



da



Den Europæiske Union
Regionalpolitik

info regio

| Nr. 23 | september 2007 |

panorama



**Regionerne er
omdrejningspunktet
i europæisk maritim politik**

Indholdsfortegnelse

Regionerne *er omdrejningspunktet i europæisk maritim politik*

EU's havpolitik: fra grøn bog til handlingsplan

Havnebyer i forandring

Maritime klyngedannelser – innovation og regionaludvikling

FEDER i aktion - Letland, Estland, Portugal og Italien

Beretninger: CRPM-CPMR

Reportage: Fremtiden kommer fra søsiden

I forbindelse med omstruktureringen af de vigtigste økonomiske sektorer – landbrug, fiskeri og jernindustri – forventer Asturien at udnytte sine kystområders naturlige, kulturelle og menneskelige aktiver, for at sikre en fornyet fremgang.

Beretninger: INTERREG IIIB Nordsøen

INTERREG i aktion

3

7

9

13

14

15

20

21



Billeder (side): Europa-Kommissionen (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship Regional Office i Bruxelles (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).

Omslag: Landsbyen Smögen på Sveriges vestkyst -
Foto William Steward (Europa-Kommissionen).

Redaktører af dette nummer: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Redaktionschef: Ana-Paula Laissy, Europa-Kommissionen,
Generaldirektoratet for regionalpolitik

Magasinet udgives på tysk, engelsk og fransk og er trykt på genbrugspapir.
Temahæftet er udgivet på 22 EU-sprog på hjemmesiden:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

De synspunkter, som er udtrykt i denne publikation, tilhører ophavspersonerne og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Kommissionens holdninger.

EU's havpolitik - fra grøn bog til handlingsplan

Af Nicolas Mariel og Frederico Ferreira⁽¹⁾

Den 10. oktober 2007 fremlagde Europa-Kommissionen sin blåbog vedrørende en integreret EU-havpolitik («*Et hav af muligheder*») med tilhørende handlingsplan som svar på et behov, som har eksisteret gennem adskillige år, men som på det seneste er blevet mere tydeligt, nemlig behovet for koordinering af de offentlige politikker for hav- og kystområderne.



Fiskeri ud for Thyborøn (Danmark)

Ud over at regulere klimaet her på kloden beskæftiger vores have 5 millioner europæere, og de rummer betydelige uundnyttede beskæftigelsesmuligheder, specielt inden for sektorer som vedvarende energi og telekommunikation.

Indtil nu har den europæiske intervention på havområdet begrænset sig til at fastlægge rammerne for udvikling af sektoraktiviteter inden for transport, miljø, forskning, o.l. – i form af incitamenter eller restriktioner – uden at være centreret omkring en bæredygtig udvikling, som sikrer de fælles goders fremtidige eksistens.

Tendensen ser ud til at være vendt med lanceringen af EU's nye integrerede havpolitik, som Barroso Kommissionen har udarbejdet i forbindelse med strategien for 2005-2009. Politikken gennemføres i flere faser, og bygger på en omfattende høring.

Grønbogen om EU's havpolitik, som blev offentliggjort i juni 2006, blev altså for 13 måneder siden starten på en omfattende høringsproces vedrørende nødvendigheden af

en integreret havpolitik og identifikation af særlige behov på området. Resultaterne overgik forventningerne med næsten 500 skriftlige bidrag fra regeringer, regioner, private virksomheder, foreninger, ngo'er og private borgere, som blev indsendt til den ad hoc-taskforce for maritime anliggender, som stod for udarbejdelse af og opfølgning på den nye politik på vegne af Generaldirektoratet for Fiskeri og Maritime Anliggender.

Et kompas...

På baggrund af den store opbakning fra civilsamfundet og offentlige myndigheder som Regionsudvalget og EU's tyske formandskab (første semester 2007) har Kommissionen besluttet at tage hul på anden fase, hvor man skal formulere de aktioner, som skal danne rammerne for gennemførelsen af en integreret havpolitik. Det er udfordringen i blåbogen, som blev præsenteret den 10. oktober 2007 af José Manuel Barroso, formand for Europa-Kommissionen, og Joe Borg, EU-Kommissær med ansvar for fiskeri og maritime anliggender. **Blåbogen** er en "pakke", som samler to meddelelser

(1) Respektivt politisk analytiker og analyseassistent ved taskforce for maritime anliggender, Generaldirektoratet for Fiskeri og Maritime Anliggender, Europa-Kommissionen.

fra Kommissionen vedrørende politikken og to arbejdsdokumenter – en handlingsplan og en konsekvensberegning – udarbejdet af taskforce for maritime anliggender i tæt samarbejde mellem forskellige afdelinger og med støtte fra højeste niveau, nemlig EU-kommissærerne, som fungerer som kontaktgruppe.



Uddannelse i søfartssikkerhed

Handlingsplanen, som skal vedtages af Ministerrådet i december 2007, kan med rette kaldes den nye europæiske havpolitiksbibel. Den beskriver omkring 30 aktioner under fem overordnede mål:

- at fremme bæredygtig udnyttelse af have og oceaner
- skabe erfaringsgrundlag og innovation vedrørende havpolitik
- at sikre øget livskvalitet i kystområderne
- at fremme EU's førende rolle i internationale maritime anliggender
- at forbedre det maritime Europas synlighed.

Nogle af aktionerne er strukturelle, dvs. knyttet til EU's traditionelle politik. Det gælder meddelelser vedrørende havpolitikken, som hører under transportpolitikken, og bekæmpelse af ulovligt, urapporteret og ureguleret fiskeri, som hører under den fælles fiskeripolitik. Andre igen er nyskabende, og går ud over de traditionelle politiske rammer. Det gælder implementeringen af nye politiske beslutningsværktøjer ifølge blåbogen såsom fysisk planlægning af de havbaserede aktiviteter, integreret administration af kystzoner, etablering af et europæisk netværk af observationer og data vedrørende havmiljøet, og koordinering af de europæiske overvågningssystemer.

Handlingsplanen munder ud i en stram **køreplan**, hvor størstedelen af aktionerne skal gennemføres i løbet af 2008 og senest i 2009. Nogle aktioner er allerede konkretiseret i offentlige dokumenter: Arbejdsdokument vedrørende klynge dannelse, meddelelse vedrørende havpolitik, høringsdokument om motorveje til søs og søtransport uden grænser, meddelelse vedrørende ødelæggende fiskerimetoder, meddelelse vedrørende nyvurdering af den maritime sociallovgivning, arbejdsdokument vedrørende den maritime energipolitik, etc.

...og et ror

Det er vigtigt at fremhæve, at handlingsplanens vedtagelse også danner forudsætning for en ny forvaltningsform. Overordnet ønsker man ikke at tilføje ny lovgivning til den eksisterende, eller at skabe nye administrative strukturer og frem for alt ønsker man i videst muligt omfang at involvere de implicerede parter i beslutningsprocessen, for at sikre parternes billigelse inden lancering af konkrete aktioner. Det gælder særligt de nye tiltag som f.eks. fysisk planlægning, som iværksættes gennem en række pilotprojekter. Handlingsplanen giver også incitamenten en fremtrædende placering, og fremmer projekter til etablering af god praksis.

Man kan med god ret hævde, at størstedelen af de planlagte tiltag under alle omstændigheder ville være blevet vedtaget af Kommissionens kompetente organer. Men hele udfordringen i en integreret europæisk havpolitik ligger netop i en koordinering for at nå målsætningen om en velovervejet global udvikling. Det kom til udtryk under Grønbogens høringsfase, og derfor vil "maritime anliggender" under Generaldirektoratet for Fiskeri, blive styrket i den nærmeste fremtid.



Modernisering af havnen i Quarteira (Portugal)

EU's regioner i den yderste periferi – Europa og det åbne hav

Azorerne, De Kanariske øer, Guadeloupe, Guyana, Madeira, Martinique og Réunion er de syv regioner i EU's yderste periferi (RUP). De står over for nogle permanente hindringer⁽¹⁾ forbundet med beliggenhed, isolation, klimamæssige, territoriale, demografiske og økonomiske begrænsninger, som kræver, at Unionens politik tilpasses til situationen i områderne. Som integrerede EU-regioner i de to oceaner (Atlantikhavet og det Indiske Ocean) udgør RUP også et aktiv. Med mere end 3.000.000 km², svarer RUP-regionernes «eksklusive økonomiske zoner» (EØZ) til Middelhavets og Det Baltiske havs samlede areal. Medregner man også de oversøiske lande og territorier (OLT)⁽²⁾ er Den Europæiske Union til stede på de tre oceaner, og besidder jordens største havområde.



