



CS



Evropská unie
Regionální politika

info regio

panorama

| Č. 23 | září 2007 |



**Regiony v srdci evropské
námořní politiky**

Obsah

Regiony v srdci evropské námořní politiky

Evropská námořní politika: od Zelené knihy k akčnímu plánu

Proměny přístavních měst

**Námořní klastry, průsečík inovací
a regionálního rozvoje**

FEDER v akci: Lotyšsko, Estonsko, Portugalsko, Itálie

Svědectví : CRPM-CPMR

Reportáž: Budoucnost je v pobřeží

V souvislosti s restrukturalizací hlavních odvětví svého hospodářství - zemědělství, rybolovu, ocelářství - hodlá region Asturie valorizovat své přednosti - přírodní, kulturní i lidské - ve svých pobřežních oblastech k tomu, aby zajistil svůj (opětovný) rozvoj.

Svědectví : INTEREG IIIB Severní moře

INTERREG v akci

3

7

9

13

14

15

20

21



Fotografie (stránky): Evropská komise (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship Regional Office in Brussels (15), Finanšu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CRPM (18), Gobierno del Principado de Asturias (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Puerto de Gijón (22), Ayuntamiento de Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), University College Cork (25), Baltic Gateways (25).

Obálka: Vesnice Smögen na západním pobřeží Švédska.
Photo William Steward (Evropská komise).

Na přípravě tohoto čísla se také podíleli: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Zodpovědný editor: Ana-Paula Laissy, Evropská komise, GŘ Regionální politika
Tento časopis je tištěn v němčině, angličtině a francouzštině na recyklovaném papíře.
Shrnutí témat je k dispozici v 22 jazycích Evropské unie na internetové stránce:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
Názory vyjádřené v této publikaci jsou názory autorů a nemusí nezbytně vyjadřovat stanovisko Evropské komise.

Evropská námořní politika: od Zelené knihy k akčnímu plánu

Nicolas Mariel a Frederico Ferreira ⁽¹⁾

Když Komise 10. října 2007 prezentovala svou Modrou knihu o integrované námořní politice Evropské unie ("Moře příležitostí") a akční plán, který tato kniha obsahuje, reagovala tím na potřebu, která sice již existuje řadu let, avšak její naléhavost se projevila teprve nedávno: potřebu koordinovat veřejné politiky spojené s prostorem evropských přímořských a pobřežních oblastí.



Rybolov na širém moři u Thyboron (Dánsko)

Moře, kromě toho, že reguluje klima naší planety, zaměstnává navíc 5 milionů Evropanů a představuje významnou zásobárnu pracovních míst, především v takových odvětvích, jakými jsou obnovitelné energie a telekomunikace.

Až dosud se evropské zasahování do prostoru moře omezovalo na vymezení rozvoje činností jednotlivých odvětví (doprava, životní prostředí, výzkum...) buď ve smyslu jejich podporování nebo omezování, aniž by se zaměřovalo na určitou logiku udržitelného rozvoje respektujícího budoucnost tohoto společného dědictví.

Zdá se však, že napříště dojde v tomto směru ke změně díky nástupu nové evropské integrované námořní politiky, kterou iniciovala Barrosova Komise v rámci své strategie pro období 2005-2009. Uplatňování této politiky probíhá v několika etapách, přičemž první z nich je etapa konzultací.

Zelená kniha pro námořní politiku Unie, prezentovaná v červnu 2006, tak zahájila rozsáhlé třináctiměsíční konzultace o nezbytnosti integrované námořní politiky a o vytipování

specifických potřeb v této oblasti. Výsledky předčily očekávání - bylo vypracováno téměř 500 písemných příspěvků vlád nebo regionů, soukromých podniků, zájmových sdružení, nevládních organizací, ale i jednotlivých občanů, a tyto příspěvky byly adresovány Pracovní skupině pro námořní politiku, což je instance vytvořená *ad hoc* pro vypracovávání a sledování vývoje této nové politiky při Generálním ředitelství pro rybolov a námořní záležitosti.

Kompas...

Komise, za podpory občanské společnosti, ale také takových veřejných autorit, jakými jsou například Výbor regionů nebo německé předsednictví EU (první pololetí 2007), se rozhodla zahájit druhou fázi věnovanou přípravě akcí umožňujících stanovit konkrétní rámec realizace integrované námořní politiky. To je cílem **Modré knihy**, kterou 10. října 2007 prezentovali předseda Komise José Manuel Barroso a komisař pověřený rybolovem a námořními záležitostmi Joe Borg. Modrá kniha představuje „balíček“ zahrnující dvě sdělení Komise, která mají politickou povahu, a dva

(1) Respektive analytik politik a analytik-asistent v Pracovní skupině Námořní politiky, GR rybolov a námořní záležitosti, Evropská komise.

pracovní dokumenty - akční plán a studii dopadu - vypracované pod vedením Pracovní skupiny pro námořní politiku v rámci intenzivní spolupráce mezi jednotlivými odbory podporované na vysoké úrovni Komisaři, kteří vytvořili kontaktní skupinu.

Akční plán, který by měl být přijat v prosinci 2007 na Radě ministrů, představuje skutečnou „bibli“ nové evropské



Odborná příprava v oboru námořní bezpečnost

námořní politiky. Počítá s realizací asi třiceti akcí zaměřených na pět hlavních cílů:

- Napomáhat udržitelnému využívání moří a oceánů;
- Vytvořit pevný znalostní a inovační základ pro námořní politiku;
- Nabídnout vyšší kvalitu života v pobřežních regionech;
- Podpořit vedoucí pozici Unie v mezinárodních námořních záležitostech;
- Přispívat k většímu zviditelnění námořní Evropy.

Některé z těchto akcí jsou „strukturální“, to znamená, že vyplývají z tradičních politik Unie. To je případ sdělení o přístavní politice, která je spojena s přepravní politikou, a o boji proti nezákonnému, nehlášenému a neregulovanému rybolovu, který spadá pod společnou politiku rybolovu. Jiné akce jsou skutečně novátorské a překračují rámec tradiční politiky. Tak je tomu pokud jde o přípravu nových nástrojů politického rozhodování, s nimiž počítá Modrá kniha - jsou to například prostorové plánování různých mořských aktivit, integrované řízení pobřežních zón, vybudování evropské sítě pro pozorování a shromažďování údajů z prostředí moří či interoperabilita evropských kontrolních systémů.

Cestovní mapa stanovená akčním plánem udává poměrně náročný kalendář, v němž se počítá s realizací většiny činností v průběhu roku 2008, nejpozději začátkem roku 2009. Některé z nich již prostřednictvím zveřejnění dokumentů nabyly konkrétní podoby: pracovní dokument o námořních klastrech, sdělení o přístavní politice, konzultační dokument o mořských dálnicích a námořní dopravě bez hranic, sdělení o destruktivních metodách rybolovu, sdělení o novém přezkumu námořních sociálních nařízení, pracovní dokument o námořní energetické politice, atd.

...a kormidlo

Je důležité zdůraznit, že přijetí akčního plánu předpokládá nové uspořádání způsobu výkonu správy. Všeobecně by k již stávajícím nařízením neměla být přidávána nařízení další, neměly by se vytvářet další administrativní struktury, a především by měly být do rozhodování v maximální možné míře zapojovány jednotlivé zúčastněné strany, tak aby ještě před zahájením konkrétních činností byl získán jejich souhlas. Toto platí především v případě nových nástrojů, například pro prostorové plánování, které bude realizováno prostřednictvím pilotních projektů. Akční plán věnuje rovněž významné místo pobídkovým metodám a pro projekty respektující osvědčené postupy počítá s výhodami.

Lze samozřejmě namítnout, že většina plánovaných opatření by byla v každém případě příslušnými složkami Komise stejně přijata. Avšak celý problém evropské integrované námořní politiky spočívá právě v jejich koordinování tak, aby byl respektován globální cíl uváženého rozvoje. Právě tato snaha byla vyslovena při konzultacích Zelené knihy, a proto by také měla být existence organizační složky „Námořní záležitosti“ v GŘ rybolov potvrzena a její pravomoci v blízké budoucnosti posíleny.



Modernizace přístavu Quarteira (Portugalsko)

Ultraperiferní regiony: Evropa širého moře

Azory, Kanárské ostrovy, Guadelup, Guyana, Madeira, Martinik a Reunion: sedm ultraperiferních regionů (UPR) v sobě soustřeďuje trvalé handicapy⁽¹⁾ plynoucí z velké vzdálenosti a izolace, z klimatických, teritoriálních, demografických a hospodářských překážek, které vysvětlují možnost přizpůsobit komunitární politiky dané situaci. Jako regiony, které jsou začleněny do EU ve dvou oceánech (Atlantickém a Indickém), představují ultraperiferní regiony velkou příležitost. Svou plochou přesahující 3 000 000 km² se „Exkluzivní ekonomické zóny“ (EEZ) ultraperiferních regionů vyrovnají celkové ploše Středomoří a Pobaltí. Pokud k nim přičteme zámořské země a území (OCT)⁽²⁾, je Evropská unie přítomna ve třech oceánech a patří jí největší námořní prostor na světě.



