της χαρακτήρα:

– στενές διασυνδέσεις μεταξύ πολιτικών και αμυντικών δραστηριοτήτων

– κυκλικός χαρακτήρας της βιομηχανίας

– υψηλό επίπεδο έντασης κεφαλαίου

– ενοποίηση

– ιδιωτικοποίηση

– σχέσεις ΕΕ-ΗΠΑ

3.1. Πολιτικές και αμυντικές διασυνδέσεις

Οι δύο πλευρές των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων είναι στενά συνυφασμένες. Σημαντικά εξαρτήματα όπως ηλεκτρονικά, κινητήρες και υλικά, καθώς επίσης και καίριες διαδικασίες, χρησιμοποιούν παρόμοιες τεχνολογίες. Η συνέργεια μεταξύ εργασιών πολιτικού και αμυντικού πεδίου αποφέρει σημαντικά βιομηχανικά οφέλη, δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας μέσω της απορρόφησης υψηλών παγίων και μη περιοδικών δαπανών. Ενώ ο πολιτικός αεροδιαστημικός τομέας εξαρτιόταν παραδοσιακά από τεχνολογίες που αναπτύσσονταν για στρατιωτικές εφαρμογές, τώρα, ολοένα και περισσότερο, στρατιωτικές τεχνολογίες προέρχονται από τη μη στρατιωτική πλευρά του τομέα, η οποία διαθέτει ένα πολύ υψηλότερο ρυθμό εισαγωγής νέων προϊόντων. Η διατήρηση μιας βιώσιμης αεροδιαστημικής βιομηχανίας για την εξυπηρέτηση των αναγκών των πολιτικών αγορών

συνδέεται στενά με τη διατήρηση των ικανοτήτων της στους τομείς της ασφάλειας και της άμυνας – και το αντίστροφο.

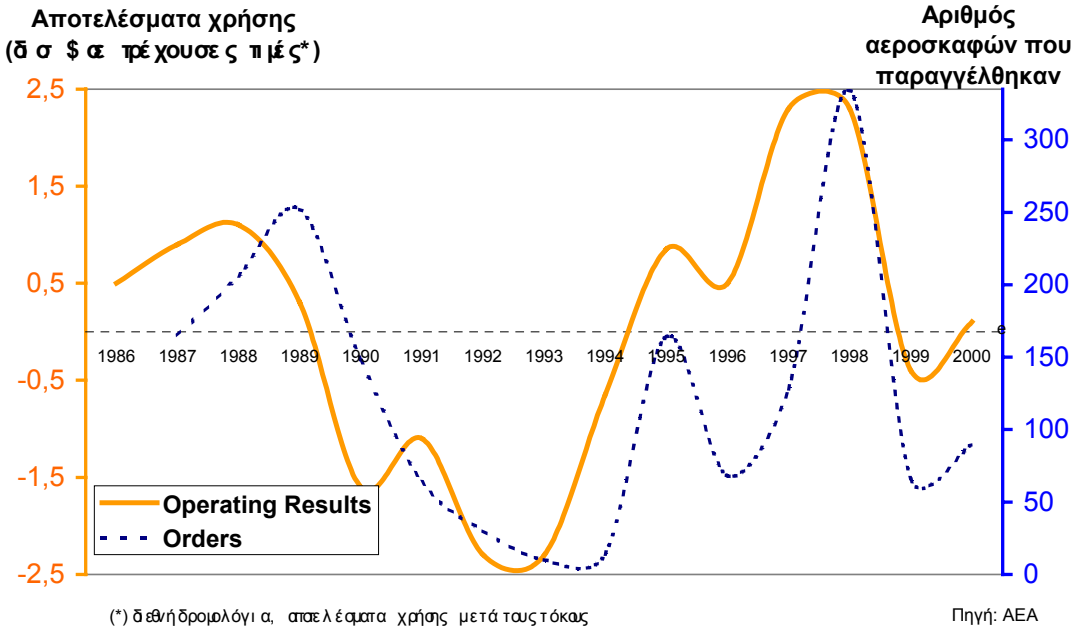
Οι διασυνδέσεις μεταξύ του πολιτικού και αμυντικού αεροδιαστημικού τομέα δεν είναι αρκετά κατανοητές και αναγνωρίσιμες στην Ευρώπη, ειδικά σε σύγκριση με τις ΗΠΑ.

3.2. Ο κυκλικός χαρακτήρας της βιομηχανίας

Η αεροδιαστημική είναι μια άκρως κυκλική βιομηχανία, η οποία εξαρτάται κυρίως από τις επενδυτικές αποφάσεις των αεροπορικών εταιρειών και από τα μεταβαλλόμενα σχέδια των αμυντικών προγραμμάτων. Η έντονη διασύνδεση του πολιτικού και αμυντικού τομέα σε πολλές εταιρείες σημαίνει ότι πέραν των τεχνολογικών συνεργιών, οι διαφορετικοί κύκλοι των πολιτικών και αμυντικών προγραμμάτων επιτρέπουν στις εταιρείες να εξισορροπούν τους αναπτυξιακούς τους πόρους πιο αποτελεσματικά.

Η ανάπτυξη και αυξανόμενη διείσδυση στην αγορά της οικογένειας των Airbus ήταν ένα πολύτιμο αντιστάθμισμα στους φθίνοντες αμυντικούς προϋπολογισμούς της δεκαετίας του '90. Η κατάρρευση των αερομεταφορών μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001 μπορεί να θέσει μια παρόμοια αλλά αντίθετη πρόκληση, με τις απαιτήσεις για την άμυνα και την ασφάλεια να προσφέρουν εκ των πραγμάτων ένα αντίβαρο στη μείωση των παραγγελιών των αεροπορικών εταιρειών.

Αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών εταιρειών αεροπορικών μεταφορών επιβατών και παραγελίες



3.3. Βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου

Η αεροδιαστημική είναι μια βιομηχανία υψηλής εντάσεως κεφαλαίου που επενδύει μακροπρόθεσμα. Το επίπεδο των επενδύσεων για την έρευνα και την τεχνολογία, την ανάπτυξη προϊόντων και για κεφαλαιακές διευκολύνσεις ως ποσοστό του κύκλου εργασιών για ατράκτους αεροσκαφών, κινητήρες, επίγειο και αερομεταφερόμενο εξοπλισμό υπερβαίνει

εκείνο πολλών άλλων βιομηχανιών. Παράλληλα, οι εισπράξεις είναι εγγενώς μακροπρόθεσμες και υψηλού κινδύνου, γεγονός που περιορίζει την όρεξη των χρηματαγορών. Ως αποτέλεσμα, η κρατική υποστήριξη, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης για έρευνα και ανάπτυξη, τα εξοφλητέα δάνεια και οι εταιρικές σχέσεις καταμερισμού κινδύνου, αποτελούν ένα βασικό χαρακτηριστικό της βιομηχανίας παγκοσμίως.

3.4. Ενοποίηση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας

Η αεροδιαστημική βιομηχανία εξακολουθεί να ενοποιείται. Η διαδικασία συγκέντρωσης, η οποία ξεκίνησε στις ΗΠΑ, αφήνοντας την Boeing, για παράδειγμα, ως τον μοναδικό κατασκευαστή πολιτικών αεροσκαφών μεγάλης χωρητικότητας στις ΗΠΑ, επεκτάθηκε από τότε στην Ευρώπη, αντανακλώντας την πρόσκληση των ηγετών της Γαλλίας, της Γερμανίας και της Βρετανίας τον Δεκέμβριο του 1997 για μείζονα βιομηχανική ενοποίηση. Οι εταιρείες συνειδητοποίησαν την ανάγκη συνδυασμού των πόρων σε νέες διαρθρώσεις, ώστε να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις του παγκόσμιου ανταγωνισμού και να ανταποκριθούν στις παραγγελίες για διεθνικά προγράμματα, τόσο πολιτικά όσο και αμυντικά, τα οποία αναλαμβάνονται ολοένα και περισσότερο σε πανευρωπαϊκή βάση.

Η διαδικασία αυτή είχε ως αποτέλεσμα μια σημαντική βιομηχανική αναδιάρθρωση σε όλη την Ευρώπη. Η ανάπτυξη και η παραγωγή επιβατικών αεροσκαφών, στρατιωτικών αεροσκαφών, ελικοπτέρων, πυραύλων, δορυφόρων και αεροκινητήρων βρίσκεται πλέον στα χέρια μεγάλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως η Airbus, η Astrium και η MBDA.

3.5. Ιδιωτικοποίηση

Σε αρκετές χώρες οι σχέσεις μεταξύ των κυβερνήσεων και των αεροδιαστημικών εταιρειών έχουν μεταβληθεί σημαντικά. Πρώην κρατικές εταιρείες ανήκουν πλέον μερικώς ή πλήρως στον ιδιωτικό τομέα, είναι εισηγμένες σε χρηματιστήρια και δεσμευμένες για απόδοση κερδών στους ιδιώτες μετόχους τους. Οι εταιρείες αυτές σαφώς δεν μπορούν να επιβιώσουν μόνον στις περιορισμένες εσωτερικές αγορές τους και σταδιακά αναπτύσσουν μακροπρόθεσμες στρατηγικές, οι οποίες αποβλέπουν στη βέλτιστη χρήση των πόρων τους και διασφαλίζουν την πρόσβαση στην αγορά σε παγκόσμια κλίμακα. Το γεγονός αυτό οδηγεί συχνά τις ευρωπαϊκές εταιρείες στην ενίσχυση των μη ευρωπαϊκών συνδέσεών τους μέσω εξαγορών, συγχωνεύσεων ή εξωστρεφών επενδύσεων, οι οποίες με τη σειρά τους μπορεί να οδηγήσουν σε απώλειες ευρωπαϊκού δυναμικού σε ορισμένους τομείς και να θέσουν ακόμη και σε κίνδυνο την ευρωπαϊκή ασφάλεια εφοδιασμού. Μία τέτοια στροφή μπορεί να επηρεαστεί έντονα από την πρόσβαση σε περισσότερο ελκυστικά καθεστώτα χρηματοδότησης ή φορολογίας.

Η κινητικότητα των προγραμμάτων έρευνας και των βιομηχανικών προγραμμάτων απέναντι στα διαφοροποιημένα διεθνή καθεστώτα στήριξης θέτει μια σημαντική πρόκληση για τους ευρωπαίους φορείς χάραξης πολιτικής. Επιχειρήσεις όπως η BAE Systems, η Rolls-Royce, η SNECMA και η THALES είναι παραδείγματα ευρωπαϊκών εταιρειών που αναλαμβάνουν σημαντικές δραστηριότητες αλλού στον κόσμο.

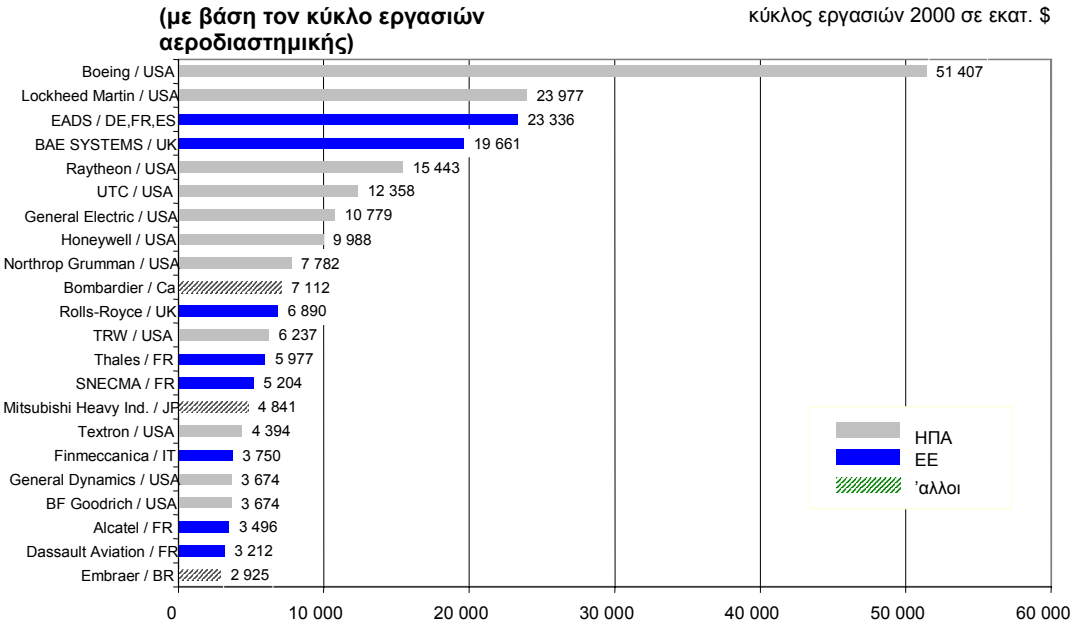
3.6. Σχέσεις ΕΕ-ΗΠΑ

Οι αεροδιαστημικές εταιρείες των ΗΠΑ καλύπτουν περίπου το ήμισυ του παγκόσμιου κύκλου εργασιών της βιομηχανίας. Οι πωλήσεις της ευρωπαϊκής βιομηχανίας είναι μόλις

πάνω από τα δύο τρίτα εκείνων των αμερικανών κατασκευαστών. Η παγκόσμια κυριαρχία της βιομηχανίας των ΗΠΑ είναι ιδιαιτέρως εμφανής σε επίπεδο κύριου αναδόχου.

Αυτή η βιομηχανική δομή αντανακλά τα πλεονεκτήματα του αεροδιαστημικού περιβάλλοντος των ΗΠΑ. Οι αμερικανικές εταιρείες δραστηριοποιούνται στη μεγαλύτερη ενιαία εσωτερική αγορά του κόσμου. Επωφελούνται επίσης από ένα εξαιρετικά υποστηρικτικό λειτουργικό πλαίσιο, το οποίο σχεδιάστηκε για να προωθήσει έναν δεδηλωμένο πολιτικό στόχο ηλικίας πολλών δεκαετιών: τη διατήρηση της υπεροχής των ΗΠΑ στην αεροδιαστημική.

ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ



Είναι εμφανές ότι οι στόχοι της πολιτικής της Ευρώπης διαφέρουν από εκείνους των ΗΠΑ. Αυτό μεταφράζεται στα θεμελιωδώς διαφορετικά επίπεδα κρατικών προμηθειών από την αεροδιαστημική βιομηχανία, με το Υπουργείο Αμύνης των ΗΠΑ και τις κρατικές υπηρεσίες να αγοράζουν 60.300 εκατ. $ αγαθών και υπηρεσιών από κατασκευαστές των ΗΠΑ το 2000 έναντι 15.900 εκατ. $ που δαπανήθηκαν από τις 15 κυβερνήσεις της ΕΕ σε ευρωπαϊκές συμβάσεις.

Μια άλλη ευεργετική πτυχή της πολιτικής των ΗΠΑ είναι η προώθηση καινοτόμων σχεδίων από την στρατιωτική έρευνα και ανάπτυξη για χρήση σε προγράμματα πολιτικών αεροσκαφών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, η άμεση παραγωγή πολιτικών αεροσκαφών από στρατιωτικά προγράμματα.

Μεταφορά καινοτόμων σχεδίων από στρατιωτική για πολιτική χρήση στις ΗΠΑ

Παραδείγματα άμεσης μεταφοράς σχεδίου στρατιωτικού αεροσκάφους σε πολιτικά προγράμματα είναι το B 707 και B 747, όπου οι ομάδες σχεδιασμού που είχαν εργαστεί για την υποβολή προσφοράς για το αεροσκάφος ανεφοδιασμού KC-135 και το στρατιωτικό μεταφορικό αεροσκάφος C-5A χρησιμοποιήθηκαν στην ανάπτυξη των πολιτικών αεροσκαφών. Άλλο παράδειγμα είναι το πολιτικό φορτηγό αεροσκάφος MD-17, που προήλθε από το C-17. Τα μέσα σχεδιασμού που χρησιμοποιήθηκαν από την Boeing για την προετοιμασία της υποβολής προσφοράς για τη σύμβαση του Joint Strike Fighter, χρησιμοποιήθηκαν επίσης σε πολιτικά προγράμματα, σύμφωνα με τον γενικό διευθυντή

της εταιρείας. Στον τομέα των αεροκινητήρων, η ανάπτυξη της τεχνολογίας στροβίλων που χρηματοδοτήθηκε από την κυβέρνηση των ΗΠΑ και η οποία εφαρμόζεται τόσο σε πολιτικούς όσο και σε στρατιωτικούς κινητήρες, μπορεί κάλλιστα να καταλήξει σε περισσότερες πολιτικές παρά αμυντικές πωλήσεις.

