

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: "Den europæiske luft- og rumfartsindustri — Den globale udfordring må imødegås"«

(98/C 95/04)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 30. september 1997 under henvisning til EF-traktatens artikel 198 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Industri, Handel, Håndværk og Tjenesteydelser, som udpegede Mario Sepi til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 7. januar 1998.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 351. plenarforsamling af 28. og 29. januar 1998, mødet den 28. januar 1998, med 112 stemmer for og 4 stemmer hverken eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Med den foreliggende meddelelse åbner Kommissionen en bred debat om den europæiske luft- og rumfartsindustri med det sigte at fastlægge en europæisk industripolitik, som øger sektorens konkurrenceevne og rolle på verdensplan.

1.2. Sektorens grundlæggende betydning kan ikke bestrides. Der er således et klart behov for, at de nationale regeringer yder en indsats for at støtte den afgørende rolle, sektoren spiller på EU's industriarena.

1.3. Meddelelsen offentliggøres på et meget gunstigt tidspunkt og knytter an til såvel meddelelsen om forsvarssektoren som meddelelsen om rumfartsindustrien.

1.4. Vi befinder os i en situation, hvor luft- og rumfartsindustrien står over for gennemgribende ændringer af såvel intern som international karakter inden for områder som finansiering, omstrukturering af virksomheder, produktionsstrukturer og teknologisk innovation⁽¹⁾.

1.5. ØSU har allerede afgivet udtalelser om de udfordringer, som henholdsvis forsvarsindustrien⁽²⁾ og rumfartsindustrien⁽³⁾ står over for, og vil i denne udtalelse primært beskæftige sig med luftfartsindustriens⁽⁴⁾ problemer. Det skal dog understreges, at de tre sektorer

knyttes sammen af markante fællestræk, dels fordi virksomhederne og den teknologiske udvikling i vid udstrækning er sammenfaldende, dels fordi alle tre sektorer er inde i en historisk fase med gennemgribende ændringer.

1.6. Kommissionen giver en meget aktuel redegørelse for den globale situation i luftfartsindustrien, som dag for dag bliver stadig mere foruroligende som følge af:

- a) øget international konkurrence;
- b) nedskæringer i de offentlige budgetter;
- c) den teknologiske innovation og markedernes dynamik.

1.7. En positiv indsats fra de nationale myndigheder og EU skal sætte virksomhederne i stand til at overvinde de nuværende vanskeligheder og fortsat levere den økonomiske drivkraft, sektoren har evnet at præstere i de forudgående årtier.

1.8. I den forbindelse bifalder ØSU den erklæring fra december 1997, som forpligter de europæiske Airbus-industrier til at fremlægge en klar omstrukturingsplan senest i april 1998. ØSU ser dette som regeringernes første politiske viljeserklæring, der i øvrigt bør udvides til at omfatte andre industrier og sektorer.

2. Kommissionens meddelelse

2.1. Kommissionen tager udgangspunkt i den generelle erkendelse, at den nuværende markedsstruktur »kun vil gøre det muligt for nogle få hovedleverandører i verdensklasse at bevare deres konkurrenceevne og kommercielle succes«.

⁽¹⁾ I den forbindelse vedtog Kommissionen den 12. november 1997 handlingsplanen for forsvarsindustrien, som også vedrører luft- og rumfartsindustrien.

⁽²⁾ ØSU's udtalelse om Kommissionens meddelelse om »Europas forsvarsrelaterede industri og de udfordringer, den står overfor, et bidrag til indsats på europæisk plan« (EFT C 158 af 26.5.1997, s. 32).

⁽³⁾ ØSU's udtalelse om Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om »Den Europæiske Union og rummet: Fremme af applikationer, markeder og industriens konkurrenceevne«.

⁽⁴⁾ Ved luftfartsindustrien forstås både fly- og helikopterindustrien.

2.2. Verdensmarkedet for store civile luftfartøjer domineres i dag af en form for duopol, hvor Boeing-McDonnell Douglas tegner sig for 70 % af markedet, mens Airbus sidder på de resterende 30 %.

2.3. I meddelelsen peger Kommissionen på, at aerospace-produkter bliver stadig mere komplicerede med voksende udviklingsomkostninger og økonomiske risici til følge, som kun ganske få virksomheder kan påtage sig med den fornødne troværdighed. Heraf følger, at der ikke i én eneste medlemsstat isoleret betragtet er grundlag for at tage udfordringen op.