UPR disponují dosud poměrně zachovalými rybářskými zdroji, které prozatím stále umožňují přiměřené rozvíjení rybolovu. Kromě toho nabízejí turistické možnosti. Navíc, díky svým geografickým a geofyzikálním charakteristikám i díky bohatství jejich mořské biodiverzity, jsou „laboratoři“ v takových oblastech, jakými je životní prostředí, klima a energie, což přesně odpovídá cílům stanoveným v Lisabonu a Göteborgu v otázce udržitelného rozvoje.

V tomto směru nabízejí UPR mimořádný prostor na nejvzdálenějších hranicích EU, prostor pro společný udržitelný rozvoj všech těchto teritorií a jejich příslušných pomorí. Nejsou-li izolovány v moři, jako je tomu například v případě Azorů,

nacházejí se v těsné blízkosti třetích států, jež čelí ještě závažnějším problémům rozvoje. Dialog vedený mezi EU, jejími UPR, jejich členskými státy a třetími státy by mohl napomoci k dosažení významného pokroku v celé řadě oblastí: společná trvalá správa rybářských zdrojů, boj proti chudobě, námořní bezpečnost, migrační toky...

Je nade vše pochybnost, že zavedení evropské námořní politiky je v zájmu UPR. V rámci programu INTERREG IIIC Jih vypracovaly projekt RUPMER, kterým přispívají k danému tématu v Zelené knize. Příprava této politiky s sebou pro tyto regiony nese především mezinárodní rozměr. Prvním závěrem RUPMER je nutnost diferencovaného přístupu podle jednotlivých pomorí, aby byly zohledněny specifické rysy RUP jak ve vztahu k EU, tak i mezi jednotlivými zónami Karibské oblasti, jihozápadu Indického oceánu a Makaronésie (Madeira-Azory-Kanárské ostrovy).

Ochrana mořského prostředí UPR předpokládá, že do evropských databank budou zahrnuty informace na toto téma, které poslouží při vypracování chystaného Atlasu moře. Podpora specializovaného výzkumu zaměřeného na UPR (obnovitelné druhy energie, modré biotechnologie, klimatické změny, předcházení rizikům...) vyžaduje, aby byla vytvořena síť sdružující jejich organizace působící na poli výzkumu a vývoje, a organizace činné v dané oblasti jinde v EU. A konečně - rybolov dobře dokresluje nezbytnost politiky přizpůsobené geografickému kontextu UPR, schopné přispívat k vlastnímu rozvoji těchto území a současně ke společné udržitelné správě zdrojů se třetími sousedními státy.

Sdělení o integrované námořní politice vycházející zejména z možnosti integrovaného přístupu ke každému ze tří konkrétních pomorí, jakož i význam UPR pro výzkum a vývoj naznačuje, že byl nabrán dobrý kurs.

Kontakt: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Článek 299-2 Smlouvy.

(2) OCT: dvacítká území, která ústavně spadají pod čtyři členské státy (Dánsko, Francie, Nizozemí, Spojené království), aniž by byla součástí území EU či nezávislými státy.

NET-BIOME: výzkum ve službách udržitelného rozvoje ultraperiferních území

Net-Biome je projektem 6. Rámcového programu technologického výzkumu a rozvoje (PCRD), který poprvé sdružuje 7 ultraperiferních regionů (UPR) a většinu zámořských zemí a teritorií (OCT) z tropických a subtropických oblastí patřících k 5 evropským státům (Francie, Nizozemí, Portugalsko, Spojené království, Španělsko). UPR a OCT se vyznačují výjimečnou mořskou i pevninskou biodiverzitou, což je významný přínos pro jejich udrži-

telný rozvoj (zemědělství, rybolov, cestovní ruch). Jejich životní prostředí jsou však zranitelnější vůči klimatickým změnám, přírodním rizikům i lidským činnostem, než jiné části EU. Net-Biome se zaměřuje na spolupráci na poli výzkumu v oblasti biodiverzity s cílem propracování původních strategií a modelů udržitelného řízení, které by mohly být sdíleny s kontinentální Evropou i se třetími zeměmi nacházejícími se v jejich sousedství.

Kontakt: josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

Kurs udržitelného růstu: evropská přístavní politika

Komise, jdouc ve stopách svého Sdělení o integrované námořní politice, přijala 18. října 2007 Sdělení o evropské přístavní politice⁽¹⁾, které odráží výsledky rozsáhlých konzultací, jež mezi sebou vedly zúčastněné strany.

Evropské přístavy, námořní či říční, čelí složitým problémům: vzrůstajícím dopravním požadavkům; velkým technologickým změnám (kontejnerová přeprava, telekomunikace, informatizace); náročným otázkám životního prostředí zahrnujícím intermodální řízení dopravy, kde je upřednostňována role přístavů; nutnosti dialogu všech aktérů zapojených do přístavních aktivit, včetně měst a regionů; a konečně respektování komunitárních pravidel především pokud jde o transparentnost a konkurenci. Pro podporu systému přístavů, který by plně přispíval k trvalému růstu a vytváření pracovních míst, si Komise stanovila akční plán, který sestává, stručně vyjádřeno, z následujících prvků:

- **Zlepšovat provoz v přístavech a spojení s vnitrozemím.** Největší evropské přístavy lze sice považovat za provozně účinné, avšak existuje řada jiných přístavů, které jsou z hlediska kapacity, napojení či organizace provozu brzdou. Je třeba zajistit integrované řízení dopravního řetězce a prozkoumat možnosti jiných tras, přičemž je nutno před budováním nových kapacit vše pečlivě zvážit.
- **Navyšovat kapacity při respektování životního prostředí.** Komise zveřejní směry k usnadnění aplikování směrnic životního prostředí (bydlení, ptactvo, voda, odpady) při úpravě přístavů. Jde také o to, jak realizovat adekvátní zařízení pro zpracování odpadů, jak zajistit zdravé řízení vodní masy a usazenin, a jak bojovat proti klimatickým změnám a znečišťování ovzduší.

- **Modernizovat provoz v přístavech** zaváděním nových systémů námořní bezpečnosti a telekomunikací. Především „Námořní doprava on-line“, usnadňuje administrativní zpracování plavby i logistiky. Nová automatizovaná přístavní zařízení zde rovněž sehrávají významnou úlohu. V neposlední řadě by bylo také vhodné zjednodušit řízení námořní dopravy na krátké vzdálenosti a podpořit ji tak ve vnitřním trhu, a usnadnit vytváření „mořských dálnic“.
- **Stanovit spravedlivé a transparentní právní předpisy pro investory, operátory a uživatele:** úloha přístavních úřadů, veřejného financování, přístavních koncesí, plavebních technických služeb (navigace, remorkáž...), manipulace nákladů, přístavní poplatky, konkurence třetích zemí.
- **Zavést strukturální dialog mezi přístavy a městy** (viz článek).
- **Rozvíjet odvětvový dialog na téma práce v přístavech** a zlepšovat podmínky vzdělávání, bezpečnosti a hygieny.

(1) COM(2000) 616 finální z 18.10.2007:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/com/2007/com2007_0616cs01.pdf



Proměny přístavních měst

Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Ve jménu růstu a udržitelného rozvoje se z přístavů a měst musí znovu stát partneři.



Evropa má celkem více než 1 000 námořních přístavů. Přesto je nutno podotknout, že velká většina z nich jsou přístavy malé nebo střední: 700 přístavů ročně zajistí přepravu méně než 1 milionu tun nákladu. Na druhé straně pak stojí desítky obřích přístavů, v nichž se zajišťuje přeprava přes 50 milionů tun ročně.

Námořní přístavy, centra růstu pro Evropu

V uplynulých dvaceti letech došlo v řadě evropských přístavů k velkému nárůstu aktivity. Tato tendence by měla pokračovat i nadále, zejména pokud jde o kontejnerovou přepravu, kde by měl silný růst pokračovat. Je tomu tak zejména díky

rychlé expanzi asijských trhů, a především díky čínským dovozům.

Tato tendence napomáhá zapojení velkého počtu evropských přístavů do světových obchodů. Největší rozmach v roce 2006 zaznamenaly malé a střední kontejnerové přístavy rozmístěné po celém území kontinentu. Toto odvětví je tedy stále diverzifikovanější, pokud jde o počet takovýchto přístavů, funkcí a služeb, což nájemcům lodí nabízí větší výběr, pokud jde o plavební trasy.