Οι ευρωπαϊκές εταιρείες δεν μπορούν να αγνοήσουν τις τεράστιες δυνατότητες που προσφέρει η αμερικανική αγορά. Πρέπει να επανεξετάσουν τις δικές τους μελλοντικές επενδύσεις. Αλλά ο έντονος διατλαντικός ανταγωνισμός, ειδικά μεταξύ της Airbus και της Boeing, δεν θα πρέπει να σκιάσει την σε υψηλό βαθμό διατλαντική συνεργασία. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα προϊόντα του πολιτικού αεροδιαστημικού τομέα. Οι υπεργολαβίες και οι προμήθειες, η παραγωγή, οι κοινοπραξίες και οι συγχωνεύσεις στις δύο πλευρές του Ατλαντικού είναι φυσική εξέλιξη για μια βιομηχανία που εξυπηρετεί τις παγκόσμιες αγορές. Προσδοκάται, και είναι καλοδεχούμενο, ότι τέτοιες συνδέσεις θα διαδραματίσουν ακόμη σημαντικότερο ρόλο στο μέλλον.

Η διατλαντική σχέση

- Η Airbus προμηθεύεται μεγάλο μέρος εξοπλισμού από τις ΗΠΑ, συμπεριλαμβανομένων κινητήρων (GE και P&W) και συστημάτων. Ως αποτέλεσμα, μέχρι το 40% ενός νέου Airbus μπορεί κάλλιστα να κατασκευαστεί στις ΗΠΑ. Η ανάπτυξη του A 380 μπορεί να διατηρήσει μέχρι 60 000 θέσεις εργασίας εκεί.

- Ευρωπαϊκές εταιρείες αναπτύσσουν και παράγουν σημαντικά εξαρτήματα και υποσυστήματα για τα αεροσκάφη Boeing.

- Ευρωπαίοι κατασκευαστές κινητήρων όπως η Rolls-Royce, SNECMA, MTU και FiatAvio συμμετέχουν σε προγράμματα για κινητήρες τόσο στην ΕΕ όσο και στις ΗΠΑ, ακόμη και για ανταγωνιστικά προϊόντα.

- Η CFMI, η οποία είναι 50/50 θυγατρική της SNECMA και της GE, κατασκευάζει μια άκρως επιτυχημένη σειρά αεροκινητήρων.

- Η THALES και η Raytheon δημιούργησαν το 2001 μια κοινή εταιρεία, 50/50 (TRS), με έδρα τις ΗΠΑ.

- Η BAE Systems έχει επιχειρηματικά προγράμματα ύψους 4 δισ. $ στις ΗΠΑ. Η εταιρεία θα έχει επίσης ένα ποσοστό 8% στο πρόγραμμα του Joint Strike Fighter (JSF) και στην ανάπτυξή του.

- Η Rolls-Royce έχει σημαντικές δραστηριότητες στις ΗΠΑ και θα συμμετέχει επίσης στην ανάπτυξη του JSF.

4. Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Οι δίκαιοι όροι στο διεθνές εμπόριο και στην πρόσβαση στις αγορές είναι σημαντικές προϋποθέσεις για την εξασφάλιση ανάπτυξης βασιζόμενης στην ανταγωνιστικότητα στον αεροδιαστημικό τομέα.

4.1. Δίκαιοι όροι στο διεθνές εμπόριο: πεδίο με δίκαιους όρους παιχνιδιού

Δραστηριοποιούμενη σε μία παγκόσμια αγορά, η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό από εταιρείες που έχουν έδρα σε άλλα μέρη του κόσμου, κυρίως στις ΗΠΑ. Δεδομένου του προφίλ του αεροδιαστημικού τομέα, οι κυβερνήσεις πάντα έπαιζαν σημαντικό ρόλο στη βιομηχανία αυτή. Η δημόσια στήριξη λαμβάνει διάφορες μορφές όπως προστασία των εγχώριων αγορών, στήριξη των εξαγωγών, φορολογία ή άμεση/έμμεση χρηματοδότηση. Απέναντι σε αυτό το υπόβαθρο, είναι κρίσιμος παράγοντας η ύπαρξη μιας δίκαιης ισορροπίας στις πρακτικές και τους κανόνες διεθνούς στήριξης για την εξασφάλιση ενός πεδίου με δίκαιους όρους παιχνιδιού.

Από την άποψη αυτή, καίριο ρόλο διαδραματίζουν οι διεθνείς εμπορικές συμφωνίες. Όσον αφορά τα *πολιτικά αεροσκάφη*, δεσπόζουν δύο συμφωνίες: *η συμφωνία για το εμπόριο πολιτικών αεροσκαφών του 1979 της GATT* και η (διμερής) *συμφωνία ΕΕ-ΗΠΑ για το εμπόριο πολιτικών αεροσκαφών μεγάλης χωρητικότητας του 1992*. Η συμφωνία αυτή ρυθμίζει επακριβώς τις μορφές και το επίπεδο κρατικής στήριξης και για τις δύο μεριές, προβλέπει διαφάνεια και δεσμεύει τα μέρη να αποφεύγουν εμπορικές διαφωνίες.

Για να υπάρχει ισορροπημένος ανταγωνισμός μεταξύ των αεροδιαστημικών εταιρειών στα διάφορα μέρη του κόσμου, απαιτείται αμοιβαία αναγνώριση και σεβασμός των υποχρεώσεων του διεθνούς εμπορίου, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής των αποφάσεων του ΠΟΕ.

Η πρόσβαση στις αγορές μπορεί να παρεμποδιστεί σε σημαντικό βαθμό μέσω εισαγωγικών και εξαγωγικών φραγμών για τις ξένες εταιρείες. Αυτό αποτελεί ιδιαίτερο πρόβλημα εάν η προστατευόμενη αγορά είναι μεγάλη, όπως η αγορά αμυντικού εξοπλισμού των ΗΠΑ. Οι ευρωπαίοι κατασκευαστές αντιμετωπίζουν δύο ιδιαίτερα προβλήματα με την πολιτική των ΗΠΑ:

4.1.1. Λόγω περιοριστικών κανόνων που στηρίζονται σε διάφορους μεμονωμένους νόμους σε ομοσπονδιακό και κρατικό επίπεδο, όπως οι ομοσπονδιακοί κανονισμοί αμυντικών προμηθειών, η πρόσβαση στην αγορά των ΗΠΑ είναι δύσκολη. Στη πράξη, το γεγονός αυτό αντανακλά μια πολιτική του τύπου 'Buy American'.

> *Το 2001, το Κογκρέσο των ΗΠΑ ενέκρινε νομοθεσία με την οποία περιόρισε ρητώς τις δυνατότητες επιλογών στις προμήθειες του Υπουργείου Αμύνης στα εμπορικά αεροσκάφη Boeing (Τμήμα 8159 του νόμου αμυντικών πιστώσεων - HR 3338). Το απόσπασμα αυτό της νομοθεσίας αποκλείει ουσιαστικά την αγορά αεροσκαφών εν πτήσει ανεφοδιασμού καυσίμων Airbus ακόμη κι αν η επιχείρηση προσέφερε ανταγωνιστικό προϊόν.*
>
> *Για το προσεχές μέλλον, κάθε διαστημικό ωφέλιμο φορτίο της κυβέρνησης των ΗΠΑ θα πρέπει να εκτοξεύεται με εξοπλισμό που κατασκευάζεται στις ΗΠΑ, εκτός και εάν ορίσει διαφορετικά ο πρόεδρος ή εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του.*

4.1.2. Οι ΗΠΑ διαθέτουν αυστηρούς εξαγωγικούς κανόνες που απαγορεύουν την ανεξέλεγκτη εξαγωγή εξοπλισμού από ξένες χώρες εάν ο εξοπλισμός αυτός περιλαμβάνει εξαρτήματα που καλύπτονται από τους κανονισμούς των ΗΠΑ περί στρατιωτικής και διπλής χρήσης. Οι έλεγχοι αυτοί εξαγωγών ανασκοπούνται αυτή τη στιγμή από τις αρχές των ΗΠΑ, αλλά μέχρι τώρα σε διμερή βάση με επιλεγμένες χώρες όπως η Αυστραλία, ο Καναδάς και το ΗΒ.

Καθώς η ευρωπαϊκή βιομηχανία καθίσταται ολοένα και περισσότερο διεθνική, οι κανόνες ελέγχου εξαγωγών των ΗΠΑ πρέπει να χαλαρώσουν μέσω διαλόγου ο οποίος θα φέρνει σε επαφή όσο το δυνατόν περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες. Ο διατλαντικός αυτός διάλογος θα πρέπει αρχικά να βασιστεί σε εν εξελίξει διμερείς διάλογους στο βιομηχανικό επίπεδο με έξι ευρωπαϊκές χώρες (ΗΒ, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Σουηδία), οι οποίες υπέγραψαν τη συμφωνία πλαίσιο για την αναδιάρθρωση της ευρωπαϊκής αμυντικής βιομηχανίας που συνάφθηκε το 2000 με μια επιστολή προθέσεως (*ΕΠ*) για συνεργασία στον τομέα της άμυνας.

- *Η αποστολή στην Κίνα ενός δορυφόρου Astrium APR3 για εκτόξευση με κινέζικο πύραυλο, τον Ιούλιο του 2001, εμποδίστηκε με την καθυστερημένη χορήγηση άδειας εξαγωγής από τις αρχές των ΗΠΑ, διότι ο δορυφόρος περιείχε εξαρτήματα από τις ΗΠΑ. Έξι δέκτες στον δορυφόρο επρόκειτο να χρησιμοποιηθούν από κινεζικό φορέα.*

- *Στα εξαγόμενα πολεμικά αεροσκάφη που κατασκευάζονται στις ΗΠΑ και τα οποία πρόκειται να εξοπλιστούν με μη αμερικανικά ηλεκτρονικά οπλικά συστήματα, ο εξοπλισμός πρέπει να εγκατασταθεί από τον αμερικανό ανάδοχο, ο οποίος πρέπει επίσης να προμηθεύσει ορισμένα καίρια εξαρτήματα. Η αεροπορία των ΗΠΑ πρέπει να γνωρίζει πλήρως όλες τις δυνατότητες του συστήματος και να εγκρίνει την εγκατάσταση.*

- *Η Dassault Aircraft δεν έλαβε την άδεια να συμπεριλάβει στο Rafale τον πύραυλο αέρος-αέρος AMRAAM για πωλήσεις στη Νότιο Κορέα, με αποτέλεσμα την αποδυνάμωση της προσφοράς της στον εν εξελίξει ανταγωνισμό με ανταγωνιστές από τις ΗΠΑ.*

Παρόλο που οι ευρωπαϊκές και αμερικανικές βιομηχανικές ενώσεις συνεργάζονται για να επιλύσουν ορισμένα από τα ζητήματα αυτά, περαιτέρω πρόοδος μπορεί να σημειωθεί μόνον στη βάση σαφούς πολιτικής βούλησης και με τη συμμετοχή των κυβερνήσεων. Όπου υφίστανται περιορισμοί στο εμπόριο, θα πρέπει να χαλαρώσουν ώστε να εξασφαλιστεί η δίκαιη αμοιβαία πρόσβαση στην αγορά.

4.2. Ανάπτυξη διεθνούς συνεργασίας

Τις επόμενες δεκαετίες, οι εμπειρογνώμονες προβλέπουν σημαντική αλλαγή στα μοντέλα περιφερειακής ζήτησης. Τα επόμενα 20 χρόνια, το ήμισυ σχεδόν της ζήτησης για πολιτικά αεροσκάφη προβλέπεται ότι θα προέρχεται εκτός των μεγάλων αλλά σχετικά ώριμων αγορών των ΗΠΑ και της Ευρώπης.

Η πρόσβαση οπουδήποτε στην αγορά εξαρτάται από εμπορικούς παράγοντες όπως η ποιότητα, η τιμή και η εξυπηρέτηση, αλλά και από τη δόμηση πολιτικών και διπλωματικών σχέσεων ευρύτερης βάσης. Δεδομένου του ρόλου της στις διεθνείς σχέσεις, η ΕΕ φέρει μεγάλη ευθύνη στο θέμα αυτό. Οι συμφωνίες αεροπορικής συνεργασίας μεταξύ ΕΕ και Κίνας, καθώς και ΕΕ και Ινδίας, είναι παραδείγματα ενισχυμένων σχέσεων. Άλλο παράδειγμα είναι η πρόσφατη έναρξη του προγράμματος συνεργασίας πολιτικής αεροπορίας ΕΕ-Ασίας.

Η αλλαγή των μοντέλων της αγοράς θα επηρεάσει τη δομή της αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Για την επίτευξη καλύτερης πρόσβασης στις αναπτυσσόμενες αγορές μπορεί να απαιτηθεί μετακίνηση κατασκευαστικού δυναμικού προς τα εκεί. Καθώς προς τις αγορές αυτές θα μετακινηθεί εν πρώτοις κυρίως κατασκευαστικό δυναμικό χαμηλότερης

προστιθεμένης αξίας, οι αναπτυγμένες στον αεροδιαστημικό τομέα χώρες θα πρέπει να επικεντρωθούν σε προηγμένες εξειδικευμένες τεχνολογίες.

Μια συνδυαστική προσέγγιση, η οποία συνδέει ανταγωνιστικά προϊόντα και αποτελεσματικό μάρκετινγκ από τη βιομηχανία με ενδυνάμωση σχέσεων σε πολιτικό επίπεδο, έχει αποδειχθεί σημαντικός παράγοντας στην ενίσχυση της θέσης της αεροδιαστημικής βιομηχανίας στις παγκόσμιες αγορές. Οι ευρωπαϊκές πολιτικές έχουν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο από την άποψη αυτή.

Συστάσεις της STAR 21 για τις παγκόσμιες αγορές

- Διασφάλιση πεδίου με δίκαιους όρους παιχνιδιού, ώστε η βιομηχανία της Ευρώπης να μπορεί να ανταγωνίζεται επί ίσοις όροις στις παγκόσμιες αγορές.
- Βελτίωση της πρόσβασης στις παγκόσμιες αγορές, ειδικά σε εκείνη των ΗΠΑ.
- Επιδίωξη ευρύτερων συμφωνιών για την απλούστευση των ελέγχων εξαγωγών σε προϊόντα με εξαρτήματα από τις ΗΠΑ.
- Διασφάλιση δίκαιης αμοιβαίας πρόσβασης στην αγορά.
- Συνεχής ανάπτυξη προγραμμάτων διεθνούς συνεργασίας.

5. ΤΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Το λειτουργικό περιβάλλον για την αεροδιαστημική βιομηχανία της Ευρώπης καθορίζεται από μία ευρεία σειρά πολιτικών. Ορισμένες πολιτικές προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ άλλες καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό σε εθνικό επίπεδο. Τομείς μείζονος ενδιαφέροντος για τη βιομηχανία είναι η πολιτική του ανταγωνισμού, η φορολογία, οι δεξιότητες και η κινητικότητα, η διεύρυνση και η έρευνα.

5.1. Πολιτική του ανταγωνισμού

Η διαδικασία αναδιάρθρωσης στην αεροδιαστημική και αμυντική βιομηχανία έχει οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των συγχωνεύσεων και άλλων συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ εταιρειών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι βιομηχανίες αυτές έχουν περάσει από τη φάση ενοποίησης σε εθνικό επίπεδο σε μια νέα φάση πανευρωπαϊκής ενοποίησης. Η εξέλιξη αυτή καθιστά ικανή την ευρωπαϊκή βιομηχανία να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του δυναμικού ανταγωνισμού και αυξάνει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, στον πολιτικό και στον αμυντικό τομέα.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον ανταγωνισμό και ειδικά ο κανονισμός ελέγχου των συγχωνεύσεων προσφέρει ένα σαφές πλαίσιο και γρήγορες αποφάσεις, διευκολύνοντας συγκεντρώσεις και συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ εταιρειών που δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Επιπλέον, ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων από την ΕΕ παρέχει τη δυνατότητα διάκρισης μεταξύ των ενισχύσεων εκείνων που είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας και των παράνομων ενισχύσεων που σχεδιάζονται για την προστασία μη ανταγωνιστικών εταιρειών.