RUP-regionerne råder stadig over relativt velbevarede fiskeressourcer, som muliggør en velovervejende udvidelse af fiskeriet. Dertil kommer turistsressourcerne. På grund af områdernes geografiske og geofysiske karakteristika og den rige maritime biodiversitet, kan de anvendes som «laboratorier» på områder som miljø, klima og energi helt i tråd med målsætningerne fra Lissabon og Göteborg vedrørende bæredygtig udvikling.

I den henseende udgør RUP-regionerne et privilegeret område ved Unionens yderste grænser, hvor der kan foretages en langsigtet fælles udvikling af alle territorier og de respektive havområder. De af områderne, som ikke ligger isoleret ude på havet som f.eks. Azorerne, ligger som nabo til tredje stater, hvor behovet for udvikling er endnu mere udtalt. Dialogen

mellem EU, RUP, deres medlemsstater og tredjelande kan føre til betydelige fremskridt på mange områder, nemlig bæredygtig fælles forvaltning af fiskebestandene, bekæmpelse af fattigdom, søfartssikkerhed, migrationsstrømme, m.m.

Det er klart, at RUP regionerne har stor interesse i udformningen af en europæisk havpolitik. Inden for rammerne af programmet INTERREG IIIC syd har områderne udviklet projektet RUPMER som deres bidrag til grønbogen. Specielt i relation til disse regioner er det relevant at lade en række internationale overvejelser indgå i det politiske arbejde. RUPMER-projektets første konklusion er, at det er nødvendigt med en differentieret tilgang pr. havområde, som tager højde for RUP-regionernes særlige forhold både i forhold til resten af EU, og til de caribiske områder, den sydvestlige del af det Indiske Ocean og Macaronesien (Madeira, Azorerne og De Kanariske øer).

Beskyttelse af havmiljøerne i RUP-regionerne forudsætter, at data indgår i de europæiske databaser som baggrund for et fremtidigt havatlas. For at fremme specialforskning omkring RUP-regionerne (vedvarende energi, blå bioteknologi, klimaændring, risikoforebyggelse, m.m.) er det nødvendigt at etablere et netværk bestående af forskningsorganer fra områderne og fra resten af EU. Endelig er fiskeriet et godt eksempel på nødvendigheden af en politik tilpasset til RUP-regionernes geografiske forhold, og som samtidig bidrager til deres egen udvikling og til en bæredygtig udnyttelse af ressourcerne fra de omkringliggende tredjestaters side.

Meddelelsen vedrørende en integreret havpolitik udstikker kursen, særligt muligheden for at etablere en integreret tilgang for hver af de tre berørte havområder og RUP-regionernes betydning i forskningsmæssig sammenhæng.

Kontakt: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Artikel 299-2 i Traktaten.

(2) OLT: Ca. 20 områder, som forfatningsmæssigt hører under fire medlemsstater (Danmark, Frankrig, Holland, Storbritannien) uden at være en del af EU's territorium, men som heller ikke er selvstændige stater.

NET-BIOME - forskning med henblik på bæredygtig udvikling af de Ultraperiferiske Regioner

Net-Biome er et projekt under det sjette rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling. Projektet samler som noget nyt de 7 Ultraperiferiske Regioner (RUP) og størstedelen af de oversøiske lande og territorier (OLT) i de tropiske og subtropiske områder tilhørende 5 europæiske lande (Spanien, Frankrig, Holland, Portugal og Storbritannien). RUP- og OLT-områderne besidder en

enestående biodiversitet både i havet og på landjorden, som er et væsentligt aktiv for en bæredygtig udvikling (landbrug, fiskeri og turisme). Men områderne er mere sårbare over for klimaforandringer og naturbetingede og menneskeskabte risici end resten af EU. Net-Biome skal etablere samarbejde inden for forskning i biodiversitet med henblik på at udvikle nye strategier og modeller til bæredygtig administration, som også kan anvendes i det kontinentale Europa og tredjelande i områderne.

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

Kursen sat mod bæredygtig vækst - EU's havnepolitik

I kølvandet af meddelelsen om en integreret havpolitik vedtog Kommissionen den 18. oktober 2007 *Meddelelse om en europæisk havnepolitik*⁽¹⁾, som afspejler resultaterne af en omfattende høring blandt de implicerede parter.

De europæiske havne står over for nogle komplekse udfordringer, uanset om de ligger ved vores floder eller have. Stigende transportbehov, væsentlig teknologisk udvikling (containertransport, telekommunikation, informatisering), miljømæssige krav herunder styring af intermodal transport, hvor havnenes rolle favoriseres, nødvendigheden af en dialog mellem alle aktører på havneområdet inklusive byer og regioner, og endelig overholdelse af EU-regler særligt inden for sammenlignelighed og konkurrence. For at fremme et havnesystem, som i fuldt omfang bidrager til bæredygtig vækst og beskæftigelse, fastlægger Kommissionen en handlingsplan, som i korte vendinger omfatter følgende elementer:

- **Forbedring af havnenes kapacitet og forbindelse til baglandet.** Selvom de store havne i Europa må siges at fungere effektivt, er mange havne flaskehalse for så vidt angår kapacitet, forbindelser eller organisering. Det er nødvendigt at sikre en integreret styring af transportkæden og studere nye ruter, samtidig med at der foretages en grundig evaluering, før nye infrastrukturer etableres.
- **At øge kapaciteten under hensyntagen til miljøet.** Kommissionen vil offentliggøre en orientering med henblik på at støtte anvendelse af de miljørelaterede rammedirektiver (habitat, fugle, vand, affald) ved havneplanlægning. Det drejer sig også om etablering af passende anlæg til affaldshåndtering, at sikre en velovervejet styring af vandmasser og sediment, samt bekæmpelse af klimaforandringer og luftforurening.

- **Modernisering af havneaktiviteterne** gennem etablering af nye systemer til søfartssikkerhed og telekommunikation. Særligt «linjeskibsfarten» understøtter den administrative forvaltning af søfart og logistik. Nyt automatiseret havneudstyr spiller ligeledes en væsentlig rolle. Endelig er der anledning til at forenkle procedurerne for den kystnære søfart for at understøtte denne i EU's indre marked og fremme etableringen af «motorveje til søs».
- **Etablering af gennemsigtige og retfærdige regler for investorer, operatører og brugere:** Havnemyndighedernes rolle, offentlig finansiering, havnekoncessioner, teknisk-nautiske tjenesteydelser, (lodsning, bugsering, etc.), godshåndtering, havneafgifter og konkurrence med tredjelande.
- **Etablering af en strukturdiallog mellem havnene og byerne** (se artikel).
- **Udvikling af en sektordiallog vedrørende arbejde i havnene** samt forbedring af uddannelsesmuligheder, sikkerhed og hygiejne.

(1) KOM(2000) 616 endelig af 18.10.2007:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/da/com/2007/com2007_0616da01.pdf



Havnebyer i forandring

Af Patrick Verhoeven⁽¹⁾

For at sikre vækst og bæredygtig udvikling skal havne og byer indgå partnerskaber.



Europa har mere end 1.000 havne ud til havet. Størstedelen er små eller mellemstore. 700 af havnene håndterer mindre end 1 million tons fragt årligt. I den anden ende af skalaen ligger omkring ti megahavne, som håndterer mere end 50 millioner tons årligt.

Havnene er Europas vækstopoler

Mange af de europæiske havne har oplevet en eksplosion i aktivitetsniveauet gennem de seneste tyve år. Tendensen ser ud til at fortsætte, især inden for containertransport, hvor den høje vækst forventes at fortsætte. Det skyldes især den kraftige ekspansion på de asiatiske markeder og importen fra Kina.

Tendensen gør det muligt for et større antal europæiske havne at blive en del af det globale marked. De containerhavne, som oplevede den største vækst i 2006, var alle små eller mellemstore, og fordelt over hele kontinentet. Sektoren bliver således stadigt mere diversificeret, hvad angår antal havne, funktioner og tjenesteydelser, og dermed får befragterne flere valgmuligheder, hvad angår ruter.

Som følge af væksten skal de europæiske havne investere i en større modtagekapacitet samt råde over pålidelige forbindelser til baglandet. En af de væsentligste hindringer er den retslige usikkerhed i forbindelse med etablering af EU's miljønormer. Derfor er flere store havneprojekter blevet forsinket på grund af langsomme og omfangsrige procedurer.

Ombygning af havnefronten

Konceptet for en moderne havn opstod i Storbritannien i starten af det 19. århundrede. Hvad angår infrastruktur, byggeteknik, håndtering og styring har havnebyer som London og Liverpool været på forkant og har været inspirationskilde for konkurrenterne på fastlandet. Historien gentager sig 150 år senere, da London i 1981 med ombygningen af de gamle dokområder viste vejen for modernisering af havneområder overalt i resten af Europa.

Selvom projekterne er meget forskellige, er der et klart fællestræk. De gamle og forladte havneområder omdannes til nye bydele med kontorbygninger, lejligheder og rekreative områder, mens havneaktiviteterne flyttes ud af byen langt fra centrum. Projektet «HafenCity» i Hamborg er et godt eksempel på et sådant forandringsprojekt. Indtægterne fra salg af bygninger ved havnefronten på den gamle havn tæt på byens centrum er blevet anvendt til finansiering af den ultramoderne containerterminal Altenwerder på sydsiden af floden Elben.

Modernisering af havnebyen

Udflytningen af havneområdet, som vi har set overalt i Europa indebærer ofte, at havnen afskæres fra byen. I mange europæiske havnebyer ville en uvidende turist ikke opdage, at den by, hvor han befinder sig, huser en stor havn. Oftest vil han kun opleve en vandfront, hvor lette fartøjer og lystsejlere krydser forbi, promenader langs vandet og dokområder, som er omdannet til turistattraktioner og gamle pakhuse ombygget til attraktive lejligheder.

Men flere og flere havnemyndigheder stiller nu spørgsmålstegn ved, om denne politik er holdbar. Man har en pladsmæssig udfordring, da de forventede vækstrater på søtransportområdet stiller krav om større modtagekapacitet. De arealer, der er til rådighed, er utilstrækkelige, og de stærke

(1) Generalsekretær for ESPO (European Sea Ports Organisation).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Hjemmeside: www.espo.be

miljømæssige krav sætter begrænsninger for havneudvidelserne, og det tvinger udviklingen tilbage til bymidten, hvor man søger at genoplive de gamle havneområder.

Men det er forbundet med væsentlige problemer. Holdningen «ikke i min baghave» gør det vanskeligt at etablere havneaktivitet i nærheden af beboelsesområder. Det er imidlertid en uundgåelig proces for mange havne, og det kræver en indsats af begge parter. Havnemyndighederne skal sikre, at havneområdet er så rent, diskret og sikkert som muligt, og borgerne skal have den opfattelse, at havnen bidrager til deres generelle trivsel. Kun på den måde kan det lykkes reelt at genoplive Europas havnebyer.

Hvis den lokale befolkning skal have en mere positiv holdning over for havneaktiviteterne, skal havnen først og fremmest gøres mere synlig for offentligheden. Det handler om at overbevise folk om, at en havn faktisk er et spændende område. Der er mange uudnyttede muligheder for at etablere partnerskaber mellem sektorer som turisme, fritid, kultur og byhistorie, hvor man i større omfang kan inddrage borgerne i havnens og søtransportens univers. Inden for rammerne af den internationale kodeks for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS) og andre foranstaltninger er det en særlig udfordring, som kræver en vis kreativitet fra havnemyndighedernes side.



Bæredygtig udvikling af havnene er central i den nye europæiske havnepolitik

Den 18. oktober 2007 har Kommissionen udsendt en ny meddelelse om EU's havnepolitik⁽²⁾. Sammenlignet med tidligere initiativer tillægger meddelelsen bæredygtig udvikling af havnene en stor betydning, samtidig med at man anerkender nødvendigheden af at klarlægge reglerne for anvendelse af EU's miljølovgivning. De europæiske havnemyndigheder repræsenteret af sammenslutningen ESPO hilser Kommissionens beslutning om at skabe retningslinier for anvendelse af lovgivningen i relation til havneudvikling velkommen.

Meddelelsen sigter ligeledes mod en forbedring af samarbejdet mellem byerne og havnene. Også det tiltag tager sektoren godt imod. Selvom de lokale myndigheder og havnemyndighederne er de primære ansvarlige for at havnene integreres i byerne og bylivet, kan Europa-Kommissionen meget vel fungere som katalysator herfor ved at understøtte god praksis og gensidig læring. Forslaget om at arrangere en årlig dag under temaet «åben havn» er et godt eksempel på partnerskabsaktiviteter mellem havne- og bymyndigheder i Europa.

(2) KOM(2000) 616 endelig af 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/da/com/2007/com2007_0616da01.pdf

Maritime klyngedannelser – innovation og regionaludvikling

Af Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Klynger kan blive nøgleinstrumentet i en ambitiøs havpolitik, som på en gang gør det muligt at skabe konkret teknologisk innovation og økonomisk udvikling i områderne.



Ordet «klynge» eller på engelsk «cluster» betegner en gruppering af virksomheder fra samme sektor, som agerer inden for samme område. Mere præcist beskriver Michael E. Porter fra Harvard Universitet en klynge som *«en samling forbundne virksomheder, specialiserede leverandører, serviceudbydere og tilknyttede institutioner (universiteter, handelssammenlutninger, etc.)»*.

Forskellige former for "klyngedannelse"

En sådan gruppering af virksomheder og erhvervsfolk inden for forskellige aktivitetsområder kan antage mange former. På det maritime område kan man passende skelne mellem nationale klynger – som ofte fungerer som opinionsformidlere for bestemte maritime faggrupper – og regionale klynger (også kaldet «konkurrencepoler»). Sidstnævnte varetager udviklingen af den maritime økonomi gennem innovation og samarbejde mellem forskning, uddannelse og industri. De støtter forskningsprojekter (projektudformning, rekruttering af partnere og finansiering) og hjælper SMV'erne ud på nye markeder, og understøtter således Lissabon-strategiens

målsætninger, som i høj grad lægger vægt på innovationspolitik.

Innovation er en nødvendighed på det maritime område, særligt inden for sektorer som skibsindustri og logistik (skibsbygning og levering kræver deltagelse af et bredt netværk af leverandører), udnyttelse af maritime energiressourcer og biologiske ressourcer (offshore olieindustrien, vedvarende energi fra havstrømme, bølgeenergi og tidevandsbevægelser, udvikling af nye molekyler ud fra havets biodiversitet, etc.), sikkerhed, overvågning og endelig miljøet - risikoforebyggelse, bekæmpelse af klimaforandringen, udvikling af bæredygtig turisme integreret med tiltag til kystbeskyttelse.

Ud over at fungere som løftestang for innovation gør klyngerne det også muligt at opretholde EU's maritime viden på regionalt plan, da de pr. definition samler aktører fra industrien og fra de faglige uddannelser. Derfor skal oprettelsen af klynger følges op af investering i uddannelse og erhvervsuddannelse på det maritime område. Den potentielle

(1) Politisk analytiker, Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for regionalpolitik, afdelingen for "Tematisk udvikling, konsekvenser".

Maritim klyngedannelse i Finland

I Finland har man oprettet 13 klynger under «Programmet for ekspertisecentre» lanceret af statsrådet for perioden 2007-2013.

Formålet med den finske klynge er at skabe dynamik og at samle udviklingen af aktiviteter, uddannelse og forskning inden for sektorer som skibsbyggeri, offshore industri og maritim logistik. De udvalgte aktivitetsområder er materialer og forarbejdningsteknologi, internationalisering i sektoren, sikkerhed og miljøspørgsmål og virksomhedsudvikling.

Fem ekspertisecentre samler industrifolk og forskere på højt niveau, og deltager aktivt i klyngen, hvor koordineringen varetages af Koneteknologiakeskus Turku Oy. Centrene er placeret i det sydøstlige, sydvestlige og østlige Finland, Satakunta, samt metalindustriens ekspertisecentre i den Botniske bugt.

Klyngens strategi sigter på at fremme innovative aktiviteter, produkter og tjenester, at forbedre produktivitet og netværkssamarbejde, samt at øge udbudet af kvalificeret arbejdskraft. Man ønsker ligeledes at skabe vækst i investeringer i forskning og udvikling, højnelse af virksomhedernes kompetenceniveau, udveksling og centralisering af information, tilrettelæggelse af specifikke aktioner, samt internationalisering af og samarbejde mellem SMV'er.



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

mangel på kvalificerede søfolk kan få alvorlige konsekvenser, særligt for sikkerhedsinfrastrukturen i søfarten. På sigt er der også risiko for, at nogle klynger svækkes eller flytter til områder med bedre kvalificeret arbejdskraft.

Støtte fra EU

EU ønsker at fremme udviklingen af maritime klynger på flere måder. Først og fremmest har Europa-Kommissionen i 2005 bidraget til etableringen af teknologiplatformen



Færge i Kiel havn (Tyskland)

WATERBORNE⁽¹⁾, som samler de vigtigste aktører inden for søtransport. Målsætningen er via temagrupper (skibsbyggeri, navigation, systemer, sikkerhed, etc.) at formulere en langsigtet vision for en sektor, som i udviklingsmæssig henseende er afhængig af store teknologiske fremskridt. Platformen har også til formål at opstille prioriteter for europæisk maritim forskning vedrørende industriens behov (støtte til klynger hører herunder).

Derudover har Europa-Kommissionen, via initiativet EUROPE INNOVA⁽²⁾ foretaget en kortlægning af de europæiske klynger. Formålet er at udarbejde et paneuropæisk kort dækkende alle medlemsstater inden udgangen af 2007, som registrerer alle initiativer vedrørende klyngedannelse på nationalt og regionalt niveau.

Kommissionen har også lanceret en række netværk inden for forskning og innovation, ofte med det formål at udveksle eksempler på god praksis. Netværkene kan med tiden føre til oprettelsen af tværnationale klynger. For at stimulere samarbejdet mellem europæiske klynger og støtte etableringen af nye projekter med en kontinental dimension, etablerede Kommissionen i juli 2007 Det Europæiske Observationsorgan for klynger (inden for rammerne af EUROPA INNOVA initiativet). Observationsorganets

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

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

rolle er at indsamle statistiske data, udvikle indikatorer til måling af dynamikken i de europæiske klynger, samt evaluere effekten af nationale og regionale politikker vedrørende klyngedannelse. Hermed ønsker man at støtte nogle af de europæiske klyngers arbejde med at fremme overførsel af aktioner gennemført i EU's mere udviklede regioner (de nordiske lande, Storbritannien, Østrig, Spanien, Norditalien, etc.) til regioner og medlemsstater, hvor virksomhedsnetværkene endnu ikke er fuldt udviklede. Der er ingen tvivl om, at både de nævnte initiativer og de aktioner, som gennemføres af det Europæiske Observationsorgan, indebærer fordele for de maritime klynger.

På forskningsområdet kan nogle af klyngerne, som beskæftiger sig med området, opnå støtte under EU's rammeprogram, særligt gennem pilotprojektet "Videnbaserede regioner", hvor formålet med støtten er at udbygge regionernes forskningskapacitet og integrere aktiviteterne i de regionale udviklingsstrategier.

Klynger og samhørighed

Endelig kan klyngerne regne med væsentlig støtte via den europæiske samhørighedspolitik. Innovation er et af de prioriterede områder for de investeringer, der skal foretages i perioden 2007-2013, i alle regioner og medlemsstater. Ved at investere i innovation kan vi sikre en bæredygtig økonomisk vækst, og klyngeudvikling er et af de midler, som regionerne råder over, for at indfri målsætningen. EU's strategiske retningslinier for samhørighed⁽¹⁾, som blev vedtaget i Europarådet i oktober 2006, fastslår, at investeringer vedrørende forskning og udvikling skal bidrage til at "styrke samarbejdet mellem virksomhederne indbyrdes og mellem virksomheder og offentlige institutioner for forskning og videregående uddannelse ved at støtte etableringen af regionale og tværregionale kompetenceklynger". Det gælder naturligvis også kystregionerne og klynger, som etableres i den maritime sektor. Ligeledes inden for rammerne af samhørighedspolitikken gør initiativet "Regioner for økonomisk forandring" (se indsat artikel) det muligt at udvikle det samlede potentiale, som klyngerne



Parkeringsplads ved havnen i Valencia (Spanien)

«Ravlandet» Pommern

Kysterne i Pommern (Polen) er rige på rav, denne fossile harpiks, som stammer fra fortidige nåletræer for ca. fyre millioner år siden. I området er omkring 10.000 jobs direkte afhængige af det eftertragtede råmateriale, og eksporten udgør 350 millioner EUR årligt.



Derfor har man etableret en «ravklynge», som samler alle branchens aktører. Håndværkere og virksomheder, som fremstiller smykker eller skønhedsprodukter på basis af rav, lokale og regionale forvaltninger, Institut for markedsøkonomi og Gdańsk International Fair Co. (som hvert år arrangerer udstillingerne «Amberif» og «Ambermart»), museer, universiteter, sammenslutninger og andre foreninger i branchen.

Klyngen er en konkurrencepol, som forener tradition, innovation og samarbejde. Det primære formål er at understøtte og højne råvarens værdi både kvantitativt og kvalitativt, at udvide og konsolidere afsætningskanalerne for ravprodukter samt udvikle turisme baseret på det kostbare råmateriale. Sponsorerne udtrykker et ønske om at gøre Pommern kendt som «ravlandet» og Gdańsk til «ravets hovedstad».

Kontakt: Krystyna Wróblewska
direktør, Kontoret for internationalt samarbejde,
Office of the Marshal of Pomorskie Voivodeship.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

repræsenterer, på tværs af samarbejdsnetværk og med deltagelse af de regionale myndigheder.

Siden 2005 har EU ønsket at etablere en integreret havpolitik. Den nye interesse i det maritime område sætter fokus på aktiviteterne økonomiske betydning og deres indbyrdes sammenhæng. Ligeledes understreges industriens bidrag til Europas vækst og behovet for innovation. Derfor vil EU fortsat støtte udviklingen af innovative maritime klynger på tværs af forskningspolitik, samhørighedspolitik og aktioner, som generelt støtter virksomheder og industri. Klynger kan

blive nøgleinstrumentet i en ambitiøs havpolitik, som på en gang gør det muligt at skabe konkrete resultater inden for teknologisk innovation og en økonomisk udvikling af områderne.

Initiativet "Regioner for økonomisk forandring"

Fra 2008 får EU's kystnære regioner mulighed for at indgå i netværkssamarbejde inden for rammerne af initiativet «Regioner for økonomisk forandring». Med støtte fra det nye program for interregionalt samarbejde INTERREG IVC organiseres netværksaktiviteterne omkring 30 prioriterede temaer, hvoraf to er af særlig relevans for udvikling af maritime klynger: «Udnyttelse af have og oceaner» og «Forbedring af regionernes kapacitet med hensyn til forskning og innovation».

Ideen er i første omgang, at regionerne skal udpege og etablere netværk mellem de bedste projekter under de 30 temaer. I anden fase udvides netværkssamarbejdet til de politiske beslutningstagere, eksperter og relevante organer for at uddrage læring af projekterne og integrere den i samhørighedspolitikens operationelle program.

De tematiske netværk, som arbejder mest effektivt og proaktivt med udbredelse og udnyttelse af projektsresultater, vil modtage løbende støtte fra Europa-Kommissionen, i form af ekspertviden og bistand, inden for rammerne af initiativets «ekspresordning».

Læs mere:

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



Udbygning af containerhavnen i Las Palmas
(De Kanariske Øer, Spanien)

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

LETLAND

Renovering af havnemolen i Mersrags



Samlet udgift: 2 000 000 EUR
EU-tilskud: 1 300 000 EUR

«Projektet blev iværksat i 2006 og 2007, og består af en renovering og 120 meters udbygning af den nordlige mole i havnen i Mersrags. Konstruktionens nye samlede længde bliver på 430 meter, hvilket gør det muligt at modtage mere gods, og dermed udvikle regionen og den lokale økonomi. Havnen og de lokale myndigheder opnår en øget økonomisk stabilitet, og der skabes et antal nye jobs.»

Sanda Rieksta, Leder af afdelingen for information og reklame, forvaltningsmyndighed for EU's strukturfonde
www.esfondi.lv

ITALIEN

Den nye lystbådehavn i Vieste



Samlet udgift: 12 700 000 EUR
EU-tilskud: 1 400 000 EUR

«De mange lystsejlere, som hvert år besøger Apuliens kyster kan fremover vælge mellem 650 bådpladser til korte eller lange ophold, som planlægges i den nye lystbådehavn i Vieste under det operationelle regionalprogram 2000-2006. Projektet dækker etablering af al nødvendig infrastruktur for både de basale og de mere avancerede aktiviteter. Skibsværft, parkeringsplads, handelsområde og sejlsportsklub, vinteropbevaring og reparationsplads til mindre både, etc. Arbejdet omfattede forlængelse af molen, oprensning af havnen, kajbyggeri og fastgørelse af flydepontoner, opførelse af 6 butiksbbygninger og havnebyggeri som f.eks. hangarer. Herefter kan lystbådehavnen modtage omkring 3.500 lystsejlere årligt.»

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

AZORERNE (PORTUGAL)

Internationalt netværk for oceanografisk tilsyn



Samlet udgift: 200 000 EUR
EU-tilskud: 170 000 EUR

«Utilstrækkelig datamængde og øgruppens komplekse topografi gør det vanskeligt at forudsige bølgenes bevægelser, tidevand og havstrømme omkring Azorerne. CIM-BA-projektet har til formål at udarbejde en 3-dimensionel afbildning af havstrømmene og at studere strømmenes sæsonmæssige variationer. Etableringen af et internationalt netværk til oceanografiske tilsyn omkring øgruppen vil især gøre det muligt at identificere områder, som er særligt velegnede til produktion af bølgeenergi og zoner med kraftig biologisk produktivitet.»

Ana Martins, projektansvarlig, Afdeling for oceanografi og fiskeri, Universitetet på Azorerne.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ESTLAND

Fysisk planlægning af stranden i Pärnu



Samlet udgift: 1 300 000 EUR
EU-tilskud: 831 000 EUR

«Den geografiske placering, klassiske arkitektur og de kulturelle aktiviteter gør Pärnu (44.000 indbyggere) til Estlands mest berømte badested. Den Europæiske Regionalfond har støttet etableringen af en ny strandpromenade, og byen har fået et nyt og moderne image, som gør badestedet mere attraktivt for turister.

Mirje Auksmann, projektkoordinator, Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

“Den fremtidige europæiske havpolitik bliver både regional og global”

Xavier Gizard, Generalsekretær for konferencen for EF's maritime regioner (CRPM)



Klimaforandringen, energiefteerspørgslen og globaliseringen har kortsluttet EU's politiske dagsorden, og vi er nødt til at tage højde for omstændighederne.

Hvordan tager vi højde for forandringerne, hvilke strategier skal vi udarbejde for at beskytte befolkningen og skabe opbakning rundt omkring i områderne? Europas 68.000 kilometer lange kyststrækning omfatter områder med et højt aktivitetsniveau, både i kraft af det økonomiske liv og på grund af befolkningens størrelse i områderne, som tæller 50% af den samlede befolkning. Det skaber en række problemer for vores fremtidige sikkerhed, hvis niveauet i havene virkelig stiger og forekomsten af ekstreme vejrforhold såsom tsunamier, cykloner og orkaner øges – millioner af menneskers levevilkår trues allerede regelmæssigt. Klimaforandringerne gør det nødvendigt at sikre, at de maritime regioner kan tilpasse sig konsekvenserne af vejrphænomenerne, samt at træffe foranstaltninger for at modvirke udviklingen.

I økonomisk sammenhæng skal tilpasningen tage højde for potentiel vækst og beskæftigelse i kystområderne. Som eksempel bidrager turismen i kystzonerne alene med 5% af BNP, og oplever en årlig stigning på 3%. Og vi må heller ikke glemme de 1.200 havne på kontinentet, som er en vigtig ressource, eller de vedvarende energikilder som sol, vind og tidevandsbevægelser, som altid findes i rigeligt mål i kystområderne.

Medlemsregionerne i CRPM er blevet tæt inddraget i diskussionerne om Europas havpolitik. De har fremsat en række ideer både vedrørende en vurdering på økonomisk plan af Europas maritime potentiale og vedrørende indførelse af en ny udviklingsmodel baseret på bæredygtige udviklingsprincipper og en integreret forvaltning i kystområderne.

De er begejstrede for de positive punkter i «Blåbog vedrørende en integreret EU-havpolitik» - maritim klyngedannelse, lancering af pilotprojekter til bekæmpelse af klimaforandringernes effekt på kysten, samt en europæisk strategi for havforskning, som Kommissionen skal fremlægge i 2008.



Havnen i Bari (Italien)

De europæiske regioner skal være drivkraften bag iværksættelsen af aktionerne. Men have og oceaner kender ingen grænser! I havpolitik er en global dimension åbenbart relevant, og de ultraperiferiske regioner vil per definition bidrage med denne dimension i EU's fremtidige havpolitik - særligt set i lyset af den stigende globalisering.

Derfor har Europa behov for at konfrontere de andre kontinenter og andre aktører, der spiller en rolle i udarbejdelsen af en havpolitik for det 21. århundrede, med sine analyser og undersøgelser. Og det var med det formål, at CRPM-regionerne og andre aktører på havområdet på globalt plan mødtes på Azorerne til et seminar, som blev afholdt i juli 2007 vedrørende «Havpolitik og globalisering», og hvor europæiske, kinesiske, nordamerikanske, australske og indonesiske erfaringer blev udvekslet. Med samme formål har CRPM etableret det første globale netværk af regioner - Forum of Global Associations of Regions (FOGAR). På havområdet såvel som i andre sektorer, hvor vi oplever globale udfordringer, vil de europæiske regioner have behov for at indgå alliancer med regioner på andre kontinenter.

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

Omstrukturering og integreret udvikling i Asturien (Spanien)

Fremtiden kommer fra søsiden

I forbindelse med omstruktureringen af de vigtigste økonomiske sektorer – landbrug, fiskeri og jernindustri – forventer Asturien at udnytte sine kystområders naturlige, kulturelle og menneskelige aktiver, for at sikre en fornyet fremgang. Det er det overordnede sigte med den regionale havstrategi.



Castropol, Asturiens vestligste punkt

«Nøglen til vores succes er, at også virksomhederne betragter kysten som Asturiens skatkammer», udtaler en tilfreds Manuel Carrero de Roa, som er stolt over at fremvise den storslåede strand i Penarronda for foden af klipperne. Manuel er en af de fem landsplanlæggere i «POLA», planlægningsorganet for kysterne i Asturien. Her, tæt på Castropol og lige før Galicien begynder, ligger en af de tre «beach parks», som POLA allerede har oprettet i Asturien. «Målsætningen er at etablere femten parker inden 2015», forklarer Manuel. «Vores strande er meget smukke men små og meget besøgte om sommeren. Første tiltag er at «få bilerne væk fra sandet». Penarronda tager imod tusinder af mennesker i juli-august. Før vi fik etableret stier og parkeringspladser, som I kan se oppe bagved, parkerede alle badegæsterne nede i sandområdet, stort set på stranden. Nu skal folk gå et par hundrede meter, men til gengæld har vi fået naturen tilbage. Vi ser sågar at klitterne gendannes og de typiske kystplanter vender tilbage som f.eks. siv og græsarter som hjælme.»

Med et budget på 80 millioner euro over ti år er POLA Asturiens bidrag til en integreret styring af kystregionerne, et område hvor regionen fungerer som pioner i Spanien⁽¹⁾. POLAs eksperter deltog i øvrigt aktivt i høringen vedrørende den regionale havstrategi, som blev gennemført i 2007 (se indsat omtale). Planen har været operationel siden 2005 og modtog i 2006 støtte fra European Council of Town Planners. Den er resultatet af et regionalt tiltag, der blev påbegyndt i starten af 90'erne, og som oprindeligt havde til formål at genopbygge og beskytte så mange naturområder som muligt over et område på 500 meter langs med Asturiens henved 400 kilometer lange kyststrækning. «Asturiens kyst har været i en paradoks situation», forklarer Maria José Rodríguez, direktør for afdelingen for europæiske anliggender i Region Asturien, «på den ene side er det her, den tunge industri har etableret sig. På den anden side har manglen på jordbaseret kommunikation, som gennem lang tid isolerede regionen fra omverden, reddet en stor del af kysten. Vi er den region i Europa, som har flest naturparker anerkendt af UNESCO. Alligevel var

(1) Fra 2003 til 2006 gennemførte Asturien pilotprojektet "Coastatlantic" med deltagelse af 11 andre europæiske regioner under temaet integreret forvaltning af kystområderne (se rubrikken "INTERREG i aktion").

det på tide at skride til handling. Med de nye veje er Madrid under fire timer herfra, og antallet af fritidshuse er steget kraftigt gennem nogle år. Men med POLAs hjælp har vi nu de nødvendige instrumenter til at forene kystbeskyttelse og bæredygtig turisme.»

Og netop turismen er en af de vigtigste strenge, som regionen spiller på for at sikre videreudviklingen. Det er særlig tydeligt i Luanco (5.000 indbyggere), som hidtil har fungeret både som fiskerihavn og hjemsted for jernindustrien. *«De to aktivitetsområder er på vej gennem en omstrukturering, men da vi ligger tæt på Cap de Peñas og midtvejs mellem Aviles og Gijón, har vi en fantastisk god placering med hensyn til at udvikle områder som turisme og fritid»*, fastslår Victor Cuervo, kommunaldirektør for uddannelse og beskæftigelse. Programmet omfatter: etablering af turistvirksomheder (sammen med EQUAL fonden), flere indlogeringsmuligheder i landområderne (sammen med LEADER+), etablering af en lystbådehavn (sammen med FEDER og INTERREG) og erhvervsuddannelse (800.000 euro årligt medfinansieret af ESF), for at kunne imødekomme efterspørgslen. *«Det handler ikke om radikale ændringer»*, forklarer Constantino Roces, direktør for landbrugsuddannelsescentret i Luanco. *«Vi behøver jo ikke genopfinde hjulet. Det er snarere et spørgsmål om, at vi gennem vores uddannelser uddyber og diversificerer traditionel viden og aktiviteter såsom fiskeri, konserverindustri, bagererhvervet, madlavning baseret på lokale råvarer, m.m.»* Og resultaterne er synlige, *«omkring 80% af vores elever får arbejde efter endt uddannelse. I nogle brancher – fiskerierhvervet især – er efterspørgslen større end udbudet»*, forklarer Ines Lombas, professor i biologi ved Centret.

Fra fiskekrog til gaffel

Men selvom fiskeriet i Asturien, ganske som andre steder i Europa, oplever store vanskeligheder, har sektoren langt fra sagt det sidste ord. På den ene side har fiskerne fokus på kvalitet og sporbarhed for at optimere fangstens vej til markedet, og på den anden side udbygger fiskeribranchens forarbejdningsindustri deres forarbejdningsanlæg. I begge tilfælde med støtte fra Strukturfondene og andre EU-instrumenter.

Cudillero kommune er et meget godt eksempel. Her har fiskeriforeningen i Virgen del Carmen udviklet en GPS-enhed til komplet sporing. Projektet ligger inden for rammerne af teknologiprojektet *«Collaboration@Rural»*, som modtager EU-støtte under det sjette rammeprogram for forskning og udvikling. *«Man kan godt sige, at vi dækker fra fiskekrog til gaffel»*, lyder det begejstret fra Enrique Plaza, generaldirektoratet for fiskeri under den asturiske regering. *«Sporingen dækker hele processen i realtid. Fiskerne kommer frem til fiskepladserne. Fangsten registreres, så snart den tages ind, og data sendes via WiFi eller satellit til havnen i Cudillero. Endnu før skibet kommer i land kan fiskeriauktionen udstede et oprindelsescertifikat og et nummer, som gør det muligt at spore fisken helt frem til detaillisten. Og alle vinder ved processen - fiskerne, kontrollen, forarbejdningsindustrien, de handlende og endelig til slut forbrugeren»*.

Ligeledes i Cudillero, i landsbyen Oviñana, har to virksomheder til forarbejdning af fisk og skaldyr udvidet og moderniseret anlæggene. Inocencio Rodriguez, som driver en en gros virksomhed til import/eksport af fisk og skaldyr, har investeret 10 millioner euro i etableringen af en helt ny enhed *«Nuevos Desarrollos de la Pesca»* (nyudvikling inden for



Uddannelse af nye medarbejdere i Cudillero

fiskeri). *«Vi skal sikre, at operatørerne i Asturien har tilstrækkelig kapacitet til at aftage den mængde, der bliver fisket her og lidt mere til, så den videre værdiskabelse sker i regionen, og at vi kan forarbejde og eksportere det, der er i overskud»*, fastslår han, som også er formand for AMPPA, foreningen af fiskerigrossister i Asturien. Iværksætteren har modtaget 3,5 millioner euro i EU-støtte som supplement til egne 6,5 millioner euro. Resultat: en fabrik og et ultramoderne forskningslaboratorium samt 80 nye jobs. En lidt mindre investering med samme formål er foretaget ikke langt derfra hos Mariscos Oviñana, som forarbejder fiskeprodukter af høj kvalitet, og som er ved at udvide med en større bygning. *«Vi var nået til kapacitetsgrænsen»*, beretter Dionisio Otamendi, som ejer virksomheden. *«I de større byer er efterspørgslen på færdigttilberedte skaldyrsanretninger eksploderet, og vi kunne ikke længere følge med. Sådan en mulighed skal udnyttes»*.

Lystbådehavn

Det at gribe mulighederne er også vigtigt for bestyrelsen af lystbådehavnen i Gijón beliggende i hjertet af Asturiens største by (250.000 indbyggere). Havnen blev anlagt for 20 år siden, og havde fået lov at ligge hen, da lystsejls ikke er så udbredt i Spanien som andre steder. *«I Frankrig er en ud af 40 indbyggere lystsejler mod en ud af 300 indbyggere i Spanien og en ud af 1.000 i Asturien»*, fortæller José Carlos Martinez, som er inspektør i sejlsportsklubben. Men også i denne sektor eksploderer efterspørgslen i øjeblikket. Spanien har opdaget sejlsportens charme, og franskmændene har problemer med at finde bådpladser til overkommelige priser i deres egne havne. Det gav havnemyndighederne i Gijón, som ejer faciliteterne, en ny mulighed, som man har besluttet at realisere i et offentligt-privat partnerskab. Derfor blev lystbådehavnen i 2005 forpagtet til et privat foretagende, som har investeret 4 millioner euro i en udvidelse og modernisering af udstyret. Pontonerne er blevet renoveret og udbygget, så man er gået fra 750 til 1.000 bådpladser. Man tilbyder nu nye serviceydelser (vand, elektricitet, WiFi, konferencelokaler, m.m.), og der er

Første bud på en regional maritim strategi

For at sikre en integreret udvikling, bedre koordinering af de forskellige offentlige og private aktørers aktiviteter og optimere projektsresultaterne har den selvstyrende region Asturien udarbejdet en regional maritim strategi, som skal styre de socioøkonomiske politiske beslutninger i perioden 2007-2013.

Den beskrives i dokumentet "MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias", og er resultatet af en omfattende høring med deltagelse af omkring hundrede organisationer og borgere i første halvår 2007.

Effektiv styreform

Den primære målsætning i Asturiens regionale maritime strategi er at etablere en god styreform. Området omfatter en lang række sektorer og et stort antal offentlige administrationer og private aktører, og dokumentet sigter primært på at få etableret en integreret ledelsesstruktur, som dækker regionale, nationale og europæiske ansvarsområder. Den organisationsform, som den regionale maritime strategi anbefaler, kan kort beskrives sådan:

- På **regionalt niveau** etableres en **Kommission for havpolitik** med deltagelse af alle relevante regionale ministre. Der skal etableres relevante organer til rådgivning og teknisk assistance, herunder særligt et **Videnskabsråd** (miljøspørgsmål, innovation, etc.) og et «**Maritimt forum i Asturien**» (som samler alle de socioøkonomiske aktører).
- På **nationalt niveau** skal den spanske regering koordinere tilrettelæggelse af **sektorkonferencer** og iværksætte **fælles handlingsplaner** og **samarbejde** mellem selvstændige enheder på kysten. En **generel protokol** skal vedtages af Madrid og de selvstændige kystsamfund, hvori man definerer de generelle rammer for en samarbejdsmetode for den integrerede havpolitik.
- På **europæisk plan** foreslår Asturiens maritime strategi, at der etableres en **ramme for trepartssamarbejde**, en «**europæisk territorialpagt**» mellem den selvstyrende region, den spanske stat og Europa-Kommissionen. Et **tværnationalt maritimt rådgivningsorgan** med tilhørende videnskabelige komiteer skal bistå det politiske arbejde og klarlægge debatterne om de maritime udfordringer på supranationalt niveau.

Målsætninger og prioriteter

Den offentlige høring, 21 skriftlige bidrag og regionens egen vurdering indgår i Europa-Kommissionens grønbog og andre vigtige politiske overvejelser, og har ført til følgende strategiske målsætninger og prioriteter:

- **Målsætning for miljøet: at beskytte kysten og havet** (beskyttelse og genopbygning af kysten og havets ressourcer, planlægning og styring af kystzonerne)
- **Økonomisk målsætning: opnå en bedre udnyttelse af kystens og havets ressourcer** (forbedring af konkurrencedygtigheden i den maritime sektor og øvrige kystaktiviteter, fremme af aktiviteter baseret på hav- og kystressourcer, og som bidrager til bæredygtig udvikling samt identifikation af nye mulige aktiviteter)
- **Sociokulturel målsætning: Forbedring af livskvaliteten på Asturiens kyst** (fremme lokalbefolkningens beskæftigelsesmuligheder, forbedring af udstyr og tjenesteydelser både for beboere og besøgende samt bidrage til opretholdelsen af byers og kystlandsbyers kulturelle identitet).

De tre målsætninger understøttes gennem integration af følgende tværgående målsætninger:

- **Forskning, udvikling og innovation** (fremme lokal forskning i Asturien vedrørende maritime anliggender og integration heraf i de offentlige politikker, fremme integration af den maritime sektors videnskabelige og teknologiske viden samt støtte til innovation).
- **Uddannelse og sensibilisering** (bedre tilpasning af uddannelserne til den maritime sektor, nye beskæftigelsesmuligheder for kystens lokalbefolkning samt gøre borgerne mere bevidste om havets og kystens ressourcer).
- **Udvikling af en innovativ offentlig forvaltningsmodel** (integreret styring af kystzonerne, indarbejdelse af miljømæssige og sociale formuleringer i offentlige kontrakter, etablering af databaser, anvendelse af resultatmåling, etc.).

Læs mere:

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

iværksat nye miljøtiltag (affaldssortering, ISO-normer, m.m.) «Vi har nu 650 faste gæster. I 2006 modtog vi mere end tusind både på gennemrejse, og tallene stiger stadig», afslører Felix Gonzalez, som er kommunikationsansvarlig i foretagendet. «Vi er den billigste lystbådehavn på hele Cantabriens kyst, Gijón er en meget behagelig by, og vi arrangerer alverdens sociale og sportslige aktiviteter som f.eks. tunfiskeri eller regatta i samarbejde med franske havne som Arcachon, Royan og La Rochelle.»

Det er svært at vurdere den økonomiske effekt af opsvinget i antal lystsejlere i byen. Selv ikke Humberto Moyano, som er direktør for forskning og udvikling hos havnemyndighederne i Gijón, kan svare på spørgsmålet. Han ved ellers stort set alt om den maritime sektor og udviklingen i lokalområdet. «Det vi ved er, at havnen i Gijón står for 7% af Asturiens BNP.»

Havnen i Gijón, som håndterer 20 millions tons varer årligt, er således en væsentlig løftestang for den regionale udvikling. Havnen er siden 2004 blevet udvidet med massiv støtte fra EU. 563.900.000 euro hvoraf næsten halvdelen kommer fra Samhørighedsfonden, og 250.000.000 som lån fra Den Europæiske

Investeringsbank (EIB). Med udvidelsen øges godshåndterings- og lagerkapaciteten, så havnen bliver Asturiens største. Det drejer sig primært om at udbygge bølgebryderne og udvide oplags- og opankringsområderne, så man kan modtage større skibe, især containerskibene, som er underrepræsenteret i Gijón, selvom markedet er i ekspansion. «Med den nye infrastruktur kommer vi op i et højere gear, men jeg vil også gerne fremhæve et andet og lige så væsentligt element i Gijón», siger Humberto Moyano. «Vi er et ud af mange europæiske forsknings- og udviklingsprojekter inden for havnesektoren gennemført over de seneste 15 år. Der er gennemført ikke mindre end 42 projekter siden 1992 under de forskellige rammeprogrammer, LIFE og naturligvis INTERREG, som vi i øjeblikket samarbejder med om seks forskellige projekter. I relation til globaliseringen og de økonomiske, sociale og miljømæssige udfordringer, som vi står overfor, er det takket være forskning og innovation, at Gijón kan skabe en værditilvækst for området, men også for andre havne på kloden. Som eksempel kan nævnes, at den miljøvenlige håndteringsmodel, som vi anvender til håndtering af flygtige væsker, er blevet eksporteret over hele verden.»



Jernindustri på havnen i Gijón



Det kommende Oscar Niemeyer Center forandrer byen Avilés

Oscar Niemeyer

Avilés er en anden vigtig havn i Asturien. Fragtkapaciteten er lavere end i Gijón (der håndteres 6 millioner tons årligt), men det er den største fiskerihavn på Cantabriens kyst. Her foregår der også store udvidelsesarbejder (ny fiskehal, som bliver Spaniens mest moderne, nye kajer og promenader langs flodmundingen), og mange andre projekter påvirker byen som hele. Avilés repræsenterer hele den omstrukturering, som i øjeblikket foregår i Asturien. Fra stærkt forurenet industriby er byen med 85.000 indbyggere nu ved at forandre sig til servicecenter. Den sigter også på turisme og har et ønske om inden for kort tid at udvikle sig til en fremtrædende kulturpol.

Gennem ti år har Avilés gennemført byforbedrings- og saneringsprojekter. *«Tidligere havde byen industriaktiviteterne som omdrejningspunkt, og vendte så at sige ryggen til havet»,* forklarer Jorge Juan Manrique, som er koordinator for kommunens europæiske projekter i Avilés. *«I dag ønsker vi at integrere flodmundingen i byen til glæde for borgerne og at finde et nyt omdrejningspunkt. Det er en langsigtet manøvre, som kræver, at vi involverer en lang række offentlige, private og andre aktører, som hver især har sine egne interesser. Og i den henseende kan den regionale maritime strategi være en vigtig støtte.»*

Projektet der står som fyrtårn for aktiviteterne er uden tvivl det opsigtsvækkende internationale Oscar Niemeyer kulturcenter, som skal bygges. Komplekset er skabt af den store brasilianske arkitekt, og kommer til at bestå af en imponerende esplanade og fire futuristiske bygninger, som etableres på et tidligere jernindustriområde på 44.213 m², som er under genopbygning på den højre flodbred. Stedet skal rumme et auditorium med ca. 1.000 pladser, et museum, udstillings- og konferencelokaler, biograf og panoramarestaurant. *«Oscar Niemeyer Centret er essensen af det, som Asturien ønsker at kommunikere - fremtid, innovation, ekspertise – og endda til en fornuftig pris, nemlig 30 millioner euro»,* fortæller Natalio Grueso, som er ansvarlig for projektet. Centret skal åbne i 2010. I mellemtiden skal Avilés i december 2007 være vært for et kollokvium for verdens store kulturcentre (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre, etc.), og Woody Allen skal optage en film i området.

Læs mere: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Nordsøen

“Erfaringsudveksling vedrørende risikostyring ved kystoversvømmelser”



Niels Roode, projektchef for SAFECOAST, Rijkswaterstaat
(Center for kystbeskyttelse) i Holland

Siden de katastrofale stormfloder i 1953 og 1962 har landene langs Nordsøens kyster etableret omfattende kystbeskyttelsesforanstaltninger. Der er opført diger og stormflodsbarrierer

for at beskytte de store lavlandsområder, og klitterne langs kysten er blevet forstærket. Derudover har det op gennem 1990'erne vist sig, at tilførsel af sand er en effektiv «blød» foranstaltning for at modvirke kysterosionen i lande som Belgien, Holland, Tyskland, Danmark og Storbritannien.

Men succesen er måske nærmere et lykketræf. I løbet af de seneste 50 år er risikoen for stormflod steget væsentligt til trods for den løbende investering i kystbeskyttelse, samtidig med at borgernes og de politiske beslutningstageres bevidsthed om den aktuelle risiko er aftaget, da der ikke har været alvorlige tilfælde.

Klimaforandringerne forventes at få vandstanden i havene til at stige og voldsomme storme vil blive et oftere forekommende fænomen, og en eventuel oversvømmelse vil få langt større konsekvenser på grund af de vigtige socioøkonomiske infrastrukturer, som er koncentreret i de områder, som vi forventer, er beskyttet mod oversvømmelse. Tsunamien i Fjernøsten og oversvømmelserne i New Orleans under orkanen Katrina er to dramatiske eksempler på, hvor sårbare de lavtliggende kystområder er. Ligeledes er oversvømmelserne, som ramte Storbritannien i sommeren 2007, et eksempel på, hvordan mennesker og infrastruktur er udsatte i de oversvømmelsestruede områder.

Der er iværksat talrige initiativer i landene omkring Nordsøen for langsigtet at modvirke truslen, og som anlægger en samlet betragtning med hensyn til sikkerhed, økonomisk vækst og respekt for miljøet. Mange af svarene synes at ligge i en afbalanceret hensyntagen til kystområdernes funktion, en velovervejet styring i områderne og et godt kriseberedskab, alt sammen baseret på en løbende forskningsindsats.

Forskelle mellem forholdene og kulturen i de pågældende lande og regioner udgør i den sammenhæng et vigtigt område for mulig gensidig læring. Men det er vigtigt at harmonisere indsatsen og skabe en fælles forståelse for at kunne udnytte erfaringer og

informationer effektivt og opnå en kritisk masse af fælles viden som udgangspunkt for indsatsen.

Med et budget på 2,3 millioner euro, hvoraf halvdelen medfinansieres af EU, samler INTERREG samarbejdsprojektet «Safecoast» landsplanlæggere og forskere for at skabe en fælles forståelse af problemet. Det drejer sig om at lære af handlingerne, foretage en fælles risikovurdering, gennemføre kendskabskampagner, udveksle data og oplysninger, udarbejde detaljerede kort på tværs af landegrænser, etc.

Resultatet skal være en vigtig revisionsrapport vedrørende situationen i Nordsø-regionen til orientering af forvaltningerne og de politiske beslutningstagere i de forskellige lande. Resultaterne offentliggøres den 21. maj 2008 på en konference, som arrangeres i samarbejde med projektet «Chain of Safety» (sikkerhedskæden), og hvor ansvarlige fra kystområderne på tværs af grænserne, landsplanlæggere og kriseadministrationerne skal samles for – forhåbentlig – at konkretisere en række nye ideer til en mere integreret indsats mod kystoversvømmelser.

Læs mere: www.safecoast.org



■ Klitterne giver på en gang beskyttelse og panorama

INTERREG IIIA Irland/Wales

«IMAGIN» - udnyttelse af råstoffer i Det Irske Hav



Samlet udgift: 1 246 111 EUR
EU-tilskud: 841 976 EUR

«Rentable felter til udvinding af råstoffer til fremstilling af mørtel og beton (grus, sand, småsten, m.m.) forekommer mere og mere sjældent i Storbritannien og Irland. Der skal findes andre ressourcer. Udvinning af store råstofforekomster på havbunden i den sydlige del af Det Irske Hav kan bidrage til udviklingen af de omkringliggende lande. Projektet 'Irish sea Marine Aggregates Initiative (IMAGIN)' samler en række organisationer, som er specialister inden for kystgeografi, geologi, administration af maritime ressourcer, etc., med det formål at fastlægge videnskabelige, strategiske og operationelle rammer, der sikrer udnyttelse af områdets råstoffer.»

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

INTERREG IIIB Det Baltiske Hav

«Baltic Gateway» - samarbejde i det sydlige Baltikum



Samlet udgift: 1 043 500 EUR
EU-tilskud: 664 500 EUR

«Samarbejdsprojektet 'Baltic Gateway' drives af 38 partnere fra 7 lande, og ambitionen er at udvikle et komplet transport- og logistiksystem af høj standard mellem Skandinavien, Nordøst- og Centraleuropa, Baltikum, Rusland, Hviderusland, Ukraine og Asien. Formålet er at fremme økonomisk vækst og bæredygtig udvikling i det sydlige Baltikum. Projektet har muliggjort gennemførelsen af en række undersøgelser og ført til talrige økonomiske investeringer.»

Bengt Gustafsson, projektkoordinator.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

ERREG IIIB Atlanterhavsområdet

"Coastatlantic" - integreret administration af kystområderne



Samlet udgift: 2 535 079 EUR
EU-tilskud: 1 753 768 EUR

«Målsætningen med 'Coastatlantic'-samarbejdet er at favorisere en sund og bæredygtig udvikling af kystområderne under hensyntagen til kystområdets miljømæssige, sociale og økonomiske situation. Tolv atlantiske regioner i Spanien, Frankrig, Storbritannien og Irland deler fremover en fælles vision vedrørende administrationen af området og en integreret forvaltning af kystområderne. En sådan eksisterer allerede i andre områder i Europa (Nordsøen, Det Baltiske Hav, Middelhavet), men i utilstrækkeligt omfang i atlantiske regionen.»

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

INTERREG IIIC Nord

«InterMareC» - støtte til maritim klyngedannelse



Samlet udgift: 3 250 000 EUR
EU-tilskud: 1 750 000 EUR

«Projektet 'InterMareC' – anvendelse af maritime klynger til at stimulere vækst i kystregionerne – er blevet til i et samarbejde mellem tre periferiske regioner med direkte adgang til havet, nemlig Schleswig-Holsten, Bretagne og Pommern, som ønskede at fastlægge en fælles strategi til optimal udnyttelse af potentialer gennem maritim klyngedannelse. Man ønsker på en gang at stimulere aktiviteter i den maritime sektor på tre nøgleområder (offshore teknologi og oceanografi, kystaktiviteter og serviceydelser og skibsbyggeri) og at stimulere kystregionernes økonomi gennem samarbejde mellem myndigheder, forskere og virksomheder. InterMareC har især til formål at udvikle nye produkter og tjenester inden for undervandsakustik og robotteknologi, 'meteocean' forudsigelser, hydrodynamik og miljø.»

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

Info regio hjemmesiden: de vigtigste sider på 22 sprog

«Politikken» og «Instrumenterne» er den nye hjemmesides to vigtigste afsnit (med undersektioner), som fremover vil være tilgængelige på 22 sprog. Besøgende finder ligeledes detaljerede oplysninger om historien bag, hovedmålsætningerne for og nøgleelementerne i regionalpolitikken 2007-2013 på medlemsstaternes 27 sprog.

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

Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for regionalpolitik
Afdeling 01 - «Information og Kommunikation»
Ana-Paula Laissy
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
Fax: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@ec.europa.eu
Hjemmeside: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm
Oplysninger om EU's regionalstøtte
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-812X

© De Europæiske Fællesskaber, 2007
Eftertryk tilladt med kildeangivelse.

Trykt i Belgien.

KONTORET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS
OFFICIELLE PUBLIKATIONER
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER
L-2985 Luxembourg



Publikationskontoret
Publications.europa.eu