Chtějí-li evropské přístavy na tento nárůst reagovat, musí investovat do nových příjmových kapacit a musí mít k dispozici spolehlivá spojení s vnitrozemím. Jednou z největších překážek v tomto směru je právní nejistota, jež je spojena se zaváděním komunitárních norem pro oblast životního prostředí. Rozsáhlé projekty zaměřené na přístavy tak vykazují významná zpoždění právě kvůli vleklým řízením.

Přeměna nábřeží

Koncepce moderního přístavu vznikla na začátku 19. století ve Spojeném království: pokud jde o infrastrukturu, inženýrské zázemí, techniky manipulace nákladů a řízení, byly přístavy jako Londýn nebo Liverpool průkopníky, u nich jejich kontinentální konkurenti hledali inspiraci. Historie se pak svým způsobem opakovala o 150 let později, když v roce 1981 při přestavbě svých doků Londýn ukázal cestu k obnově starých přístavních zón všude v Evropě.

I když jsou projekty různé, mají přesto jeden společný rys: snahu vrátit městu jeho opuštěné či nevyužívané přístavní zóny tím, že budou přebudovány na kancelářské prostory, byty nebo zařízení pro trávení volného času, přičemž přístavní aktivity se zřídí daleko od centra města. Dobrým příkladem takové změny je hamburský projekt „HafenCity“: příjmy z prodeje budov nacházejících se přímo na břehu, ve starém přístavu v těsné blízkosti městského centra, umožnily financování ultramoderního kontejnerového terminálu u Altenwerderu na jižním toku Labe.

Revitalizovat přístavní město

Takovéto nové využívání břehů a mořských pobřežních pásem, ke kterému dochází všude v Evropě, od sebe velice často oddělilo město a jeho přístav: v mnoha přístavních evropských městech si neznalý návštěvník nejprve ani neuvedomí, že město, kam přijel, má významný přístav. Nejčastěji si všimne jen vodní hladiny, kterou křížují výletní lodě a rekreační parníky, nábřeží upravených jako promenády, doků přebudovaných na přitažlivé turistické atrakce a bývalých skladišť, která byla přeměněna v módní loftové bydlení.

(1) Generální tajemník ESPO (European Sea Ports Organisation / Evropská organizace námořních přístavů).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Web: www.espo.be

Stále více správců přístavů si však klade otázku, zda je tato politika udržitelná. Počínaje problémem s prostorem, protože tempo očekávaného nárůstu námořní dopravy vyžaduje stále větší kapacity pro příjem zboží. Pozemků je ovšem nedostatek, a silné tlaky ze strany životního prostředí omezují rozšiřování přístavů, což často vede k tomu, že se často vracejí ke středům měst a opětovně tam rozvíjejí bývalé zóny přístavních aktivit.

To s sebou samozřejmě nese zásadní a významný problém: syndrom „Ne na mém dvorku!“ ztěžuje provozování přístavních činností v sousedství obydlených čtvrtí. Přesto jde v případě řady přístavů o nevyhnutelný proces, jenž vyžaduje, aby snahu projevily obě dvě strany: vedení přístavu musí dbát na to, aby byl jeho přístav do maximální možné míry čistý, nenápadný a zabezpečený; obyvatelé města na druhou stranu musí pochopit, že přístav je užitečný pro jejich pohodlí, a všeobecně i pro jejich dobro. Pouze za splnění této podmínky je možné v Evropě úspěšně realizovat revitalizaci přístavních měst.

Mají-li být místní občané příznivěji nakloněni přístavním aktivitám, je především důležité, aby se přístav pro širokou veřejnost více zviditelnil. Jde o to přesvědčit obyvatele, že přístavy jsou už svou samotnou povahou fascinujícími místy. V tomto směru existují možnosti, stále ještě do značné míry nevyužívané, jak vytvářet partnerství se sektory, jež staví na cestovním ruchu, volném čase, kultuře a kulturním dědictví, s cílem seznamovat veřejnost s prostředím přístavů a s námořní přepravou. V době Mezinárodního kodexu pro bezpečnost plavidel a přístavních zařízení, jakož i dalších bezpečnostních opatření, je to nanejvýš zajímavá výzva, která od vedení přístavů vyžaduje i jistý tvůrčí přístup.

Udržitelný rozvoj přístavů v srdci nové evropské přístavní politiky

18. října 2007 zveřejnila Komise nové sdělení o evropské přístavní politice⁽²⁾. V porovnání s předchozími iniciativami přičítá toto sdělení větší význam udržitelnému rozvoji přístavů, a přitom uznává nutnost vysvětlit pravidla aplikace legislativy EU pro oblast životního prostředí. Evropské přístavní úřady sdružené v rámci ESPO vítají oznámení Komise o vypracování hlavních směrů aplikování této legislativy na poli rozvoje přístavů.



Sdělení se také zabývá zlepšením spolupráce mezi městy a přístavy. To tento sektor také velice vítá. Přestože jsou místní a přístavní úřady těmi prvními, kdo odpovídají za integraci přístavů do měst a do městského života, může Evropská komise sloužit jako katalyzátor tohoto postupu a podporovat osvědčené postupy i vzájemnou výměnu poznatků. Její návrh na každoroční pořádání dne „otevřených dveří“ je dobrým příkladem partnerství, které by se mohlo mezi přístavními úřady a evropskými městskými úřady dále rozvíjet.

(2) COM(2000) 616 finální z 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/com/2007/com2007_0616cs01.pdf

Námořní klastry, průsečík inovací a regionálního rozvoje

Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Klastry mohou být klíčovým nástrojem ambiciózní námořní politiky, který umožňuje současně dosahovat konkrétních výsledků v oblasti technologických inovací i ekonomického rozvoje jednotlivých území.



Výraz „klastř“, což v angličtině značí shluk či větší celek, označuje seskupení podniků z téhož odvětví, nejčastěji působících ve stejném prostoru místní nabídky pracovních míst. Přesněji, podle Michaela E. Portera z harvardské univerzity, je klastř „sítí vzájemně provázaných podniků, specializovaných dodavatelů, poskytovatelů služeb a přidružených institucí (univerzity, obchodní asociace...)“.

Různé formy vytváření klastrů

Tato podniková a profesionální seskupení, která zasahují do všech odvětví činnosti, mohou mít několik různých forem. V námořní oblasti je tak třeba rozlišovat mezi národními klastry - ty mají často roli názorového vůdcovství pro některé námořní instituce či profese - a regionálními klastry (ve Francii jsou nazývány „póly konkurenceschopnosti“). Ty se zabývají rozvojem námořní ekonomiky prostřednictvím inovací a sbližování výzkumu, vzdělávání a průmyslu. Napomáhají výzkumným projektům (koncipování projektů, vyhledávání partnerů a financování), usnadňují přístup malých a středních podniků na nové trhy a jsou tak v naprostém

souladu s cíli Lisabonské strategie - ta totiž uznává výsostný význam inovačních politik.

Inovace je v námořní oblasti nezbytností, zejména pro odvětví stavby lodí a logistiky (stavba lodě a její dodání je výsledkem práce velkého množství dodavatelů), využívání mořských energetických a biologických zdrojů (těžba ropy v moři, využívání obnovitelných energií produkovaných především mořskými proudy, vlnami a přílivem a odlivem, rozvoj nových molekul vzešlých z mořské biodiverzity...), bezpečnosti, kontroly a konečně z životního prostředí: předcházení rizikům, boj proti vlivům klimatických změn, rozvoj udržitelného cestovního ruchu vhodně začleněného do ochrany pobřeží.

(1) Analytik politik, GR Regionální politika, odbor „Tematický rozvoj, Dopad“.

Finský námořní klastř

Ve Finsku bylo v rámci „Programu center expertízy“ vytvořeno 13 klastřů připravených Státní radou pro období 2007-2013.

Cílem Finského námořního klastřu je urychlit a sdružit rozvoj aktivit, vzdělávání a aplikovaný výzkum v takových odvětvích, jakými je například stavba lodí, těžba v moři či námořní logistika. Přednost dostávají činnosti zaměřené na materiály a transformační technologie, internacionalizace sektoru, bezpečnost a otázky životního prostředí či vývoj podniků.

Pět center expertízy, ve kterých působí významní průmyslníci a výzkumní pracovníci, se aktivně účastní tohoto klastřu, jehož koordinaci zajišťuje Koneteknologiakeskus Turku Oy. Jde o centra v jihovýchodním Finsku, jihozápadním Finsku, západním Finsku, Satakunta i o Centrum expertízy metalurgie u Botnického zálivu.