Στην εφαρμογή της πολιτικής ανταγωνισμού της ΕΕ στον αεροδιαστημικό τομέα υπάρχουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε μεμονωμένες περιπτώσεις. Τέτοια χαρακτηριστικά αφορούν ιδιαιτερότητες όπως είναι ο ορισμός της αγοράς, η πιθανή δεσπόζουσα θέση ή η αρνητική επίδραση σε μελλοντική καινοτόμο δραστηριότητα. Ειδικά όσον αφορά τις δραστηριότητες που συνδέονται με την άμυνα, στις σχετικές πτυχές μπορεί να περιλαμβάνονται:

– Εθνικοί διοικητικοί περιορισμοί στο γεωγραφικό πεδίο των αγορών μέσω επιβολής κανόνων για τις προμήθειες και διοικητικών διαδικασιών (αν και ο ανταγωνισμός μπορεί όλο και περισσότερο να αναπτύσσεται σε ευρωπαϊκή ή ακόμη και σε παγκόσμια κλίμακα).

– Εκμετάλλευση της από θέση ισχύος διαπραγματευτικής ικανότητας του κράτους ως αποκλειστικού πελάτη.

– Περιπτώσεις όπου η Ευρώπη ενδέχεται να μπορεί να διατηρήσει μία μόνον οντότητα ικανή να ανταγωνιστεί παγκοσμίως, σε μια φάση πανευρωπαϊκής και παγκόσμιας ενοποίησης.

5.2. Φορολογικά κίνητρα για καινοτομία

Ως τμήμα ενός ευρύτερου συνδυασμού πολιτικών, τα φορολογικά κίνητρα για επενδύσεις στην έρευνα ενθαρρύνουν την ανάληψη καινοτόμου έργου που δεν θα αποφέρει άμεσες εισπράξεις. Τέτοιες φορολογικές ελαφρύνσεις αποτελούν μέρος εθνικών καθεστώτων για την εταιρική φορολογία. Ποικίλουν σημαντικά, τόσο στο πλαίσιο της Ευρώπης όσο και σε σύγκριση με άλλα μέρη του κόσμου. Αποτελούν σημαντικό μέσον πολιτικής για την προαγωγή της καινοτομίας σε βιομηχανίες με μεγάλες επενδύσεις στην έρευνα και την τεχνολογία, όπως είναι η αεροδιαστημική.

> *Στον Καναδά, προκριθείσα Ε&Α τυγχάνει αναλογικής έκπτωσης φόρου η οποία αφαιρείται από τον οφειλόμενο φόρο για τα κέρδη εκείνου του έτους. Κάποιες επαρχίες έχουν πρόσθετα κίνητρα. Για παράδειγμα, το Quebec παρέχει έκπτωση φόρου αναλογική με το ποσό που ξοδεύτηκε για την Ε&Α και τους μισθούς στην επαρχία.*

Οι ευρωπαϊκές χώρες πρέπει να αναγνωρίσουν τις επιδράσεις που έχουν τα φορολογικά κίνητρα για έρευνα στην απόφαση της βιομηχανίας ως προς το πού και πόσα να επενδύσει.

Ένας χρήσιμος τρόπος θα ήταν να αναλυθούν οι επιδράσεις των διαφόρων φορολογικών καθεστώτων στον αεροδιαστημικό τομέα στο πλαίσιο της Ευρώπης και να συγκριθούν με περιοχές εκτός Ευρώπης. Οι μακροί χρόνοι προετοιμασίας, κοινοί στις βιομηχανίες προηγμένης τεχνολογίας και ο πανευρωπαϊκός χαρακτήρας της αεροδιαστημικής βιομηχανίας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, καθώς ουσιαστικές διαφορές στα ευρωπαϊκά φορολογικά καθεστώτα για την έρευνα μπορεί επίσης να στρεβλώσουν τις αποφάσεις για επενδύσεις. Θα πρέπει να εξεταστούν οι πιθανότητες εφαρμογής φορολογικών και άλλων κινήτρων για την προαγωγή της καινοτομίας σε ευρωπαϊκή βάση, εάν χρειαστεί μέσω συντονισμένων εθνικών δράσεων, έτσι ώστε να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

5.3. Διασφάλιση δεξιοτήτων

Η ‘έλλειψη δεξιοτήτων’ στην αεροδιαστημική βιομηχανία μπορεί να αποδειχθεί σημαντικό εμπόδιο στη μελλοντική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας στην Ευρώπη. Η ταχεία τεχνολογική εξέλιξη και η αύξηση του ανταγωνισμού υπογραμμίζουν την ανάγκη ύπαρξης ενός δημιουργικού, καινοτόμου και προσαρμόσιμου εργατικού δυναμικού. Η

κατοχύρωση και περαιτέρω ανάπτυξη μιας ισχυρής βάσης ευρωπαϊκών δεξιοτήτων θα αποτελέσει βασικό παράγοντα για τη διατήρηση παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας και στη συγκράτηση των επενδύσεων στην Ευρώπη. Επομένως, πρέπει να βελτιωθεί η εν γένει απόδοση των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, στο πλαίσιο μιας δια βίου προοπτικής μάθησης, για την επίτευξη καλύτερης ισορροπίας μεταξύ αρχικής και συνεχούς επαγγελματικής κατάρτισης, και για τη δημιουργία γεφυρών μεταξύ διαφόρων πλαισίων εκμάθησης. Κανονικά, θα πρέπει να γίνει πλήρης χρήση των γνώσεων και δεξιοτήτων που αποκτώνται σε τυπικά όσο και μη τυπικά πλαίσια. Ενδείξεις από τις οποίες φαίνεται πολύ δύσκολη η πρόσληψη προσωπικού υψηλής κατάρτισης, προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία.

Πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της βάσης δεξιοτήτων στον αεροδιαστημικό τομέα στην Ευρώπη

Ειδική ομάδα του Αμβούργου για το 'Πρόγραμμα εξειδίκευσης'*: Οι κατά τόπους αεροδιαστημικές και αεροπορικές βιομηχανίες, το ομοσπονδιακό γραφείο εργασίας, εκπαιδευτικά ιδρύματα και η πόλη του Αμβούργου έχουν από κοινού αναπτύξει συμπληρωματικά προγράμματα αεροδιαστημικής κατάρτισης για την εξασφάλιση ενός μακροπρόθεσμα καταρτισμένου εργατικού δυναμικού.*

Το πρόγραμμα εξειδίκευσης περιλαμβάνει βασικά προγράμματα μαθητείας ('ηλεκτρολόγος αεροσκαφών' και 'μηχανικός αεροσκαφών') και ειδικά προχωρημένα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης. Τον Φεβρουάριο του 2002, ξεκίνησε η πρώτη τάξη για την αεροναυπηγική τεχνολογία στη δημόσια σχολή επαγγελματικής κατάρτισης για το σχεδιασμό προϊόντων και την αεροναυπηγική τεχνολογία του Αμβούργου. Έχει σχεδιαστεί για ειδικούς, οι οποίοι διαθέτουν ήδη αρκετά χρόνια εμπειρίας στον τομέα της αεροδιαστημικής. Ένα ειδικό πρόγραμμα κατάρτισης στην τεχνική αγγλική ορολογία, στο αεροπορικό δίκαιο και στην τεχνολογία αεροσκαφών – με την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου και της πόλης του Αμβούργου – έχει αναπτυχθεί ειδικά για το προσωπικό μικρομεσαίων προμηθευτών. Το πανεπιστήμιο εφαρμοσμένων επιστημών του Αμβούργου διαθέτει διάφορα προγράμματα για την 'κατασκευή αεροσκαφών', συμπεριλαμβανομένου ενός μεταπτυχιακού προγράμματος για πλήρως απασχολούμενους μηχανολόγους που δεν ασχολούνται ακόμη με τον τομέα της αεροναυτικής. Το τεχνικό πανεπιστήμιο Hamburg-Harburg έχει αναπτύξει κύκλους μαθημάτων κατάρτισης για νέους επαγγελματίες που ήδη εργάζονται στον αεροδιαστημικό τομέα με τη στήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην Ιταλία *παρόμοιες πρωτοβουλίες έχουν αναπτυχθεί μεταξύ βιομηχανίας, πανεπιστημίων και αρχών, ειδικά στις περιοχές γύρω από το Τουρίνο, Νάπολη και Πίζα. Περιλαμβάνουν βασικά προγράμματα και προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης.*

Επομένως, οι δράσεις για την αντιμετώπιση της απειλής ελλείψεων στις δεξιότητες χρειάζεται:

– Αύξηση της συνεργασίας μεταξύ μιας ευρείας σειράς σχετικών φορέων, συμπεριλαμβανομένων δημόσιων υπηρεσιών και των βιομηχανικών εταίρων σε διάφορα επίπεδα, για την ανάπτυξη και εφαρμογή μέτρων με σκοπό τη βελτίωση της διαφάνειας και την αναγνώριση πτυχίων και πιστοποιητικών, καθώς και τη συνολική ποιότητα της ευρωπαϊκής επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης όσον αφορά το επίπεδο και τη φήμη της. Τέτοια μέτρα θα πρέπει να περιλαμβάνουν προγράμματα δια βίου εκπαίδευσης και προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης.

– Αποτελεσματική διασύνδεση μεταξύ ερευνητικών ιδρυμάτων και του συστήματος κατάρτισης.

5.4. Διευκόλυνση της κινητικότητας

Καθώς η βιομηχανία ενοποιείται σε ευρωπαϊκή κλίμακα, η κινητικότητα του προσωπικού αποτελεί σημαντικό παράγοντα. Αν και μπορεί να ζητηθεί από τους εργαζομένους να μετακινηθούν σε άλλη χώρα καθώς μετακινούνται οι εργασίες, η απουσία κοινού συνόλου εργασιακών νόμων και κανονισμών στην Ευρώπη και η περιορισμένη αναγνώριση ξένων ακαδημαϊκών διπλωμάτων αποτελούν σοβαρά εμπόδια για μια τέτοια διασυνοριακή κινητικότητα. Οι ευρωπαϊκές αεροδιαστημικές εταιρείες με δραστηριότητες σε αρκετά κράτη μέλη αισθάνονται τις επιπτώσεις τέτοιων ασυνεπειών. Διασυνοριακά προγράμματα, όπως το Eurofighter, απαιτούν σημαντική κινητικότητα εργαζομένων μεταξύ των εξειδικευμένων κέντρων παραγωγής που βρίσκονται σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες. Οι περίοδοι χάριτος είναι σύντομες και ο διμερής χαρακτήρας των υπαρχουσών συμφωνιών δεν αντανακλά την πραγματικότητα μιας γνήσια ευρωπαϊκής βιομηχανίας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάλυψε τα ζητήματα αυτά στο πρόσφατο σχέδιο δράσης της για τις δεξιότητες και την κινητικότητα και ζήτησε άμεση δράση για την εξάλειψη των πρακτικών, διοικητικών και νομικών εμποδίων για την κινητικότητα. Η ανάγκη βελτίωσης της αναγνώρισης των τίτλων σπουδών, μέσω της ανάπτυξης αμοιβαίας εμπιστοσύνης και διαφάνειας, επισημάνθηκε ως προτεραιότητα για δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Με στόχο την αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού, ξεκίνησε μια διαδικασία αυξημένης συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών, άλλων ευρωπαϊκών χωρών και των κοινωνικών εταίρων, μετά από εντολή του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Βαρκελώνης, τον Μάρτιο του 2002.

Η Επιτροπή επεσήμανε επίσης συγκεκριμένα τις αρνητικές επιδράσεις που μπορεί να έχουν τα υφιστάμενα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και συνταξιοδότησης.

Ωστόσο, καθώς δεν αναμένεται να δημιουργηθούν κοινά ευρωπαϊκά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και φορολογίας στο εγγύς μέλλον, για να βελτιωθεί η υπάρχουσα κατάσταση χρειάζονται επικεντρωμένα μέτρα αντιμετώπισης, τα οποία να αντανακλούν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Όσον αφορά τα φορολογικά συστήματα, μέχρι τώρα υπάρχουν μόνον διμερείς συμφωνίες μεταξύ μεμονωμένων κρατών μελών (π.χ. Γαλλία-Γερμανία) και είναι χρονικά περιορισμένες. Επιτρέπουν στον μετατιθέμενο εργαζόμενο να καταβάλλει φόρους στην χώρα διαμονής του. Όσον αφορά τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, εφαρμόζεται ένα κοινοτικό σύστημα συντονισμού εξασφαλίζοντας τα δικαιώματα κοινωνικής ασφάλισης για άτομα που κινούνται εντός της Ένωσης και καθορίζοντας τα συστήματα στα οποία υπόκεινται. Συνήθως, είναι το σύστημα του κράτους μέλους στο οποίο εργάζονται. Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες εξαιρέσεις, όπως στην περίπτωση προσωπικού με απόσπαση από ένα κράτος μέλος σε ένα άλλο (μέχρι 12 ή 24 μήνες). Αυτό το σύστημα συντονισμού βρίσκεται σήμερα υπό ανασκόπηση και πρέπει να απλουστευθεί και να προσαρμοστεί στις νέες καταστάσεις.

Περαιτέρω προβλήματα θέτει η εξουσιοδότηση προσπέλασης σε απόρρητες πληροφορίες του προσωπικού που εργάζεται σε αμυντικά προγράμματα σε διάφορα κράτη μέλη. Η υπάρχουσα εθνική νομοθεσία δεν έχει ακόμη προσαρμοστεί στο διασυνοριακό χαρακτήρα των μεγάλων αεροδιαστημικών προγραμμάτων. Η νομοθεσία αυτή πρέπει να εκσυγχρονισθεί, ώστε να αποφεύγονται περιττές γραφειοκρατικές υποχρεώσεις.

Η εξουσιοδότηση προσπέλασης σε απόρρητες πληροφορίες για το προσωπικό που εργάζεται σε πολυεθνικά προγράμματα, όπως το Eurofighter, περιπλέκεται από διάφορες διαδικασίες και καθυστερήσεις στις χώρες προέλευσής του, οι οποίες πρέπει να χορηγήσουν την άδεια για τα ενδιαφερόμενα άτομα. Η συμφωνία πλαίσιο της ΕΠ για την αναδιάρθρωση της άμυνας φρόντισε κάπως για το μετατιθέμενο προσωπικό, αλλά η χορηγούμενη άδεια δεν επαρκεί ακόμη για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ΝΑΤΟ.

Για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής κινητικότητας του ευρωπαϊκού αεροδιαστημικού εργατικού δυναμικού απαιτούνται αρκετές δράσεις:

– Πρέπει να παραταθούν οι περίοδοι απόσπασης για τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης. Η εμπειρία της Airbus δείχνει ότι θα ήταν κατάλληλη μια χρονική περίοδος τουλάχιστον 12 ετών.

– Οι υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες μεταξύ των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης μεμονωμένων κρατών μελών πρέπει να επεκταθούν σε ένα ευρύτερο διασυνοριακό ευρωπαϊκό πλαίσιο.

– Το ευρωπαϊκό αεροδιαστημικό προσωπικό που εργάζεται σε αμυντικά προγράμματα σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, πρέπει να υπόκειται σε εναρμονισμένες διαδικασίες εξουσιοδότησης προσπέλασης σε απόρρητες πληροφορίες.

5.5. Διεύρυνση της ΕΕ

Η ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης θα δημιουργήσει προκλήσεις και ευκαιρίες για τον αεροδιαστημικό τομέα της Ευρώπης. Σε χώρες όπως η Πολωνία, η Δημοκρατία της Τσεχίας και η Ρουμανία, υπάρχει μια παράδοση στην αεροδιαστημική βιομηχανία. Εταιρείες της ΕΕ έχουν ήδη αναπτύξει ειδικές επιχειρηματικές σχέσεις με τοπικές εταιρείες. Έχουν επίσης συζητηθεί ευκαιρίες για καταμερισμό κινδύνων και εταιρική σχέση σε νέα προγράμματα.