2.4. På baggrund af en tilsvarende analyse gennemføres der i USA faktisk store virksomhedsfusioner, som bevirker, at den amerikanske industri koncentrerer om tre store poler: Lockheed Martin, Boeing-McDonnell Douglas og Raytheon.

2.5. Denne koncentration sikrer ikke alene den påkrævede forenkling af beslutningstagningen på ledelsesniveau og den fornødne finansielle soliditet, men gør det også muligt at imødegå de cykliske udsving, der kendetegner det civile marked, og at udnytte synergi-effekten mellem de enkelte sektorer optimalt.

2.6. I sin analyse af den amerikanske situation sammenholdt med forholdene i Europa redegør Kommissionen for de fordele, den amerikanske industri nyder godt af:

- a) Forsvarsbudgettet anvendes også til civile formål, især når der er tale om produkter med dobbelt anvendelsesformål og i forbindelse med F&U.
- b) Der er ét enkelt lovgrundlag og et fuldt gennemført enhedsmarked.
- c) Fra politisk hold ydes der handelsfremme på verdensmarkedet.

2.7. I denne situation og med de nye konkurrenter, der kommer til fra tredjelande (Brasilien, Japan, Kina osv.), fremstår den europæiske industri fortsat som opsplittet og spredt, med meget smådimensionerede strukturer og ude af stand til at reagere hensigtsmæssigt på rationaliserings- og koncentrationsprocesserne i primært USA.

2.8. Efter at have understreget denne industris store økonomiske, teknologiske og beskæftigelsesmæssige betydning for hele kontinentet foreslår Kommissionen visse korrigerende foranstaltninger, der skønnes nødvendige.

2.9. Kommissionen understreger, at de samarbejdsstrukturer, der er valgt hidtil, eller fremover kunne opstå på internationalt plan, er helt utilstrækkelige til at sikre den europæiske industris konkurrenceevne, uafhængighed og rolle på verdensscenen i denne nye kontekst, og at nationale løsninger ikke er noget troværdigt bud.

2.10. Derfor er forslaget om europæiske grupperinger (økonomiske interessefællesskaber), som Airbus-foretagendet viser, den eneste vej til at opnå en vis konkurrenceevne. Her rejser Kommissionen det spørgsmål, om den mest realistiske og lovende løsning vil være en global koncentration af alle multisektorielle grupperinger.

2.11. Kommissionen tenderer nok mod at foretrække en gruppering inden for hver enkelt teknologisk sektor, ikke fordi Kommissionen underkender fordelene ved en overordnet løsning, men snarere fordi førnævnte løsning i den nuværende situation skønnes at være mest realistisk og samtidig tilstrækkelig effektiv.

2.12. Også denne løsning vil imidlertid kræve en gennemgribende omstrukturering, som medlemsstaterne og EU bør støtte i videst muligt omfang ved hjælp af F&U-støtte og ved at skabe gunstige interinstitutionelle og lovgivningsmæssige rammevilkår.

2.13. Endelig bør der vedtages en særlig foranstaltning på EU-plan, som skal understøtte EU-industriens markedsføringstiltag på verdensmarkedet.

3. Generelle bemærkninger

3.1. ØSU bifalder meddelelsen, som offentliggøres på et tidspunkt, hvor aerospace-sektoren befinder sig i en kritisk situation. Det er ØSU's opfattelse, at de nationale industrier generelt ikke på egen hånd vil kunne klare sig i den internationale konkurrence.

3.2. ØSU skal dog ikke undlade at bemærke, at det også før fusionen mellem Boeing og McDonnell Douglas var nødvendigt, at den europæiske industri overvandt sin opsplitning, både på EU-plan mellem medlemsstaterne og på nationalt plan mellem de enkelte virksomheder.

3.3. Meddelelsen er kortfattet og dristig. Der redegøres for konkrete industripolitiske løsningsmodeller med en klarhed, som sjældent ses i dokumenter fra Kommissionens hånd.

3.4. Meddelelsen falder helt i tråd med de forudgående meddelelser om henholdsvis forsvarsindustrien og rumfartsindustrien i snæver betydning og vidner med god ret om det tætte bånd, der er mellem disse sektorer.