Strategie klastřu je zaměřena na vytváření inovačních aktivit, produktů a služeb; na zvyšování produktivity a práce v síti; na zvyšování nabídky kvalifikované pracovní síly. Snahou je podpořit růst investic do výzkumu a rozvoje a zajistit nárůst způsobilostí podniků, výměnu a centralizaci informací, pořádání zvláštních akcí, internacionalizaci a spolupráci malých a středních podniků.



*Kontakt: Mervi Pitkänen, Ředitel programu.
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi*

Tyto klastřy, kromě toho, že jsou nositeli inovací, umožňují také udržovat námořní know-how Evropské unie na regionální úrovni, protože - jak už sama definice napovídá - sdružují současně aktéry z oblasti průmyslu i z oblasti odborného vzdělávání. Proto musí být rozvoj klastřů doprovázen investicemi do námořního vzdělávání a odborné přípravy. Potenciální nedostatek kvalifikovaných námořníků by mohl mít totiž závažné dopady, především na infrastrukturu námořní bezpečnosti. A konečně zde také existuje nebezpečí, že by některé klastřy mohly ztratit na síle nebo

by byly převedeny do regionů nabízejících kvalifikovanější pracovní síly.

Evropská podpora

Evropská unie podporuje rozvoj námořních klastřů několika způsoby. Především se Evropská komise v roce 2005 podílela na vytváření technologické platformy WATERBORNE⁽¹⁾, která spojuje hlavní aktéry námořní dopravy. Cílem je určit - v souvislosti s tematickými skupinami (stavba lodí, navigace, systémy, bezpečnost...) - dlouhodobou vizi v sektoru, jehož rozvoj závisí na významných pokrocích dosažených v technologických oblastech. Tato platforma by také měla seřadit priority evropského námořního výzkumu podle potřeb průmyslové sféry (podpora klastřů je její součástí).

Navíc Evropská komise prostřednictvím iniciativy EUROPE INNOVA⁽²⁾ zahájila mapování evropských klastřů. Do konce roku 2007 by tak měla být k dispozici pro všechny členské státy celoevropská mapa vyznačující iniciativy, které na poli vytváření klastřů probíhají na národní a regionální úrovni.

Komise dále také zahájila v oblasti výzkumu a inovací provoz několika sítí, jejichž cílem je často výměna zkušeností s osvědčenými postupy. Z těchto sítí by se však v budoucnosti



Trajekt v kielském přístavu (Německo)

(1) <http://www.waterborne-tp.org/>

(2) <http://www.europe-innova.org/index.jsp>

mohly stát nadnárodní klastry. Aby byla tato spolupráce mezi evropskými klastry stimulována a aby byl podpořen vznik nových projektů s celoevropským rozměrem, ustavila Komise v červenci 2007 Evropskou observatoř klastrů (opět v rámci EUROPE INNOVA). Úkolem této Observatoře bude shromažďovat statistické údaje, zajišťovat rozvoj ukazatelů pro měření dynamiky evropských klastrů a hodnotit dopad národních a regionálních politik ve vytváření klastrů. Tato práce bude doplňkem činnosti, kterou již vyvíjejí některé evropské klastry pro snazší přesun činností realizovaných nejvyvinutějšími regiony (severské země, Spojené království, Rakousko, Španělsko, severní Itálie...) do těch regionů a členských států, kde jsou tato podniková seskupení stále ještě málo rozvinutá. Je samozřejmé, že námořní klastry budou využívat těchto iniciativ a současně také činnosti vykonávaných Evropskou observatoří.

Na poli výzkumu využívají některé klastry zaměřené na tyto činnosti financování z Rámcového programu Evropské unie, především prostřednictvím pilotního projektu „Regiony znalostí“ - tato podpora má rozvíjet výzkumné kapacity regionů a začleňovat tyto činnosti do regionálních rozvojových strategií.

Klastry a soudržnost

V neposlední řadě mohou klastry počítat s významnou podporou evropské politiky soudržnosti. Mezi investicemi, které budou vynaloženy v období 2007-2013, totiž inovace figurují pro všechny regiony i členské státy jakožto prioritní odvětví: investice do inovací umožní zajistit trvalý hospodářský růst a k dosažení tohoto cíle je rozvíjení klastrů jedním z prostředků, kterých regiony využívají. Komunitární strategické směry týkající se soudržnosti⁽¹⁾, schválené v říjnu 2006 Evropskou radou, upřesňují, že investice, které budou vynaloženy v oblasti výzkumu a rozvoje, budou muset zajistit především „posílení spolupráce mezi podniky vzájemně, jakož i mezi podniky a institucemi veřejného výzkumu či vysokoškolského vzdělávání, například prostřednictvím podpory vytváření regionálních a transregionálních klastrů excellence“. Toto se vztahuje samozřejmě na pobřežní regiony



Automobilový terminál v přístavu ve Valencii (Španělsko)

Pomořansko, "Země jantaru"

Pobřeží Pomořanska (Polsko) je bohaté na jantar, což je fosilní pryskyřice, která asi před čtyřiceti miliony let vytékala z místních jehličnatých stromů. V tomto regionu je tento velice vyhledávaný artikl zdrojem asi 10 000 pracovních míst a vývoz jantaru přináší ročně na 350 milionů EUR.



Proto byl založen „Jantarový klastr“, v němž působí všechny strany, které jsou do procesu zpracování jantaru zapojeny: řemeslníci a šperkařské dílny i společnosti produkující kosmetické přípravky obsahující jantar, místní a regionální úřady, Institut pro tržní hospodářství a gdaňská Společnost mezinárodních veletrhů (ta každoročně pořádá veletrhy „Amberif“ a „Ambermart“), muzea, univerzity, různá seskupení a další sdružení spjatá s tímto odvětvím...

Tento pól konkurenceschopnosti, v němž se prolínají tradice, inovace a spolupráce, hodlá především lépe valorizovat tuto surovinu jak pokud jde o množství, tak pokud jde o kvalitu, rozšířit a konsolidovat odbyty pro jantarové výrobky, rozvíjet cestovní ruch založený na tomto vzácném zdroji. Jak říkají iniciátoři projektu, jde o to učinit z Pomořanska „Zemí jantaru“, a z Gdaňska potom „hlavní město jantaru“.

Kontakt: Krystyna Wróblewska
Ředitelka, Odbor mezinárodní spolupráce, kancelář
Pomořanského vojvodství.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

(1) http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_en.htm

a na klastry, které budou rozvíjet v námořním odvětví. A v rámci evropské politiky soudržnosti umožní iniciativa „Regiony pro hospodářskou změnu“ (viz rámeček), rovněž díky kooperačním sítím zapojujícím regionální úřady, rozvinout veškerý potenciál, který tyto klastry reprezentují.

Od roku 2005 se Evropská unie snaží realizovat integrovanou námořní politiku. Tento nový zájem o námořní činnosti jasně ukázal na jejich hospodářský význam i na jejich vzájemné propojení; rovněž připomněl, jak námořní průmysl přispívá k evropskému růstu a jaké jsou potřeby tohoto průmyslu v

oblasti inovací. To vše jsou důvody, pro které bude Unie i nadále podporovat rozvoj inovačních námořních klastrů, a to především prostřednictvím svých politik na poli výzkumu, soudržnosti i činností ve prospěch podnikové sféry a průmyslu všeobecně. Klastry mohou představovat klíčový nástroj ambiciózní námořní politiky umožňující současně dosahovat konkrétních výsledků pokud jde o inovační technologie, a hospodářského územního rozvoje.

Metoda valorizovaná iniciativou "Regiony pro hospodářskou změnu"

Od roku 2008 budou mít námořní regiony EU možnost spolupracovat v síti v rámci iniciativy „Regiony pro hospodářskou změnu“. Tyto činnosti v síti, podporované novým programem meziregionální kooperace INTERREG IVC, budou organizovány podle 30 prioritních témat, z nichž dvě jsou obzvláště naléhavá pro rozvoj námořních klastrů: „Využít moří a oceánů“ a „Zlepšit kapacitu regionů v oblasti výzkumu a inovací“.

Nejprve by tak regiony měly identifikovat a zapojit do sítě své nejlepší projekty podle uvedených 30 prioritních témat. Později, ve druhé etapě, by práci v síti rozšířily i do oblasti politiky, kde se přijímají rozhodnutí, zapojily by do ní experty a instituce, kterých se tato oblast týká, aby z těchto projektů čerpaly informace a integrovaly je do operačních programů politiky soudržnosti.

Těm proaktivním tématickým sítím, které budou nejlepší v šíření a integraci výsledků, se bude dostávat průběžné podpory – v podobě expertíz a služeb – kterou bude Evropská komise zajišťovat v rámci přenosu zkušeností, tzv. projektu „fast track“ této iniciativy.