Η αποδοχή κοινών προτύπων αποτελεί κλειδί για την ενδυνάμωση του διαλόγου. Έχει ήδη δρομολογηθεί συνεργασία με τις αεροδιαστημικές βιομηχανίες της Πολωνίας και της Δημοκρατίας της Τσεχίας για την ανταλλαγή εις βάθος γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών σε τομείς όπως ο ποιοτικός έλεγχος, η τυποποίηση και η πτητική ικανότητα. Η αμοιβαία αναγνώριση στους τομείς αυτούς και η συμμόρφωση με τα πρότυπα της ΕΕ αποτελούν προϋπόθεση για στενότερες επιχειρηματικές σχέσεις.

Τον Μάριο του 2002, ξεκίνησε με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, πρωτοβουλία για κατάρτιση σχετικά με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την πολιτική αεροπορία και τις κοινές απαιτήσεις πτητικής ικανότητας (JAR) στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Στόχος πρέπει να είναι η ανάπτυξη καρποφόρων μακροπρόθεσμων εμπορικών και βιομηχανικών εταιρικών σχέσεων, η διάνοιξη του δρόμου για στενή συνεργασία και ολοκλήρωση με την ευρωπαϊκή βιομηχανία και η στήριξη της βιομηχανίας στις χώρες αυτές, ώστε να καταστούν αποτελεσματικοί εταίροι στην αεροδιαστημική βιομηχανία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να εξετάσει τρόπους περαιτέρω προώθησης της διαδικασίας αυτής ολοκλήρωσης, μέσω, για παράδειγμα, παροχής στήριξης για κατάρτιση σε ξένες γλώσσες ή σε διαχειριστικές δεξιότητες.

5.6. Η έρευνα για την πολιτική αεροναυπηγική: κλειδί για μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα

Η αεροδιαστημική βιομηχανία απαιτεί σημαντικές, μακροπρόθεσμες ερευνητικές δεσμεύσεις, καθώς η καινοτομία του σήμερα αποτελεί το κλειδί για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα. Περισσότερα από τα μισά κράτη μέλη της ΕΕ στηρίζουν εθνικά ερευνητικά προγράμματα αεροναυπηγικής, ενώ παράλληλα η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση καθίσταται ολοένα και σημαντικότερη. Τα ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα πλαίσια καλύπτουν σήμερα περίπου το 30% των συνολικών δημόσιων δαπανών στην έρευνα της πολιτικής αεροναυπηγικής στην Ευρώπη.

Ωστόσο, η πανευρωπαϊκή δομή της αεροδιαστημικής βιομηχανίας και η σπουδαιότητα των διασυνοριακών προγραμμάτων δεν αντικατοπτρίζονται ακόμη στην προσέγγιση για τη χρηματοδότηση της έρευνας στην Ευρώπη. Το 6^{ο} ευρωπαϊκό πρόγραμμα πλαίσιο, που λειτουργεί εδώ και πέντε χρόνια, προτείνει την χορήγηση 1.075 εκατ. € στην αεροναυπηγική και διαστημική έρευνα, αλλά τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να χρηματοδοτούν και τα εθνικά τους προγράμματα. Απαιτείται περισσότερος συντονισμός μεταξύ των διαφόρων ερευνητικών προγραμμάτων, ώστε να ξεπεραστεί ο τρέχων κατακερματισμός των δραστηριοτήτων πολιτικής έρευνας στην αεροναυπηγική και να ελαχιστοποιηθεί η άσκοπη επανάληψη προσπαθειών. Καθώς τα επίπεδα χρηματοδότησης είναι μικρά, τέτοιες προσπάθειες είναι ουσιαστικές για την εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων για σημαντικά ερευνητικά προγράμματα.

Τον Ιανουάριο του 2001, ομάδα υψηλού επιπέδου υπό την καθοδήγηση του Επιτρόπου Busquin, υπέβαλε την ανάλυσή της για την υπάρχουσα κατάσταση ("Ευρωπαϊκή αεροναυπηγική: όραμα για το 2020" - *Vision 2020*) τονίζοντας την ανάγκη για δράση. Στην έκθεση ζητήθηκε η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου έρευνας για την αεροναυπηγική, βάσει κοινής κατανόησης των προτεραιοτήτων μεταξύ όλων των εμπλεκομένων. Τα πρώτα συγκεκριμένα βήματα πραγματοποιήθηκαν μέσω του έργου της συμβουλευτικής επιτροπής για την έρευνα στο χώρο της αεροναυπηγικής στην Ευρώπη (*ACARE*).

> *Αποστολή της ACARE είναι να καταρτίσει και να διατηρήσει μια στρατηγική ατζέντα για την έρευνα, η οποία θα επηρεάζει όλους τους ευρωπαίους εμπλεκόμενους παράγοντες στο σχεδιασμό των ερευνητικών τους προγραμμάτων σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε να είναι συνεπείς με τους στόχους της ομάδας υψηλού επιπέδου. Η ACARE θα προτείνει επίσης μέτρα για βελτιστοποίηση της χρήσης των υπαρχουσών ερευνητικών υποδομών και βελτίωση των εκπαιδευτικών πολιτικών για την προσέλκυση του εργατικού δυναμικού που χρειάζεται ο τομέας.*

Πέραν της βελτίωσης των μηχανισμών έρευνας και απόκτησης τεχνολογίας σε συνδυασμό με τον αποτελεσματικότερο και αποδοτικότερο καταμερισμό έργων, απαιτείται γενική αύξηση των πόρων. Η ομάδα υψηλού επιπέδου εκτίμησε ότι τα επόμενα 20 χρόνια θα χρειαστούν γύρω στα 100 δισ. € από τους συνολικούς δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους για την κάλυψη των αναγκών της κοινωνίας και για να καταστεί η ευρωπαϊκή βιομηχανία παγκόσμιος ηγέτης στην πολιτική αεροναυπηγική. Αυτό θα είναι σύμφωνο επίσης με τη γενική δέσμευση που ανέλαβαν οι ηγέτες της ΕΕ στη Βαρκελώνη για προώθηση της ευρωπαϊκής Ε&Α και καινοτομίας και την κάλυψη έτσι του χάσματος μεταξύ της ΕΕ και των κύριων ανταγωνιστών της.

Οι στόχοι που ορίστηκαν στο Vision 2020 για την αντιμετώπιση των προκλήσεων όσον αφορά την ασφάλεια, το περιβάλλον και τη λειτουργία είναι πολύ απαιτητικοί και μπορούν να επιτευχθούν μόνον με προηγμένες τεχνολογίες, οι οποίες θα πρέπει να ερευνηθούν πλήρως και να επικυρωθούν πριν εισαχθούν στην παραγωγή. Το γεγονός αυτό απαιτεί σημαντική αύξηση στα τρέχοντα επίπεδα δαπανών στην έρευνα της πολιτικής αεροναυπηγικής στο συνολικό ποσό των 100 δισ. € μέχρι το 2020. Η επένδυση αυτή συμφωνεί με την αύξηση των δαπανών για την Ε&Α και την καινοτομία στην Ευρώπη μέχρι το 3% του ΑΕγχΠ έως το 2010 την οποία ζήτησε η διάσκεψη κορυφής της Βαρκελώνης το 2002 και την προβλεπόμενη επέκταση στην έρευνα της πολιτικής αεροναυπηγικής από τις ΗΠΑ κατά την ίδια περίοδο.

5.6.1. Συστάσεις της STAR 21 για τη βελτίωση του λειτουργικού περιβάλλοντος

– Θα πρέπει να συνεχιστεί η εφαρμογή της ευρωπαϊκής πολιτικής για τον ανταγωνισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του αεροδιαστημικού τομέα, ειδικά στις δραστηριότητες που συνδέονται με την άμυνα.

– Θα πρέπει να αναλυθούν οι επιδράσεις των διαφόρων φορολογικών καθεστώτων για την προαγωγή της καινοτομίας παγκοσμίως. Θα πρέπει να μελετηθούν οι δυνατότητες εφαρμογής φορολογικών και άλλων κινήτρων για την προαγωγή της καινοτομίας σε ευρωπαϊκή βάση, εάν χρειαστεί μέσω συντονισμένων εθνικών δράσεων, έτσι ώστε να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

– Θα πρέπει να αναγνωριστούν οι ανάγκες εκπαίδευσης και κατάρτισης ενός μακροπρόθεσμα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

– Θα πρέπει να διευκολυνθεί η διασυνοριακή κινητικότητα του προσωπικού. Θα πρέπει να ξεπεραστούν τα υπάρχοντα προβλήματα, ειδικά εκείνα που αφορούν τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και τις διαδικασίες εξουσιοδότησης προσπέλασης σε απόρρητες πληροφορίες αμυντικών προγραμμάτων.

– Θα πρέπει να αναπτυχθούν προγράμματα πρακτικής κατάρτισης στις προς ένταξη χώρες για την επιτάχυνση της βιομηχανικής ολοκλήρωσης.

– Για την έρευνα πολιτικής αεροναυπηγικής οι κυριότεροι ενδιαφερόμενοι πρέπει να θέσουν μακροπρόθεσμες προτεραιότητες. Τα μελλοντικά ερευνητικά προγράμματα σε ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και βιομηχανικό επίπεδο χρειάζονται περισσότερο συντονισμό και κοινό σχεδιασμό, όπου ενδείκνυται.

– Διάθεση επαρκών δημόσιων πόρων για τη στήριξη μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής πολιτικής αεροναυπηγικής έρευνας που απαιτεί κατ' εκτίμηση συνολικές επενδύσεις ύψους 100 δισ. € για τα επόμενα 20 χρόνια από όλες τις πηγές, δημόσιες και ιδιωτικές.

6. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Στο παρελθόν υπήρχε η σκέψη ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα μπορούσε να περιοριστεί στη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών και να αφήσει τις άλλες κανονιστικές πτυχές στα κράτη μέλη, η προσέγγιση όμως αυτή δημιούργησε ένα ασκόπως πολύπλοκο περιβάλλον για τη βιομηχανία στο σύνολό της. Παγιδευμένη μεταξύ των κανονισμών των κρατών μελών και των κανονισμών της Ευρώπης, η προσέγγιση αυτή

επιβαρύνει την αποδοτικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος αερομεταφορών. Η εμπειρία έχει δείξει ότι εξασθενεί επίσης την επιρροή της Ευρώπης στα διεθνή όργανα.

*Επομένως, είναι καιρός να εγκαθιδρυθεί ένα πραγματικά ολοκληρωμένο κανονιστικό πλαίσιο για την πολιτική αεροπορία, με ιδιαίτερη έμφαση σε βασικούς τομείς όπως η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, οι κανονισμοί ασφάλειας, τα πρότυπα ασφάλειας και τα περιβαλλοντικά πρότυπα. Σε μακροπρόθεσμη βάση, το γεγονός αυτό θα οδηγήσει την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στο να καταστεί μέλος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (*ICAO*), ενεργώντας σύμφωνα με το γενικό πλαίσιο των ΗΕ, έτσι ώστε η ΕΕ, μαζί με τα κράτη μέλη της, να μπορεί να υπερασπίζεται τα συμφέροντά της στο φόρουμ αυτό.*

6.1. Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός

Οι συνωστισμένοι και με ανεπαρκή διαχείριση εναέριοι χώροι της Ευρώπης θέτουν τεράστια προβλήματα στην αποτελεσματικότητα των αερογραμμών της Ευρώπης, τα οποία, με τη σειρά τους, επηρεάζουν δυσμενώς τα οικονομικά της αεροδιαστημικής κατασκευαστικής βιομηχανίας. Η μειωμένη παραγωγικότητα του εξοπλισμού σε μικρής κυρίως εμβέλειας ευρωπαϊκές υπηρεσίες, επιδεινώνει το βάρος του κόστους ιδιοκτησίας, μειώνοντας τα κέρδη και αυξάνοντας τα ναύλα, ενώ οι σχετικές καθυστερήσεις ταλαιπωρούν τους επιβάτες. Ομάδα υψηλού επιπέδου, υπό την προεδρία της αντιπροέδρου της Επιτροπής Loyola de Palacio, ήδη έχει ζητήσει την εγκαθίδρυση ενός ισχυρού, ανεξάρτητου ρυθμιστή, ικανού να διαχειριστεί τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο σε όλα τα εθνικά σύνορα. Η ομάδα τόνισε επίσης τη σημασία της χρήσης νέων τεχνολογιών. Βάσει της εργασίας αυτής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μια δέσμη μέτρων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας τον Οκτώβριο του 2001, η οποία σήμερα βρίσκεται υπό συζήτηση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η εφαρμογή των προτάσεων αυτών θα βοηθήσει στο να ξεπεραστούν οι χρόνιες καθυστερήσεις που επηρεάζουν ήδη τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές και μπορεί να τις επηρεάσουν ακόμη περισσότερο στο μέλλον, εν όψει της προβλεπόμενης ανάπτυξής τους.

> *Το συνολικό κόστος των καθυστερήσεων στην Ευρώπη το 2000 εκτιμήθηκε ότι ήταν μεταξύ 2,9 δισ. € και 4 δισ. €, με εμφάνιση καθυστερήσεων στο ένα τέταρτο και πάνω των πτήσεων, και με μέση καθυστέρηση 43 λεπτά. Το 40% των καθυστερήσεων αυτών οφειλόταν στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.*

Η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία έχει ήδη αναπτύξει προηγμένες τεχνολογίες και μεθοδολογίες λειτουργίας που θα μπορούσαν να βοηθήσουν στη δόμηση ενός συνεκτικού ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (*ATM*) το οποίο θα είναι διαλειτουργικό με τα υφιστάμενα συστήματα σε άλλα μέρη του κόσμου.

Ένα κατάλληλο φόρουμ για την ανάπτυξη τεχνικών προδιαγραφών σε συνεργασία με τη βιομηχανία θα μπορούσε να αποτελέσει η συμβουλευτική ομάδα βιομηχανίας, η οποία προτάθηκε να παρέχει εισροές από τη βιομηχανία και από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας ενιαίου ουρανού. Η ομάδα αυτή θα πρέπει να συσταθεί χωρίς καθυστέρηση. Το σύνολο των διαφόρων δραστηριοτήτων θα πρέπει να ενταχθούν σε ένα γενικό σχέδιο.

Μια αποτελεσματική ευρωπαϊκή προσέγγιση της ATM θα είναι ουσιαστική προκειμένου η Ευρώπη να μπορεί να ασκεί μεγαλύτερη επιρροή στα διεθνή όργανα.

6.2. Ενιαίος ρυθμιστικός φορέας ασφάλειας

Μέχρι σήμερα, με την ασφάλεια των αερομεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της πιστοποίησης των αεροσκαφών και των εξαρτημάτων, ασχολούνται εθνικές υπηρεσίες. Οι δραστηριότητες αυτές συντονίζονται μέσω του συστήματος των κοινών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας (*JAA*). Το JAA αποτελεί ένα θεσμοθετημένο πλαίσιο των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας της Ευρώπης για τη συζήτηση και την εναρμόνιση των εθνικών πολιτικών. Δεν είναι δικαστικό όργανο και δεν έχει την εξουσία να λαμβάνει δεσμευτικές αποφάσεις.

Καθώς η βιομηχανία έχει ενοποιηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η διακυβερνητική αυτή προσέγγιση δεν επαρκεί πλέον. Προκαλεί γραφειοκρατικά βάρη για την βιομηχανία χωρίς να βελτιώνει τα επίπεδα ασφάλειας. Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την έκδοση κανονισμού που θεσπίζει κοινούς κανόνες στην πολιτική αεροπορία και συστήνει μια ευρωπαϊκή υπηρεσία για την ασφάλεια των αερομεταφορών (*EASA)*, κανονισμός που βρίσκεται προς τελική έγκριση στο Συμβούλιο των Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αποτελεί μια σημαντική κίνηση. Εν αντιθέσει με το σύστημα JAA, με τον τρόπο αυτό θα μπορεί να λαμβάνει δεσμευτικές αποφάσεις ένα και μόνο όργανο.

Με το σωστό επίπεδο εξουσιών, κατάλληλη αντιπροσώπευση από τα κράτη μέλη και λειτουργική αποτελεσματικότητα, η EASA πρέπει το συντομότερο δυνατόν να καθιερωθεί ως το ευρωπαϊκό ενιαίο σημείο επαφής για την πιστοποίηση, ενώ θα πρέπει να συναφθούν κατάλληλες συμφωνίες που θα της δίνουν τη δυνατότητα να στηριχθεί στην παράδοση της συνεργασίας με άλλες ευρωπαϊκές χώρες και σημαντικούς παγκόσμιους ρυθμιστικούς φορείς, όπως η ομοσπονδιακή υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας των ΗΠΑ (*FAA*).

Ωστόσο, οι εθνικές αρχές θα μπορούν να προωθούν δικά τους αντικείμενα πολιτικής σε τομείς που δεν καλύπτονται ακόμη από τον κανονισμό της EASA. Στα αντικείμενα αυτά περιλαμβάνονται αεροπορικές εργασίες, άδειες ιπτάμενων πληρωμάτων, κανονισμοί ασφάλειας αερολιμένων και εναέριας κυκλοφορίας. Η βιομηχανία ζητά μια υπηρεσία η οποία με τον καιρό θα είναι ικανή να αναλάβει σημαντικό ρόλο στη διεθνή σκηνή, η οποία μέχρι τώρα κυριαρχείται από την FAA, βελτιώνοντας έτσι τη στρατηγική θέση της Ευρώπης, καθώς οι διατλαντικές βιομηχανικές συνδέσεις εξακολουθούν να αναπτύσσονται. Σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική, το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει στη ρύθμιση των ζητημάτων ασφάλειας μέσα σε ένα διατλαντικό οργανωτικό πλαίσιο, για να εξασφαλιστεί όμως η θέσπιση δίκαιων κανονισμών, η Ευρώπη πρέπει να διαθέτει επαρκή βαρύτητα για να αντισταθμίσει τη δύναμη της FAA.

Επομένως, η δικαιοδοσία της EASA πρέπει να επεκταθεί ταχέως ώστε να καλύψει τις ευθύνες οι οποίες σήμερα βρίσκονται στα χέρια των εθνικών υπηρεσιών στα επιμέρους κράτη μέλη.

6.3. Εξασφάλιση της ασφάλειας στις αερομεταφορές

Αμέσως μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001, τα κράτη μέλη συνειδητοποίησαν το μέγεθος της αλληλεξάρτησής τους και την ανάγκη να επεκτείνουν τη συνεργασία τους για να προστατέψουν αποτελεσματικά την πολιτική αεροπορία από την απειλή της τρομοκρατίας.

Ως πρώτο βήμα, η Κοινότητα ανέλαβε το έργο της ανάπτυξης και εφαρμογής κοινών κανόνων πρόληψης, πρέπει όμως να γίνουν περισσότερα για να προσαρμοστούν τα μέσα πρόληψης στην απειλή, με τη χρήση πόρων που μπορούν να παράσχουν οι νέες τεχνολογίες σε τομείς όπως η ασφάλεια του πιλοτηρίου και η κρυπτογράφηση.

Τέτοιες δράσεις πρέπει να συντονιστούν στενά με τις ΗΠΑ, έτσι ώστε τα προληπτικά μέτρα που θα αποφασιστούν σε κάθε πλευρά του Ατλαντικού να είναι συμβατά και να μη δημιουργούν άλυτα προβλήματα στη βιομηχανία. Με τον τρόπο αυτό, η ευρωπαϊκή τεχνολογία θα έχει μια νέα ευκαιρία παράλληλα με την αμερικανική βιομηχανία, η οποία δραστηριοποιείται στη πρόταση λύσεων.

6.4. Ευρωπαϊκή προσέγγιση στα περιβαλλοντικά ζητήματα

Η αεροπορία επηρεάζει το περιβάλλον, κυρίως μέσω του θορύβου των αεροσκαφών και των εκπομπών των κινητήρων. Ο θόρυβος των αεροσκαφών αποτελεί κυρίως τοπικό ζήτημα. Είναι ένα σημαντικό εμπόδιο για τη μελλοντική επέκταση πολλών υπαρχόντων αερολιμένων και την αύξηση επομένως του δυναμικού του συστήματος των αερομεταφορών. Οι εκπομπές αερίων από τα αεροπλάνα το 1992 αντιπροσώπευαν το 2% των συνολικών εκπομπών CO_2 ενώ το 2015 αναμένεται να αυξηθούν γύρω στο 3% του παγκόσμιου συνόλου. Άλλες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των NO_x, έχουν επιπτώσεις όσον αφορά την τοπική ποιότητα της ατμόσφαιρας και την αλλαγή του κλίματος, ενώ το ύψος στο οποίο πραγματοποιούνται τέτοιες εκπομπές τείνει να αυξάνει την επίδραση τους στην ακτινοβολία (φαινόμενο του θερμοκηπίου).

Ήδη έχουν ληφθεί σημαντικά μέτρα για τη μείωση του θορύβου των αεροσκαφών και των εκπομπών, αλλά για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη της βιομηχανίας είναι ουσιαστικό το να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την περαιτέρω μείωσή τους. Το *Vision 2020* έθεσε ήδη τους στόχους για την ανάπτυξη αεροσκαφών και κινητήρων για τις επόμενες δύο δεκαετίες, με στόχο τη μείωση κατά το ήμισυ της κατανάλωσης ορισμένων καυσίμων και τη μείωση των εκπομπών NO_x κατά 80%.

Η αεροπορία είναι παγκόσμια βιομηχανία. Για την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και μεταξύ των κατασκευαστών, τα περιβαλλοντικά ζητήματα πρέπει να αντιμετωπίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο, στο πλαίσιο του ICAO. Η Ευρώπη και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να επιδιώξουν την ενδυνάμωση του ρόλου τους σε αυτήν τη δομή για να μπορούν να έχουν ουσιαστική επιρροή στις σχετικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Συστάσεις της STAR 21 για τη βελτίωση της διακυβέρνησης της πολιτικής αεροπορίας

Υπάρχει άμεση ανάγκη για έναν ισχυρό ευρωπαϊκό οργανισμό που θα κατευθύνει τη γενική πολιτική του τομέα. Η επιρροή της Ευρώπης θα πρέπει να επεκταθεί πέραν των συνόρων της, συνεργαζόμενη με ρυθμιστικούς φορείς για την αεροπορία παγκοσμίως. Βασικές συστάσεις για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι:

- *Υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας*: Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να αναλάβει το ρόλο του φορέα χάραξης πολιτικής και του ρυθμιστή σε όλους τους τομείς της πολιτικής αεροπορίας, εκπροσωπώντας την Ευρώπη σε όλους τους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και ειδικά στον ICAO. Τελικά, το γεγονός αυτό θα οδηγήσει στο να καταστεί η Κοινότητα μέλος των οργάνων αυτών, μαζί με τα κράτη μέλη της. Ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι μια EASA με πλήρεις εξουσίες και με ταχεία επέκταση της δικαιοδοσίας της.

- *Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας*: πρέπει να αναπτυχθεί ένα γενικό σχέδιο για την πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στο πλαίσιο που είναι σήμερα υπό συζήτηση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

7. ΖΩΤΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ & ΑΜΥΝΑΣ

Μια βασική ευθύνη του κράτους είναι η προστασία των πολιτών. Είναι πλέον αποδεκτό ότι σε πολλές περιπτώσεις η παροχή της ασφάλειας αυτής πρέπει να αναλαμβάνεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Γεγονότα εκτός των συνόρων της ΕΕ μπορεί να έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο εσωτερικό της Ένωσης. Οι αναστατώσεις στα Βαλκάνια προκάλεσαν σημαντικά μεταναστευτικά ρεύματα με άμεσες επιπτώσεις στις χώρες της ΕΕ, ενώ τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 κατέδειξαν την ανάγκη να προετοιμαστεί για την αντιμετώπιση νέων ειδών απειλών κατά της ασφάλειας, τόσο εσωτερικά όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι ευρωπαϊκές χώρες προσεγγίζουν τις ανάγκες αυτές ασφάλειας και άμυνας από τρεις διαφορετικές αλλά διασυνδεόμενες οπτικές γωνίες:

– Οι σε εθνική επικράτεια αμυντικές δεσμεύσεις όλων των κρατών μελών εξακολουθούν να διαδραματίζουν πρωταρχικό ρόλο στις πολιτικές τους για την ασφάλεια και την άμυνα.

– Έντεκα κράτη μέλη της ΕΕ είναι επίσης μέλη του ΝΑΤΟ, το οποίο έχει δώσει μεγάλη προτεραιότητα στην ανάγκη ενδυνάμωσης των ικανοτήτων των ευρωπαίων συμμάχων, ώστε να μπορούν να είναι πλήρως αποτελεσματικοί εταίροι στη συμμαχία.

– Με τη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη μέλη της ΕΕ συμφώνησαν να χαράξουν και να εφαρμόσουν κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της σταδιακής χάραξης μιας ευρωπαϊκής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας (*ΕΠΑΑ*), ενισχυόμενης έτσι της ευρωπαϊκής ταυτότητας και ανεξαρτησίας για την προαγωγή της ειρήνης, της ασφάλειας και της προόδου στην Ευρώπη και στον κόσμο.

Κάθε μία από τις προσεγγίσεις αυτές απαιτεί ολοένα και περισσότερο απαιτητικές τεχνολογικές λύσεις. Τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 υπογράμμισαν περαιτέρω την ανάγκη λήψης εντατικότερων μέτρων για την προστασία του πολίτη, τόσο στο πολιτικό όσο και στο αμυντικό μέτωπο και περιέπλεξαν περαιτέρω το έργο αυτό. Όμως για να ανταποκριθεί καλύτερα η Ευρώπη στις ανάγκες αυτές για πολιτική προστασία και άμυνα, όπως επισημάνθηκε στη συνθήκη της ΕΕ, πρέπει να διαθέτει τις δυνατότητες να το πράξει. Σε μεγάλο βαθμό, εκείνος που πρέπει να τις παράσχει είναι ο αεροδιαστημικός τομέας.

Ο ευρωπαϊκός πρωταρχικός στόχος ή πρωταρχικός στόχος του Ελσίνκι επισημαίνει ήδη ό,τι απαιτείται για την ανάπτυξη μιας δύναμης ταχείας αντίδρασης 60.000 ατόμων. Είναι πολύ νωρίς ακόμη να κάνουμε υποθέσεις για τους άλλους στόχους που θα τεθούν από τα κράτη μέλη της ΕΕ για την ΕΠΑΑ, είναι σαφές όμως ότι οι δεσμεύσεις που προβλέπονται ήδη στο πλαίσιο του ΝΑΤΟ και σε εθνικό επίπεδο συνεπάγονται σημαντικές νέες απαιτήσεις με μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη προοπτική, εάν λάβουμε υπόψη ότι οποιεσδήποτε δυνάμεις συγκροτηθούν θα είναι διαθέσιμες για εθνικούς σκοπούς, για σκοπούς του ΝΑΤΟ ή και για σκοπούς της ΕΕ.

Ο ευρωπαϊκός πρωταρχικός στόχος

" Θα υιοθετηθεί κοινός ευρωπαϊκός πρωταρχικός στόχος για στρατιωτικές δυνάμεις ταχείας ανάπτυξης και στόχοι συλλογικής ικανότητας στους τομείς της διοίκησης και του ελέγχου, των πληροφοριών και των στρατηγικών μεταφορών..... οι οποίοι θα επιτευχθούν μέσω συντονισμένων εθελοντικών συντονισμένων εθνικών και πολυεθνικών προσπαθειών, για κάλυψη του πλήρους φάσματος των καθηκόντων του Πέτερσμπεργκ"

Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ελσίνκι, 1999

7.1. Εντοπισμός της έλλειψης ικανοτήτων

Άμεσο μέλημα της ΕΕ είναι η ανάληψη επιχειρήσεων διαχείρισης κρίσεων σε όλο το φάσμα των επονομαζόμενων αποστολών Πέτερσμπεργκ: ανθρωπιστικές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις διάσωσης, επιχειρήσεις για τη διατήρηση της ειρήνης και επεμβάσεις μάχιμων δυνάμεων για τη διαχείριση κρίσεων, συμπεριλαμβανομένης της αποκατάστασης της ειρήνης. Παράλληλα, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα παρέχουν τα απαραίτητα αμυντικά μέσα για την εξασφάλιση των εθνικών, ευρωπαϊκών και διατλαντικών συμφερόντων, στο πλαίσιο της υπάρχουσας δομής ασφάλειας, ειδικά του ΝΑΤΟ.

Η ανάγκη ενδυνάμωσης των ικανοτήτων για την εκπλήρωση του κοινού ευρωπαϊκού πρωταρχικού στόχου αναγνωρίζεται πλήρως σε επίπεδο ΕΕ και συνδέεται στενά με το μέλλον της αεροδιαστημικής βιομηχανίας στην Ευρώπη. Τα κράτη μέλη της ΕΕ εξέφρασαν την αποφασιστικότητά τους να βελτιώσουν τις επιχειρησιακές τους ικανότητες, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού σχεδίου δράσης για την κάλυψη των ελλείψεων, ώστε να μπορούν να φέρνουν σε πέρας όλες τις αποστολές Πέτερσμπεργκ, ειδικά όσον αφορά τη διαθεσιμότητα, την ικανότητα ανάπτυξης, τη βιωσιμότητα και την διαλειτουργικότητα. Συγκεκριμένα, συμφώνησαν να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους στους τομείς της διοίκησης, ελέγχου, επικοινωνιών και πληροφοριών (C3I), καθώς και των στρατηγικών εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών.

Οι *ικανότητες διοίκησης και ελέγχου και πληροφοριών*, με τη χρήση μέσων όπως τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη επιτήρησης και τα δορυφορικά συστήματα επικοινωνίας, είναι ουσιαστικοί παράγοντες προκειμένου η Ευρώπη να μπορεί να αναλαμβάνει αποστολές Πέτερσμπεργκ, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης κρίσεων σε γειτονικές χώρες (στα Βαλκάνια, για παράδειγμα) ή αλλού στον κόσμο.

Οι στρατηγικές αερομεταφορές παρέχουν την ικανότητα στους φορείς χάραξης πολιτικής της Ευρώπης να μεταφέρουν ταχέως δυνάμεις σε απομακρυσμένους προορισμούς για επιχειρήσεις διατήρησης της ειρήνης ή επέμβασης και να επιτυγχάνουν την άμεση εκκένωση από εστίες ταραχών στον κόσμο, με παράλληλη ελαχιστοποίηση των απωλειών.

Έχει συμφωνηθεί ότι στο πλαίσιο της ΕΕ, η σταδιακή χάραξη μιας κοινής αμυντικής πολιτικής θα στηριχθεί, κατά πως κρίνουν σκόπιμο τα κράτη μέλη, σε συνεργασία μεταξύ τους στον τομέα των εξοπλισμών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Λέκεν, τον Δεκέμβριο του 2001, αναγνώρισε τη σημασία της βελτίωσης της εναρμόνισης των στρατιωτικών απαιτήσεων και του σχεδιασμού της προμήθειας όπλων, σημειώνοντας ότι η ΕΕ και οι υπεύθυνοι υπουργοί θα αναζητήσουν λύσεις και νέες μορφές συνεργασίας προκειμένου να αναπτυχθούν οι απαραίτητες ικανότητες, κάνοντας βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων πόρων.

Επομένως, η αεροδιαστημική βιομηχανία αποτελεί καίρια συνιστώσα, τόσον όσον αφορά τις αμυντικές εφαρμογές όσο και την κάλυψη της έλλειψης ικανοτήτων – ουσιαστικό βήμα για την αξιοπιστία της ευρωπαϊκής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας.

7.2. Πρόκληση για την Ευρώπη

Οι αμυντικοί προϋπολογισμοί των ευρωπαϊκών χωρών πρέπει να δαπανώνται με πιο συνεκτικό τρόπο. Η αποτελεσματικότητα των παραδοσιακών μηχανισμών συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των Ευρωπαίων δεν επαρκεί. Οι ευρωπαϊκές στρατιωτικές απαιτήσεις δεν είναι εναρμονισμένες, κατά συνέπεια οι αγορές και οι προμήθειες είναι κατακερματισμένες και υπερβολικά μικρές για να επιτρέψουν στη βιομηχανία να επιτύχει μακρές περιόδους παραγωγής και να καταστεί περισσότερο ανταγωνιστική.

Ως συνέπεια του κατακερματισμού της αμυντικής αγοράς, η έρευνα και η τεχνολογία δεν είναι ούτε συλλογική ούτε επαρκούς κλίμακας για να επιτρέψει στην ευρωπαϊκή βιομηχανία να εκμεταλλευτεί με συνεπή τρόπο τις βέλτιστες τεχνολογίες. Και ενώ από τις ευρωπαϊκές εταιρείες αναμένεται να συγχρηματοδοτούν μεγάλο μέρος της στρατιωτικής τους έρευνας και ανάπτυξης, η Ε&Α της βιομηχανίας των ΗΠΑ απολαμβάνει πλήρους υποστηρίξεως, μια πολιτική που επιβεβαιώθηκε τον Μάιο του 2001.

Αυτός ο συνδυασμός παραγόντων θέτει τεράστιους περιορισμούς στην ευρωπαϊκή βιομηχανία στις προσπάθειές της να παραμείνει ανταγωνιστική σε βασικές αγορές. Το πρόσθετο πακέτο των 40 δισ. $ που χορήγησε η κυβέρνηση των ΗΠΑ, κυρίως στην αμυντική της βιομηχανία, ως αποτέλεσμα των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001, πέραν του προϋπολογισμού των 400 δισ. $ που προτάθηκε για το δημοσιονομικό έτος 2003, μπορεί να επιδεινώσει περαιτέρω την κατάσταση αυτή.

Η μεγάλη ανισορροπία μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης όχι μόνον στρεβλώνει τον ανταγωνισμό, αλλά καθιστά και δυσκολότερη κάθε συνεργασία ή εταιρική σχέση μεταξύ των δύο πλευρών του Ατλαντικού.

Για να είναι αξιόπιστη η Ευρώπη στην εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφάλειας, απαιτείται η ύπαρξη κατάλληλων ευρωπαϊκών αμυντικών ικανοτήτων. Τα στρατιωτικά συστήματα χρειάζονται 15 έως 20 χρόνια από την τεχνολογική αξιολόγηση έως την λειτουργική χρήση. Σε τομείς όπου δεν αναλαμβάνονται σημαντικά προγράμματα Ε&Α, η μόνη επιλογή της Ευρώπης θα είναι η παραίτησή της όσον αφορά την λειτουργική ικανότητά της στους τομείς αυτούς, ή η εξάρτησή της από μη ευρωπαίους προμηθευτές.

Πρόσφατα γεγονότα δείχνουν σαφώς τη σπουδαιότητα της ύπαρξης αποτελεσματικών και ταχειών διαδικασιών πληροφοριών, διοίκησης και ελέγχου και οπλικών συστημάτων ακριβείας χωρίς παράπλευρες επιπτώσεις, για τη διαχείριση τόσο πολιτικών όσο και στρατιωτικών κρίσεων. Τέτοιες απαιτήσεις χρειάζονται καινοτόμες και σύνθετες λύσεις, η ανάπτυξη των οποίων μπορεί να απαιτεί πειράματα εφικτότητας και συσκευές επίδειξης, οδηγώντας σε μια νέα γενιά εξοπλισμού σε καίριους τομείς, όπως η έρευνα και διάσωση, η αναγνώριση, συστήματα C3I, μη επανδρωμένα αεροσκάφη και έξυπνα πυρομαχικά. Εάν η Ευρώπη δεν διατηρήσει τις δυνατότητες αυτές και δεν τις αναπτύξει περισσότερο, υπάρχει πραγματικός κίνδυνος η ικανότητα δράσης της Ευρώπης να καθορίζεται από τις ΗΠΑ, μέσω της κυριαρχίας τους στην προμήθεια ορισμένων τύπων εξοπλισμού ή της υποστήριξής τους σε συστήματα που ήδη έχουν διατεθεί.

Εάν τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν ασχοληθούν περισσότερο με την αεροδιαστημική βιομηχανία τους και δεν καλύψουν τα ζητήματα αυτά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος

να περιοριστεί η αυτόνομη ικανότητα της Ευρώπης να διεξάγει ακόμη και βασικές αποστολές Πέτερσμπεργκ, για να μην αναφέρουμε τις υποχρεώσεις τις οποίες έχουν τα μεμονωμένα κράτη μέλη στο ΝΑΤΟ.

Το νέο ηλεκτρονικό περιβάλλον

Ο χαρακτήρας του πολέμου είναι σε μία φάση θεμελιώδους μεταβολής, ωθούμενης από την ανάγκη μεγιστοποίησης της αποδοτικής ανάπτυξης των στρατιωτικών δυνάμεων, αύξησης της επιτήρησης ενάντια στην απειλή της τρομοκρατίας, ευέλικτης αντίδρασης σε μια τέτοια απειλή και αναγνώρισης της ζωτικής ανάγκης για ελαχιστοποίηση των απωλειών μαχίμων και αμάχων ως αποτέλεσμα της στρατιωτικής δράσης. Το σενάριο αυτό συνεπάγεται τη χρήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών τόσο για επιτήρηση όσο και για επίδειξη ισχύος.

Μεγάλο μέρος της τεχνολογίας που απαιτείται για την νέα αυτή ικανότητα είναι γενικής φύσεως. Η χρήση μη επανδρωμένων συστημάτων μπορεί να παράσχει ένα αξιόπιστο και οικονομικά αποδοτικό μέσον επιτήρησης και διαχείρισης δεδομένων για προστασία της αλιείας, παραμεθόριες περιπολίες, επιβολή του νόμου και της τάξης, έρευνα και διάσωση πολιτών και πολλές άλλες εφαρμογές με σημαντικό δυναμικό στην αγορά. Τόσο οι πολιτικές όσο και οι αμυντικές εφαρμογές μπορούν και πρέπει να καλυφθούν από την ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία.

Τις μεγαλύτερες προόδους προς την κατεύθυνση της δόμησης του ηλεκτρονικού αυτού περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη και χρήση μη επανδρωμένων συστημάτων έχουν κάνει μέχρι τώρα οι ΗΠΑ. Εάν η Ευρώπη δεν επιτύχει δική της ανεξάρτητη ικανότητα στον τομέα αυτόν, έστω και σε χαμηλότερο αλλά οικονομικά προσιτό επίπεδο ικανότητας, θα ανακύψουν σοβαροί περιορισμοί τόσο από άποψη ικανότητας να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στις στρατιωτικές επιχειρήσεις παράλληλα με τις ΗΠΑ ή, ακόμη πιο σημαντικό, από άποψη ικανότητας να οργανώνει ανεξάρτητες δράσεις. Το καίριο ζήτημα εδώ είναι η διαλειτουργικότητα μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών καθώς και με τις ΗΠΑ και το ΝΑΤΟ.

7.3. Νέα προσέγγιση στις αμυντικές ανάγκες της Ευρώπης

Από όλους τους οικονομικούς τομείς, ο αμυντικός εξοπλισμός είναι ο μοναδικός στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εξακολουθεί να διέπεται σε μεγάλο βαθμό από εθνικές πολιτικές. Ο καθορισμός των μελλοντικών απαιτήσεων και η κάλυψη τρεχουσών αναγκών πραγματοποιείται συχνά σε καθαρά εθνική βάση, με ελάχιστη προσοχή στα κοινά συμφέροντα. Η τακτική αυτή είναι δαπανηρή και αναποτελεσματική, με διπλές προσπάθειες και αύξηση του κόστους, τη στιγμή που οι προϋπολογισμοί συρρικνώνονται. Είναι σαφές ότι:

– Μια κατακερματισμένη αγορά στερεί από την Ευρώπη τις οικονομίες κλίμακας που είναι απαραίτητες για τη μείωση του κόστους, τη χρηματοδότηση Ε&Α και την εξασφάλιση αποτελεσματικής εφαρμογής της τεχνολογίας.

– Οι παραδοσιακές μέθοδοι συνεργασίας στο πλαίσιο της Ευρώπης δεν παρέχουν τη βέλτιστη απόδοση.

Η ανάπτυξη κοινών στόχων στην εξωτερική πολιτική και η συνεργασία σε επιχειρήσεις ασφάλειας πρέπει να συμβαδίζουν με κοινούς στόχους και συνεργασία στο σχεδιασμό και στην απόκτηση των μέσων. Το έργο της εναρμόνισης των στρατιωτικών απαιτήσεων και του σχεδιασμού της προμήθειας όπλων θα πρέπει να επιταχυνθεί, όπως προτάθηκε στη διάσκεψη

κορυφής στο Λέκεν το 2001, με στόχο την ανάπτυξη μιας περιεκτικής πολιτικής εξοπλισμών σε επίπεδο ΕΕ. Πρωτοβουλίες για κοινή προμήθεια από οργανισμούς όπως ο οργανισμός κοινής συνεργασίας για τους εξοπλισμούς (*OCCAR*) και η δυτικοευρωπαϊκή ομάδα εξοπλισμών (*WEAG*) πρέπει να αναπτυχθούν ταχύτερα.

Ο εξορθολογισμός, ωστόσο, των δαπανών δεν θα είναι επαρκής για να καλύψει τις ανάγκες της νέας ατζέντας για την ασφάλεια. Θα χρειαστούν πρόσθετοι πόροι και οι νέες αυτές απαιτήσεις αναφύονται τη στιγμή ακριβώς όπου αρκετές ευρωπαϊκές κυβερνήσεις ξεκινούν να αναδιαρθρώνουν τις ένοπλες δυνάμεις τους για να τις προσαρμόσουν σε ένα νέο στρατηγικό περιβάλλον όπου οι στρατιωτικές απαιτήσεις διαφέρουν. Ωστόσο, η αναδιάρθρωση κοστίζει και για αρκετό διάστημα δεν θα επιτευχθεί κάποια δυνητική εξοικονόμηση. Η περιεκτική προσέγγιση στη διαχείριση κρίσεων, η οποία αποτελεί χαρακτηριστικό της κοινής εξωτερικής πολιτικής και της πολιτικής ασφάλειας, θα απαιτήσει νέες δαπανηρές ικανότητες, συμπεριλαμβανομένης της αστυνόμευσης.

Η ευρωπαϊκή ελευθερία δράσης κοστίζει λόγω της ανάγκης κατάλληλου εξοπλισμού των ευρωπαϊκών ενόπλων δυνάμεων, καθώς και της ανάγκης δημιουργίας ισχυρής βιομηχανικής και τεχνολογικής βάσης. Για το λόγο αυτό, οι αποφάσεις ως προς το επίπεδο των εθνικών δαπανών για αμυντικό εξοπλισμό, ο επαναπροσδιορισμός των προτεραιοτήτων στο πλαίσιο των υφιστάμενων αμυντικών προϋπολογισμών και η κατάλληλη αντιμετώπιση νέων απειλών θα πρέπει να προσεγγιστούν όλες εντός ευρωπαϊκού πλαισίου. Επιπλέον, οι τρέχουσες περιορισμένες δεσμεύσεις σε συλλογικά προγράμματα Ε&Α για την άμυνα θα πρέπει να επεκταθούν και να περιλάβουν μεγάλα συλλογικά προγράμματα επίδειξης που συνδυάζουν δραστηριότητες από διάφορα κράτη μέλη για τη δημιουργία ενός ισχυρού ερευνητικού πλαισίου για την άμυνα.

Η δέσμευση των κρατών μελών και της ΕΕ για μια αποτελεσματική αμυντική δομή, κατάλληλη για τις νέες στρατηγικές και προτεραιότητες της Ευρώπης και ολοένα και περισσότερο αυτόνομη, απαιτεί μια ευρωπαϊκή διαδικασία εξοπλισμών η οποία περιλαμβάνει:

– Χάραξη κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής εξοπλισμών σε μια βιώσιμη αμυντική τεχνολογική και βιομηχανική βάση, με ανάπτυξη αποτελεσματικών προγραμμάτων Ε&Α για την κάλυψη των αναγκών άμυνας και ασφάλειας που ταυτοποιούνται για την κοινή ευρωπαϊκή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας και για τη βελτίωση των ευρωπαϊκών ικανοτήτων στο πλαίσιο της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας.

– Προώθηση, στο επίπεδο όλων των κρατών μελών, αποτελεσματικών ρυθμίσεων για συνεργασία στους εξοπλισμούς, βάσει των βέλτιστων παραδειγμάτων που προέρχονται από τη συμφωνία πλαίσιο της ΕΠ για την αναδιάρθρωση της άμυνας.

– Δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου στην ΕΕ για τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού, που θα επιτρέπει στη βιομηχανία να εκμεταλλεύεται οικονομίες κλίμακας και να παρέχει σε προσιτή τιμή τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες που απαιτούνται από τις ευρωπαϊκές κοινές πολιτικές και την εξαγωγική αγορά.

Ωστόσο, τέτοιες διαρθρωτικές βελτιώσεις δεν θα είναι επαρκείς από μόνες τους για να προσφέρουν τις νέες ικανότητες που χρειάζονται για να επιτευχθούν οι στρατηγικοί στόχοι των ηγετών της Ευρώπης. Οι συνεχώς διευρυνόμενες υποχρεώσεις των ευρωπαϊκών χωρών

για την άμυνα και την ασφάλεια απαιτούν τη διάθεση αυξημένων πόρων. Το αναπόφευκτο συμπέρασμα είναι ότι πρέπει να αυξηθούν οι συνολικές δαπάνες.

7.4. Εσωτερική αγορά για τον αμυντικό εξοπλισμό

Αφού η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής και αμυντικής βιομηχανίας είναι ζωτικής σημασίας για την αξιοπιστία των στόχων ευρωπαϊκής ασφάλειας και άμυνας, θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να χρησιμοποιηθούν τα υπάρχοντα μέσα ώστε να εξαλειφθούν οι πολιτικές και οι πρακτικές εκείνες που εμποδίζουν τις ευρωπαϊκές εταιρείες άμυνας να εργαστούν περισσότερο αποδοτικά.

Η ενοποίηση της ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής και αμυντικής βιομηχανίας συμβαδίζει με την αύξηση των μεταφορών προϊόντων, εξαρτημάτων, ενδιάμεσων αγαθών και πρώτων υλών, είτε μεταξύ ανεξάρτητων εταιρειών που συνδέονται με μια σχέση πελάτη/προμηθευτή, είτε μεταξύ επιχειρήσεων ή εργοστασίων που ανήκουν στον ίδιο όμιλο. Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντικό το να εξασφαλιστεί ότι τα αγαθά μπορούν να κυκλοφορούν εντός της ενιαίας αγοράς με τέτοιο τρόπο που να μην κινδυνεύει η ανταγωνιστικότητα των αναδιαρθρωμένων ευρωπαϊκών εταιρειών. Πέραν της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών, αυτό είναι και θέμα εισαγωγής διαδικασιών που να επιτρέπουν στα αγαθά και τα εξαρτήματα να κυκλοφορούν ταχύτερα – μια αναγκαιότητα για τη σύγχρονη, ευέλικτη διαχείριση των επιχειρήσεων.

Η ανάληψη δράσης για τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αμυντικών προϊόντων, μέσω απλούστευσης των ελέγχων που αφορούν ενδοκοινοτικές μεταφορές και εναρμόνισης των δασμών, αποτελεί προϋπόθεση για τη δημιουργία της ολοκληρωμένης ενιαίας αγοράς, η οποία είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της προστιθέμενης αξίας της ευρωπαϊκής διάστασης.

Σημαντικό ρόλο στη δημιουργία ενιαίας αγοράς για τον αμυντικό εξοπλισμό, μπορούν να διαδραματίσουν και οι πολιτικές που χαράχτηκαν για την ενιαία αγορά όπου η ΕΕ διαθέτει μεγάλη κανονιστική εμπειρία, όπως οι κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις, στο πλαίσιο ιδιαίτερα μιας αναπτυσσόμενης ευρωπαϊκής πολιτικής για τους εξοπλισμούς, όπου λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του αμυντικού εξοπλισμού.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστηρίζει την προσέγγιση αυτή. Τον Απρίλιο του 2002, υιοθέτησε ψήφισμα σχετικά με τις ευρωπαϊκές αμυντικές βιομηχανίες, επαναλαμβάνοντας την άποψή του ότι μια ισχυρή, αποδοτική και βιώσιμη ευρωπαϊκή βιομηχανία εξοπλισμών, καθώς και μια αποδοτική πολιτική προμηθειών, είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της ΕΠΑΑ. Επιβεβαίωσε επίσης τη στήριξή του στο σχέδιο δράσης που περιλαμβάνεται στην *ανακοίνωση* της Επιτροπής του 1997, *για την εφαρμογή μιας στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις βιομηχανίες που συνδέονται με την άμυνα*, η οποία ζήτησε την άμεση αναδιάρθρωση του τομέα και τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού.

