

**Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: “Η ευρωπαϊκή βιομηχανία αεροδιαστημικής απαντά στην παγκόσμια πρόκληση”»**

(98/C 95/04)

Στις 30 Σεπτεμβρίου 1997, η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 198 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω ανακοίνωση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας, και υπηρεσιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών διατύπωσε τη γνωμοδότησή της βάσει της εισηγητικής έκθεσης του εισηγητή κ. Serpì στις 7 Ιανουαρίου 1998.

Κατά την 351η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου 1998), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 112 ψήφους υπέρ και 4 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Εισαγωγή

1.1. Η Επιτροπή ανοίγει με τη συζήτηση αυτή μία γενικότερη συζήτηση για την ευρωπαϊκή βιομηχανία αεροδιαστημικής προκειμένου να καθοριστεί μία βιομηχανική πολιτική που θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της και το ρόλο που παίζει σε παγκόσμιο επίπεδο.

1.2. Είναι σαφές πράγματι η θεμελιώδης σημασία του τομέα αυτού καθώς και η αναγκαιότητα πολιτικής δέσμευσης των κυβερνήσεων των κρατών μελών για τον αποφασιστικό ρόλο που οφείλει να διαδραματίσει στο βιομηχανικό προσκήνιο η Ευρωπαϊκή Ένωση.

1.3. Η ανακοίνωση φτάνει σε πολύ κατάλληλη στιγμή και συνδέεται συνεκτικώς με την ανακοίνωση για την άμυνα και την αεροδιαστημική.

1.4. Βρισκόμαστε πράγματι σε ένα πλαίσιο στο οποίο η βιομηχανία αεροδιαστημικής θα πρέπει να αντιμετωπίσει βαθιές εσωτερικές και διεθνείς μεταβολές, τόσο στο επίπεδο των χρηματοδοτήσεων όσο και στο επίπεδο των επιχειρηματικών αναδιοργανώσεων, όπως τέλος και στο επίπεδο των δομών παραγωγής και το επίπεδο της τεχνολογικής καινοτομίας<sup>(1)</sup>.

1.5. Η ΟΚΕ, έχοντας ήδη εκφράσει γνωμοδοτήσεις για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν η αμυντική βιομηχανία<sup>(2)</sup>, και η βιομηχανία του διαστήματος<sup>(3)</sup>, θα περιοριστεί στη γνωμοδότηση αυτή στην αντιμετώπιση κυρίως των προβλημάτων της αεροναυτικής βιομηχανίας<sup>(4)</sup>, επιστημαίνοντας

<sup>(1)</sup> Σχετικά μ'αυτό η Επιτροπή ενέκρινε στις 12 Νοεμβρίου 1997 το Πρόγραμμα δράσης για τη βιομηχανία της άμυνας που θα έχει επιπτώσεις και σ'αυτό τον τομέα.

<sup>(2)</sup> Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η βιομηχανία που συνδέεται με την άμυνα: Συμβολή για δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο» (ΕΕ C 158 της 26.5.1997, σ. 32).

<sup>(3)</sup> Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το διάστημα: προώθηση των εφαρμογών, των αγορών και της ανταγωνιστικότητας του τομέα».

<sup>(4)</sup> Ως αεροναυτική βιομηχανία εννοείται τόσο η βιομηχανία αεροπλάνων όσο και ελικοπτερόων.

ωστόσο ότι οι τρεις αυτοί τομείς συνδέονται στενά τόσο γιατί οι επιχειρήσεις και η τεχνολογική ανάπτυξη σε χοντρικές γραμμές είναι οι ίδιες, όσο, τέλος, γιατί οι τομείς αυτοί διέχονται μία ιστορική φάση που χαρακτηρίζεται από βαθιές αλλαγές.

1.6. Η Επιτροπή ανταποκρίνεται έτσι εγκαίρως στο παγκόσμιο πλαίσιο που καθημερινά γίνεται όλο και πιο ανησυχητικό στον αεροναυτικό τομέα λόγω:

α) μεγαλύτερου διεθνούς συναγωνισμού,

β) μείωσης των δημόσιων χρηματοδοτήσεων,

γ) της τεχνολογικής καινοτομίας και του δυναμισμού των αγορών.