Více informací:

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm



Rozvoj kontejnerového přístavu v Las Palmas (Kanárské ostrovy, Španělsko)

LOTYŠSKO

Rekonstrukce přístavního mola v Mersrags



Celkové náklady: 2 000 000 EUR
Příspěvek EU: 1 300 000 EUR

„Tento projekt, realizovaný v letech 2006 a 2007, spočívá v rekonstrukci severního mola přístavu Mersrags a jeho prodloužení o 120 metrů. Celková délka stavby tak dosáhne 430 metrů, což umožní vykládat větší počet nákladních lodí a tudíž i zajistit rozvoj regionu a místního hospodářství. Přístav a úřady místní samosprávy si tak vylepší svou finanční stabilitu a budou přitom vytvořena i nová pracovní místa.“

Sanda Rieksta, vedoucí Odboru informací, Oddělení Evropských fondů
www.esfondi.lv

ITÁLIE

Nový přístav pro rekreační plavbu ve Vieste



Celkové náklady: 12 700 000 EUR
Příspěvek EU: 1 400 000 EUR

„Každý rok navštíví pobřeží Pouilles velké množství rekreačních plavidel, a ta budou moci od nynějška využívat 650 míst ke krátkodobému i dlouhodobému kotvení zřízených v novém rekreačním přístavu ve Vieste realizovaném z Regionálního operačního programu 2000-2006. Projekt zahrnoval vybudování veškeré infrastruktury potřebné k poskytování základních i rozšířených služeb: loděnice, parkovací zóna, obchodní zóna, klub vodních sportů, zimní kotviště a údržba malých lodí, atd. Výsledkem stavebních prací bylo prodloužení přístavní hráze, vybagrování přístavu, úprava jednoho přístavního mola a instalování plovoucích pontonů, výstavba 6 obchodních budov a přístavních zařízení jako jsou například hangáry. Kapacita nového přístavu umožňuje přijmout na 3 500 rekreačních lodí ročně.“

Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA
info@portoaurora.eu

AZORY (PORTUGALSKO)

Mezinárodní síť oceánografického pozorování



Celkové náklady: 200 000 EUR
Příspěvek EU: 170 000 EUR

„Nedostatečné údaje a složitá topografie souostroví ztěžují předpovídání pohybu vln, přílivů a odlivů i mořských proudů v prostoru Azorských ostrovů. Cílem projektu CIMBA je získat trojrozměrná zobrazení oceánského proudění a studovat sezónní změny těchto proudů. Zavedení mezinárodní sítě oceánografického pozorování po celé oblasti tohoto souostroví umožní především identifikovat místa vhodná k výrobě energie z mořských vln i zóny se silnou biologickou produktivitou.“

Ana Martins, vedoucí projektu, Oddělení oceánografie a rybolovu, Univerzita Azory
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ESTONSKO

Úprava pláže v Pärnu



Celkové náklady: 1 300 000 EUR
Příspěvek EU: 831 000 EUR

„Díky své zeměpisné poloze, své starobylé architektuře a své kulturní činnosti je Pärnu (44 000 obyvatel) nejznámějším přímořským letoviskem Estonska. Díky fondu FEDER zde bylo možno upravit promenádní cestu vedoucí kolem pláže a zmodernizovat vzhled tohoto města, což zvýšilo jeho turistickou přitažlivost.“

Mirje Auksmann, koordinátorka projektu, město Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

„Budoucí evropská námořní politika bude regionální a světová zároveň“

Xavier Gizard, Generální tajemník Konference periferních mořských regionů (CRPM-CPMR)



Změna klimatu, energetické nároky a globalizace pod tlakem událostí prudce zasáhly do politického programu Unie.

Jak brát tyto změny v úvahu, jaké strategie připravovat pro ochranu obyvatel a oživení území? 68 000 kilometrů evropských pobřeží, to jsou zóny se silnou aktivitou, což je dáno na jedné straně ekonomickým děním a na druhé straně množstvím obyvatel, které představuje 50% z celkového počtu. Je přirozené, že to vytváří do budoucna určité bezpečnostní problémy, pokud by se potvrdilo nebezpečí navýšení úrovně hladiny moře a vyššího výskytu událostí klimatické povahy – tsunami, cyklony a bouře – pravidelně ohrožujících životy milionů jednotlivců. A právě existence těchto klimatických změn jasně dokazuje potřebu posílit přizpůsobování mořských regionů důsledkům těchto jevů a zavádět opatření, která by tyto dopady zmírnila.

Z ekonomického hlediska musí toto přizpůsobování brát v úvahu potenciál růstu a zaměstnanosti na pobřeží: tak například cestovní ruch v přímořských zónách se sám podílí 5% na HDP, a každým rokem se zvyšuje o 3%. Zapomínat nelze ani na 1 200 vnitrozemských přístavů, které představují zdroj hodný většího využívání, ani na zdroje obnovitelných energií, kterých je v přímořských oblastech díky větru, slunci a síle přílivu a odlivu dostatek.

Členské regiony CRPM se plně zapojily do diskusí o námořní politice v Evropě a přinesly několik nápadů zaměřených na valorizování mořského potenciálu na ekonomické úrovni, jakož i na vypracování nového modelu pokroku, který by byl založen na zásadách udržitelného rozvoje a integrovaném řízení pobřežních zón.

Vítají pozitivní prvky obsažené v „Modré knize pro integrovanou námořní politiku Evropské unie“: vytvoření a zavedení námořních klastrů, zahájení fungování pilotních projektů pro zmírnění dopadů klimatických změn na pobřeží, a také evropskou strategii pro námořní a mořský výzkum, kterou Komise představí v roce 2008.



Přístav Bari (Itálie)

Evropské regiony budou při realizaci těchto aktivit sehrávat vůdčí roli. Moře a oceány však neznají žádné hranice! Celosvětový rozměr těchto záležitostí je tak v námořních politikách naprosto evidentní, a ultraperiferní regiony již svou povahou dávají tento rozměr nutně i budoucí námořní politice Unie – což platí tím spíše s ohledem na urychlování procesu globalizace.

Proto Evropa bude muset sdílet a porovnávat své analýzy a své úvahy s dalšími světadíly a dalšími účastníky námořní politiky ve 21. století. V tomto duchu se zástupci regionů CRPM a někteří světoví aktéři z námořní oblasti sešli v červenci 2007 na Azorech na semináři na téma „Námořní politiky a globalizace“, na němž byly konfrontovány evropské, čínské, severoamerické, australské a indonéské zkušenosti. S tímž záměrem také CRPM založila první světovou síť regionů: celosvětové Globální fórum asociací regionů (FOGAR). V námořní oblasti, podobně jako i v dalších odvětvích, které čelí celosvětovým problémům, budou muset evropské regiony uzavírat aliance s regiony z jiných světadílů.

Kontakt: <http://www.crpm.org/>

Restrukturalizace a integrovaný rozvoj v Asturii (Španělsko)

Budoucnost je v pobřeží

V souvislosti s restrukturalizací hlavních odvětví svého hospodářství - zemědělství, rybolovu, ocelářství - hodlá region Asturie valorizovat své přednosti - přírodní, kulturní i lidské - ve svých pobřežních oblastech k tomu, aby zajistil svůj (opětovný) rozvoj. A právě to je smyslem regionální námořní strategie.



Castropol, na západní výspě Asturie

„Klíčem k našemu úspěchu je skutečnost, že i podniky považují pobřeží za poklad Asturie“, konstatuje s uspokojením Manuel Carrero de Roa, a s hrdostí ukazuje nádhernou pláž Penarronda při úpatí pobřežních útesů. Manuel je jedním z pěti urbanistů-územních architektů z „POLA“, což znamená Plán na úpravu pobřeží Asturie.

Právě tady, poblíž Castropolu, těsně před místem, kde začíná Galicie, vytvořil POLA jeden ze tří v Asturii již realizovaných „parků na pláži“ – „beach park“.

„Cílem je jich do roku 2015 zřídit patnáct“, upřesňuje Manuel. „Naše pláže jsou nádherné, ale malé, a v létě hojně navštěvované. Takže v první řadě se zaměříme na to, abychom z písku odstranili auta. Do Penarrondy přijíždějí v červenci a srpnu tisíce osob. Než byly zřízeny tyto stezky a parkoviště, které můžete vidět támhle, všichni parkovali své vozy tady na tomto písčitém pozemku, prostě skoro přímo na pláži. Teď sice musejí lidé ujet pár stovek metrů, ale příroda byla navržena její práva; dokonce je vidět, jak se znovu začínají tvořit

duny a opět se tu začínají objevovat rostliny typické pro pobřeží, jako například 'písečná tráva'“.