Καλώντας την σε υποβολή ενημερωμένου σχεδίου δράσης στο Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο το συντομότερο δυνατόν, το Κοινοβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει μέχρι ποιο βαθμό θα πρέπει η κοινή εμπορική πολιτική και οι αρχές της ενιαίας αγοράς να εφαρμόζονται στις αμυντικές βιομηχανίες, την πιθανότητα δημιουργίας ενός πολυθεσμικού οργάνου μαζί με την αμυντική βιομηχανία για τη συγκέντρωση και το συντονισμό της έρευνας στον τομέα της άμυνας με παρόμοιο τρόπο με εκείνο του ACARE, και εάν απαιτούνται περαιτέρω μέτρα για τη διευκόλυνση της εγκαθίδρυσης διεθνικών εταιρειών και ένταξης των βιομηχανιών των προς ένταξη χωρών.

Μακροπρόθεσμα, η Συνέλευση για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχει μια ευκαιρία ταυτοποίησης των πλέον αποτελεσματικών θεσμικών και λειτουργικών ρυθμίσεων για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης στον τομέα της άμυνας και επομένως και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής και αμυντικής βιομηχανίας.

Συστάσεις της STAR 21 στον τομέα της άμυνας

- Τελικός στόχος: μια ευρωπαϊκή πολιτική εξοπλισμών για τη δημιουργία δομής ανάπτυξης ευρωπαϊκών αγορών εξοπλισμού άμυνας και ασφάλειας και την παροχή δυνατότητας ανάπτυξης μιας βιώσιμης και ανταγωνιστικής τεχνολογικής και βιομηχανικής βάσης.

- Εναρμόνιση των στρατιωτικών απαιτήσεων και σχεδιασμός προϋπολογισμών για προμήθειες καθώς και για προμήθειες όπλων.

- Αύξηση πόρων, χρησιμοποιούμενων αποδοτικότερα, με ενθάρρυνση για ευρωπαϊκά προγράμματα συνεργασίας και πιο αποδοτικό καταμερισμό έργου μεταξύ των κρατών μελών.

- Περισσότερο συνεκτικές δαπάνες στην έρευνα για την άμυνα μεταξύ των κρατών μελών.

- Εργασίες προς την κατεύθυνση της εγκαθίδρυσης ευρωπαϊκής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού και ενός οργανισμού εξοπλισμών υπεύθυνου για μια ευρεία κλίμακα δραστηριοτήτων σχετικών με την απόκτηση, την κοινή έρευνα και ανάπτυξη, την προμήθεια προϊόντων έτοιμων για χρήση, κλπ.

- Προώθηση δράσεων σε όλη την ΕΕ, παρόμοιων με την συμφωνία πλαίσιο για την αναδιάρθρωση της άμυνας.

- Γεφύρωση των χασμάτων που εντοπίζονται στον κοινό ευρωπαϊκό πρωταρχικό στόχο και στους στόχους συλλογικών ικανοτήτων.

8. ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ

Τα προηγούμενα 40 χρόνια, η Ευρώπη ανέπτυξε σημαντικές διαστημικές ικανότητες μέσω των διαστημοπλοίων και βάσεων εκτόξευσης, καθώς και της εδαφικής υποδομής για την υποστήριξή τους. Τα ανωτέρω, αποτελούν πλέον ουσιαστικά μέσα για την ευημερία και την ασφάλεια των ευρωπαίων πολιτών. Αποτελούν κλειδιά για πολλές εφαρμογές στον πολιτικό και στον αμυντικό τομέα και η σημασία τους εξακολουθεί να αυξάνεται με γοργό ρυθμό. Οι διαστημικές εφαρμογές εμφανίζουν ουσιαστική και διευρυνόμενη συμβολή στις πολιτικές της ΕΕ, όπως είναι το περιβάλλον, οι μεταφορές, η γεωργία και η ανάπτυξη. Η εξελισσόμενη κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας, καθώς και η υλοποίηση των αποστολών Πέτερσμπεργκ ζητούν επίσης ικανότητες οι οποίες απαιτούν τη χρήση διαστημικών τεχνολογιών.

Οι εφαρμογές αυτές εξαρτώνται από τις ευρωπαϊκές ικανότητες σε τρεις διασυνδεόμενους τομείς:

– χρήση του διαστήματος για γεωσκόπηση, πλοήγηση και τηλεπικοινωνίες

– επιστήμη του διαστήματος

– πρόσβαση στο διάστημα

8.1. Σημασία των διαστημικών εφαρμογών

Η στρατηγική σημασία του διαστήματος για την Ευρώπη αναγνωρίζεται ευρέως. Από τότε που συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαστήματος (*ΕΟΔ*) για την ευρωπαϊκή συνεργασία σε πολιτικές δραστηριότητες στο διάστημα το 1975, ένας από τους κύριους στόχους του είναι να παράσχει καλύτερη κατανόηση της γης και του σύμπαντος, αναπτύσσοντας και χρησιμοποιώντας ειδικά προγράμματα. Μέσω τέτοιων πολυμερών προγραμμάτων, σε συνδυασμό με εθνικές προσπάθειες, η Ευρώπη έχει αναπτύξει σημαντικές ικανότητες στην τεχνολογία των διαστημικών σκαφών. Ομοίως, αναπτύχθηκε η οικογένεια οχημάτων εκτόξευσης Ariane για την παροχή αυτόνομης πρόσβασης στο διάστημα.

Η δορυφορική παρακολούθηση *μπορεί να εντοπίζει μεταβαλλόμενα καιρικά και περιβαλλοντικά μοντέλα και θα βοηθήσει στον καθορισμό, την εφαρμογή και αστυνόμευση των διεθνών δεσμεύσεων της Ευρώπης όπως είναι το Πρωτόκολλο του Κυότο της σύμβασης-πλαίσιο των ΗΕ για την αλλαγή του κλίματος. Το* ***παγκόσμιο σύστημα εντοπισμού στίγματος*** *θα φέρει σημαντικές βελτιώσεις στην ασφάλεια, την αποδοτικότητα και τη διαλειτουργικότητα των διαφόρων μέσων ευρωπαϊκών μεταφορών παρέχοντας ακριβείς πληροφορίες για την τοποθεσία και την πλοήγηση. Οι* ***δορυφορικές υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών*** *έχουν δυνατότητες για βελτίωση των συστημάτων επικοινωνίας στην Ευρώπη.*

Το 2000 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ) και ο ΕΟΔ ανέπτυξαν μια κοινή ευρωπαϊκή στρατηγική για το διάστημα και δημιούργησαν μια ειδική ομάδα ΕΕ/ΕΟΔ. Δύο κοινά προγράμματα είναι ιδιαιτέρως σημαντικά για το εγγύς μέλλον, το σύστημα παγκόσμιου εντοπισμού στίγματος Galileo και το σύστημα παγκόσμιας παρακολούθησης για το περιβάλλον και την ασφάλεια (*GMES*).

Το ***Galileo*** *είναι ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου που βασίζεται σε μια ομάδα 30 δορυφόρων σε όλη την υδρόγειο, με τοπικούς δέκτες εδάφους για την παροχή υπηρεσιών σε χρήστες σε κάθε σχεδόν τόπο. Θα είναι συμβατό και συμπληρωματικό με το GPS, το σύστημα που χρησιμοποιεί το Υπουργείο Αμύνης των ΗΠΑ. Οι υπουργοί της ΕΕ έχουν εγκρίνει τη φάση ανάπτυξης του προγράμματος, η οποία θα διαρκέσει μέχρι το 2005 και θα ακολουθήσουν οι φάσεις τοποθέτησης και λειτουργίας. Το 2008 αποτελεί τον στόχο έναρξης λειτουργίας.*

Η ***GMES*** *είναι μια ευρωπαϊκή πρωτοβουλία που ξεκίνησε το 1998, η οποία θα επωφεληθεί από τις υπάρχουσες και προγραμματισμένες εγκαταστάσεις δορυφορικής έρευνας για τη δημιουργία ενός λειτουργικού συστήματος για πληροφορίες από το διάστημα. Οι δυνατότητες παρακολούθησης θα περιλαμβάνουν πλανητικές μεταβολές, περιβαλλοντικές πιέσεις και πιθανές εφαρμογές ασφάλειας, εάν αυτές απαιτούνται στο πλαίσιο της κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας της ΕΕ.*

8.2. Προκλήσεις που αντιμετωπίζει η διαστημική βιομηχανία της Ευρώπης

Οι διαστημικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν εφαρμογές αμιγώς εμπορικού ενδιαφέροντος στον πολιτικό τομέα, ιδιαίτερα τηλεπικοινωνιακούς δορυφόρους. Τα προηγούμενα 10 χρόνια, ο τομέας του διαστήματος στην Ευρώπη πραγματοποίησε μεγάλες επενδύσεις για να επωφεληθεί από τη σημαντική ανάπτυξη που παρατηρήθηκε στην εμπορική αυτή αγορά, ενώ στις ΗΠΑ τα κερδοφόρα προγράμματα είναι στην ουσία κρατικά. Η πρόσφατη απότομη ύφεση στην αγορά των τηλεπικοινωνιών – και κατά συνέπεια στην αγορά συστημάτων εκτόξευσης – θέτει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής διαστημικής βιομηχανίας. Η

κάμψη συμπίπτει με μια μείωση των κρατικών προϋπολογισμών για το διάστημα, η οποία απειλεί τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διαστήματος.

Το υψηλό επίπεδο εξάρτησης της ευρωπαϊκής διαστημικής βιομηχανίας από την εμπορική αγορά έρχεται σε αντίθεση με τις ΗΠΑ, όπου το κύριο μέρος των εσόδων προέρχεται από προγράμματα κρατικής χρηματοδότησης. Η αύξηση των δημόσιων επενδύσεων των ΗΠΑ στην διαστημική τους βιομηχανία θα συνεχίσει να ασκεί πιέσεις στη βιομηχανία της Ευρώπης – η παγκόσμια υπεροχή στον διαστημικό εξοπλισμό και εφαρμογές είναι δεδηλωμένος στόχος πολιτικής των ΗΠΑ.

Τα αριθμητικά δεδομένα αντανακλούν την κατάσταση: το 1999, ο κύκλος εργασιών των αεροδιαστημικών εταιρειών των ΗΠΑ από δραστηριότητες στο διάστημα ήταν 33 700 εκατ. €, εκ των οποίων 26 000 εκατ. € – άνω των τριών τετάρτων – δόθηκαν από το Υπουργείο Αμύνης και την NASA. Αντίθετα, οι ευρωπαϊκές εταιρείες είχαν κύκλο εργασιών λιγότερο από 5 500 εκατ. €, εκ των οποίων μόνον τα μισά προήλθαν από κρατικές πηγές και τα υπόλοιπα προήλθαν από την ανταγωνιστική, εμπορική αγορά.

Περαιτέρω, τα αμυντικά προγράμματα εκτελούνται στην Ευρώπη σε εθνική ή διμερή βάση (σπανίως δε σε πολυμερή), με ορισμένες μεγάλες επιτυχίες αλλά περιορισμένους προϋπολογισμούς – λιγότερο από το 5% του συνόλου των ΗΠΑ για τη βιομηχανία, έστω και αν υπολογιστούν συγκεντρωτικά. Οι προσπάθειες για παροχή μεγαλύτερης στήριξης στα ευρωπαϊκά προγράμματα συνεργασίας δεν απέφεραν μέχρι τώρα αποτελέσματα και το μέλλον τους παραμένει αβέβαιο. Κατά συνέπεια, σε αντίθεση με τα μη στρατιωτικά διαστημικά προγράμματα, δεν υπάρχει ακόμη δομή σε ευρωπαϊκό ή πολυμερές επίπεδο για την κάλυψη των αναγκών της διαστημικής τεχνολογίας για την ασφάλεια και την άμυνα των κρατών μελών.

Εάν η Ευρώπη δεν ανταποκριθεί στις προκλήσεις αυτές, οι συνέπειες θα είναι σοβαρές και πολύ πιθανόν μη αναστρέψιμες. Μπορεί να χάσει την ανεξαρτησία της σε καίριες στρατηγικές και εμπορικές δορυφορικές τεχνολογίες, όπως η πλοήγηση, οι επικοινωνίες ή η γεωσκόπηση, τόσο την πολιτική όσο και τη στρατιωτική, καθώς και στην πρόσβαση στο διάστημα. Η δυνατότητα της ΕΕ για πολιτικές επιλογές και ανάληψη μείζονος βιομηχανικού ρόλου στο στρατηγικό αυτό τομέα υψηλής τεχνολογίας μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο και να τεθεί υπό εξάρτηση από άλλους, πράγμα που με τη σειρά του μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της θέσης της στον εμπορικό και στον τομέα των υπηρεσιών που εξαρτώνται από τις διαστημικές ικανότητες.

8.3. Ανάγκη για μια δυναμική πολιτική για το διάστημα

Μια δυναμική μακροπρόθεσμη ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική, όπως εκφράζεται από την κοινή στρατηγική ΕΕ/ΕΟΔ, θα πρέπει να περιλαμβάνει ορισμένα καίρια στοιχεία:

Galileo*:* Τώρα που το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έδωσε το πράσινο φως για το Galileo, το επόμενο βήμα είναι να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση της υποδομής και κατόπιν η λειτουργία και η εκμετάλλευση. Πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή στην τελική υλοποίηση, επισημαίνοντας σαφώς τη συμπληρωματική υποδομή και τους ορισμούς των υπηρεσιών για το πρόγραμμα από πλευράς δημόσιας χρηματοδότησης για την υποδομή και συμμετοχής της βιομηχανίας για τις υπηρεσίες.

Το Galileo θα αποφέρει ένα ευρύ φάσμα οφελών στις αεροδιαστημικές βιομηχανίες και στην ευρωπαϊκή οικονομία ως σύνολο ενώ θα διατηρήσει την ευρωπαϊκή βιομηχανία σε σύγχρονα επίπεδα στις διαστημικές τεχνολογίες. Θα παράσχει επίσης ένα παγκόσμιο λειτουργικό

σύστημα συμπληρωματικό με άλλα υπάρχοντα συστήματα πλοήγησης, πράγμα το οποίο μπορεί να αποτελέσει ασφαλή προσφυγή, εάν χρειαστεί.

***GMES**:* Αυτή η βασική πρωτοβουλία θα πρέπει να αναπτυχθεί γρήγορα για να εξασφαλίσει ότι η Ευρώπη θα έχει μία ανεξάρτητη, αυτόνομη και λειτουργική δυνατότητα παγκόσμιας παρακολούθησης όσον αφορά τις πολιτικές ανάγκες σχετικά με το περιβάλλον και την ασφάλεια.

Μέχρι τις αρχές του 2004, πρέπει να εγκαθιδρυθεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα GMES, σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου του Δεκεμβρίου του 2001, για να επιτευχθούν οι στόχοι για μια λειτουργική και βιώσιμη ικανότητα μέχρι το 2008. Ως πρώτο βήμα, απαιτούνται προκαταρκτικά μεγάλης κλίμακας πρωτότυπα, μέσω δικτύωσης μεταξύ διαστημικής και μη διαστημικής υποδομής, υποστηριζόμενα από τους αναγκαίους προϋπολογισμούς στο ευρωπαϊκό ερευνητικό πρόγραμμα-πλαίσιο και τα προγράμματα του ΕΟΔ και από δράσεις διασφάλισης εγκαθίδρυσης της κατάλληλης θεσμικής δομής για τη συγκέντρωση και την παροχή δυνατότητας πρόσβασης σε πληροφορίες από το διάστημα για το περιβάλλον και την ασφάλεια.

***Επίτευξη των στόχων ασφάλειας της ΕΕ**:* Οι διαστημικές εφαρμογές μπορεί να στηρίξουν αρκετούς στόχους στο πλαίσιο της κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας, συμπληρώνοντας τους ίδιους πόρους των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της συγκέντρωσης πληροφοριών, της επικοινωνίας και της επαλήθευσης, θα χρειαστεί όμως μια ολοκληρωμένη προσέγγιση από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη – κράτη μέλη, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Συμβούλιο και ΝΑΤΟ – για να αναπτυχθούν ειδικές ή κοινές ικανότητες. Οι προτεραιότητες είναι:

– η χρήση της υπάρχουσας και προγραμματισμένης υποδομής, η οποία είναι κυρίως εθνική αλλά περιλαμβάνει και το δορυφορικό κέντρο της ΕΕ, για τη στήριξη των δράσεων Πέτερσμπεργκ που αφορούν την ανθρωπιστική βοήθεια, τη διάσωση και τη διατήρηση της ειρήνης. Τα στοιχεία ασφάλειας της GMES θα πρέπει να διατεθούν για τον στόχο αυτό

– η συνέχιση της δόμησης ικανότητας λήψης διαστημικών πληροφοριών για την άμυνα και την ασφάλεια στην Ευρώπη για την επιτήρηση, την αναγνώριση, τη διοίκηση και τον έλεγχο, τις τηλεπικοινωνίες και τον εντοπισμό στίγματος, εκμεταλλευόμενοι τις διαστημικές δυνατότητες της Ευρώπης και διευρύνοντας την εμπειρία του δορυφορικού κέντρου

– η ενθάρρυνση του ΝΑΤΟ να λαμβάνει υπόψη και την ευρωπαϊκή λύση όταν προβαίνει σε παραγγελίες για κάλυψη αναγκών του σε στρατιωτικούς τηλεπικοινωνιακούς δορυφόρους και συστήματα εκτοξεύσεως.

***Επιστήμη του διαστήματος και Ε&Α**:* Θα πρέπει να δοθεί στήριξη στην επιστήμη του διαστήματος όπως εξερεύνηση του διαστήματος, επιστήμες της γης και επιστήμες σχετικά με τη μικροβαρύτητα (π.χ. βιοτεχνολογική έρευνα) καθώς και στις εφαρμογές της που βασίζονται στην επεξεργασία καινοτόμων δεδομένων, μοντέλων κλπ, που χρειάζονται για την ανάπτυξη νέων επιχειρησιακών διαστημικών αποστολών και υπηρεσιών. Οι διαστημικοί οργανισμοί και η ΕΕ θα πρέπει να στηρίξουν συσκευές επίδειξης ευρείας κλίμακας ενσωματώνοντας τις διάφορες διαστημικές και εδαφικές τεχνολογίες.

***Διατήρηση των ευρωπαϊκών δυνατοτήτων εκτόξευσης**:* Η ανεξάρτητη και ανταγωνιστική δυνατότητα εκτόξευσης για την παροχή πρόσβασης στο διάστημα αποτελεί προϋπόθεση για

την επίτευξη μιας ενοποιημένης ευρωπαϊκής πολιτικής για το διάστημα και την επιτυχή εκμετάλλευση του διαστήματος. Δυστυχώς, λόγω της ύφεσης της αγοράς εκτοξεύσεων τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς του Ariane, οι εμπορικές εκτοξεύσεις μαζί με το περιορισμένο συμπλήρωμα των συμβολαίων εκτόξευσης από ευρωπαϊκές κυβερνήσεις δεν επαρκούν για τη βιώσιμη διατήρηση ως επιχείρησης του συστήματος Ariane. Επομένως η δημόσια στήριξη από τον ΕΟΔ και τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας όσον αφορά τις αναβαθμίσεις, τις νέες εξελίξεις και εγκαταστάσεις του συστήματος εκτόξευσης Ariane, ενώ η βιομηχανία εργάζεται για να μειώσει το κόστος και να βελτιώσει την αποδοτικότητα της παραγωγής. Η ταχεία δράση είναι ουσιαστική σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να ανταγωνιστεί η Ευρώπη από άποψη επιπέδου την βιομηχανία βάσεων εκτόξευσης που χρηματοδοτείται από την κυβέρνηση των ΗΠΑ.

Πλαίσιο ΕΕ/ΕΟΔ*:* Έχοντας χαράξει μια γενική βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη στρατηγική, η ΕΕπ και ο ΕΟΔ πρέπει να την εφαρμόσουν το συντομότερο δυνατόν. Για τον καθορισμό ενός ευρωπαϊκού διαστημικού προγράμματος, οι ΕΕ/ΕΟΔ θα πρέπει επίσης να αναπτύξουν μια μακροπρόθεσμη προσέγγιση με επαρκή χρηματοδότηση, εγκαθιδρύοντας κατάλληλους θεσμικούς μηχανισμούς, λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις ανάγκες των χρηστών και παρέχοντας πλήρη ενημέρωση σε τέτοιους χρήστες, επενδυτές και τρίτες χώρες.

Συστάσεις της STAR 21 για το διάστημα

- Χάραξη ενοποιημένης ευρωπαϊκής πολιτικής για το διάστημα σύμφωνα με την ανακοίνωση ΕΟΔ-ΕΕ για το διάστημα, με πρόβλεψη σχεδίου δράσης και επαρκούς χρηματοδότησης.
- Η ανάπτυξη του Galileo εντός των προθεσμιών, με τη διάθεση επαρκών πόρων για παγκόσμια προώθηση και ανάπτυξη παράγωγων δραστηριοτήτων και την παροχή ευκαιριών για έγκαιρη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.
- Ανάπτυξη της GMES για την εξασφάλιση αυτόνομης δυνατότητας παγκόσμιας παρακολούθησης, μέσω σημαντικής στήριξης από τα προγράμματα ΕΕ και ΕΟΔ.
- Ανάπτυξη μιας πλήρως ευρωπαϊκής διαστημικής ικανότητας άμυνας και ασφάλειας για την επιτήρηση, αναγνώριση, διοίκηση/έλεγχο, συμπεριλαμβανομένων των τηλεπικοινωνιών και του εντοπισμού θέσης.
- Προσαρμογή της δημόσιας στήριξης για τη διατήρηση μιας ευρωπαϊκής ανεξάρτητης και ανταγωνιστικής πρόσβασης στο διάστημα.
- Προσαρμογή της δημόσιας στήριξης στην επιστήμη του διαστήματος και ανάπτυξη των εφαρμογών της.
- Στήριξη στις συσκευές επίδειξης ευρείας κλίμακας με τη χρήση διαφόρων διαστημικών και επίγειων τεχνολογιών.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ

Η Συμβουλευτική ομάδα για την αεροδιαστημική βιομηχανία πιστεύει ότι ο αεροδιαστημικός τομέας της Ευρώπης βρίσκεται σε κρίσιμη φάση. Η βιομηχανία αυτή πρέπει να λειτουργεί με μακροπρόθεσμη προοπτική 20 έως 30 ετών. Κατά συνέπεια, το εγκαθιδρυμένο σήμερα πλαίσιο πολιτικής και οι πόροι που διατίθενται σήμερα θα καθορίσουν τις προοπτικές και τις επιδόσεις της βιομηχανίας για τις επόμενες δεκαετίες. Για να παραμείνει η Ευρώπη

ευημερούν κέντρο αριστείας στον αεροδιαστημικό τομέα σε μια έντονα ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία οι εταιρείες των ΗΠΑ αντλούν τα οφέλη της ύπαρξης μιας μαζικής εγχώριας αγοράς και της ισχυρής κρατικής στήριξης, θα πρέπει να δοθούν παρόμοιες ευκαιρίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι οποίες θα ανταποκρίνονται στους στόχους της Ευρώπης. Διαφορετικά, η Ευρώπη κινδυνεύει να χάσει καίριες δυνατότητες.

Αυτό δεν σημαίνει ότι η ΕΕ θα πρέπει να φθάσει στα επίπεδα δαπανών των ΗΠΑ όσον αφορά τον αεροδιαστημικό τομέα και την άμυνα. Τα επίπεδα δαπανών διαφέρουν κατ' ανάγκη ανάλογα με τα σχετικά στρατηγικά οράματα, τους στόχους και προτεραιότητες και την επιλογή των μέσων για την επίτευξή τους. Ωστόσο, οι πολιτικές επιλογές που πρέπει να γίνουν όσον αφορά τον ρόλο και την επιρροή της Ευρώπης στον κόσμο είναι αδιάρρηκτα συνδεδεμένες με την ικανότητα εξασφάλισης των μέσων και δυνατοτήτων για επίτευξη των στόχων της. Μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία είναι ουσιαστική για την παροχή των μέσων και των δυνατοτήτων αυτών.

Η ομάδα καλεί να υπάρξει η ευρύτερη δυνατή απόκριση στην ανάλυση και τις συστάσεις της. Περιμένει ειδικά την αντίδραση των μερών εκείνων τα οποία είναι στην καλύτερη θέση να εφαρμόσουν τις συστάσεις της, δηλαδή, τα κράτη μέλη και οι κοινοτικοί θεσμοί. Υπό το φως των αντιδράσεων αυτών και άλλων σχετικών εξελίξεων, η ομάδα είναι έτοιμη να συμβάλει περαιτέρω στην όλη συζήτηση.

9.1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ STAR 21:

Ανταγωνισμός στις παγκόσμιες αγορές

– Εξασφάλιση πεδίου με δίκαιους όρους, ώστε η βιομηχανία της Ευρώπης να μπορεί να ανταγωνίζεται επί ίσοις όροις στις παγκόσμιες αγορές.

– Βελτίωση της πρόσβασης στις παγκόσμιες αγορές, ειδικά σε εκείνη των ΗΠΑ.

– Επιδίωξη ευρύτερων συμφωνιών για την απλούστευση των ελέγχων εξαγωγών προϊόντων με εξαρτήματα των ΗΠΑ.

– Εξασφάλιση δίκαιης αμοιβαίας πρόσβασης στην αγορά.

– Συνέχιση της ανάπτυξης διεθνών προγραμμάτων συνεργασίας.

Το λειτουργικό περιβάλλον για την ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία

– Θα πρέπει να συνεχιστεί η εφαρμογή της ευρωπαϊκής πολιτικής για τον ανταγωνισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του αεροδιαστημικού τομέα , ιδιαίτερα στις δραστηριότητες που αφορούν την άμυνα.

– Θα πρέπει να αναλυθεί η επίδραση των διαφόρων φορολογικών καθεστώτων για την προαγωγή της καινοτομίας παγκοσμίως. Θα πρέπει να εξεταστούν οι δυνατότητες εφαρμογής φορολογικών και άλλων κινήτρων για την προαγωγή της καινοτομίας σε ευρωπαϊκή βάση, εάν χρειαστεί μέσω συντονισμένων εθνικών δράσεων, έτσι ώστε να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

– Θα πρέπει να αναγνωριστούν οι ανάγκες εκπαίδευσης και κατάρτισης ενός μακροπρόθεσμα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

– Θα πρέπει να διευκολυνθεί η διασυνοριακή κινητικότητα του προσωπικού. Θα πρέπει να ξεπεραστούν τα υπάρχοντα προβλήματα, ειδικά όσον αφορά τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και τις διαδικασίες εξουσιοδότησης προσπέλασης σε απόρρητες πληροφορίες αμυντικών προγραμμάτων.

– Θα πρέπει να αναπτυχθούν προγράμματα πρακτικής κατάρτισης στις υπό ένταξη χώρες για την επιτάχυνση της βιομηχανικής ολοκλήρωσης.

– Οι κυριότεροι ενδιαφερόμενοι για την πολιτική αεροναυτική έρευνα πρέπει να καθορίσουν μακροπρόθεσμες προτεραιότητες. Τα μελλοντικά ερευνητικά προγράμματα σε ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και βιομηχανικό επίπεδο χρειάζονται καλύτερο συντονισμό και κοινό σχεδιασμό όπου ενδείκνυται.

– Διάθεση επαρκών δημόσιων πόρων για τη στήριξη μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής για την πολιτική αεροναυπηγική έρευνα, που απαιτεί κατ' εκτίμηση συνολικές επενδύσεις 100 δισ. € για τα επόμενα 20 χρόνια από όλες τις πηγές, δημόσιες και ιδιωτικές.

Ευρωπαϊκή διακυβέρνηση της πολιτικής αεροπορίας

Υπάρχει άμεση ανάγκη για έναν ισχυρό ευρωπαϊκό οργανισμό που θα κατευθύνει τη γενική πολιτική του τομέα. Η επιρροή της Ευρώπης θα πρέπει να επεκταθεί πέραν των συνόρων της, συνεργαζόμενη με ρυθμιστικούς φορείς για την αεροπορία παγκοσμίως. Οι καίριες συστάσεις για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι:

– *Υπηρεσία πολιτικής* αεροπορίας: Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να αναλάβει το ρόλο του φορέα χάραξης πολιτικής και του ρυθμιστή σε όλους τους τομείς της πολιτικής αεροπορίας, εκπροσωπώντας την Ευρώπη σε όλους τους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και ειδικά στον ICAO. Τελικά το γεγονός αυτό θα οδηγήσει στο να καταστεί η Κοινότητα μέλος των οργάνων αυτών, μαζί με τα κράτη μέλη της. Ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι μια EASA με πλήρεις εξουσίες και με ταχεία επέκταση της δικαιοδοσίας της.

– *Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας*: πρέπει να αναπτυχθεί ένα γενικό σχέδιο για την πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στο πλαίσιο που είναι σήμερα υπό συζήτηση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Ζωτική ανάγκη ύπαρξης ευρωπαϊκών ικανοτήτων στον τομέα της ασφάλειας και της άμυνας

– Τελικός στόχος: μια ευρωπαϊκή πολιτική των εξοπλισμών για τη δημιουργία δομής ανάπτυξης ευρωπαϊκών αγορών εξοπλισμού άμυνας και ασφάλειας και για την παροχή δυνατότητας ανάπτυξης μιας βιώσιμης και ανταγωνιστικής τεχνολογικής και βιομηχανικής βάσης.

– Εναρμόνιση των στρατιωτικών απαιτήσεων και σχεδιασμός των προϋπολογισμών για τις προμήθειες καθώς και για προμήθειες όπλων.

– Αύξηση πόρων, χρησιμοποιούμενων αποδοτικότερα, με ενθάρρυνση ευρωπαϊκών προγραμμάτων συνεργασίας και με πιο αποτελεσματική κατανομή έργου μεταξύ των κρατών μελών.

– Περισσότερο συνεκτικές δαπάνες για την αμυντική έρευνα μεταξύ των κρατών μελών.

– Εργασίες προς την κατεύθυνση της εγκαθίδρυσης μιας ευρωπαϊκής αγοράς αμυντικού εξοπλισμού και οργανισμού εξοπλισμών υπεύθυνου για μια ευρεία κλίμακα δραστηριοτήτων σχετικών με την απόκτηση, την κοινή έρευνα και ανάπτυξη, την προμήθεια προϊόντων έτοιμων για χρήση, κλπ.

– Προαγωγή δράσεων σε όλη την ΕΕ, παρόμοιων με τη συμφωνία πλαίσιο για την αναδιάρθρωση της άμυνας.

– Γεφύρωση του χάσματος που εντοπίζεται στον κοινό ευρωπαϊκό πρωταρχικό στόχο και στους στόχους συλλογικών ικανοτήτων.

Διασφάλιση του ρόλου της Ευρώπης στο διάστημα

– Χάραξη ενοποιημένης ευρωπαϊκής πολιτικής για το διάστημα, σύμφωνα με την ανακοίνωση ΕΟΔ-ΕΕ για το διάστημα, με πρόβλεψη σχεδίου δράσης και επαρκούς χρηματοδότησης.

– Ανάπτυξη του Galileo εντός των προθεσμιών, με τη διάθεση επαρκών πόρων για την παγκόσμια προώθηση και ανάπτυξη παράγωγων δραστηριοτήτων και την παροχή ευκαιριών για έγκαιρη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

– Ανάπτυξη της GMES για την εξασφάλιση αυτόνομης δυνατότητας παγκόσμιας παρακολούθησης, μέσω σημαντικής στήριξης από τα προγράμματα ΕΕπ και ΕΟΔ.

– Ανάπτυξη μιας πλήρως ευρωπαϊκής διαστημικής ικανότητας άμυνας και ασφάλειας για την επιτήρηση, αναγνώριση, διοίκηση/έλεγχο συμπεριλαμβανομένων των τηλεπικοινωνιών και του εντοπισμού στίγματος.

– Προσαρμογή της δημόσιας στήριξης για τη διατήρηση μιας ευρωπαϊκής ανεξάρτητης και ανταγωνιστικής πρόσβασης στο διάστημα.

– Προσαρμογή της δημόσιας στήριξης στην επιστήμη του διαστήματος και ανάπτυξη των εφαρμογών της.

– Στήριξη συσκευών επίδειξης ευρείας κλίμακας με τη χρήση διαφόρων διαστημικών και επίγειων τεχνολογιών.