3.5. ØSU ønsker at sætte fokus på dette bånd, som skal bevares for at sikre den fornødne støtte til flyindustrien, hvis afsætningsmarked er kendetegnet ved store cykliske udsving.

3.6. Man skal dog gøre sig klart, at produktionen af kampfly ikke vil kunne spille denne traditionelle rolle i længden, og at rumfartssektoren med de givne dimensioner kun vanskeligt vil kunne udfylde dette hul. Det

er derfor særdeles vigtigt, at der skabes industrielle strukturer, hvis dimensioner gør det muligt at dæmme op for de store udsving i produktionscyklusen.

3.7. ØSU er enig i, at der er behov for en koncentration, og at man i sidste instans er nødt til at fremme opbygningen af en europæisk aerospace-sektor, dels af de mange forskellige grunde, der er redegjort for i meddelelsen, dels fordi denne sektor har stor betydning, når det gælder om at bevare og skabe højt kvalificerede arbejdspladser, som spiller en grundlæggende rolle for ligevægten i samfundet og det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne.

3.8. I Kommissionens meddelelse ignoreres det, at industriprojekterne nødvendigvis skal ledsages af en intensiv og homogen erhvervsuddannelsesindsats overalt i EU. Strukturfondene burde i den forbindelse gå ind og støtte en omfattende uddannelsesindsats. Der tænkes her både på uddannelse af unge, som skal ind i aerospace-industrien, og på videreuddannelse af det eksisterende personale.

3.9. Ligeså vigtigt er det, at uddannelseskravene for luftfartsingeniører harmoniseres på europæisk plan; måske kunne man på dette område benytte sig af »tematiske netværk«, således som det allerede er tilfældet i andre sektorer.

3.10. Omstruktureringsprocessen vil givetvis få mærkbare sociale konsekvenser, måske også i ugunstigt stillede regioner. EU skal være rede til at gå ind med sine strukturfonde for at fremme en genindslusning og en omskoling af arbejdskraften.

3.11. En finansiering af omstruktureringsprocessen, det være sig via EU's eksisterende instrumenter eller via nye, vil kunne få afgørende betydning i denne fase, ikke mindst i betragtning af, at virksomheder i andre lande i forvejen nyder godt af en sådan støtte (f.eks. i USA, hvor det skønnes, at kun 20 % af omstruktureringen ville være blevet gennemført uden regeringens støtte, og i Japan).

3.12. Kommissionen skal med stadig flere initiativer fremme fastlæggelsen af fælles tekniske krav samt regler for lufttrafikstyring og -sikkerhed. Der skal derfor arbejdes frem mod en snarlig harmonisering af de gældende internationale standarder på området (Europa, USA, andre tredjelande). Hvis Europa og USA går sammen om at udvikle tekniske standarder, vil det mindske arbejdsbyrden og hindre unødige overlappingsninger.

3.13. En mere effektiv handelspolitik vil også sige, at der skal skabes en klar europæisk profil på den internationale scene, ikke blot inden for forsvarsindustrien, men også inden for luft- og rumfartsindustrien, m.v.

3.14. ØSU støtter uforbeholdent en ny strategisk planlægning, som udvikles i samråd med industrien, og som indebærer nye styringsfunktioner på EU-plan inden for F&U. Dette er faktisk en af nøglefaktorerne for den europæiske aerospace-sektor (civile fly, militære fly og rumfart).

3.15. Som i udtalelserne om forsvarsindustrien og rumfartsindustrien understreger ØSU, at der kun kan sættes fornyet skub i disse sektorer, hvis medlemsstaterne forpligter sig fuldt ud til et fælles fodslag og accepterer at sætte sig fælles økonomiske målsætninger og at stille deres forskellige instrumenter til rådighed for sektoren.

3.16. I lyset af udvidelsesperspektiverne skal man også tage højde for de problemer og for de muligheder, der kan opstå som følge af nye landes indtræden (Østeuropa).

4. Særlige bemærkninger

4.1. Det fremgår klart af Kommissionens meddelelse, men også af de amerikanske erfaringer og erfaringerne med Airbus, at der er behov for fælles industristrukturer, hvormed endemålet må være fusioner. I dag ville en fusion mellem europæiske virksomheder fra forskellige lande vanskeligt kunne gennemføres. Det er derfor særdeles vigtigt for denne sektor, at statuten for det europæiske selskab snart søsættes trods de mange vanskeligheder, den er stødt på.