POLA, se svým rozpočtem na deset let ve výši 80 milionů EUR, je asturským příspěvkem k integrovanému řízení pobřežních zón – a tento přístup činí z Asturie ve Španělsku⁽¹⁾ skutečně průkopnický region. Experti z POLA se také aktivně účastnili konzultací o regionální námořní strategii vypracované v roce 2007 (viz rámeček). Tento Plán, který zahájil svou činnost v roce 2005 a v roce 2006 získal uznání Evropské rady urbanistů, je výsledkem regionálního procesu zahájeného na počátku devadesátých let a původně zaměřeného na revitalizaci a ochranu co možná největšího množství přírodních zón v 500metrovém pásmu podél přibližně 400 kilometrů dlouhého asturského pobřeží. „Asturské přímořské oblasti prošly paradoxní situací“, vysvětluje María José Rodríguez, ředitelka oddělení evropských záležitostí regionu Asturie: „Na jedné straně se právě tady zakládaly podniky těžkého průmyslu... Na druhé straně je zde nedostatek kvalitních pozemních komunikací,

(1) V letech 2003 až 2006 pilotovalo Asturské knížectví projekt „Coastatlantic“, na němž se podílelo dalších 11 evropských regionů a jehož tématem bylo integrované řízení pobřežních zón (viz rubrika „INTERREG v akci“).

v důsledku čehož byl tento region dlouho izolován a tak zde zůstala velká část pobřeží nedotčena. Jsme v Evropě regionem, který má největší počet přírodních zón uznávaných ze strany UNESCO. Přesto byl ale nejvyšší čas zasáhnout: nové silniční tahy přiblížily Madrid na méně než čtyři hodiny jízdy, a v posledních několika letech se zde podstatně zvýšil počet rekreačních domů. Avšak díky POLA už máme nástroje, které je zapotřebí k tomu, aby bylo možno sladit ochranu pobřeží s udržitelným cestovním ruchem.“

Cestovní ruch je jedním z hlavních bodů, o který se region opírá při snaze zajistit svůj opětovný rozvoj. Tento směr je obzvláště patrný v Luanco (5 000 obyvatel), městě, které až dosud bylo současně rybářským přístavem a centrem ocelářského průmyslu. „Tyto dvě aktivity procházejí restrukturalizací, avšak s ohledem na blízký mys Cap de Penas a naši polohu na půli cesty mezi Aviles a Gijónem máme vynikající předpoklady pro rozvíjení cestovního ruchu a rekreačních aktivit“, prohlašuje Victor Cuervo, ředitel Odboru pro vzdělávání a zaměstnanost při Městském úřadě. Na programu je zejména: zakládání společností cestovního ruchu (s fondy EQUAL), zvýšení ubytovacích kapacit na venkově (s LEADER+), vybudování rekreačního přístavu (FEDER a INTERREG) a odborné vzdělávání (800 000 EUR ročně, spolufinancováno ESF) pro zajištění turistické poptávky. „Nejde o žádnou radikální změnu“, uklidňuje Constantino Roces, ředitel Střediska zemědělsko-potravinářské odborné přípravy v Luanco. „Je zbytečné snažit se znovu vynalézat kolo: Prostřednictvím našeho odborného vzdělávání pouze diverzifikujeme a prohlubujeme tradiční činnosti a dovednosti: zpracování ryb, konzervárenství, pekařství-cukrářství, kuchyni využívající místních produktů...“ A výsledky se dostavily: „přibližně 80% účastníků programu odborného vzdělávání najde po skončení školení práci. V některých oborech, zejména to platí o zpracování ryb, nestačí nabídka poptávce“, říká Ines Lombas, profesorka biologie v Centru.

Z udice na vidličku

Rybolov v Asturii, ostatně jako všude v Evropě, zažívá sice těžké období, ale toto odvětví ještě zdaleka nefleklo své poslední slovo: na jedné straně tohoto řetězce se rybáři zaměřují na kvalitu a ověřitelnost původu ryb, aby zlepšili možnosti uplatnění svých úlovků na trhu; na jeho druhé straně posilují zpracovatelé produktů rybolovu svá zpracovatelská zařízení. V obou dvou případech jsou využívány Strukturální fondy i další evropské nástroje.

Velice dobrým příkladem takového přístupu je obec Cudillero: zde v rámci technologického projektu Kooperace a Venkov podporovaného 6. rámcovým programem pro výzkum a vývoj (PCRD), zkouší Sdružení rybářů z Virgen del Carmen nástroj sloužící k dokonalému ověření původu ryb a používající GPS. „Je to tak trochu z udice přímo na vidličku“, nadšeně dodává Enrique Plaza z Generálního ředitelství rybolovu správních úřadů Asturie. „Ověřitelnost je naprostá a okamžitá: rybáři odjíždějí na místo, kde loví; průběžně, tak jak získávají své úlovky, jsou prováděny záznamy, a tyto údaje jsou odesílány do přístavu Cudillero buď Wi-Fi nebo přes satelit; ještě před návratem lodi do přístavu mohou organizátoři rybí aukce vydat příslušné potvrzení původu a číslo, které umožňuje vystopovat rybu až na prodejní pult. Získávají na tom všichni: rybář, inspektor, zpracovatel, prodávač a konečně spotřebitel...“

Opět v Cudillero, ale ve vesnici Ovinana, dva závody na zpracování ryb a mořských plodů rozšířily a zmodernizovaly



Odborné školení nových zaměstnanců v Cudillero

svá zařízení. Inocencio Rodriguez, dovozce/vývozce ryb a mořských plodů ve velkém, investoval 10 milionů EUR do výstavby zcela nové jednotky nazvané „Nuevos Desarrollos de la Pesca“ (Nový rozvoj rybolovu). „Je třeba zajistit, aby asturští operátoři měli kapacity na zpracování veškerých zdejších úlovků, a ještě o trochu větší, tak, aby přidaná hodnota zůstala v regionu a aby bylo možno zpracovávat a vyvážet přebytky“, domnívá se ten, kdo je současně rovněž předsedou AMPPA, Sdružení velkoobchodníků rybami Asturského knížectví. Evropská podpora ve výši 3,5 milionů EUR doplnila částku 6,5 milionů EUR, kterou zainvestoval sám podnikatel. Výsledek: ultramoderní závod a výzkumná laboratoř, a 80 nových pracovních míst. Poněkud skromnější investici, avšak podobný postup, realizovali nedaleko odtud, ve společnosti Mariscos Ovinana, která zpracovává prvotřídní mořské produkty a staví si novou, prostornější budovu. „Dostali jsme se až na hranici svých kapacitních možností“, říká majitel podniku Dionisio Otamendi. „Ve velkých městech došlo k prudkému nárůstu poptávky po pokrmech připravovaných z mořských plodů; už jsme prostě nestíhali... Takovouto příležitost si nelze nechat ujít.“

Rekreace

Nenechat si ujít příležitost – to rovněž řeší správce rekreačního přístavu v Gijón v samém srdci největšího města Asturie (250 000 obyvatel). Přístav zde vznikl před dvaceti lety, ale od té doby jeho zařízení poněkud zaspalo, rekreační plavby nebyly ve Španělsku praktikovány v takové míře, jako v jiných zemích. „Například ve Francii se počítá jedno rekreační plavidlo na 40 obyvatel, zatímco ve Španělsku je to na 300 obyvatel, a v Asturii na 1000 obyvatel“, uvádí José Carlos Martinez, hlavní správce Klubu vodních sportů. I v tomto odvětví se poptávka rapidně zvyšuje: Španělé objevují kouzlo plachetnic nebo jachet, a francouzská rekreační plavidla začínají mít potíže při hledání volných, cenově dostupných kotvišť ve svých přístavech. Naskytla se tedy příležitost, které se Přístavní úřad v Gijónu, který je vlastníkem pozemku,

První regionální námořní strategie

K zajištění integrovaného rozvoje, k lepší koordinaci činností jednotlivých veřejných i soukromých účastníků a k optimalizaci dopadu projektů vypracovalo Asturské knížectví regionální námořní strategii, kterou by se měly řídit jeho sociálně-hospodářské politiky v průběhu období 2007-2013.

Tento postup, který je shrnut v dokumentu nazvaném „*MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias*“, je výsledkem zevrubných konzultací, do nichž se v první polovině roku 2007 zapojila asi stovka různých organizací i jednotliví občané.

Dobrý způsob správy

Regionální námořní strategie Asturie má především jeden cíl: **dobrý způsob správy**. V oblasti, která obsahuje velké množství jednotlivých sektorů a do níž zasahuje řada veřejných úřadů i soukromí operátoři, je tento dokument zaměřen především na to, aby zavedl systém integrovaného řízení zapojující různé regionální, národní a evropské úrovně odpovědnosti. Regionální námořní strategie tak nabízí organizační soustavu, kterou lze stručně vyjádřit následovně:

- Na **regionální úrovni** ustavit **Komisi pro námořní politiku** sdružující všechny zainteresované regionální ministry; počítat s poradními orgány a s orgány poskytujícími odbornou pomoc, jmenovitě s **Vědeckou radou** (pro otázky týkající se životního prostředí, inovací...) jakož i s „**Asturským námořním fórem**“ (spojujícím všechny socioekonomické aktéry).
- Na **národní úrovni** by španělská vláda mohla koordinovat pořádání **odvětvových konferencí** i realizaci **společných a kooperačních akčních plánů** mezi autonomními pobřežními oblastmi; **všeobecný protokol** dohodnutý mezi Madridem a autonomními pobřežními oblastmi by definoval všeobecný rámec a metodologii spolupráce na poli integrované námořní politiky.
- Na **evropské úrovni** navrhuje asturská námořní strategie vypracování **rámce tripartitní spolupráce** či „Evropský územní pakt“ mezi autonomní oblastí, španělským státem a Evropskou komisí. S prosazováním politik by pomáhala **Nadnárodní námořní konzultativní rada s vědeckými výbory**, a vysvětlovala by také debaty o námořních problémech na nadregionální úrovni.

Cíle a priority

Veřejné projednání, 21 písemných příspěvků, hodnocení vypracované samotným regionem, společně se Zelenou knihou Evropské komise a dalšími konkrétními politickými úvahami, vyústily ve stanovení následujících strategických cílů a priorit:

- **Cíl v oblasti životního prostředí: chránit pobřeží a moře** (ochrana a revitalizace mořských pobřeží a zdrojů; územní úprava a správa pobřežních zón)
- **Ekonomický cíl: lépe využívat mořské a pobřežní zdroje** (zlepšit konkurenceschopnost námořního sektoru a pobřežních aktivit; podporovat aktivity založené na mořských a pobřežních zdrojích a ty, které přispívají k udržitelnému rozvoji; identifikovat nové či další možné aktivity)
- **Sociálně-kulturní cíl: zlepšit kvalitu života na asturském pobřeží** (napomáhat vytváření nových pracovních míst pro místní obyvatele; zlepšovat vybavení a služby jak pro rezidenty tak pro návštěvníky; přispívat k udržování kulturní identity měst a vesnic na pobřeží).

Tyto tři cíle budou podpořeny zařazením následujících transverzálních cílů:

- **Výzkum, vývoj a inovace** (podporovat výzkum situovaný v Asturii zaměřený na otázky spojené s mořem a jejich integrace do veřejných politik; podpořit integraci vědeckých a technologických znalostí do námořního odvětví; podpořit inovace).
- **Vzdělávání a zvyšování povědomí** (vzdělávání lépe přispůsobovat námořnímu odvětví; odhalit nové možnosti pracovních příležitostí pro obyvatele pobřeží; občané více upozorňovat na význam zdrojů, které nabízí moře a pobřeží).
- **Vypracování inovačního modelu veřejné správy** (integrovaná správa pobřežních zón; zařazování klauzulí týkajících se životního prostředí a sociálních otázek do veřejných smluv; vypracování databází, používání ukazatelů výkonů...).

Více informací:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en> <http://www.asturias.es>

rozhodl chopit ve formě partnerství soukromého a veřejného sektoru. A tak byla v roce 2005 koncese na tento rekreační přístav udělena soukromému koncesionáři, který vynaložil 4 miliony EUR na rozšíření a modernizaci zařízení: renovaci a výstavbu nových pontonů, což umožnilo zvýšit počet míst ze 750 na 1 100, zavedení nových služeb (snadno přístupné napojení na zdroje vody a elektrického proudu, WiFi spojení, konferenční sál...), na zlepšení kvality prostředí (separovaný sběr odpadů, normy ISO...). „Máme 650 stálých klientů, v roce 2006 jsme zde přijali více než tisíc lodí, které tudy projížděly, a tyto počty stále rostou“, říká Felix Gonzalez, který zodpovídá za komunikaci. „Je nutno poznamenat, že jsme nejlevnějším rekreačním přístavem na celém kantábrijském pobřeží, že Gijón je velice sympatické město a že organizujeme celou řadu společenských i sportovních akcí, jako například lov tuňáka nebo regaty, a to společně s francouzskými přístavy v Arcachonu, Royanu a La Rochelle.“

Hospodářský dopad této nové vlny majitelů rekreačních lodí na město lze těžko odhadovat. Dokonce ani Humberto Moyano, ředitel výzkumu a rozvoje Přístavního úřadu v Gijónu nedokáže na tuto otázku odpovědět, a přitom má encyklopedické znalosti z námořní oblasti a je velkým optimistou pokud jde o místní rozvoj: „Jedno je jisté, a sice že přístav Gijón představuje 7% HDP Asturie.“

Přístav Gijón, kterým projde 20 milionů tun zboží ročně, je samozřejmě hlavní hnací silou regionálního rozvoje. Od roku 2004 je tento přístav rozšiřován díky mohutné podpoře Evropské unie: 563 900 000 EUR, z čehož téměř polovina pochází z Fondu soudržnosti a 250 000 000 půjčila Evropská investiční banka (EIB). Rozšíření navýší kapacity přeložení a skladování nákladů procházejících přes tento nejvýznamnější přístav Asturie. Hlavní je posílení vlnolamů a rozšíření prostor pro mezisklady a kotvení tak, aby zde mohla přistávat i ta největší plavidla, především kontejnerové lodě, kterých do Gijónu stále ještě nepříplouvá dost, a přitom je trh v plném rozmachu. „Všechny tyto nové infrastruktury nám umožní zařadit vyšší rychlost, ale chtěl bych obrátit vaši pozornost na jiný rozměr Gijónu, který je minimálně stejně důležitý,“ zdůrazňuje Humberto Moyano. „To vše jsou evropské projekty výzkumu a vývoje týkající se přístavů realizované během patnácti let: od roku 1992 to je 42 projektů... Díky jednotlivým PCRD, které na sebe navazovaly, ale také díky LIFE a samozřejmě INTERREG, jehož šest projektů se nás v současné době týká. Za současné globalizace a při ekonomických, sociálních a environmentálních problémech, které před námi stojí, je to právě díky výzkumu a inovacím, že Gijón může skutečně vytvářet přidanou hodnotu, pro sebe, ale také pro další přístavy planety. Tak například model manipulace s



Ocelářský terminál přístavu Gijón



Budoucí středisko Oscar Niemeyer změní město Aviles

náklady šetrný k životnímu prostředí, který jsme zavedli pro těžké materiály, byl exportován vlastně do celého světa...”

Oscar Niemeyer

Asturie má však ještě jeden další významný přístav: Aviles. Pokud jde o objem přepravovaných nákladů (6 milionů tun ročně), je sice menší než Gijón, ale je největším rybářským přístavem na celém kantábrijském pobřeží. I zde probíhají rozsáhlé stavební práce spojené s jeho rozšiřováním (nová hala pro ukládání ryb, nejmodernější ve Španělsku, nová mola a promenádní cesty podél zálivu...), ale jsou zde i četné další projekty, které se dotknou celého města, takže Aviles je možná dokonalým příkladem veškeré restrukturalizace probíhající v Asturii. Z velice znečištěného průmyslového střediska se nyní město (85 000 obyvatel) krok za krokem přeměňuje v centrum služeb. Zaměřuje se také na cestovní ruch, a v krátké době by se chtělo stát prvořadým místem kultury.

Už deset let se v Aviles realizuje velké množství projektů zaměřených na městskou asanaci a územní úpravy. „Město, které bylo téměř zcela utvářené v závislosti na průmyslových činnostech, se k moři otáčelo zády“, sděluje Jorge Juan Manrique, koordinátor evropských projektů pro městský úřad v Aviles. „Nyní chceme vrátit část zátoky městu a jeho obyvatelům, najít nový městský střed... Je to dlouhodobá

záležitost, která si vyžaduje zapojení řady veřejných i soukromých účastníků, mnohých sdružení a spolků, z nichž každý má své vlastní zájmy. Z tohoto pohledu může být regionální námořní strategie velkou pomocí.“

Vlajkovým projektem v tomto směru je bezesporu obdivuhodné Mezinárodní kulturní centrum Oscara Niemeyera, jehož výstavba se chystá. Tento komplex, který navrhl slavný brazilský architekt, bude tvořen širokou esplanádou a čtyřmi futuristickými budovami zabírajícími 44 213 m² na místě, kde kdysi stávaly ocelárny a které bylo regenerováno na pravém břehu zátoky. V tomto komplexu se bude nacházet hala s přibližně 1 000 místy, muzeum, výstavní a konferenční sály, kino a panoramická restaurace. „Centrum Oscara Niemeyera shrnuje vše, co obyvatelé Asturie chtějí sdělit: budoucnost, inovace, excelentnost... A to vše za vcelku rozumné náklady: 30 milionů EUR“, těší se Natalio Grueso, který za projekt odpovídá. S otevřením Centra se počítá v roce 2010. Mezitím bude Aviles v prosinci 2007 hostit seminář velkých světových kulturních center (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...), a Woody Allen natáčí na konci zátoky svůj film.

Více informací: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Severní moře

„Sdílet znalosti řízení rizik záplav na pobřeží“



Niels Roode, vedoucí projektu SAFECOAST, Rijkswaterstaat
(Centrum pro vodohospodářství), Nizozemí

Od katastrofálních ničivých přílivových vln v roce 1953 a poté v roce 1962 instalovaly země ležící na pobřeží Severního moře rozsáhlá zařízení na ochranu pobřeží: byly vystavěny

hráze a zábrany proti bouřím, aby ochránily rozsáhlé nízko položené oblasti, a stávající pobřežní duny byly zpevněny. V průběhu 90. let se ostatně ukázalo, že navážení písku bylo dobrým „měkkým“ opatřením pro zabránění erozi pobřeží na pobřeží zemí jako Belgie, Nizozemí, Německo, Dánsko a Spojené království.

Jenomže tyto úspěchy jsou možná jen náhodné. Navzdory soustavným investicím směřovaným na ochranu pobřeží se v posledních padesáti letech se rizika přílivových vln značně zvýšila, ale občané, ani ti, kteří přijímají politická rozhodnutí, si tuto skutečnost příliš neuvědomují, protože k žádným závažným událostem nedošlo.

I když lze očekávat, že klimatické změny urychlí zvyšování mořské hladiny a budou vyvolávat stále častěji prudké bouře, důsledky záplav jsou stále závažnější z toho důvodu, že v záplavových zónách, o nichž se předpokládá, že jsou chráněné, jsou koncentrovány významné sociálně-ekonomické infrastruktury. Asijské tsunami a záplavy v New-Orleansu vyvolané uragánem Katrina jsou dva výrazné příklady zranitelnosti pobřežních nížin. Stejně tak povodně, které postihly v létě 2007 Anglii, ukazují, jak jsou lidé a infrastruktury v záplavových nížinách ohroženi.

V zemích Severního moře byla podniknuta spousta iniciativ spojujících v sobě bezpečnost, ekonomický růst a ohled na životní prostředí a směřujících k trvalému odvrácení této hrozby. Mnohé odpovědi lze zřejmě najít ve vyvážené kombinaci mezi funkcí pobřežních zón, v pečlivém územním plánování a v přípravě na řešení krizových situací, přičemž vše je postaveno na soustavném úsilí v oblasti výzkumu.

Rozdíly v situaci a kultuře mezi jednotlivými zeměmi a regiony představují z tohoto pohledu obrovský potenciál vzájemného obohacování. Je ale důležité sladit úsilí a porozumění, a účinně přistupovat ke zpracování dostupných znalostí a informací, aby bylo možno dosáhnout potřebného know-how, které by sloužilo jako základ další činnosti.

Projekt kooperace INTERREG „Safecoast“ s rozpočtem 2,3 miliony EUR, z čehož polovina pochází z komunitárních zdrojů, soustřeďuje společnosti zabývající se úpravami pobřeží a pracovníky z výzkumu s cílem utužit společné chápání jednoho a téhož problému. Je třeba se učit, a přitom konat: společně zajišťovat vyhodnocování rizik, pořádat kampaně za účelem zvyšování povědomí, vyměňovat data a informace, vyhotovovat vysoce podrobné mapy, které nekončí na národních hranicích, atd.

To vše musí vést k rozsáhlé souhrnné zprávě o situaci regionu Severního moře pro poučení správců a politiků přijímajících rozhodnutí v jednotlivých zemích. Výsledky budou zveřejněny 21. května 2008 na konferenci pořádané společně s projektem „Chain of Safety“ (Řetěz bezpečnosti), kde budou přítomni společně ti, kteří zodpovídají za přeshraniční správu pobřeží, za územní plánování a za řešení krizových situací, a kde, doufejme, dostanou nové myšlenky jak integrovaněji bojovat proti záplavám na pobřeží konkrétnější podobu.

Více informací: www.safecoast.org



Duny nabízejí současně ochranu i panorama

INTERREG IIIA Irsko/Wales

„IMAGIN“: využívat šterky z Irského moře



Celkové náklady: 1 246 111 EUR
Příspěvek EU: 841 976 EUR

„Výhodná ložiska surovin určených k výrobě malty nebo betonu (šterky, písek, kamenivo) jsou ve Velké Británii a v Irsku stále vzácnější. Je třeba najít jiné zdroje. Využívání bohatých ložisek, která se nacházejí na mořském dně na jihu Irského moře, může napomoci k rozvoji pobřežních regionů. Projekt „Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN)“ přivedl dohromady několik organizací specializovaných na geografii pobřeží, geologii, řízení mořských zdrojů, atd. s cílem definovat vědecký, strategický a operační rámec, který by mohl zaručit využívání šterků a respektovat přitom životní prostředí.“

Gerry Sutton, vedoucí projektu, University College Cork.
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG IIB Baltské moře

„Baltic Gateway“: propojit jih Baltiku



Celkové náklady: 1 043 500 EUR
Příspěvek EU: 664 500 EUR

„Kooperační projekt 'Baltic Gateway', jehož se účastní 38 partnerů ze 7 zemí, si vytkl za cíl rozvoj kompletního systému dopravy a vysoce kvalitních logistických služeb mezi Skandinávií, severozápadem a středem Evropy, pobaltskými státy, Ruskem, Běloruskem, Ukrajinou a Asií. Důležité je podpořit hospodářský růst a udržitelný rozvoj v jižní části Pobaltí. Tento projekt umožnil provést celou řadu studií a byl završen četnými ekonomickými investicemi.“

Bengt Gustafsson, koordinátor projektu
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIB Atlantický prostor

„Coastatlantic“: integrované řízení pobřežních zón



Celkové náklady: 2 535 079 EUR
Příspěvek EU: 1 753 768 EUR

Cílem kooperace „Coastatlantic“ je podpořit zdravý a udržitelný rozvoj pobřežních zón cestou přístupu zohledňujícího environmentální, sociální a hospodářské rozměry těchto oblastí na březích moře. Dvanáct atlantických regionů Španělska, Francie, Spojeného království a Irska tak má jednotný náhled na otázky územních úprav těchto teritorií a integrované řízení pobřežních zón, což již sice bylo zvykem v jiných částech Evropy (Severní moře, Baltské moře, Středozemní moře), ale méně to platilo o Atlantickém oceánu.“

Guillermo Morales Mato, koordinátor projektu
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIC Sever

„InterMareC“: podpora námořním klastrům



Celkové náklady: 3 250 000 EUR
Příspěvek EU: 1 750 000 EUR

„Projekt „InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions“ vznikl ze spolupráce tří periferních regionů s přímým přístupem k moři: Šlesvicko-Holštýnsko, Bretaň a Pomořansko, které hledaly společnou strategii, aby díky námořním klastrům mohly využívat svého dosud opomíjeného potenciálu. Především jde o stimulování činností námořního sektoru ve třech klíčových oblastech (oceánografické technologie a technologie těžby v moři, pobřežní aktivity a služby, výstavba lodí) a současně s tím i hospodářství pobřežních regionů prostřednictvím spolupráce mezi správními úřady, výzkumem, podnikovou sférou. InterMareC rozvíjí zejména nové produkty a služby v oblasti podmořské akustiky a robotiky, „oceánických“ předpovědí počasí, hydrodynamiky a životního prostředí.“

Frieder Henf, koordinátor projektu
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Webová stránka Inforegio: klíčové stránky ve 22 jazycích

„Politika“ a „Prostředky“ jsou dvě první sekce naší nové internetové stránky (s příslušnými podsekcemi), které budou napříště k dispozici ve 22 jazycích. Návštěvníci si tak budou moci přečíst v jazycích 27 členských států podrobné informace o dějinách, hlavních cílech a klíčových prvcích regionální politiky 2007-2013.

http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

kontakty

Evropská komise, Generální ředitelství „Regionální politika“
Jednotka 01 - „Informace a komunikace“
Ana-Paula Laissy
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
Fax: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_fr.htm
Informace o regionálních subvencích Evropské unie
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8197

© Evropská společenství, 2007
Kopírování je povoleno s uvedením zdroje.

Printed in Belgium.

KANCELÁŘ PRO OFICIÁLNÍ PUBLIKACE
EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ
L-2985 Lucemburk



Úřad pro úřední tisky
Publications.europa.eu