ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 25.4.2007
COM(2007) 220 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Έκθεση προόδου LeaderSHIP 2015

{SEC(2007) 517}

Εισαγωγή

Όταν η ναυπηγική βιομηχανία σχεδίασε τη στρατηγική LeaderSHIP 2015 η οποία υποστηρίχθηκε από τους υπεύθυνους για τη χάραξη της πολιτικής της ΕΕ το 2002-2003, οι προοπτικές για την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία φαίνονταν μάλλον δυσοίωνες. Οι νέες παραγγελίες στέρευαν και οι τιμές κατασκευής ήταν χαμηλές και μειώνονταν ως συνέπεια της μεγάλης αύξησης της παραγωγικής ικανότητας της Ασίας. Με τα παραπάνω δεδομένα, η LeaderSHIP 2015 διαμορφώθηκε με βάση την εμπιστοσύνη στην ικανότητα και στην καινοτομική δυνατότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας καθώς και στην αποφασιστικότητα να αγωνιστεί για το μέλλον της.

Η πρωτοβουλία προσδιόρισε τα εξής οκτώ θέματα:

– Καθιέρωση πεδίου δραστηριότητας ίσων ευκαιριών στην παγκόσμια ναυπηγική

– Βελτίωση της επένδυσης στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία

– Ανάπτυξη προηγμένων σχεδίων χρηματοδότησης και εγγυοδοσίας

– Προαγωγή ασφαλέστερων και οικολογικών πλοίων

– Μια ευρωπαϊκή προσέγγιση όσον αφορά τις ανάγκες ναυπήγησης πολεμικών πλοίων

– Προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας (ΔΠΙ)

– Εξασφάλιση της πρόσβασης σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό

– Οικοδόμηση μιας βιώσιμης διάρθρωσης της βιομηχανίας

Διαπιστώνουμε με ικανοποίηση σήμερα ότι τα στοιχεία σχετικά με τις νέες παραγγελίες είναι γενικά θετικά τα τελευταία χρόνια. Η αξία των νέων παραγγελιών των ευρωπαϊκών ναυπηγείων έχει υπερτριπλασιαστεί από το 2002 έως το 2005, παρουσιάζοντας, το 2004 και το 2005, την υψηλότερη αύξηση σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη περιοχή του κόσμου. Δεδομένου επίσης ότι η παραγωγικότητα υπερτετραπλασιάστηκε κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών, η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία, η οποία διαθέτει υψηλή εξειδίκευση, είναι ανταγωνιστική, ευέλικτη και έχει τα εφόδια να αντικρύσει το μέλλον με εμπιστοσύνη. Εντούτοις, η πρόσφατη υψηλή αύξηση της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγικής ικανότητας - κυρίως στην Ασία - είναι πιθανό να δημιουργήσει περισσότερες προκλήσεις όσον αφορά τις εμπορικές συνθήκες των ευρωπαϊκών ναυπηγείων στο εγγύς μέλλον. Περισσότερες λεπτομέρειες για τις πρόσφατες εξελίξεις της αγοράς παρατίθενται στο παράρτημα.

Η ναυπηγική βιομηχανία ωφελείται από άλλες δύο ευνοϊκές εξελίξεις της πολιτικής της ΕΕ, συγκεκριμένα, τη συνεχιζόμενη εστίαση στην ανταγωνιστικότητα στο πλαίσιο της αναθεωρημένης στρατηγικής της Λισαβόνας - ανάπτυξη και δημιουργία θέσεων εργασίας – καθώς και το ευρωπαϊκό όραμα της Επιτροπής για τους ωκεανούς και τις θάλασσες που βασίζεται σε ένα σφαιρικό πλαίσιο για τη θαλάσσια πολιτική.

Στις πιο πρόσφατες ανακοινώσεις που αφορούν την πολιτική της βιομηχανίας γίνεται μνεία στο LeaderSHIP 2015. Πράγματι, η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία έχει συμβάλει στην καθιέρωση αυτής της σύγχρονης εφαρμογής της βιομηχανικής πολιτικής και έχει εμπνεύσει

μια παρόμοια προσέγγιση σε άλλους βιομηχανικούς τομείς. Οι ευρωπαίοι ναυπηγοί που συνεργάζονται με τους κατασκευαστές εξοπλισμού δεν περιορίζονται μόνο στην παράδοση τυποποιημένων πλοίων που προωθούν πολλοί από τους ασιάτες ανταγωνιστές τους, αλλά παρέχουν εξατομικευμένες λύσεις που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του πελάτη τους. Η Επιτροπή με τη σύγχρονη προσέγγιση της βιομηχανικής πολιτικής της, η οποία αποσκοπεί στην ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας και της συνεκτικότητας των διάφορων σφαιρών της πολιτικής, επιδιώκει τους ίδιους στόχους, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός επιχειρησιακού περιβάλλοντος που δεν είναι μόνο ανεκτικό αλλά και ενθαρρυντικό.

Αυτή η προσέγγιση συνάδει με την προσπάθεια της Επιτροπής να δημιουργήσει ένα ολιστικό ναυτιλιακό πλαίσιο πολιτικής μέσω της δημοσίευσης της Πράσινης Βίβλου για τη θαλάσσια πολιτική τον Ιούνιο του 2006 που παρουσιάζει το LeaderSHIP ως ζωτικής σημασίας πυλώνα για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής θαλάσσιας βιομηχανίας και ως ένα παράδειγμα προς μίμηση ευρύτερα. Η Πράσινη Βίβλος τοποθετεί επίσης τη ναυπηγική ως ουσιαστικό τμήμα του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου που αποτελεί ένα δυναμικό και διασυνδεδεμένο δίκτυο. Αυτή η νέα διάσταση και η αυξανόμενη εστίαση στο θαλάσσιο χώρο αυξάνουν την ευαισθητοποίηση για τη ναυπηγική και προβάλλουν την εικόνα της. Ωστόσο, η μεγαλύτερη προβολή δημιουργεί περισσότερη ευθύνη για όλες τις πλευρές να αξιοποιήσουν πλήρως αυτό το ευνοϊκό κλίμα των καλών αγορών και το θετικό πολιτικό περιβάλλον που επικρατεί αυτή την περίοδο, ώστε να δοθεί συνέχεια στις σχετικές συστάσεις.

Κεφάλαιο 1: Καθιέρωση πεδίου δραστηριότητας ίσων ευκαιριών στην παγκόσμια ναυπηγική

Η ναυπηγική βιομηχανία είναι πραγματικά παγκόσμια και οι πλοιοκτήτες μπορούν να αγοράσουν τα πλοία οπουδήποτε στον κόσμο χωρίς σημαντικούς τεχνικούς, εμπορικούς ή νομικούς περιορισμούς. Εντούτοις, οι σφαιρικοί εμπορικοί κανόνες που διέπουν τον τομέα είναι συχνά άνισοι, ελλιπείς ή μη εφαρμόσιμοι.

Δυστυχώς, κανένα απτό αποτέλεσμα δεν μπορεί ακόμα να φανεί σε αυτόν τον τομέα παρά τις μέγιστες προσπάθειες όλων των ενδιαφερομένων μερών στον ΟΟΣΑ και άλλων φορέων και παρά την αποφασιστικότητα που επιδείχθηκε στην υπόθεση του ΠΟΕ κατά της Κορέας. Αυτή η υπόθεση υπογράμμισε τον περιορισμένο χαρακτήρα των υφιστάμενων εμπορικών κανόνων όσον αφορά τη ναυπηγική, όπου η έννοια της εισαγωγής και της εξαγωγής δεν υπάρχει στην πραγματικότητα και όπου η επιδότηση συνδέεται συχνά με τον παραγωγό και όχι με το προϊόν. Επομένως, η απόφαση που εκδόθηκε γι'αυτή την υπόθεση, βοήθησε λίγο την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία.

Εν τω μεταξύ, οι διαπραγματεύσεις του ΟΟΣΑ για μια ναυπηγική συμφωνία που εξετάζει το διττό πρόβλημα των επιχορηγήσεων και των μη βιώσιμων χαμηλών τιμών στην παγκόσμια αγορά ναυπηγικής "διακόπηκαν" τον Οκτώβριο του 2005 πριν συναφθεί μια σημαντική και εφαρμόσιμη συμφωνία. Η σχετική ομάδα εργασίας 6 (WP6) έχει ενεργοποιηθεί εκ νέου από τότε για μια περιορισμένη χρονική περίοδο και η Επιτροπή συνεχίζει να δρομολογεί και να συμβάλλει σε αυτή τη σημαντική αν και δύσκολη διαδικασία. Εντούτοις, οι κύριοι ανταγωνιστές μας δεν φαίνεται να έχουν αρκετά κίνητρα αυτήν την περίοδο για να αναλάβουν τις απαραίτητες δεσμεύσεις με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας. Δεν αναμένεται σύντομα καμία σημαντική πρόοδος για την επανέναρξη των ουσιαστικών διαπραγματεύσεων του ΟΟΣΑ. Εντούτοις, η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται προκειμένου να διαπιστωθεί εάν υπάρχει περιθώριο για την επανέναρξη των συζητήσεων.

Επιπλέον, οι διμερείς συζητήσεις συνεχίζονται εντατικά αυτή την περίοδο. Γι' αυτό το σκοπό, έχει σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά την οργάνωση ενός περιεκτικού διμερούς διαλόγου για τη ναυπηγική με την Κίνα, στο πλαίσιο του οποίου θα τεθούν όλα τα σχετικά ζητήματα. Η πρώτη συνεδρίαση μεταξύ των υπαλλήλων της Επιτροπής και των κινέζων ομολόγων τους πραγματοποιήθηκε στις 20 Δεκεμβρίου 2006. Έχει συμφωνηθεί σε γενικές γραμμές το πεδίο και η ουσία του διαλόγου και αναμένεται να υπογραφεί σε υψηλό επίπεδο ένα μνημόνιο συμφωνίας μέχρι το καλοκαίρι. Εν τω μεταξύ, αρχίζουν επίσης οι εργασίες για την ενδεχόμενη επανέναρξη των διαπραγματεύσεων με την Κορέα για μια συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών. Προφανώς, ενόψει του εξέχοντος ρόλου της Κορέας στην παγκόσμια αγορά, η ναυπηγική πρέπει να συμπεριληφθεί σε αυτές τις διαπραγματεύσεις.

Μια βιώσιμη ευρωπαϊκή και, στην πραγματικότητα, παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία δεν μπορεί να βασιστεί στην πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, τον προστατευτισμό ή τις επιχορηγήσεις και η Επιτροπή συνεχίζει να εργάζεται για να πείσει τους εμπορικούς εταίρους μας να εξετάσουν αυτά τα θέματα τόσο σοβαρά όσο εμείς στην Ευρώπη. Δίνεται επίσης η δέουσα προσοχή στα αίτια και τα αποτελέσματα των σφαιρικών διαφορών όσον αφορά το κόστος ορισμένων πρώτων υλών στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων.

Κεφάλαιο 2: Βελτίωση της επένδυσης στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία

Η βελτίωση της έρευνας, της ανάπτυξης και της καινοτομίας είναι ένας βασικός πυλώνας της πρωτοβουλίας LeaderSHIP 2015. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ευρώπης βασιζόταν και θα συνεχίσει να βασίζεται στην ικανότητά της να κατασκευάζει πιο προηγμένα πλοία. Στην πραγματικότητα, στην Ευρώπη οφείλονται σχεδόν όλες οι καινοτομίες στα πλοία. Αυτό είναι εφικτό λόγω της πετυχημένης και συνεχιζόμενης ανάπτυξης και εφαρμογής της καινοτομίας και της έρευνας.

Στην οικονομία της γνώσης του παρόντος και του μέλλοντος, η πρωτοβουλία LeaderSHIP αποτέλεσε κίνητρο για τη στοχοθέτηση της θεμιτής υποστήριξης στην καινοτομία προσαρμόζοντας τους κανόνες της ΕΕ στις ανάγκες του κλάδου. Οι ενημερωμένες διατάξεις για την ενίσχυση της καινοτομίας στα ναυπηγεία - η ένταση ενίσχυσης έχει διαμορφωθεί ώστε να απηχεί και να επιβραβεύει τη συνετή ανάληψη κινδύνου και να ενισχύει την τεχνολογική υπεροχή της Ευρώπης – έχουν τεθεί σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2004. Η ενίσχυση της καινοτομίας μπορεί να χορηγηθεί για τη βιομηχανική εφαρμογή των καινοτόμων προϊόντων και διαδικασιών. Αυτοί οι νέοι κανόνες προσαρμόζονται στις συγκεκριμένες ανάγκες των ναυπηγείων - όπου η μία στις τέσσερις παραδόσεις βασίζεται σε απολύτως νέο και καινοτόμο σχέδιο ή πρωτότυπο. Επίσης ενισχύουν το γεγονός ότι τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία είναι γνήσια εργοστάσια παραγωγής εφαρμοσμένης μηχανικής.

Η Γερμανία, η Γαλλία, η Ισπανία και πιο πρόσφατα οι Κάτω Χώρες και η Ιταλία, έχουν αξιοποιήσει την ευκαιρία που παρουσιάζεται από το νέο πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση εθνικών σχεδίων με σκοπό την υποστήριξη της καινοτομίας. Λαμβάνοντας υπόψη τη χρονική καθυστέρηση μεταξύ της υιοθέτησης του πλαισίου και της καθιέρωσης των εθνικών σχεδίων, η βιομηχανία και τα κράτη μέλη χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να εφαρμόσουν αυτά τα σχέδια και να παρουσιάσουν τα αποτελέσματά τους στην Επιτροπή. Συνεπώς, το πλαίσιο έχει παραταθεί μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2008 ώστε να υπάρχει περισσότερος χρόνος για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του. Αξίζει επίσης εδώ να τονιστεί η εποικοδομητική συνεργασία μεταξύ της βιομηχανίας και της Επιτροπής στην επεξεργασία των εφαρμόσιμων κανόνων, οι οποίοι διευκόλυναν την παρουσίαση του σχεδίου στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Η άλλη βασική σύσταση της LeaderSHIP σε αυτό το κεφάλαιο, δηλαδή η έκκληση για μια τεχνολογική πλατφόρμα (TP) για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής διάστασης της έρευνας, της ανάπτυξης και της καινοτομίας βρήκε απήχηση με την δρομολόγηση του WATERBORNE TP. Δεδομένου ότι η ναυπηγική βιομηχανία παρέχει τη γραμματειακή υποστήριξη, η πλατφόρμα αυτή συγκεντρώνει όλες τις πτυχές των θαλάσσιων βιομηχανιών, τα κράτη μέλη και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Στο μεταξύ, εφόσον η κοινοτική χρηματοδότηση για τις χερσαίες μεταφορές έχει σχεδόν διπλασιαστεί – περίπου 1,3 δις ευρώ – από το 6ο πρόγραμμα πλαίσιο (2002-06) έως το 7ο (2007-13), υπάρχει η ευκαιρία οι θαλάσσιες μεταφορές να κερδίσουν μεγαλύτερη υποστήριξη - ακόμη και σε σχέση με το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ περίπου που εξασφάλισε από το 6ο πρόγραμμα πλαίσιο. Το 7ο πρόγραμμα πλαίσιο προβλέπει επίσης την ασφάλεια - συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ειδικών λύσεων για το ναυτιλιακό τομέα - ως νέο ερευνητικό θέμα. Είναι σημαντικό ότι το μέγιστο όφελος απορρέει από το 7ο πρόγραμμα πλαίσιο και άλλες πηγές χρηματοδότησης στην Ευρώπη μέσω της αποφυγής της επικάλυψης, της δημιουργίας συμπράξεων και της βελτιστοποίησης του συντονισμού μεταξύ των υπευθύνων για τη χάραξη πολιτικής, της βιομηχανίας και των επιστημονικών κοινοτήτων. Η υψηλής τεχνολογίας φύση της ναυπηγικής βιομηχανίας υπογραμμίζεται περαιτέρω από το γεγονός ότι τα ναυπηγεία, κατά μέσον όρο, επενδύουν περισσότερο από το 10% του κύκλου εργασιών τους στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία.

Τέλος, σε αυτό το πλαίσιο, και όπως υπογραμμίζεται στις διαβουλεύσεις για την Πράσινη Βίβλο, οι βιομηχανικοί όμιλοι διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στις ναυτιλιακές βιομηχανίες λόγω της θέσης των επιχειρήσεων και της εκτεταμένης εξωτερικής ανάθεσης και των διασυνδέσεων μεταξύ των τομέων. Οι όμιλοι είναι σημαντική κινητήρια δύναμη για την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα. Η Επιτροπή είναι έτοιμη να δώσει συνέχεια στη Πράσινη Βίβλο για τη θαλάσσια πολιτική σε αυτό το πλαίσιο μέσω του προσδιορισμού των κινητήριων δυνάμεων και των χαρακτηριστικών τους, μέσω της τομεακής κάλυψης των επιτυχών ναυτιλιακών ομίλων και επιβεβαιώνοντας το ρόλο της Επιτροπής, από κοινού με τις εθνικές και περιφερειακές αρχές, για την προαγωγή τους.

Κεφάλαιο 3: Ανάπτυξη προηγμένων σχεδίων χρηματοδότησης και εγγυοδοσίας

Τα ναυπηγεία πρέπει να χειριστούν μεγάλα, ακριβά και σύνθετα έργα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η ετήσια αξία παραγωγής ενός ναυπηγείου υπερβαίνει την αξία της ως επιχείρησης· ωστόσο, πρέπει να αναλάβει την πλήρη ευθύνη για κάθε σκάφος που ναυπηγείται. Επομένως, τα ναυπηγεία δεν αναπτύσσουν μόνο καινοτομικά σχέδια, αλλά χρειάζεται να οργανώσουν το απαραίτητο κεφάλαιο κίνησης και τις εγγυήσεις επιστροφών που απαιτούνται γενικά από τους ιδιοκτήτες. Αυτή η αφαίμαξη τόσο σε χρόνο όσο και σε πόρους επηρεάζει δυσμενώς την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων έναντι των ανταγωνιστών τους οι οποίοι, στις περισσότερες περιπτώσεις, ωφελούνται από κρατικά προγράμματα χρηματοδότησης πλοίων.

Επομένως, η Επιτροπή έχει εργαστεί εντατικά πάνω σε αυτό το ζήτημα με σκοπό την εύρεση μιας ρεαλιστικής λύσης που να ικανοποιεί τις ανάγκες της βιομηχανίας ενώ ταυτόχρονα παραμένει πλήρως συμβατή με τους κανόνες ανταγωνισμού, του ΟΟΣΑ και του ΠΟΕ. Σε αυτό το πλαίσιο, η εστίαση έχει στραφεί στη χρηματοδότηση πριν από την παράδοση (εγγυήσεις επιστροφών) δεδομένου ότι οι ιδιοκτήτες γενικά δεν δυσκολεύονται να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση στην αγορά μετά την παράδοση.

Η Επιτροπή έχει αρχίσει εκτενείς επαφές με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) για να εξετάσει τη δυνατότητα να αναλάβει κυρίαρχο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός κατάλληλου προγράμματος.

Η ΕΤΕπ ήταν χρήσιμη και εποικοδομητική κατά την ενεργή επιδίωξη μιας ικανοποιητικής λύσης, ωστόσο, έχει δείξει ότι αντιμετωπίζει σημαντικούς περιορισμούς, συγκεκριμένα λόγω του καταστατικού της, των διαθέσιμων πόρων και της εξειδίκευσής της που εμποδίζουν την προσπάθειά της να αναλάβει καθοδηγητικό ρόλο στο σχεδιασμό και τη λειτουργία του υπό εξέταση εγγυοδοτικού μέσου της ΕΕ.

Η Επιτροπή έχει ερευνήσει επίσης αυτό το θέμα σε κάποιο βάθος με τους εμπειρογνώμονες από άλλα τραπεζικά όργανα και έχει φέρει σε επαφή όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, με διάφορες ευκαιρίες για να εξετάσει τη δυνατότητα πραγματοποίησης του επιδιωκόμενου σχεδίου.

Αυτές οι προσπάθειες κατέληξαν σε ένα εργαστήριο με τα κράτη μέλη, τη βιομηχανία, την ΕΤΕπ και τις οικείες υπηρεσίες της Επιτροπής στις 20 Οκτωβρίου 2006. Η βιομηχανία έχει υπολογίσει ότι απαιτούνται αρχικά 300 εκατ. ευρώ τουλάχιστον για την εγγύηση κεφαλαίου. Στο τέλος του εργαστηρίου, η Επιτροπή προσκάλεσε όλους τους συμμετέχοντες, ιδιαίτερα τα κράτη μέλη, να σχολιάσουν την πρόταση της βιομηχανίας, με σκοπό να προωθηθεί το θέμα· ωστόσο, δεν έχει ληφθεί ακόμα καμία απάντηση.

Η Επιτροπή στο μεταξύ, έχει διερευνήσει επίσης τη δυνατότητα να διατεθούν από τον κοινοτικό προϋπολογισμό τα κεφάλαια που είναι απαραίτητα να υποστηρίξουν το εγγυοδοτικό κεφάλαιο για τα ναυπηγεία. Αυτό εντούτοις, θα απαιτούσε συγκεκριμένη νομοθετική πράξη και χρηματοδότηση του απαραίτητου ποσού και αυτό συνεπάγεται ότι μπορεί να βρεθεί λύση μόνο στο πλαίσιο ενός αναθεωρημένου δημοσιονομικού πλαισίου. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το σκεπτικό υπέρ ενός σχεδίου της ΕΕ δεν αλλάζει παρά τη δημιουργία των εθνικών σχεδίων σε πολλές χώρες. Η βιομηχανία θεωρεί ότι το ευρωπαϊκό σχέδιο μάλλον συμπληρώνει παρά αντικαθιστά τα εθνικά μέτρα.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτήν την αξιολόγηση, η Επιτροπή μπορεί να σημειώσει σίγουρα περαιτέρω πρόοδο σε αυτό το ζήτημα εάν υπάρχει μια σαφής πολιτική βούληση και από τα κράτη μέλη ώστε να δοθεί μια κατάλληλη απάντηση στο πρόβλημα. Αυτό πρέπει να καταδειχθεί δίνοντας μια σαφή εντολή και υποστήριξη από τη δημοσιονομική αρχή και την ΕΤΕπ για το απαραίτητο σχέδιο εγγύησης επιστροφών.

Κεφάλαιο 4: Προαγωγή ασφαλέστερων και οικολογικών πλοίων

Τα πλοία που παράγονται στην Ευρώπη είναι ποιοτικά τα καλύτερα από την άποψη της πολυπλοκότητας, της ασφάλειας και του αντικτύπου στο περιβάλλον- και ξεπερνούν συχνά τις σχετικές ρυθμιστικές απαιτήσεις. Επιπλέον, η τρέχουσα καινοτομία από την άποψη του σχεδιασμού και της κατασκευής κατευθύνεται από την αγορά και τις απαιτήσεις της κοινωνίας για ασφαλέστερα και καθαρότερα πλοία. Ωστόσο, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία ανταγωνίζονται σε μια αληθινά παγκόσμια αγορά η οποία δεν εκτιμά πάντα αρκετά την ποιότητα, τη γνώση και τις υπηρεσίες και στην οποία τα πλοία αντιμετωπίζονται μερικές φορές ως απλά "προϊόντα". Η Επιτροπή και η βιομηχανία, αναλόγως, γενικά καλωσορίζουν τα υψηλότερα παγκόσμια πρότυπα για να εξασφαλίζεται ο θεμιτός ανταγωνισμός στην παγκόσμια αγορά.

Εντούτοις, πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι παγκόσμιοι κανόνες δεν οδηγούν σε κατάχρηση ούτε έχουν επιζήμες συνέπειες. Παραδείγματος χάριν, οι συζητήσεις στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) σχετικά με το ζήτημα των νέων προτύπων κατασκευής πλοίων με βάση τους στόχους απαιτούν προσοχή ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα όποια οφέλη που παράγονται σε επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας δεν συνεπάγονται ακούσια μεταφορά τεχνολογίας μέσω των υποχρεωτικών φακέλων κατασκευής πλοίων. Ομοίως, οι νέοι ενοποιημένοι κανόνες της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS) για την κατασκευή του κύτους των πλοίων στοχεύουν στην προώθηση ασφαλέστερων πλοίων· ωστόσο, πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή για να αποφευχθεί οποιαδήποτε διαρροή διανοητικής ιδιοκτησίας ή εξειδίκευσης.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει την ανάγκη να ληφθούν δεόντως υπόψη η ασφάλεια και οι περιβαλλοντικές ανησυχίες στις πρωτοβουλίες της σχετικά με την πολιτική της για την ανταγωνιστικότητα και εργάζεται για να εξασφαλίσει ότι το ίδιο κάνουν οι ανταγωνιστές και οι εμπορικοί εταίροι μας ανά τον κόσμο. Αυτό συνεπάγεται επίσης περισσότερη έρευνα στις καθαρές τεχνολογίες και ενθάρρυνση της συχνότερης και καλύτερης συντήρησης των πλοίων στις πολυάριθμες προηγμένες ευρωπαϊκές εγκαταστάσεις για την επισκευή πλοίων. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή παρουσίασε πρόσφατα ένα τρίτο πακέτο για τη θαλάσσια ασφάλεια με σκοπό να ενισχύσει την υπάρχουσα νομοθεσία, ιδίως όσον αφορά τους νηογνώμονες· τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα· τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας· την ευθύνη των κρατών σημαίας· τις έρευνες για τα ναυτικά ατυχήματα και την ευθύνη των πλοιοκτητών.

Το ζήτημα της αποσυναρμολόγησης των πλοίων είναι επίσης ένα από τα ζητήματα που θα εξεταστούν σε Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής.

Η βιομηχανία παρέχει τεχνική εμπειρογνωμοσύνη στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) και μαζί με άλλες ναυπηγικές περιφέρειες σχηματίζουν μια οργάνωση υπεύθυνη για το συντονισμό των τεχνικών συνεισφορών στους φορείς θέσπισης κανόνων ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι απόψεις των κατασκευαστών λαμβάνονται περισσότερο υπόψη. Τέλος και εξίσου σημαντικό είναι ότι η ναυπηγική βιομηχανία διαδραματίζει έναν όλο και πιο σημαντικό ρόλο στη μείωση της ρύπανσης από τις μεταφορές και στην αύξηση της ασφάλειας μέσω της προώθησης και της χρήσης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ πρέπει να εξακολουθήσει να έχει το προβάδισμα στην καθαρή τεχνολογία στη ναυτιλία και στην εφαρμογή των τεχνολογιών για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών αερίων και της χρήσης επικίνδυνων υλικών και στη φιλικότερη προς το περιβάλλον αντιρρυπαντική προστασία. Αυτό θα βοηθήσει στην ευρύτερη εφαρμογή της έννοιας των "καθαρών πλοίων". Η πλωτή μεταφορά εμπορευμάτων είναι ήδη οικονομικότερη στην κατανάλωση βενζίνης από άλλα μέσα μεταφορών και τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία είναι έτοιμα να συμβάλουν ακόμα περισσότερο στην επιτυχία αυτή μέσω της παράδοσης κατάλληλων, καινοτομικών και ευέλικτων σχεδίων πλοίων. Αυτή η πρόθεση είναι σύμφωνη με τη στρατηγική για τη μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών των ποντοπόρων πλοίων και με τις θεματικές στρατηγικές της ΕΕ για τη βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων και το θαλάσσιο περιβάλλον. Προάγονται πρωτοβουλίες όπως το πρόγραμμα Marco Polo και οι θαλάσσιες αρτηρίες, οι οποίες εισάγουν νέες, διατροπικές αλυσίδες υλικοτεχνικής υποδομής για τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη με σκοπό την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς των εμπορευμάτων από τις οδικές αρτηρίες στις θαλάσσιες. Ο ζωτικής σημασίας ρόλος των πλοίων για τη διάθεση του υλικού που αναμένεται να διευκολύνει την ανάπτυξη των κατάλληλων μέσων σε αυτό το πλαίσιο μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω και ταυτόχρονα να ωφελήσει και τα ναυπηγεία και την επιδίωξη των στόχων της Ευρώπης για τις μεταφορές.

Κεφάλαιο 5: Μια ευρωπαϊκή προσέγγιση όσον αφορά τις ανάγκες ναυπήγησης πολεμικών πλοίων

Ο κεντρικός ρόλος της ναυπηγικής βιομηχανίας στην παροχή του βασικού υλικού για τις στρατηγικές ασφάλειας και άμυνας της ΕΕ απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή κατά τη διαμόρφωση και την εφαρμογή των πολιτικών. Η ποιότητα και η σχέση κόστους αποτελεσματικότητας των ναυπηγείων πολεμικών πλοίων της Ευρώπης είναι ένα πλεονέκτημα που πρέπει να καλλιεργηθεί και να αξιοποιηθεί. Η Επιτροπή συνεχίζει να ερευνά πώς να εκμεταλλευτεί καλύτερα το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ευρώπης στη ναυπηγική πολεμικών πλοίων περιορίζοντας, παραδείγματος χάριν, τον κατακερματισμό της αγοράς και διευκολύνοντας τις εν δυνάμει συμπράξεις για την εφαρμογή των πολιτικών σχετικά με τη βιομηχανία, την ασφάλεια, την άμυνα και τη σύναψη συμβάσεων.

Οι ισχυροί ολοκληρωμένοι ευρωπαϊκοί φορείς θα βοηθήσουν την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγικής πολεμικών πλοίων. Η Επιτροπή, αν και ούτε κατευθύνει ούτε περιορίζει τη διαδικασία, χαιρετίζει την αναδυόμενη τάση της εδραίωσης και της συνεργασίας μεταξύ των ναυπηγείων πολεμικών πλοίων σε εθνικό επίπεδο, εφόσον αποτελεί ένα βήμα προς την οικοδόμηση μιας Ευρωπαϊκής Βάσης Αμυντικής Τεχνολογίας και Βιομηχανίας (ΕΒΑΤΒ) στη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων.

Πρέπει να γίνει ακόμα πολύ δουλειά για την έγκριση κοινών λειτουργικών απαιτήσεων και την εναρμόνιση των κύκλων για τη σύναψη συμβάσεων με σκοπό την επίτευξη του τελικού στόχου της διαλειτουργικότητας των πλοίων και των στόλων.

Αυτή η έννοια της διαλειτουργικότητας είναι επίσης σημαντική στο πλαίσιο της αναδυόμενης απαίτησης για συνεκτικές και πανευρωπαϊκές ικανότητες θαλάσσιας επιτήρησης. Η ανάπτυξη των αντίστοιχων θετικών στοιχείων σύμφωνα με την έννοια "των συστημάτων των συστημάτων" θα ενισχύσει την ανάγκη για πλατφόρμες του πολεμικού ναυτικού και θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των ναυπηγείων πολεμικών πλοίων στην Ευρώπη.

Για το λόγο αυτό η Επιτροπή προειδοποιεί ότι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας άμυνας και της βιομηχανίας πολεμικών πλοίων διατρέχουν κίνδυνο, αν δεν συντελεστεί καμία σημαντική αλλαγή. Η επικάλυψη και οι απώλειες των οικονομιών κλίμακας, μέσω αυτού που αποκαλείται "μη-Ευρώπη" στον τομέα της ασφάλειας και της άμυνας, είναι μερικές από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα ναυπηγεία πολεμικών πλοίων τα οποία διαθέτουν κατακερματισμένες βιομηχανικές βάσεις που εξυπηρετούν μόνο τις εθνικές αγορές.

Εντούτοις, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (EDA) - τη δημιουργία του οποίου συνέστησε το LeaderSHIP 2015 – ιδρύθηκε τον Ιούλιο του 2004. Ο Οργανισμός επιδιώκει με επιτυχία τους δηλωμένους στόχους του και βοηθά πράγματι στην επιδίωση των στόχων που περιγράφονται παραπάνω.

Τους επόμενους μήνες η Επιτροπή σκοπεύει να παρουσιάσει ένα ολοκληρωμένο πακέτο για την άμυνα, στο οποίο θα περιλαμβάνονται πρωτοβουλίες στον τομέα της σύναψης συμβάσεων για την άμυνα και τις ενδοκοινοτικές μεταφορές αμυντικού εξοπλισμού.

Κεφάλαιο 6: Προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησιας (ΔΔΙ)

Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας θα εξαρτηθεί από την τεχνολογική κυριαρχία της. Η θαλάσσια υπεροχή και η ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης στη ναυπηγική και το θαλάσσιο εξοπλισμό βασίζονται στην κατοχή των καλύτερων προϊόντων και η

βιομηχανία και οι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής πρέπει να εξασφαλίσουν ότι η γνώση και η πείρα που είναι πολύτιμες για το σκοπό αυτό, εκτιμούνται και προστατεύονται. Η Επιτροπή συνεργάζεται με τη βιομηχανία σε αυτό το πλαίσιο, για την ευαισθητοποίηση στον τομέα της διανοητικής ιδιοκτησίας, για την καλύτερη αξιοποίηση των υπάρχοντων εργαλείων και προσπαθεί να εξασφαλίσει ότι όλοι οι ανταγωνιστές μας τηρούν τους κανόνες.

Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή δρομολόγησε μια μελέτη διάρκειας ενός έτους για ζητήματα σχετικά με τη διανοητική ιδιοκτησία στη ναυπηγική το Δεκέμβριο του 2006. Κύριος στόχος είναι να γίνουν κατανοητά σε βάθος τα προβλήματα σχετικά με την προστασία της διανοητικής ιδιοκτησίας στην ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία καθώς και η ποιοτική και ποσοτική διάσταση του προβλήματος και οι μηχανισμοί με βάση τους οποίους διοχετεύεται η ευρωπαϊκή τεχνογνωσία ναυπηγικής (νόμιμα και παράνομα) στους ανταγωνιστές.

Η μελέτη θα καθορίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια τα προβλήματα και θα αξιολογήσει τον οικονομικό αντίκτυπό τους ώστε να διατυπωθούν συγκεκριμένες συστάσεις πολιτικής. Μια ομάδα εργασίας του Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών που εξετάζει τους κανόνες, τους κανονισμούς και τα δικαιώματα ασχολείται επίσης με τις ανησυχίες που αφορούν την διανοητική ιδιοκτησία. Όπως υποδεικνύεται παραπάνω, η Επιτροπή προτίθεται να περιλάβει αυτό το ζήτημα στο διάλογο ναυπηγικής με την Κίνα καθώς και στις σχετικές πολύπλευρες και διμερείς εμπορικές διαπραγματεύσεις.

Η βιομηχανία έχει επίσης αναλάβει να καθιερώσει εσωτερικές δομές για να προετοιμάσει κατάλληλα τη θέση της σχετικά.

Κεφάλαιο 7: Εξασφάλιση της πρόσβασης σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό

Στην τεχνολογικά προηγμένη ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης, ένα εργατικό δυναμικό με υψηλή εξειδίκευση είναι ένας βασικός παράγοντας για τη μετατροπή της γνώσης σε πλούτο και για την εξασφάλιση της παραγωγικότητας, της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας. Η Επιτροπή υποστηρίζει την άποψη των κοινωνικών εταίρων ότι η επιτυχία δημιουργείται από τους εργαζομένους στα ναυπηγεία που χρησιμοποιούν τη γνώση και την πείρα τους. Τα ναυπηγεία χρειάζεται να προσλαμβάνουν, να κρατούν και να επανεκπαιδεύουν ικανούς εργαζομένους για να διατηρήσουν τη βάση δεξιοτήτων και την τεχνογνωσία τους και να διασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη επιτυχία τους.

Η κοινότητα της ευρωπαϊκής ένωσης ναυπηγείων (CESA) και της ευρωπαϊκής ομοσπονδίας μεταλλεργατών (EMF) καθιέρωσε μια επίσημη επιτροπή κοινωνικού διαλόγου για τους τομείς της ναυπηγικής και της επισκευής πλοίων το Σεπτέμβριο του 2003. Είναι η πρώτη στο είδος της για τα επαγγέλματα μεταλλουργίας στην ΕΕ και επιδεικνύει επαγγελματισμό και αμοιβαίο σεβασμό που χαρακτηρίζουν το εργασιακό περιβάλλον στα περισσότερα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι CESA και EMF έχουν λάβει το καθεστώς ευρωπαίων κοινωνικών εταίρων. Με αυτή την ιδιότητα, ζητείται η γνώμη τους για τις προτάσεις κοινωνικής πολιτικής και, εάν το επιθυμούν, ο διάλογος μπορεί να καταλήξει σε συμβατικές σχέσεις, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών. Μέχρι τώρα, η επιτροπή έχει δημιουργήσει τρεις ομάδες εργασίας για την εικόνα του τομέα, την κατάρτιση και τα προσόντα των εργαζομένων και τις κυκλικές δραστηριότητες και για ζητήματα αναδιάρθρωσης.

Η επιτροπή έχει προβεί σε πρακτικές πρωτοβουλίες όπως η ευρωπαϊκή εβδομάδα ναυπηγείων το Μάρτιο του 2006. Πρωταρχικός στόχος της "εβδομάδας ναυπηγείων" ήταν να ενισχυθεί και να διαδοθεί το μήνυμα LeaderSHIP 2015, να βελτιωθεί η ελκυστικότητα των ναυπηγείων ως εργασιακός χώρος για τους νέους πτυχιούχους και τους επαγγελματίες με υψηλή εξειδίκευση και να προωθηθεί μια θετική εικόνα του τομέα. Έχει ήδη αρχίσει να σχεδιάζεται μια παρόμοια δραστηριότητα για το 2008.

Εντούτοις, το πρόβλημα της εικόνας της ναυπηγικής που εμφανίζεται συχνά ως μια παλιά βιομηχανία με αβέβαιο μέλλον εξακολουθεί να υπάρχει και πρέπει να αντιμετωπιστεί. Οι νέοι πτυχιούχοι και οι πολύ καλά καταρτισμένοι εργαζόμενοι δεν γνωρίζουν πάντα τις ευκαιρίες που έχουν δημιουργηθεί χάρη στη δυναμική εξέλιξη των ναυπηγείων τα τελευταία χρόνια.

Εν τω μεταξύ, στις συστάσεις του κατά την τελευταία ολομέλεια που πραγματοποιήθηκε στο Όσλο (Νορβηγία) τον Οκτώβριο του 2006, το MIF απήυθυνε επίσης έκκληση για μια ευρωπαϊκή θαλάσσια ημερίδα.

Εξάλλου, η επιτροπή κοινωνικού διαλόγου προετοιμάζει αυτήν την περίοδο ένα νέο πρόγραμμα προκειμένου να αναπτύξει ένα συνολικό προφίλ ηλικίας και προσόντων που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό των μελλοντικών αναγκών κατάρτισης και πρόσληψης. Αυτό περιλαμβάνει επίσης την εξέταση και την αντιμετώπιση του προβλήματος του γηράσκοντος εργατικού δυναμικού, το οποίο είναι ιδιαίτερα οξύ σε μερικά κράτη μέλη και θα μπορούσε να συμπληρώσει τις όποιες μελλοντικές πρωτοβουλίες της Επιτροπής στον τομέα των ναυτικών δεξιοτήτων.

Κεφάλαιο 8: Οικοδόμηση μιας βιώσιμης διάρθρωσης της βιομηχανίας

Η Επιτροπή δεν έχει ούτε την εντολή ούτε την επιθυμία να καθορίσει τη δομή της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ευρώπη. Αυτό εναπόκειται στην αγορά και στις δυνάμεις και τις αρχές που τη διέπουν. Εντούτοις, ο κατακερματισμός της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας, εάν συνεχιστεί, θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο στην ανταγωνιστικότητα. Η Επιτροπή επομένως χαιρετίζει τις πρόσφατες εξελίξεις που ευνόησαν τις συγχωνεύσεις, τις εξαγορές και τις κοινοπραξίες. Οι ισχυροί ευρωπαϊκοί ναυπηγικοί όμιλοι με τις απαραίτητες οικονομικές και τεχνολογικές ικανότητες θα έχουν καλύτερα μέσα για να αντιμετωπίσουν με επιτυχία τον ανταγωνισμό στην όλο και ανταγωνιστικότερη παγκόσμια αγορά. Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015 έχει οπωσδήποτε διευκολύνει σε ένα βαθμό τη σύγκλιση των εθνικών πολιτικών έναντι της ναυπηγικής βιομηχανίας παρέχοντας ένα πλαίσιο αναφοράς για τη σύγκριση της ανταγωνιστικότητας στον τομέα. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμα περιθώρια περαιτέρω βελτίωσης.

Σε σχέση με τους κύριους ανταγωνιστές της στην Ιαπωνία και την Κορέα, η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία είναι διαφοροποιημένη, έχει περισσότερα μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία και δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα η διαδικασία σταθεροποίησης και αναδιάρθρωσης.

Συμπεράσματα και προοπτικές

Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015 αποφέρει καρπούς σε όλα τα μέτωπα. Έχει συμβάλει σε μια αλλαγή της ευρωπαϊκής πολιτικής απέναντι στον τομέα καθώς και του τρόπου με τον οποίο τον αντιλαμβάνεται η κοινή γνώμη. Ενώ η ναυπηγική θεωρούνταν ως μια επιδοτούμενη

βιομηχανία σε ύφεση, τώρα αναγνωρίζεται ευρέως ως τμήμα ενός σύγχρονου και αποδοτικού ευρωπαϊκού τομέα κατασκευής που προσφέρει πραγματικά νέες θέσεις εργασίας και οδηγεί σε ανάπτυξη των μεταφορών, του εμπορίου, του τουρισμού και άλλων τομέων. Η LeaderSHIP είναι ένα απτό παράδειγμα της εφαρμογής της στρατηγικής ανάπτυξης και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας σε έναν συγκεκριμένο τομέα. Χάρη στις θετικές εξελίξεις της αγοράς, κινητοποίησε τα ενδιαφερόμενα μέρη, βοήθησε τη βιομηχανία να προσαρμοστεί μετά το τέλος των ενισχύσεων λειτουργίας το 2000 και παρείχε έναν παγκοσμίως αποδεκτό οδικό χάρτη για τις απαραίτητες αλλαγές.

Δεν πρέπει επίσης να υποτιμήσουμε την επίδραση συνάθροισης/κινητοποίησης που είχε στην ίδια τη βιομηχανία – από την οποία εξαρτάται τελικά η επιτυχία στην αγορά – ενθαρρύνοντάς την να χαράξει κοινές στρατηγικές και δομές για να ανταποκριθεί στις προκλήσεις σε όλες τις περιοχές. Επιπλέον, αυτή η προσπάθεια υποστηρίχθηκε περαιτέρω στην Πράσινη Βίβλο για τη θαλάσσια πολιτική, η οποία υπογραμμίζει τη σημασία των τομέων της θάλασσας στην Ευρώπη.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η LeaderSHIP 2015 συνεχίζει να παρέχει ένα κατάλληλο πλαίσιο για τις πολιτικές της έναντι του τομέα της ναυπηγικής. Πρέπει να συνεχιστεί και να επιταχυνθεί όπου είναι δυνατόν, ιδιαίτερα όσον αφορά το ζήτημα της χρηματοδότησης πλοίων. Αλλά πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι σε πολλές περιοχές η επόμενη κίνηση αναμένεται από τη βιομηχανία (π.χ. δομή βιομηχανίας) ή από τα κράτη μέλη. Το περιβάλλον αγοράς για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία παγκόσμιας εμβέλειας αναμένεται να γίνει πιο απαιτητικό στα επόμενα χρόνια αλλά η Επιτροπή παραμένει προσηλωμένη στο LeaderSHIP 2015 και θα συνεχίσει να προσπαθεί να εξασφαλίσει ότι, σε επίπεδο ΕΕ, χαράσσεται και εφαρμόζεται ο καλύτερος συνδυασμός πολιτικής προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις του μέλλοντος.