1.7. Οι επιχειρήσεις πρέπει να είναι σε θέση μέσω της κατάλληλης θεσμικής απάντησης εκ μέρους των κρατών και της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, να ξεπεράσουν τις σημερινές δυσκολίες και να δώσουν στον τομέα αυτό τον προωθητικό ρόλο από οικονομική άποψη που τον χαρακτήριζε τις προηγούμενες δεκαετίες.

1.8. Σχετικά μ'αυτό η ΟΚΕ δέχεται πολύ θετικά τη δήλωση, του Δεκεμβρίου 1997 που δεσμεύει τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες του Airbus να υποβάλουν έως τον Απρίλιο 1998, ένα σαφές σχέδιο αναδιοργάνωσης. Η ΟΚΕ το θεωρεί ως πρώτη έκφραση της πολιτικής βούλησης των κυβερνήσεων που πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες βιομηχανίες, σε άλλους τομείς.

## 2. Η ανακοίνωση της Επιτροπής

2.1. Η Επιτροπή ξεκινά από τη διαπίστωση ότι είναι κοινή αίσθηση πως η σημερινή διάθροιση των αγορών «θα επιτρέψει μόνο σε ένα μικρό αριθμό μεγάλων κατασκευαστών σε διεθνές επίπεδο να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητα και την εμπορική επιτυχία τους».

2.2. Σήμερα η διαίρεση της παγκόσμιας αγοράς για τα μεγάλα εμπορικά οχήματα παρουσιάζει ένα είδος διπωλίου με ένα ποσοστό 70% της αγοράς να κατέχεται από την Boeing-McDonnell Douglas και το 30% από την Airbus.

2.3. Η ανακοίνωση τονίζει την αύξηση της πολυπλοκότητας των αεροναυτικών προϊόντων καθώς και την επακόλουθη αύξηση του κόστους και της χρηματοδοτικής δέσμευσης που καθιστά πολύ περιορισμένο τον αριθμό των επιχειρήσεων που μπορούν να τις αντιμετωπίσουν με την αναγκαία αξιοπιστία. Από αυτό προκύπτει ότι σε κανένα κράτος μέλος εάν θεωρηθεί ξεχωριστά δεν υφίστανται οι συνθήκες για να υπάρξει ανταπόκριση στην πρόκληση αυτή.

2.4. Οι ΗΠΑ προχωρούν πράγματι στη βάση παρόμοιας ανάλυσης σε εκπληκτικές διαδικασίες συνένωσης επιχειρήσεων, που οδηγούν την αμερικανική βιομηχανία να επικεντρωθεί γύρω από τρεις μεγάλους πόλους: Lockheed Martin, Boeing-McDonnell Douglas, και Raytheon.

2.5. Οι συγκεντρώσεις αυτές επιτρέπουν πέρα από την αναγκαία απλοποίηση των διαχειριστικών επιλογών και τη χρηματοδοτική σταθερότητα να αντιμετωπισθούν οι κυκλικές εξελίξεις που χαρακτηρίζουν την αγορά πολιτικών σκαφών και τη χρησιμοποίηση στο μέγιστο των συνεργιών μεταξύ των διαφόρων τμημάτων.

2.6. Στα πλαίσια αυτά, προχωρώντας πάντοτε στην ανάλυση της αμερικανικής κατάστασης σε σχέση με την ευρωπαϊκή, η Επιτροπή καταγράφει τα αποτελέσματα από τα οποία η τελευταία επωφελείται λόγω:

- α) της χρήσης ακόμη και για πολιτικούς λόγους των στρατιωτικών δαπανών κυρίως για τα διπλά προϊόντα και για την E&TA,
- β) ένα πλαίσιο ενιαίας ρύθμισης σε μία ολοκληρωτικά υλοποιημένη αγορά,
- γ) την πολιτικοεμπορική υποστήριξη στην παγκόσμια αγορά.

2.7. Ενόψει της κατάστασης αυτής και της εμφάνισης νέων ανταγωνιστών σε τρίτες χώρες (Βραζιλία, Ιαπωνία, Κίνα, κ.λπ.), η ευρωπαϊκή βιομηχανία είναι ακόμη κατακερματισμένη και διασκορπισμένη, με πολύ περιορισμένες διαρθρώσεις, ανίκανες να απαντήσουν σε αυτές τις διαδικασίες εξορθολογισμού και συγκέντρωσης που παρατηρούνται κυρίως στις ΗΠΑ.

2.8. Αφού υπογραμμίζει τη σημασία της βιομηχανίας αυτής το οικονομικό, τεχνολογικό πανόραμα καθώς και στο πανόραμα της απασχόλησης στην ευρωπαϊκή ήπειρο, η Επιτροπή προτείνει τα μέτρα που κρίνονται αναγκαία για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή.

2.9. Η Επιτροπή υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι λύσεις συνεργασίας που έχουν υιοθετηθεί έως σήμερα καθώς αυτές που μπορούν να αποκατασταθούν στο μέλλον σε διεθνές επίπεδο, είναι τελείως ανεπαρκείς για να προσδώσουν ανταγωνιστικότητα, αυτονομία και παγκόσμιο ρόλο στην ευρωπαϊκή βιομηχανία σε αυτό το νέο πλαίσιο, και ότι οι εθνικές λύσεις δεν είναι αξιόπιστες.

2.10. Από το γεγονός αυτό απορρέει η πρόταση των ευρωπαϊκών συνενώσεων, η οποία όπως αποδεικνύεται με την εμπειρία του Airbus είναι ο μόνος τρόπος για να επιτευχθεί ένα ορισμένο επίπεδο ανταγωνιστικότητας. Στο σημείο αυτό η Επιτροπή θέτει το πρόβλημα του ποια είναι η πιο ρεαλιστική λύση που θα επιτρέψει μία συνολική συγκέντρωση όλων των πολυκλαδικών ομίλων.

2.11. Η επιλογή της Επιτροπής φαίνεται να κατευθύνεται προς τη λύση των συγκεντρώσεων ανά τεχνολογικό τομέα, όχι γιατί δεν κατανοεί τα πλεονεκτήματα μιας συνολικής λύσης, αλλά γιατί στη σημερινή κατάσταση, η λύση αυτή είναι πιο ρεαλιστική και επαρκώς αποτελεσματική.

2.12. Και η λύση αυτή, ωστόσο, απαιτεί μία εκπληκτική προσπάθεια αναδιάρθρωσης στην οποία τα κράτη και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να δώσουν τη μεγαλύτερη υποστήριξη από την άποψη της χρηματοδότησης της E&TA, θεσιπίζοντας ευνοϊκό διαθεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο.

2.13. Τέλος ειδική δράση θα πρέπει να προβλεφθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την υποστήριξη της εμπορικής δραστηριότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στον κόσμο.

### 3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το έγγραφο αυτό που έρχεται σε μία πολύ λεπτή στιγμή για τον αεροναυτικό τομέα και εκφράζει την άποψη ότι οι εθνικές βιομηχανίες δεν είναι γενικώς σε θέση, από μόνες τους, να αντέξουν το επίπεδο του παγκόσμιου ανταγωνισμού.

3.2. Δεν θα πρέπει πράγματι να μην επισημανθεί ότι πριν ακόμη από τη συνένωση Boeing και McDonnell Douglas η ευρωπαϊκή βιομηχανία είχε ανάγκη να ξεπεράσει την κατάσταση του εθνικού κατακερματισμού καθώς και στο εσωτερικό των κρατών του κατακερματισμού μεταξύ των επιχειρήσεων.

3.3. Η ανακοίνωση είναι συνθετική και ενθαρρυντική και αναφέρει συγκεκριμένες επιλογές βιομηχανικής πολιτικής με μία σαφή έννοια που δεν συνηθίζεται σε άλλα έγγραφα της Επιτροπής.

3.4. Η ανακοίνωση εντάσσεται τελείως στις προηγούμενες που αφορούν την αμυντική βιομηχανία και τη βιομηχανία του διαστήματος με τη στενή έννοια, επισημαίνοντας δικαιολογημένα τους στενούς συνδέσμους που υφίστανται μεταξύ των τωμένων αυτών.

3.5. Η ΟΚΕ επιθυμεί να υπογραμμίσει τη σύνδεση αυτή, η οποία θα πρέπει να διατηρηθεί για να παρέχει υποστήριξη στη βιομηχανία κατασκευής των σκαφών, που χαρακτηρίζεται από μία εμπορική αγορά που υφίσταται ισχυρές κυκλικές διακυμάνσεις.

3.6. Ωστόσο, η ΟΚΕ δεν μπορεί να μην επισημάνει ότι η παραγωγή πολεμικών σκαφών δεν θα μπορεί μακροπρόθεσμα να διαδραματίσει αυτόν το θεμελιώδη παραδοσιακό ρόλο και ότι ο τομέας του διαστήματος δύσκολα θα μπορεί να την αντικαταστήσει λόγω των διαστάσεών του. Γι'αυτό το λόγο

είναι σημαντικό να δημιουργηθούν βιομηχανικές διαρθρώσεις που οι διαστάσεις τους θα επιτρέψουν την απόσβεση της διακύμανσης των παραγωγικών κύκλων.

3.7. Η ΟΚΕ συμφωνεί με την αναγκαιότητα συγκέντρωσης και διευκόλυνσης της οικοδόμησης μιας ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής βιομηχανίας, για όλους τους λόγους που αναφέρονται στην ανακοίνωση, αλλά επίσης και γιατί ο τομέας αυτός έχει σημαντικό ρόλο για τη διατήρηση και την ανάπτυξη υψηλών ποιοτικά επιπέδων απασχόλησης που είναι συνεπώς θεμελιώδεις για τις ισορροπίες της Κοινότητας και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας.

3.8. Η ανακοίνωση της Επιτροπής παραγνωρίζει την αναγκαιότητα να συνοδευτούν τα βιομηχανικά σχέδια με μία ισχυρή ενέργεια ομοιογενούς και ευρωπαϊκής επαγγελματικής επιμόρφωσης. Με την έννοια αυτή τα Διαρθρωτικά Ταμεία πρέπει να διευκολύνουν μία ευρύτερη δραστηριότητα επιμόρφωσης, τόσο για τους νέους που πρόκειται να προσληφθούν στην αεροναυτική βιομηχανία όσο και την επαγγελματική αναπροσαρμογή του ήδη προσληφθέντος προσωπικού.

3.9. Επίσης σημαντικό στοιχείο είναι η εναρμόνιση σε ευρωπαϊκή κλίμακα, του επιπέδου των μαθημάτων αεροναυτικής μηχανικής με τη χρησιμοποίηση ενδεχομένως στο πεδίο αυτό και του μέσου των «θεματικών δικτύων», όπως έχει ήδη γίνει σε άλλους τομείς.

3.10. Η διαδικασία αναδιάρθρωσης μπορεί σίγουρα να έχει σημαντικές κοινωνικές επιπτώσεις, ίσως επίσης και σε ορισμένες μειονεκτικές περιοχές. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να είναι έτοιμη να δεσμευτεί με διαρθρωτικούς πόρους της για να διευκολύνει την επαναπρόσληψη των εργαζομένων και την επαγγελματική αναπροσαρμογή τους.

3.11. Η χρηματοδότηση των διαδικασιών αναδιάρθρωσης μέσω των σημερινών κοινοτικών μέσων ή μέσων που πρέπει να προσδιοριστούν μπορεί να έχει αποφασιστικά αποτελέσματα σ' αυτή τη φάση αν ληφθεί υπόψη η ανάλογη υποστήριξη που δέχονται οι επιχειρήσεις αυτού του τομέα σε άλλες χώρες (όπως στις ΗΠΑ όπου υπολογίζεται ότι μόνο το 20% της αναδιάρθρωσης θα είχε πραγματοποιηθεί χωρίς κυβερνητική υποστήριξη, και στην Ιαπωνία).

3.12. Η Επιτροπή καλείται να υποστηρίξει με μεγαλύτερη ώθηση τον προσδιορισμό τόσο των κοινών τεχνικών απαιτήσεων όσο και των κανόνων διαχείρισης και ασφάλειας της αεροπορικής ναυσιπλοΐας. Πρέπει επίσης να συνεχισθεί η έγκαιρη εναρμόνιση των κανόνων που χρησιμοποιούνται στο διεθνές πλαίσιο (Ευρώπη-Ηνωμένες Πολιτείες- τρίτες χώρες). Η αμοιβαία ανάπτυξη των τεχνικών προδιαγραφών μεταξύ της Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών θα επιτρέψει χωρίς άλλο τη μείωση του φόρτου εργασίας και την αποφυγή ανώφελων επικαλύψεων.

3.13. Μία αποτελεσματική εμπορική πολιτική εξαρτάται επίσης και από την επιβεβαίωση μιας ευρωπαϊκής οντότητας σε διεθνές επίπεδο, όχι μόνο σε ό,τι αφορά την αμυντική βιομηχανία αλλά επίσης την αεροναυτική, τη διαστημική βιομηχανία κ.λπ.

3.14. Η ΟΚΕ εκφράζει την πλήρη υποστήριξή της σε ένα νέο στρατηγικό προγραμματισμό που θα επιτευχθεί μέσω του διαλόγου με τη βιομηχανία, ο οποίος θα διαθέτει νέες λειτουργίες διαχείρισης σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την E&TA. Συνεπώς αποτελεί ένα από τα στοιχεία κλειδιά για την αεροδιαστημική βιομηχανία (πολιτικά, στρατιωτικά σκάφη και διάστημα).

3.15. Η ΟΚΕ τονίζει, όπως έχει ήδη πράξει στις γνωμοδοτήσεις για την αμυντική βιομηχανία και για το διάστημα, ότι η προώθηση στους τομείς αυτούς μπορεί να συντελεστεί μόνο εάν τα κράτη μέλη δεσμευθούν αποφασιστικά προς μία αναμφίβολη κατεύθυνση, δεχόμενα να θέσουν κοινούς οικονομικούς στόχους και θέτοντας στη διάθεση όλων τα διάφορα μέσα που διαθέτουν.

3.16. Στην προοπτική της διεύρυνσης πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη τα προβλήματα και οι δυνατότητες που μπορεί να προκύψουν από την είσοδο νέων χωρών (της Ανατολικής Ευρώπης).

#### 4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Από το έγγραφο της Επιτροπής και από την αμερικανική εμπειρία και την εμπειρία του Airbus, προκύπτει σαφώς η απαίτηση για ενιαίες βιομηχανικές διαρθρώσεις και αυτό προϋποθέτει ως τελικό στόχο τη συγχώνευση. Σήμερα όμως η συγχώνευση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων των διαφόρων χωρών είναι πράγματι αδύνατη. Η προώθηση του καθεστώτος της ευρωπαϊκής ΑΕ, παρά τις δυσκολίες που συναντά, είναι για το λόγο αυτό πολύ σημαντικές για τον τομέα.

4.2. Η βιομηχανική διάρθρωση που βασίζεται στις τρεις μεγάλες συνενώσεις, (οχήματα, κινητήρες και εξοπλισμός) έχει πολυαριθμα πλεονεκτήματα, αλλά στη πράξη προσδιορίζει έναν «European champion» λόγω συγκέντρωσης με ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις στο πεδίο της ακαμψίας στις αλλαγές και της υπερβολικής καθετοποίησης. Ωστόσο αυτό φαίνεται να είναι απαραίτητο για τη δημιουργία ενός φορέα ικανού να ανταγωνιστεί στην παγκόσμια αγορά.

4.3. Για να δοθεί ωστόσο ευελιξία στο σύστημα και να αυξηθεί η απασχόληση πρέπει να διευκολυνθεί η ανάπτυξη ενός δικτύου ευρωπαϊκών μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που θα δραστηριοποιηθούν την αποκέντρωση ενός σημαντικού τμήματος της παραγωγής, χρησιμοποιώντας επίσης σε άλλους τομείς τις τεχνολογικές επιπτώσεις. Η ανάγκη ικανοποιητικής υποστήριξης στον κλάδο των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που διαθέτουν ένα απόθεμα υψηλού τεχνικού περιεχομένου τονίστηκε άλλωστε πολλές φορές με την ευκαιρία της πρόσφατης Διάσκεψης Κορυφής για την απασχόληση που πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο, όπου επίσης προβλήθηκαν και τα κατάλληλα μέτρα χρηματοδότησης.

4.3.1. Στην οπτική αυτή αποφασιστική πρέπει επίσης να είναι η ενεργοποίηση των κατάλληλων συνεργιών μέσω επίσης των Πανεπιστημίων και των Ερευνητικών Κέντρων.

4.4. Συνεχής φροντίδα σ' αυτή τη μεταβατική διαδικασία πρέπει να είναι η επίτευξη υψηλών επιπέδων αποτελεσματικότητας και ανταγωνιστικότητας έναντι των κυριότερων ανταγωνιστών μέσω έγκαιρης δράσης αναδιάρθρωσης που θα προσδιορίσει κοινούς στόχους και κοινές εμπορικές πολιτικές.

4.5. Ισχυρή ώθηση πρέπει να δοθεί εκ μέρους των οργάνων της ΕΕ και των κρατών μελών στη θέσπιση μιας ευρωπαϊκής αρχής για την αεροπορική ασφάλεια και ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας καθώς και ενός επιπέδου των επίγειων υποδομών που να λαμβάνει υπόψη του και τις μελλοντικές απαιτήσεις.

4.6. Ειδική προσοχή πρέπει να καταβληθεί και για τις δράσεις σχετικά με τις περιβαλλοντικές πολιτικές σε ό,τι αφορά τα αεροδρόμια και τους γειτονικούς τους χώρους, αναπτύσσοντας τις τεχνολογίες που είναι σε θέση να μειώσουν τόσο την ατμοσφαιρική ρύπανση όσο και την ηχορύπανση.

4.7. Όσον αφορά την Ε&ΤΑ είναι αναγκαίο να διευρυνθούν οι πόροι που διατίθενται στα ειδικά προγράμματα, και αυτό πρέπει να ισχύει στο 5ο πρόγραμμα-πλαίσιο. Επιπλέον αποφασιστική πτυχή θα αποτελέσει η διευκόλυνση της μεταφοράς των τεχνολογιών από το στρατιωτικό στον πολιτικό τομέα με υποστήριξη της έρευνας για τα διπλά προϊόντα. Επίσης σημαντική είναι η προώθηση κοινών προγραμμάτων έρευνας που θα συντονίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο χρησιμοποιώντας επίσης τους πόρους των εθνικών προγραμμάτων των διαφόρων χωρών και θα περιλαμβάνουν ενδεχομένως και άλλα μέσα παρέμβασης εκ μέρους της ΕΕ.

4.8. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει επιπλέον να εξετάσει, ως υποστήριξη στις ευρωπαϊκές βιομηχανίες πρόσφατης αναδιάρθρωσης, και το ενδεχόμενο χρηματοδότησης, κοινών προγραμμάτων όπως είναι: ένα ολοκληρωμένο σύστημα εμπορείας/ παρακολούθησης (πολυκλαδικό, θάλασσα-ουρανός-γη-διάστημα) για τη συνολική ασφάλεια των ηπείρων, ένα σύστημα αεροπορικών μεταφορών, στρατιωτικών και πολιτικών (FLA) ένα σύστημα ναυσιπλοΐας με χρήση δορυφόρου.

4.9. Η ΟΚΕ, τέλος, θεωρώντας συνολικά τους τρεις τομείς (άμυνα, διάστημα και αεροναυτική) κρίνει ότι για να μπορούμε να αναμετρηθούμε με το σύστημα της αμερικανικής βιομηχανικής πολιτικής σε τομείς που απαιτούν σημαντικές θεσμικές και χρηματοδοτικές συμβολές είναι αναγκαίο να υπάρξουν μέσα χρηματοδότησης και διαφοροποίησης των δημόσιων δαπανών σε ηπειρωτικό επίπεδο. Αυτό προϋποθέτει ένα ποιοτικό άλμα στην πολιτική διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

4.10. Είναι, εν πάση περιπτώσει, απαραίτητο να εξασφαλισθεί η καλύτερη αποτελεσματικότητα των κρατικών προμηθειών που θα επιτρέψει στην ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία να επωφεληθεί από τις νέες αγορές.

4.11. Η ΟΚΕ δέχεται θετικά την αίτηση της Επιτροπής για την κατάρτιση γνωμοδότησης επί του νέου εγγράφου για την αμυντική βιομηχανία<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών για την «Εφαρμογή της στρατηγικής της Ένωσης σχετικά με τη βιομηχανία που συνδέεται με την άμυνα» [έγγρ. COM(97) 583 τελικό].

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 1998.

Ο Πρόεδρος  
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Tom JENKINS