4.2. En industristruktur, som er baseret på tre store grupperinger (flyskrog, motorer og udstyr) har mange fordele, men samtidig udnævnes der i praksis en »europamester« pr. gruppering, hvilket kan få negative følger i form af manglende tilpasningsevne og en overdrevet vertikal struktur. Denne løsning synes imidlertid uundgåelig, hvis der skal skabes en enhed, der er i stand til at konkurrere på verdensmarkedet.

4.3. For dog alligevel at sikre systemet en vis fleksibilitet bør man fremme udviklingen af et net af små og mellemstore EU-virksomheder, som sikrer en decentralisering af en mærkbar del af produktionen og samtidig udnytter de teknologiske fremskridt i andre sektorer. Nødvendigheden af, at der ydes en rimelig støtte til små og mellemstore virksomheder med højteknologisk produktion, blev i øvrigt drøftet på beskæftigelsestopmødet i Luxembourg, hvor man også behandlede spørgsmålet om passende finansieringstiltag.

4.3.1. I den forbindelse kan det få afgørende betydning, at de potentielle synergieffekter udnyttes, bl.a. i kraft af universiteter og forskningscentre.

4.4. Overgangsfasen vil være én lang kamp for at opnå en høj grad af effektivitet og konkurrenceevne i forhold til hovedkonkurrenterne. Våbnet skal være en rettidig omstruktureringsindsats, hvor man fastlægger fælles mål og en fælles handelspolitik.

4.5. EU-institutionerne og de enkelte medlemsstater skal tilskynde kraftigt til indførelsen af en europæisk myndighed for luftfartssikkerhed og et integreret lufttrafikstyringssystem, ligesom det skal sikres, at de jordbase-rede infrastrukturer lever op til de fremtidige krav.

4.6. Miljøpolitiske tiltag skal nyde særlig bevågenhed, især i forbindelse med lufthavnene og deres omgivelser, og man skal udvikle teknologier, der kan mindske dels luftforureningen, dels støjgenerne.

4.7. På F&U-området vil det være nødvendigt at øge midlerne til specifikke programmer, og dette bør især udmøntes konkret i det femte rammeprogram. I den forbindelse vil teknologioverførslen fra den militære til den civile sektor og vice versa være afgørende, idet forskningen i produkter med dobbelt anvendelsesformål bør støttes. Ligeså vigtigt vil det være at iværksætte fælles forskningsprogrammer, som koordineres på EU-plan, og som også tilføres midler fra de nationale programmer. Derudover bør der udvikles yderligere interventionsinstrumenter på EU-plan.

4.8. EU bør desuden overveje, hvordan man kan støttenyligt omstrukturerede industrier, finansiere fælles programmer som f.eks. et integreret overvågnings-/observationssystem (bredspektret: havene, jorden, luft-rummet, det ydre rum), et militært/civilt lufttransportssystem (FLA) og et satellitnavigationssystem.

4.9. Når man ser samlet på de tre hovedsektorer (forsvar, rumfart og luftfart), må man efter ØSU's mening udvikle instrumenter til finansiering og afstemning af de offentlige udgifter på EU-plan, hvis man ønsker at være på højde med den amerikanske industri-politik inden for disse sektorer, der kræver betydelige institutionelle og finansielle ressourcer. Dette kræver et kvalitetsspring i EU's politiske integrationsproces.

4.10. Det er under alle omstændigheder nødvendigt at sikre en mere effektiv åbning af de offentlige markeder, så den europæiske luft- og rumfartsindustri får mulighed for at udnytte nye afsætningsmarkeder.

4.11. Det er positivt, at Kommissionen har anmodet om ØSU's udtalelse om den nye meddelelse om forsvarsindustrien⁽¹⁾, og ØSU ønsker også at blive hørt, når initiativerne til fordel for luft- og rumfartsindustrien følges op.

⁽¹⁾ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om »Gennemførelse af Unionens strategi vedrørende de forsvarsrelaterede industrier« (KOM(97) 583 endelig udg.).

Bruxelles, den 28. januar 1998.

Tom JENKINS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg