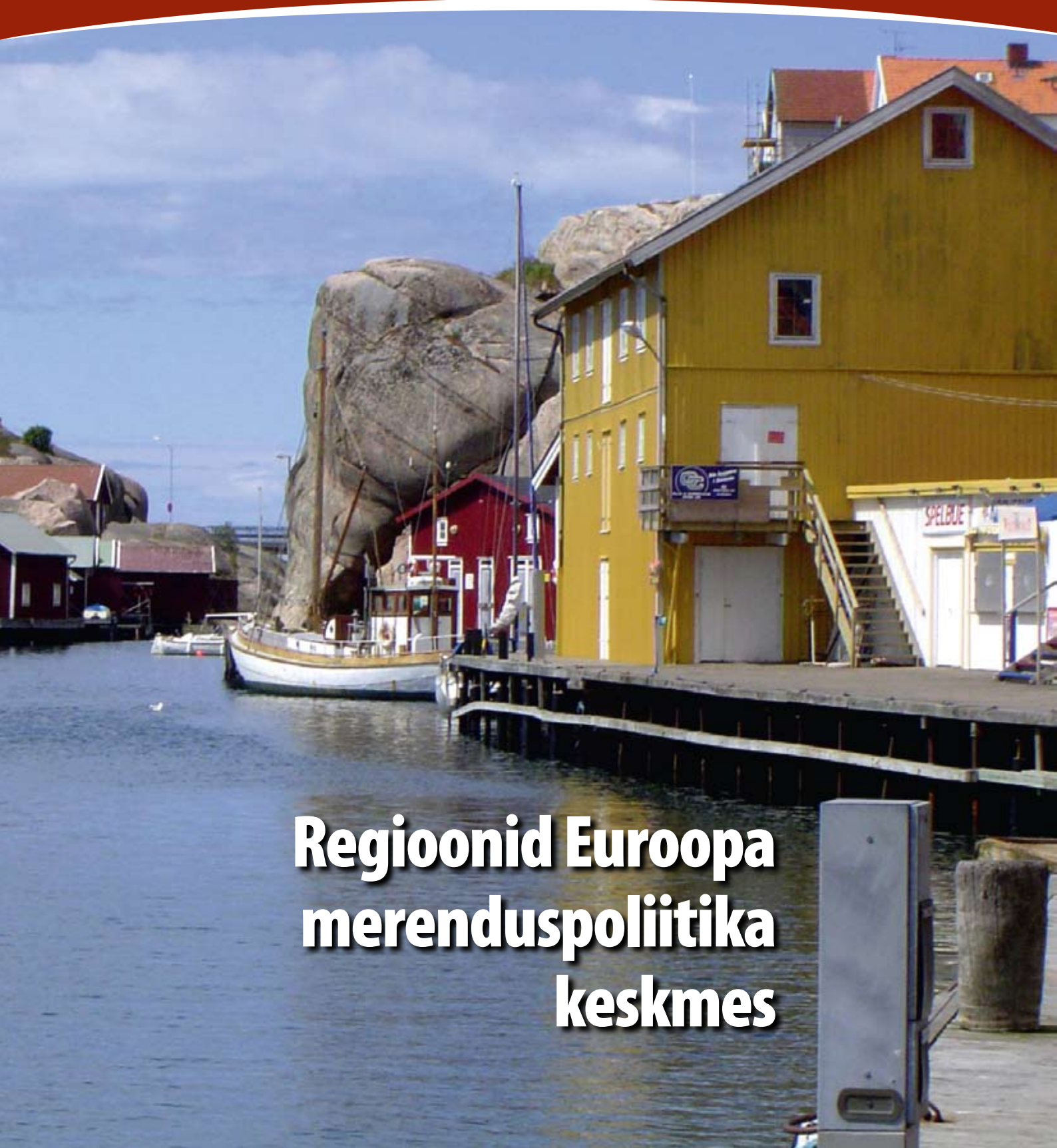


et

 **Euroopa Liit**
Regionaalpoliitika

info regio

| Nr 23 | september 2007 | **panorama**



**Regioonid Euroopa
merenduspoliitika
keskmes**

Sisukord

Regioonid *Euroopa merenduspoliitika keskmes*

Euroopa merenduspoliitika: rohelisest raamatust tegevuskavani

Sadamalinnad muutumas

**Merendusklasterid uuenduse ja
regionaalarengu ristteel**

ERF tegevuses: Läti, Eesti, Portugal, Itaalia

Tunnistus: Euroopa äärepoolseimate merepiirkondade konverents

Reportaaž: Tulevik liigub mööda rannikut

Võideldes oma majanduse peamiste sektorite – põllumajandus, kalandus, mustmetallurgia – ümberkorralduse eest, püüab Astuuria kasutada oma ranniku looduslikke, kultuurilisi ja inimressursidealaseid trumpe, et tagada oma (taas)areng.

Tunnistus: INTEREG IIIB Põhjameri

INTERREG tegevuses



Fotod (leheküljed): Euroopa Komisjon (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), Finantsu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), äärepoolsete merepiirkondade konverents (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).

Kaas: Smögen'i küla Rootsi läänekaldal -
Photo William Steward (Euroopa Komisjon).

Selle numbri koostamisele aitasid kaasa ka Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot. Vastutav toimetaja: Ana-Paula Laissy, Euroopa Komisjon, regionaalpoliitika peadirektoraat. See ajakiri on trükitud saksa, inglise ja prantsuse keeles ümbertöödeldud paberile.

Temaatilised artiklid on kättesaadavad Euroopa Liidu 22 keeles Interneti-aadressil:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
Käesolevas väljaandes esitatud arvamused kuuluvad autorile ega peegelda tingimata Euroopa Komisjoni seisukohti.

Euroopa merenduspoliitika: rohelisest raamatust tegevuskavani

Par Nicolas Mariel ja Frederico Ferreira⁽¹⁾

Esitledes 10. oktoobril 2007 oma *sinist raamatut Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika kohta* („Võimaluste ookean”) ja selles olevat tegevuskava, rahuldab komisjon vajaduse, mida tunti juba palju aastaid, kuid mis sai ilmseks alles hiljuti: vajaduse kooskõlastada Euroopa mereruumi- ja rannikupoliitika.



Kalapüük Thyborøn'is (Taani) avamerel

Lisaks planeedi kliima reguleerimisele annab meri tööd 5 miljonile eurooplasele ja kujutab endast märkimisväärset töökohtade reservi, eelkõige niisugustes sektorites nagu taastuv energia ja telekommunikatsioon.

Praeguseni piirdus Euroopa Liidu sekkumine raamistiku loomises sektorite (transport, keskkond, uurimistöö jne) arendamisele ning seda julgustavalt või piiravalt, keskendumata selle ühise pärandi tulevikku kaitsvale jätkusuutliku arengu loogikale.

See suund näib nüüd olevat asendunud vastupidisega, sest on käivitatud uus Euroopa integreeritud merenduspoliitika, mille algatas Barroso komisjon oma 2005.–2009. aasta strateegia raames. Seda poliitikat on hakatud ellu viima mitmes etapis, alustades konsultatsioonifaasist.

2006. aasta juunis esitletud **roheline raamat** liidu merenduspoliitika kohta avas seega kolmteist kuud kestnud konsulteerimise integreeritud merenduspoliitika vajaduse ja selle valdkonna konkreetsete vajaduste kindlaksmääramise

teemal. Tulemused ületasid ootused, sest saabus ligi 500 kaastööd valitsustelt ja piirkondadelt, eraettevõtjatelt, ametiühingutelt, valitsusvälistelt organisatsioonidelt või ka lihtsalt kodanikelt, mis saadeti merepoliitika töökond, *ad hoc* teenistus, mis loodi selle uue poliitika väljatöötamiseks ja jälgimiseks kalanduse ja merenduse peadirektoraadis.

Kompass...

Kodanikuühiskonna, aga ka niisuguste ametiasutuste toel nagu Regioonide Komitee või Saksamaa ELi eesistujana (2007. aasta esimesel poolaastal) otsustas komisjon alustada teist faasi, mis on pühendatud selle tegevuse sõnastamisele, mis võimaldab luua konkreetse raamistiku integreeritud merenduspoliitika elluviimiseks. Niisugune on 10. oktoobril 2007 komisjoni presidendi José Manuel Barroso ja kalanduse ja merenduse eest vastutava komisjoni liikme Joe Borg'i esitletud **sinise raamatu** eesmärk. Sinine raamat on „pakett”, mis sisaldab kahte komisjoni poliitilist teatist ja kahte töödokumenti – ühte tegevuskava ja ühte mõju-uuringut –, mis on välja töötatud merenduspoliitika

(1) Vastavalt poliitikaanalüütik ja abianalüütik Euroopa Komisjoni kalanduse ja merenduse peadirektoraadi merenduspoliitika töökonnas.

töökonna koordineerimisel ja talitustevahelise intensiivse koostöö raames, mida toetasid kõrgel tasemel kontaktrühma moodustanud komisjoni liikmed ise.

Tegevuskava, mis peaks vastu võetama 2007. aasta detsembrikuisel nõukogu koosolekul, on tõeline Euroopa uue merenduspoliitika „piibel”. Selles on ette nähtud umbes kolmkümmend tegevust, mis on rühmitatud viie suure eesmärgi järgi:



Koolitus mereohutuse alal

- soodustada merede ja ookeanide jätkusuutlikku kasutamist;
- luua merenduspoliitikale teadmiste ja uuenduste baas;
- pakkuda rannikupiirkondades kõrgemat elukvaliteeti;
- edendada liidu juhtfiguuri seisundit rahvusvahelistes merendusküsimustes;
- parandada mere-Euroopa nähtavust.

Mõni tegevus on „struktuuriline”, st liidu traditsioonilisse poliitikasse kuuluv. Nii on see teabe edastamisega sadamapoliitika kohta, mis kuulub transpordipoliitika valdkonda, ja võitluse kohta ebaseadusliku, deklareerimata ja reguleerimata kalapüügi, mis kuulub ühise kalanduspoliitika valdkonda. Mõni teine on tõesti uuenduslik ja väljub traditsioonilise poliitika raamidest. Nõnda on see sinises raamatus ette nähtud poliitiliste otsuste tegemise uute vahendite, näiteks erinevate meretegevuste kosmosest planeerimise elluviimise, rannikualade integreeritud haldamise, merekeskkonna vaatluste ja andmete Euroopa võrgu loomise või ka Euroopa järelevalvesüsteemide vastastikuse toimimisega.

Tegevuskavaga kindlaks määratud **teekonnaleht** kehtestab üsna kiire ajakava, mis näeb ette enamike meetmete elluviimise 2008. aasta jooksul, hiljemalt 2009. aasta algul. Mõned meetmed on juba praegu saanud konkreetse kuju avaldatud dokumentide näol: töödokument mereklastrite kohta, teatis sadamapoliitika kohta, konsulteerimisdokument mereteede ja piirideta transpordipoliitika kohta, teatis hävitavate kalapüügimeetodite kohta, teatis mere sotsiaalõigusnormide kohta, töödokument mere energeetikapoliitika kohta jne.

...ja laevatüür

Oluline on rõhutada, et tegevuskava vastuvõtmine on uue poliitilise jõuvahekorra eeldus. Põhiidee on mitte lisada olemasolevatele õigusnormidele õigusnorme, mitte luua täiendavat haldusstruktuuri ja eriti kaasata nii palju kui võimalik erinevaid sidusrühmi otsuste tegemise protsessi, et saada nende heakskiit enne konkreetsete meetmete võtmist. Nii on see eriti niisuguste uute vahenditega nagu planeerimine kosmosest, mis luuakse erinevate pilootprojektide abil. Tegevuskavas on tähtis koht omistatud ka julgustusmeetmetele ja selles on nähtud ette vahendid projektidele, mille puhul on peetud kinni headest meetoditest.

Muidugi võib heita ette, et komisjoni pädevad talitused oleksid enamiku ette nähtud meetmeid igal juhul võtnud. Kui Euroopa integreeritud merepoliitika eesmärk on just nende kooskõlastamine, et järgida mõistliku arengu üldeesmärki. Seda huvi väljendatigi roheline raamatu konsulteerimisprotsessis ja seetõttu peakski loodama kalanduse peadirektoraadi merendusküsimuste struktuuriüksus ja selle võimu peaks lähemas tulevikus tugevdama.



Quarteira (Portugal) sadama kaasajastamine

Äärepoolseimad piirkonnad: avamere Euroopa

Assoorid, Kanaarid, Guadeloupe, Guyana, Madeira, Martinique ja Réunion: seitsmes äärepoolseimas piirkonnas on palju puudusi⁽¹⁾, mis on seotud kauguse ja isoleeritusega, kliimaatiliste, territoriaalsete, demograafiliste ja majanduslike piirangutega, mille tõttu on ühenduse poliitika nende olukorrale kohandamine põhjendatud. Kuid kahes (Atlandi ja India) ookeanis ELi integreeritud piirkondadena kujutavad äärepoolseimad piirkonnad endast ka trumpi. Oma üle 3000 ruutkilomeetriga on äärepoolseimate piirkondade majandusvööndid võrdsed Vahemere ja Läänemere kogupindalaga. Kui lisada nendele ülemeremaad ja -territooriumid⁽²⁾, paikneb Euroopa Liit kolmel ookeanil ja tal on kõige suurem mereruum maailmas.



Äärepoolseimatel piirkondadel on praeguseni üsna hästi säilinud kalaressursid, mis võimaldavad veel kalapüügi mahtu mõistlikult suurendada. Nendele lisanduvad turismiressursid. Oma geograafiliste ja geofüüsiliste näitajate ja mere suure bioloogilise mitmekesisuse poolest on need lisaks „laboratooriumid“ niisugustes valdkondades nagu keskkond, kliima ja energia, mis sobib täpselt Lissaboni ja Göteborgi jätkusuutliku arengu eesmärkidega.

Selles osas pakuvad äärepoolseimad piirkonnad liidu ääre-aladel paiknevat soodsat ruumi nende vastavate merealade territooriumite kaasarengut. Kui need ei ole isoleeritud merel, näiteks Assooridel, asuvad need veel teravamate arenguväljakutsetega silmitsi seisvate kolmandate riikide vahetus

naabruses. Dialoog ELi, selle äärepoolseimate piirkondade, nende liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel võib aidata kaasa märgatavatele edusammudele paljudes valdkondades: kalavarude jätkusuutlik kaashaldamine, võitlus vaesusega, mereohutus, ränded...

Ilmselt on äärepoolseimad piirkonnad igati huvitatud Euroopa merenduspoliitika loomisest. Programmi INTERREG IIIC lõuna raames viisid nad läbi projekti RUPMER, et anda oma panus selleteemalisse rohelisse raamatusse. Selle poliitika elluviimine eeldab nende piirkondade puhul eelkõige rahvusvahelisi kaalutlusi. RUPMERi esimene järeldus on vajadus niisuguse lähenemise järele, mis oleks erinevate merepiirkondade puhul erinev, et võetaks arvesse äärepoolseimate piirkondade iseärasusi nii võrreldes ülejäänud ELiga kui ka Kariibi mere alade, India ookeani edelaosa ning Madeira, Assooride ja Kariibi mere piirkonna vahel.

Äärepoolseimate piirkondade merekeskkonna kaitse eeldab, et selleteemaline teave lisatakse Euroopa andmebaasidesse tulevase mereatlase koostamise huvides. Äärepoolseimatele piirkondadele spetsialiseerunud uurimistöö edendamiseks (taastuvad energialiigid, merebiotehnoloogia, kliimamuutus, ohtude ennetamine jne) on vaja ühendada nende uurimis- ja arendustegevusega tegelevad asutused võrku ülejäänud ELiga. Lõpuks on kalandus hea näide vajadusest kohandatud poliitika järele äärepoolseimate piirkondade geograafilises kontekstis, mis suudaks aidata kaasa nende enda arengule ja ka ressursside jätkusuutlikule haldamisele koos kolmandate naaberriikidega.

Teatis integreeritud merenduspoliitika kohta, mis toob esile eelkõige integreeritud lähenemise vajaduse igaihes nendest kolmest merepiirkonnast ja äärepoolseimate piirkondade tähtsuse uurimis- ja arendustegevuses, näitab õiget kurssi.

Kontaktinfo: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) EÜ asutamislepingu artikli 299 lõige 2.

(2) Ülemeremaad ja -territooriumid: umbes kakskümmend territooriumi, mis kuuluvad põhiseaduse järgi neljale Euroopa riigile (Taani, Prantsusmaa, Madalmaad ja Ühendkuningriik), kuulumata ELi territooriumi hulka ja olemata sõltumatud riigid.

NET-BIOME: uurimistegevus äärepoolseimate territooriumite jätkusuutliku arengu teenistuses

Net-Biome on tehnoloogilise uurimis- ja arendustegevuse 6. raamprogramm, mille puhul on esimest korda ühendatud 7 äärepoolseimat piirkonda ja enamik troopiliste ja lähistroopiliste alade ülemeremaid ja -territooriume, mis kuuluvad 5 Euroopa riigile (Hispaania, Prantsusmaa, Madalmaad, Portugal ja Ühendkuningriik). Äärepoolseimates piirkondades ning ülemeremaades ja -territooriumitel on

erakordne mere ja maismaa bioloogiline mitmekesisus, mis on nende jätkusuutliku arengu (põllumajandus, kalandus, turism) peamine trump. Siiski on nende keskkond kliimamuutuse, loodusohutunde ja inimtegevuse suhtes haavatavam. Net-Biome'i eesmärk on koostöö bioloogilise mitmekesisuse alases uurimistegevuses, et arendada jätkusuutliku arengu strateegiaid ja originaalmudeleid, mida võiks jagada mandri-Euroopa ja nende kolmandate naaberriikidega.

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

Kurss jätkusuutlikul arengul: Euroopa sadamapoliitika

Oma integreeritud merenduspoliitikat käsitleva teatise kiiluvees võttis komisjon 18. oktoobril 2007 vastu *teatise Euroopa sadamapoliitika kohta*⁽¹⁾, mis peegeldab laialdase sidusrühmadega konsulteerimise tulemusi.

Nii Euroopa mere- kui ka jõesadamad seisavad silmitsi keerukate väljakutsetega: kasvav transpordinõudmine, suured tehnoloogilised muutused (konteinertransport, telekommunikatsioon, arvutistamine), keskkonnanõuded, kaasa arvatud transpordi intermodaalne küsimus, mille puhul soositakse sadamate rolli, vajadus dialoogiks sadamategevusega seotud isikutega, kaasa arvatud linnad ja piirkonnad, ning lõpuks eelkõige ühenduse läbipaistvus- ja konkurentsieeskirjade järgimine. Jätkusuutlikule arengule ja tööhõivele täiel määral kaasa aitava sadamasüsteemi edendamiseks kehtestab komisjon enesele tegevuskava, mis sisaldab lühidalt järgmist.

- **Parandada sadamate tulemuslikkust ja sidemeid sissemaaga.** Kuigi kõige suuremaid Euroopa sadamaid võib pidada tõhusateks, on paljudes kitsaskohti, mis puudutab võimsust, ühendusi ja korraldust. Tuleb tagada transpordiahela integreeritud haldamine ja uurida uusi marsruute, viies samal ajal enne uute infrastruktuuride ehitamist läbi hoolika hindamise.
- **Suurendada võimsust, hoides samal ajal keskkonda.** Komisjon avaldab suunised, mille eesmärk on hõlbustada keskkonnadirektiivide (elupaigad, linnud, vesi, jäätmed) kohaldamist sadamate planeerimise suhtes. Tarvis on luua ka sobivad jäätmekäitlusrajatised, tagada veemasside ja setete tervislik haldus ning võidelda kliimamuutuse ja õhu saastatusega.

- **Moderniseerida sadamate tegevust,** luues mereohutus- ja telekommunikatsioonisüsteemid. Laevanduse ja logistika haldamist hõlbustab eelkõige „on-line-mere-transport”. Uued automaatsed sadamaseadmed etendavat ka olulist rolli. Lõpuks tuleb lihtsustada lähivedude menetlusi, et julgustada viimaseid siseturul ja soodustada „mereteede” loomist.
- **Luua õiglased ja läbipaistvad õigusnormid investori-tele, ettevõtjatele ja kasutajatele:** sadamaasutuste roll, riiklik rahastamine, sadamakontsessioonid, tehnilised laevandusteenused (lootsimine, pukseerimine jne), kaubalaadungite ladustamine, sadamamaksud, konkurents kolmandate riikidega.
- **Luua struktuuriline dialoog sadamate ja linnade vahel** (vt artiklit).
- **Arendada sektoridialoogi, mis käsitleb tööd sadamates,** ja parandada koolitus-, ohutus- ja hügieenitingimusi.

(1) KOM (2000) 6161 (lõplik); 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/et/com/2007/com2007_0616et01.pdf



Sadamalinnad muutumas

Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Jätkusuutliku kasvu ja arengu nimel peavad sadamatest ja linnadest saama partnerid.



Euroopas tervikuna on üle 1000 meresadama. Siiski tuleb märkida, et suurem osa neist on väikesed või keskmise suurusega: 700 sadamat käitlevad vähem kui 1 miljon tonni laevalaadungit aastas. Spektri teises otsas on kümnekond väga suurt sadamat, mis käitlevad üle 50 miljoni tonni aastas.

Meresadamad – Euroopa kasvupoolused

Paljude Euroopa sadamate tegevus on plahvatuslikult suurenenud kahekümne viimase aasta jooksul. See suund peaks jätkuma, eriti konteinertranspordis, kus peaks jätkuma kiire kasv. Seda põhjustab eriti Aasia turgude kiire laienemine ja eelkõige import Hiinast.

See suund soodustab suurema arvu Euroopa sadamate osalemist maailma turgudes. Konteinersadamad, mis kasvasid kõige enam 2006. aastal, olid kõik väikesed või keskmise suurusega ja paiknesid laiali üle maailmajao. Sektor on seega aina mitmekesisem kaasatud sadamate, funktsioonide ja teenuste poolest, mis pakub reederitele rohkem võimalusi marsruutide alal.

Et selle kasvuga toime tulla, peavad Euroopa sadamad investeerima uutesse vastuvõtmisvõimsustesse ja neil peavad olema usaldusväärsed ühendused oma sisemaaga. Kuid üks peamisi takistusi selles on ühenduse keskkonnanormide elluviimisega seotud õiguslik ebakindlus. Nõnda on tähtsad sadamaprojektid menetluste aegluse ja raskepärasuse tõttu märkimisväärselt viibinud.

Kaldapiirkondade ümberkorraldamine

Kaasaegsete sadamate kontseptsioon ilmus Ühendkuningriigis 19. sajandi algul: Londoni ja Liverpooli sadamad olid infrastruktuuride, tehnika ning ladustamis- ja haldusmeetodite poolest eelkäijad, millest võtsid eeskujuna mandril asuvad konkurendid. Lugu kordus mingis mõttes 150 aastat hiljem, kui 1981. aastal avas London oma dokkide ümberkorraldamisega tee endiste sadamapiirkondade taas au sisse tõstmisele kõikjal Euroopas.

Isegi kui projektid on erinevad, on neil kõigil üks ühine tunnus: anda linnale tagasi mahajäetud või otstarbe kaotanud sadamapiirkonnad, et muuta need kontori-, elamu- ja meelelahutusaladeks, kusjuures sadamategevused viiakse linnast välja, kaugele keskusest. Hea näide sellest muutusest on Hamburgi projekt „HafenCity“: otse vee ääres, päris kesklinna lähedal paiknevas vanas sadamas asetsevate hoonete müügist saadud raha võimaldas rahastada eriti kaasaegset Altenwerder'i konteineriterminali Elbe jõe lõunakaldal.

Sadamalinna taas au sisse tõstmine

See mereäärsete järsakute ja kaldapiirkondade hoidmine, mis on toimunud kõikjal Euroopas, on väga sageli linnad nende sadamast ära löiganud: paljudes Euroopa sadamalinnades ei anna mitteteadlik külastaja endale kohe arugi, et linnas, kus ta viibib, on suur sadam. Kõige sagedamini märkab ta ainult veepinda, kus sõidavad mõnikord mööda praamid ja lõbusõidulaevad, promenaadidega kaisid, turismiatraktsioonideks muudetud dokke ja vanu elukorteriteks muudetud laohooneid.

Kuid üha enam hakkavad sadamahaldajad endalt küsima, kas see poliitika on jätkusuutlik. Alates ruumiprobleemist, sest kasvumäärad, mida meretranspordi valdkonnas oodata võib, nõuavad aina enam vastuvõtmisvõimsusi. Maatükke

(1) ESPO peasekretär (European Sea Ports Organisation – Euroopa Meresadamate Organisatsioon).
E-post: pverhoeven@espo.be – Internet: www.espo.be

aga napib ja suur keskkonnasurve piiravad sadamate suu-
rendamise võimalusi, mis sunnib viimaseid siirduma tagasi
linnade sisse, et arendada seal uuesti välja endisi sadama-
tegevuspiirkondi.

Muidugi suure põhiprobleemiga: sündroom „mitte minu
aias” muudab sadamategevuse elamupiirkondade lähedal
raskeks. Tegemist on siiski paljude sadamate puhul välti-
matu protsessiga, mis nõuab mõlemapoolset pingutust:
sadamaasutused peavad hoolitsema selle eest, et nende sa-
dam oleks ka nii puhas, diskreetne ja ohutu kui võimalik;
kodanikud omakorda peavad mõistma, et sadam on nende
mugavuse ja heaolu seisukohast üldiselt kasulik. Ainult sel
tingimusel võib Euroopa sadamalinna taaselustamine
tõeliselt õnnestuda.

Tegemaks nii, et kohalik elanikkond suhtuks sadamategevus-
se paremini, tuleb kõigepealt muuta sadam laiale avalikkusele
nähtavamaks. On vaja veenda inimesi, et sadamad on loomult
vaimustavad kohad. Selleks on veel laialdaselt kasutamata
võimalusi luua partnerlussuhted turismi-, meelelahutus-,
kultuuri- ja kultuuripärandi sektoriga, et teha kodanikud
tuttavaks sadamate ja meretranspordi maailmaga. Rahvus-
vahelise laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksi ja
teiste ohutusmeetmete ajastul on see eriline väljakutse, mis
nõuab sadamahaldajate poolt teatavat loomingulisust.

Sadamate jätkusuutlik areng uue Euroopa sadamapoliitika keskmes

18. oktoobril 2007 avaldas Euroopa Komisjon uue teatise
ühenduse sadamapoliitika kohta⁽²⁾. Võrreldes eelmiste alga-
tustega on selles teatises suurt tähelepanu omistatud sadama-
te jätkusuutlikule arengule, tunnistades samal ajal vajadust
muuta ELi keskkonda käsitlevate õigusaktide rakendusnor-
mid selgemaks. Euroopa ESPOks ühinenud sadamaasutused
tunnevad rahuldust, kui komisjon teatab, et esitab suunised
nende õigusaktide kohaldamiseks sadamaarengu suhtes.



Teatise eesmärk on ka parandada koostööd linnade ja sa-
damate vahel. Ka sellesse suhtub sektor väga hästi. Isegi
kui kohalikud ametiasutused ja sadamaasutused on esi-
mesed, kes vastutavad sadamate loimimise eest linnadesse
ja linnaellu, võib Euroopa Komisjon olla selle käivitaja, kes
toetab häid praktikaid ja üksteiselt õppimist. Tema ettepanek
korraldada igal aastal üks „avatud sadamate” päev on hea
näide partnerlusest, mis võib areneda Euroopa sadama- ja
linnaasutuste vahel.

(2) KOM (2000) 6161 (lõplik); 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/et/com/2007/com2007_0616et01.pdf

Merendusklasterid uuenduse ja regionaalarengu ristteel

Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Klasterid võivad olla ambitsioonika merenduspoliitika võtmevahend, võimaldades samaaegselt saavutada konkreetseid tulemusi tehnoloogilise uuenduse alal ja territooriumite majandusarengut.



Viidates inglise keeles kobara mõistele, tähendab sõna „cluster” kõige sagedamini samas tööhõivepiirkonnas asetsevate sama sektori ettevõtjate ühendust. Täpsemalt on klaster Harvardi ülikooli õppejõu Mihael E. Potteri sõnul „omavahel ühendatud ettevõtjate, spetsialiseerunud tarnijate, teenuste osutajate ja ühinenud asutuste (ülikoolid, kaubandussotsiatsioonid jne) kontsentratsioon”.

„Klastrite moodustamise” erinevad vormid

Need kõiki tegevussektoreid puudutavad ettevõtjate ja kutseala esindajate ühendused võivad esineda mitmes vormis. Nõnda tuleb merenduse valdkonnas teha vahet riigisisestest klastrite – mis on mõningate merendussektorite või merendusega seotud elukutsete puhul arvamuste vahendajad – ja piirkondlike klastrite (mida Prantsusmaal nimetatakse „konkurentsipoolusteks”) vahel. Viimased on pühendunud meremajanduse arendamisele uuenduse ning uurimistegevuse, koolituse ja tööstuse lähendamise kaudu. Nad abistavad uurimisprojekte (projekti väljatöötamine, partnerite ja rahastamisallikate otsimine), soodustavad väikeste ja keskmiste

ettevõtjate juurdepääsu turgudele ning nende tegevus on nii täielikult kooskõlas Lissaboni strateegia eesmärkidega –, sest viimase puhul tunnistatakse väga hästi uuenduspoliitika tähtsust.

Uuendus on merendusvaldkonnas vajadus, eeskätt laevaehitus- ja logistikasektoris (laeva ehitamine ja tarnimine toimub laia tarnijatevõrgu töö tulemusena), energia- ja merebioloogiliste ressursside kasutamises (nafta puurimine merel, hoovuste, lainete ja loodete taastuvenergia kasutamine, merebioloogilise mitmekesisuse tulemusena saadud uute molekulide arendamine jne), ohutuse, järelevalve ja lõpuks keskkonna alal: ohtude ennetamine, võitlus kliimamuutuse tagajärgedega, ranniku kaitsesse sulanduva jätkusuutliku turismi arendamine.

Peale selle, et klasterid on uuenduste edasikandjad, võimaldavad need ka säilitada piirkondlikul tasandil Euroopa Liidu merendusala oskusi, sest oma definitsiooni poolest ühendavad need samaaegselt tööstuse ja kutseõppe esindajaid.

(1) Poliitikaanalüütik, Euroopa Komisjon, regionaalpoliitika peadirektoraat, osakond „Temaatiline areng, mõjud”.

Soome merendusklaster

Soomes on „ekspertiisikeskuste programmi” raames loodud 13 klasterit, mille on viinud riiginõukogu ajavahemikuks 2007–2013.

Soome merendusklasteri missioon on muuta niisugustes sektorites nagu laevaehitus, off-shore ja merenduslogistika tegevuse areng, koolitus ja rakenduslik uurimistöö dūnaamilisemaks ja űhendada see. Eelistatud tegevusvaldkonnad puudutavad tōtlemismaterjale ja -tehnoloogiad, sektori rahvusvaheliseks muutmist, ohutust ja keskkonnakūsimusi, ettevōtjate arengut.

űhendades tōtstureid ja teadlasi kōige kōrgemal tasemel, osalevad viis ekspertiisikeskust aktiivselt selles klasteris, mille kooskōlastamise tagab Konetehnologiakeskus Turku Oy. Tegemist on Kagu-Soome, Edela-Soome, Lāāne-Soome ja Satakunta keskustega, samuti Botnia Kaare Metallurgiaekspertiisi Keskusega.

Klasteri strateegia eesmārk on soodustada uuendusliku tegevuse ja uuenduslike toodete ja teenuste loomist, parandada tootlikust ja tōōd vōrguna, suurendada kvalifitseeritud tōōjōu pakkumist. Nōnda pūūtakse edendada uurimus- ja arendustegevusse tehtavate investeeringute kasvu ja ettevōtjate pādevuse tōusu, teabe vahetamist ja tsentraliseerimist, konkreetse tegevuse korraldamist, rahvusvaheliseks muutmist ning vāikeste ja keskmise suurusega ettevōtjate koostōōd.



*Kontaktinfo: programmi direktor Mervi Pitkānen.
mervi.pitkanen@konetehnologiakeskus.fi*

Sellepārast peavad klasterite arendamisega kaasnema investeeringud merendusalasesse haridusse ja koolitusse. Kvalifitseeritud merendustōōtajate vōimalikul nappusel vōib nimelt olla ārevakstegevaid tagajārgi, eelkōige merendusohutuse infrastruktuuridele. Ajapikku tekib ka oht, et mōned klasterid nōrgenevad vōi moodustuvad uuesti piirkondades, kus on kvalifitseeritum tōōjōud.



Praam Kieli (Saksamaa) sadamas

Euroopa Liidu toetus

Euroopa Liit julgustab merendusklasterite arengut mitmel viisil. Kōigepealt osales Euroopa Komisjon 2005. aastal WATERBORNE'I tehnoloogiaplatformi⁽¹⁾ loomises, mis űhendab meretranspordi valdkonna peamisi esindajaid. Eesmārk on māāratleda temaatiliste rűhmade (laevaehitus, laevandus, sűsteemid, ohutus jne) jārgi pikaajaline nāgemus sektoris, mis oma arengu osas sōltub suurtest tehnoloogilistest edusammudest. Selle platvormi eesmārk on ka kohandada Euroopa merendusala uurimistegevuse prioriteetidid tōōstuse vajadustele (toestus klasteritele on selle osa).

Lisaks kaardistas Euroopa Komisjon algatuse EUROPE INNOVA⁽²⁾ kaudu Euroopa klasterid. Eesmārk on see, et oleks olemas űleeuroopaline kaart kōikide liikmesriikide kohta 2007. aasta lōpus, kusjuures kindlaks on tehtud algatuse klasterite moodustamise alal liikmesriikide ja piirkondlikul tasandil.

Komisjon lōi ka teatava arvu vōrke uurimistegevuse ja uuenduse alal, mille eesmārk on sageli vahetada hāid praktikaid. Sellegipoolest vōivad need vōrgud ajapikku viia riigiűleste klasterite tekkimiseni. Selle koostōō űhutamiseks Euroopa klasterite vahel ja uute tervet

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

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

maailmajagu hõlmavate projektide loomiseks lõi komisjon 2007. aasta juulis Euroopa Klastrite Vaatluskeskuse (ikka algatuse EUROPE INNOVA raames). Selle vaatluskeskuse roll on koguda statistilisi andmeid, arendada välja näitajaid Euroopa klastrite dünaamilisuse mõõtmiseks ja hinnata liikmesriikide ja piirkondade poliitika mõju. Selle tööga kaasneb mõningate Euroopa klastrite töö, et hõlbustada kõige arenenumate piirkondade (põhjamaad, Ühendkuningriik, Austria, Hispaania, Põhja-Itaalia) meetmete ülekandumist piirkondadesse ja liikmesriikidesse, kus ettevõtjate võrgud on veel vähearenenud. Mõistagi saavad merendusklasterid kasu samaaegselt nendest algatustest ja Euroopa vaatluskeskuse tegevusest.

Uurimistegevuse valdkonnas rahastatakse mõningaid sellisele tegevusele orienteeritud klastreid Euroopa Liidu raamprogrammist, eelkõige pilootprojekti „Teadmiste piirkonnad” kaudu, kusjuures selle toetuse eesmärk on arendada piirkondade uurimisvõimsusi ja lõimida seesama tegevus piirkondlikesse arengustrateegiatesse.

Klastrid ja ühtekuuluvus

Lõpuks võivad klasterid arvestada Euroopa ühtekuuluvuspoliitika olulise toetusega. Nimelt on ajavahemikul 2007–2013 tehtud investeeringute seas kõikides piirkondades ja liikmesriikides prioriteetne sektor uuendus: uuendusse investeerimine võimaldab tagada jätkusuutliku majanduskasvu ja selle eesmärgi saavutamiseks on klastrite arendamine üks vahend, mis piirkondade käsutuses on. Ühenduse ühtekuuluvuspoliitika strateegilistes suunistes⁽¹⁾, mis Euroopa Ülemkogu võttis vastu 2006. aasta oktoobris, on täpsustatud, et tänu uurimis- ja arendustegevuse valdkonnas tehtud investeeringutele peab eelkõige olema võimalik „ettevõtete vahelise ning ettevõtete ja riiklike teadus-/kõrgharidusasutuste vahelise koostöö suurendamine, toetades näiteks piirkondlike ja piirkondadevaheliste tippkeskuste klastrite loomist”. See käib mõistagi rannikupiirkondade ja klastrite kohta, mida need merendussektoris arendavad. Algatus „Piirkonnad majandusmuutustes” (vt kasti)



Autoterminal Valencia (Hispaania) sadamas

Pommeri, „merevaigu maa”

Pommeri (Poola) rannikud on rikkad merevaigu, selle fossiilse õlivaigu poolest, mida eritasid okaspuud umbes nelikümmend miljonit aastat tagasi. Selles piirkonnas sõltub umbes 10 000 otsest töökohta sellest väga hinnatud varast, mille eksport toob aastas sisse 350 miljonit eurot.



Selle tõttu loodigi „merevaiguklaster”, mis ühendab selles sektoris tegutsejaid: ehteid tootvaid käsitöölisi ja ettevõtjaid ning merevaigu baasil valmistatud ilutooteid, kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi, Turumajanduse Instituuti ja Gdańsk'i Rahvusvaheliste Messide Äriühingut (mis korraldab igal aastal näitusi „Amberif” ja „Ambermart”), muuseumi, ülikooli, rühmitusi ja muid sektoriga seotud assotsiatsioone.

Ühendades traditsiooni, uuendust ja koostööd, püüab see konkurentsipoolus peamiselt tooraine kvantiteeti ja kvaliteeti paremini kasu tooma panna, laiendada ja tugevdada merevaigutoodete turustamisvõimalusi, arendada sellel väärtuslikul varal põhinevat turismi. Pommerist tuleb teha „merevaigumaa” ja Gdańsk'ist „merevaigu pealinn”, nagu ütlevad selle edendajad.

Kontaktinfo: Pommeri vojevoodkonna
marssali kabineti rahvusvahelise koostöö osakonna
juhataja Krystyna Wróblewska
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

võimaldab – ikka Euroopa ühtekuuluvuspoliitika raames – ka piirkondlikke ametiasutusi kaasavate koostöövõrkude kaudu arendada kogu potentsiaali, mida klastrid endast kujutavad.

Alates 2005. aastast soovib Euroopa Liit luua integreeritud merenduspoliitikat. See uus huvi merendustegevuse vastu tõi esile nende majandusliku tähtsuse, samuti nende omavahelise seose; see meenutas ka nende tööstusharude panust Euroopa kasvu ja nende vajadusi uuenduse alal. Kõikidel nendel põhjustel toetab liit edasi uuenduslike

merendusklasterite arengut, eelkõige oma uurimistegevuse ja ühtekuuluvuspoliitika ning oma meetmetega ettevõtjate ja tööstuse huvides üldiselt. Klastrid võivad olla ambitsioonika merenduspoliitika võtmevahend, võimaldades samaaegselt saavutada konkreetseid tulemusi tehnoloogilise uuenduse alal ja territooriumite majandusarengut.

Võimalus, mille lõi algatus „Piirkonnad majandusmuutustes”

Alates 2008. aastast on ELi merepiirkondadel võimalus teha koostööd võrguna algatuse „Piirkonnad majandusmuutustes” raames. See tegevus võrguna, mida toetab uus piirkondadevaheline programm INTERREG IVC, korraldatakse 30 prioriteetse teema järgi, millest kaks on merendusklasterite arendamisel eriti asjakohased. „Saada kasu meredest ja ookeanidest” ja „Parandada piirkondade võimsust uurimis- ja arendustegevuse alal”.

Mõte on selles, et esialgu määratlevad piirkonnad ja ühendavad võrku oma parimad projektid 30 prioriteetse teema järgi. Siis pärastpoole laiendavad nad tööd võrgus poliitiliste otsuste tegijatele, ekspertidele ja asjaomastele asutustele, et õppida nendest projektidest ja lõimida need ühtekuuluvuspoliitika tööprogrammidesse.

Parimad proaktiivsed temaatilised võrgud tulemuste levitamises ja lõimimises saavad pidevalt toetust ekspertii- si ja teenustena, mida Euroopa Komisjon annab algatuse „kiirendatud osa” raames.

Täpsemalt:

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



Las Palmase (Kanaarid, Hispaania) konteinersadama arendamine

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

LÄTI

Mersrags'i sadama muuli renoveerimine



Kogumaksumus: 2 000 000 EUR
ELi abi: 1 300 000 EUR

„2006. ja 2007. aastal ellu viidud projekt seisneb Mersrags'i sadama põhjapoolse muuli renoveerimises ja pikendamises 120 meetri võrra. Struktuuri kogupikkust suurendatakse 430 meetrini, mis võimaldab võtta vastu rohkem kaubalaevu ja arendada nii regiooni ja kohalikku majandust. Sadam ja kohalikud omavalitsused võidavad nii juurde rahalist stabiilsust, samal ajal kui luuakse uusi töökohti.”

*Euroopa Fondide Osakonna teabetalituse juhataja
Sanda Rieksta
www.esfondi.lv*

ITAALIA

Vieste uus jahisadam



Kogumaksumus: 12 700 000 EUR
ELi abi: 1 400 000 EUR

„Nende paljude lõbusõitjate käsutuses, kes külastavad igal aastal Puglia rannikut, on nüüd 650 lühiajalise ja pikaajalise parkimise kohta, mis seati Vieste uues jahisadamas piirkondliku töökava 2000–2006 raames. Projekt hõlmas kõikide põhi- ja keerukamateks teenusteks vajalikke infrastruktuure: laevaehitusplatse, parkimisala, kaubandusala ja laevandusklubi, talvitumisteenust ja väikeste aluste hooldamise teenust jne. Tööde käigus pikendati sadamatammi, süvendati sadama põhja, loodi kai ja kinnitati maabumissillad, ehitati 6 kaubandushoonet ja sadamarajatist, näiteks kuuri. Uue sadama vastuvõtuvõimsus on nii umbes 3500 lõbusõitjat aastas.”

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA.
info@portoaurora.eu
<http://www.portoaurora.eu>*

ASSOORID (PORTUGAL)

Okeanograafilise seire rahvusvaheline võrk



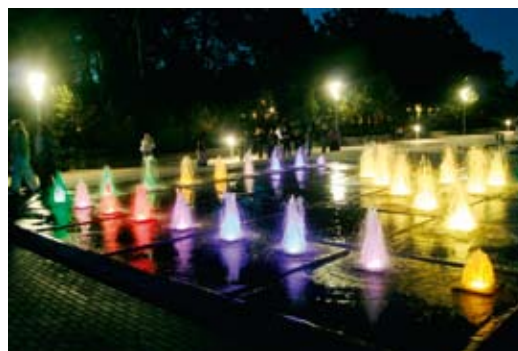
Kogumaksumus: 200 000 EUR
ELi abi: 170 000 EUR

„Andmete ebapiisavus ja saarestiku keerukas topograafia muudavad Assooride lainete, loodete ja hoovuste liikumise ennustamise raskeks. Projekti CIMBA eesmärk on saada kolmemõõtmelisi pilte ookeanihoovustest ja uurida nende hoovuste muutumist aastaajati. Okeanograafilise seire rahvusvahelise võrgu loomine kogu saarestiku ümber võimaldab eelkõige teha kindlaks kohad, mis sobivad energiatootmiseks lainete abil, samuti suure bioloogilise tootlikkusega alad.”

*Assooride Ülikooli okeanograafia ja kalanduse osakonna projektijuht Ana Martins
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>*

EESTI

Pärnu ranna planeerimine



Kogumaksumus: 1 300 000 EUR
ELi abi: 831 000 EUR

„Oma geograafilise asendi, oma vana arhitektuuri ja kultuurilise tegevusega on Pärnu (44 000 elanikku) kõige kuulsam kuurort Eestis. Uue promenaadi loomine tänu ERFile piki randa muutis kuurordi ilme kaasaegsemaks ja aitas tugevdada selle ligiõmbavust turismikohana.”

*Projektijuht Mirje Auksmann, Pärnu linn
mirje.auksmann@lv.parnu.ee*

Tulevane Euroopa merenduspoliitika saab olema üheaegselt regionaalne ja ülemaailmne

Äärepoolseimate merepiirkondade konverentsi peasekretär **Xavier Gizard**



Kliimamuutus, energianõudmine ja globaliseerumine on sündmuste survele kerkinud liidu poliitilise päevakorda.

Kuidas võtta arvesse neid muutusi, millised strateegiad välja töötada, et kaitsta elanikkonda ja elustada territooriumid? 68 000 kilomeetrit Euroopa rannikut on väga aktiivsed alad esiteks oma majanduselu ja teiseks elanike arvu poolest, mis moodustab 50% kogurahvastikust. Loomulikult tekitab see tulevikus teatavaid ohutusprobleeme, kui leiavad tõesti aset näiteks meretaseme tõus ja niisuguste kliimast tingitud nähtuste mitmekordistumine nagu tsunamid, tsüklonid ja tormid, mis ohustavad korrapärase vaheaegadega miljonite elu. Ja just nende kliimamuutuste tekkimine näitabki hästi vajadust tugevdada merepiirkondade kohandatust nende nähtuste tagajärgedele, lisaks leevendamismeetmetele.

Majanduslikul tasandil tuleb seda kohandatust pida rannikupiirkondade kasvu- ja tööhõivepotentsiaaliks: näiteks juba turism üksi annab rannikualadel 5% SKTst ja kasvab igal aastal 3%. Unustamata maailmajao neid 1200 sadamat, mis kujutavad endast ressursi, mida tuleb kasutada, samuti taastuenergia allikaid, mis tänu tuulele, päikesele ja loodete liikumisele on rannikul alati rikkalikud.

Äärepoolseimate merepiirkondade konverentsi liikmed on olnud tihedalt kaasatud aruteludesse Euroopa merenduspoliitika teemal, pakkudes välja mitu ideed, nii selleks, et panna Euroopa merenduspotentsiaal majanduslikus mõttes tulu tooma, kui ka selleks, et luua uus arengumudel, mis põhineb jätkusuutliku arengu põhimõtetel ja rannikualade integreeritud haldamisel.

Nad tervitavad positiivseid elemente *sinises raamatus Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika kohta*: merendusklastrite loomine ja elluviimine, pilootprojektide käivitamine kliimamuutuse mõju leevendamiseks rannikualadel, samuti Euroopa merelaevandus- ja merendusala uurimistevõime strateegia, mida komisjon esitleb 2008. aastal.



Bari (Itaalia) sadam

Euroopa piirkonnad etendavad käivitavat rolli nende meetmete elluviimisel. Kuid meredel ja ookeanidel ei ole piire! Ülemaailmne mõõde surub enast merenduspoliitikas ilmse tõsisajana peale ja äärepoolseimad piirkonnad annavad liidu tulevasele merenduspoliitikale selle mõõtme, seda enam globaliseerumisprotsesside kiirenemise kontekstis.

Seepärast ongi Euroopal tarvis jagada ja kõrvutada oma analüüse ja küsimusi XXI sajandil teiste maailmajagude ja merenduspoliitikas osalejate omadega. Selles teadmises kohtusid äärepoolseimate merepiirkondade konverentsi piirkonnad ja mõned ülemaailmsed merendustegelased 2007. aasta juulis Assooridel, kus leidis aset seminar teemal „Merenduspoliitika ja globaliseerumine“, millel kõrvutati Euroopa, Hiina, Põhja-Ameerika, Austraalia ja Indoneesia kogemusi. Samas teadmises lõi äärepoolseimate merepiirkondade konverents ka maailma esimese piirkondade võrgu: maailma piirkondade assotsiatsioonide üldfoorum (FOGAR). Merendusvaldkonnas nagu teistes ülemaailmsete probleemidega valdkonnas on Euroopa piirkondadel tarvis liituda teiste maailmajagude piirkondadega.

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

Ümberkorraldamine ja integreeritud areng Astuurias (Hispaania)

Tulevik liigub mööda rannikut

Võideldes oma majanduse peamiste sektorite – põllumajandus, kalandus, metallurgia – ümberkorralduse eest, püüab Astuuria kasutada oma ranniku looduslikke, kultuurilisi ja inimressurssidealaseid trumpe, et tagada oma (taas)areng. See ongi piirkondliku merendusstrateegia kogu mõte.



Castropol, Astuuria läänepoolne ots

„Meie edu võti on see, et ettevõtjad peavad rannikut Astuuria varanduseks,” rõõmustab Manuel Carrero de Roa, kes on uhke, näidates suurepärasest Penarronda randa pankranniku all. Manuel on üks viiest POLA, nimelt Astuuria ranniku planeerimise kava linnaplaneerijast. Siin, Castropol'i lähedal, just enne seda, kui algab Galicia, lõi POLA ühe kolmest Astuuria rannapargist, mis on juba valmis. „Eesmärk on rajada 2015. aastaks viisteist,” täpsustab Manuel. „Meie rannad on väga kaunid, aga väikesed, ja neis käib suvel väga palju rahvast. Ettevõtmine seisneb kõigepealt „liivaautode äravõtmises”. Penarronda võtab vastu tuhandeid inimesi juulis ja augustis. Enne kui rajatakse need teerajad ja parkimisplats, mida te seal näete, parkisid kõik sellele liivasele alale, peaaegu rannale. Praegu peavad inimesed kõndima mitusada meetrit, kuid loodus on oma õigused tagasi võtnud: võib näha isegi taas moodustumas luiteid ja jälle kasvamas tüüpilisi rannikutaimi, näiteks rand-luidekaera.”

POLA, mille eelarve on 80 miljonit eurot kümneks aastaks, on Astuuria panus rannikualade

integreeritud haldamisse, lähenemine, mille poolt piirkond on Hispaanias teerajaja⁽¹⁾. POLA eksperdid osalesid muide aktiivselt konsulteerimises 2007. aastal välja töötatud piirkondliku merendusstrateegia teemal. Kava, mida viiakse ellu alates 2005. aastast ja mida 2006. aastal hüvitas Euroopa Linnaplaneerijate Nõukogu, võrsus piirkondlikust ettevõtmisest, mida alustati 1990. aastate algul ja mille eesmärk oli alguses luua võimalikult suur arv looduslikke alasid 500 meetri laiusel ribal piki umbes 400 kilomeetri pikkust Astuuria rannikut ning kaitsta neid. „Astuuria rannik elas üle paradoksi,” selgitab Astuuria regiooni Euroopa asjade osakonna María José Rodríguez, „ühel küljest loodi rasketööstust just siia... Teisest küljest säilis tänu heade maakoostööde puudumisele, mis isoleeris regiooni kauaks, suur osa rannikust. Meie oleme Euroopa regioon, kus on kõige rohkem UNESCO tunnustatud looduslikke alasid. Sellegipoolest oli aeg sekkuda: tänu uutele teedele on Madrid vähem kui nelja tunni tee kaugusel siit ja suvilate arv on mõne aastaga väga palju kasvanud. Kuid tänu POLAle

(1) Aastast 2003 kuni 2006 juhtis Astuuria Vürstiriik projekti „Coastatlantic”, milles osalesid veel 11 Euroopa regiooni, teemal rannikualade integreeritud haldamine (vt rubriiki INTERREG tegevuses).

on meil nüüd vahendid, mida on vaja rannikukaitse ja jätkusuutliku turismi kokkusuhtumiseks.”

„Turism on üks põhiline päästetee, mille piirkonna valin oma taasarengu tagamiseks. Eriti paistab see silma Lunaco's (5000 elanikku), mis siiani on olnud kalasadam ja mustmetallurgia keskus. Need kaks tegevust on ümberkorraldamisel, kuid tänu Peñas'e neeme lähedusele ja meie asukohale poolel teel Aviles'e ja Gijón'i vahel on meil väga hea positsioon turismi ja meelelahutuse arendamiseks,” kinnitab linna koolitus- ja tööhõiveosakonna juhataja Victor Cuervo. Programmis on eelkõige turismiettevõtjate loomine (EQUALi vahenditega), külamajutuspaikade arvu suurendamine (koos LEADER+ abiga), jahisadama loomine (ERFi ja INTERREGi abiga) ja kutseõpe (800 000 eurot aastas kahasse ESFig), et rahuldada turisminõudmist. „Tegemist ei ole radikaalse muutusega,” pehmendab muljet Luanco Põllumajandus- ja Toiduainetekoolituse Keskuse direktor Constantino Roces. „Ei ole sugugi tarvis leiutada jalgratast: oma koolituste abil me mitmekesistame ja süvendame traditsioonilist tegevust ja traditsioonilisi oskusi: kala-, konservi-, leiva- ja kondiitritööstus, kohalikel toodetel põhinev köök...” Ja tulemused on käes: „umbes 80% praktikante leiavad pärast töökoha. Mõningates tööstusharudes, eelkõige kalatööstuses, ei suuda pakkumine nõudmist rahuldada,” ütleb keskuse bioloogiaõpetaja Ines Lombas.

Õngekonksust kahvlini

Kuigi Astuuriaski on kalapüük nagu mujal Euroopas suurtes raskustes, ei ole sektor veel kaugeltki hinge heitnud: kalurid panustavad kvaliteedile ja jälgitavusele, et parandada oma saakide turuleviimist, kalandustoodete töötledjad tugevdavad oma pakendamiseksusi. Mõlemal juhul aidatakse kaasa struktuurifondidest ja muudest Euroopa vahenditest.

Väga hea näide on Cudillero vald: uurimis- ja arendustegevuse 6. raamprogrammi toetatud tehnoloogilise projekti Collaboration@Rural raames kogeb kalurite ühing Virgen del Carmen täieliku jälgitavuse vahendit, mille puhul kasutatakse GPSi. „See on justkui õngekonksust kahvlini,” vaimustub Astuuria valitsuse kalandusameti direktor Enrique Plaza. „Jälgitavus on täielik ja silmapilkne: kalurid siirduvad püügikohta; sedamööda, kuidas nad kala püüavad, võtavad nad selle arvele ja saadavad need andmed WiFi või satelliidi abil Cudillero sadamasse; enne laeva tagasipöördumist võivad kalaoksjoni eest vastutavad isikud välja anda päritolutõendi ja numbri, mis võimaldab teha kindlaks kala teekond kuni jaemüüjani. Sellest saavad kasu kõik: kalur, kontrollija, töötleja, müüja ja lõpuks tarbija...”



Uute töötajate koolitus Cudillero's

Ikka Cudillero's, kuid Oviñana külas on kaks kala ja koorikloomade töötlemise ettevõtjat suurendanud ja kaasajastanud oma seadmeid. Kala ja mereandide hulgiimportija ja -eksportija Inocencio Rodriguez investeeris 10 miljonit eurot täiesti uue tehase ehitamisse, mille nimi on Nuevos Desarrollos de la Pesca (uued arengusuunad kalanduses). „Tuleb veenduda, kas Astuuria ettevõtjad suudavad vastu võtta kõik, mis siin püütakse, ja veidi enamgi, et lisandväärtus jääks regioonile ning ülejäägi võiks ümber töödelda ja eksportida,” arvab see, kes on ka AMPPA, Astuuria Vürstiriigi Kalahulgiimüüjate Assotsiatsiooni president. Ettevõtja leitud 6,5 miljonit eurot täiendas 3,5 miljonit eurot Euroopa Liidu abi. See peaks tooma ühe väga kaasaegse tehase ja uurimislaboratooriumi ning 80 uut töökohta. Tagasihoidlikum investeering, kuid samasugune ettevõtmine leidis aset sealt mitte kaugel, Mariscos Oviñana juures, kes on kõrgeklassiliste meretoodete töötledja ja ehitab uue ruumikama hoone. „Me olime saavutanud oma võimsuste piiri,” rääkis ettevõtte omanik Dionisio Otamendi. „Suurlinnades on plahvatuslikult suurenenud nõudmine mereandidest roogade järele, me ei jõua enam sammu pidada... Seda juhust ei tohi käest lasta.”

Lõbusõit

Juhust ei tohi mööda lasta ka Astuuria suurima linna (250 000 elanikku) südames asuva Gijón'i jahisadama haldurid. See loodi kakskümmend aastat tagasi, kuid struktuur suikus natuke unne, sest lõbusõiduga tegeleti Hispaanias vähem kui teistes riikides. „Prantsusmaal näiteks on üks lõbusõidualus 40 inimese kohta, aga Hispaanias on 300 inimese kohta ja Astuurias 1000 inimese kohta,” märgib meresõiduklubi juhataja José Carlos Martínez. Ka selles sektoris on nõudmine plahvatuslikult kasvamas: hispaanlased on avastamas purjeka või jahi võlu ning Prantsuse lõbusõitjatel on juba raskusi nende sadamates taskukohaste kohtade leidmisega. Niisiis oli võimalus, mida nende kohtade omanik Gijón'i sadamaamet otsustas kasutada avaliku ja erasektori partnerluse vormis. Nõnda usaldati 2005. aastal jahisadama

Esimene piirkondlik merendusstrateegia

Integreeritud arengu tagamiseks, avaliku ja erasektori erinevate esindajate tegevuse paremaks kooskõlastamiseks ning projektide mõju optimeerimiseks töötas Astuuria Vürstiriik välja piirkondliku merendusstrateegia, mis peaks juhtima tema sotsiaalmajanduslikku poliitikat ajavahemikul 2007–2013.

Dokumendis „*MAREA – La MAR, una estrategia para Asturias*” esitatud ettevõtmine võrsus laialdasest konsulteerimisest, millesse oli 2007. aasta esimesel poolaastal kaasatud sadakond organisatsiooni ja kodanikku.

Hea haldus

Astuuria piirkondlikul merendusstrateegial on kõigepealt **hea halduse eesmärk**. Valdkonnas, mis hõlmab paljusid sektoreid, ning kuhu sekkub suur arv ametiasutusi ja erasektori ettevõtjaid, on dokumendi eesmärk eelkõige luua regiooni, liikmesriigi ja Euroopa Liidu erinevate tasandite juhte kaasav integreeritud haldusstruktuur. Nõnda pakub piirkondlik merendusstrateegia välja organisatoorse vahendi, mille võib kokku võtta järgmiselt:

- luua **regionaalsel tasandil poliitiline merenduskomisjon**, kuhu kuuluvad kõik asjaomased regionaalsed ministrid; näha ette nõuande- ja tehnilise toe organid, eelkõige **teadusnõukogu** (keskkonnaküsimusteks, uuenduseks jne), samuti **Astuuria merendusfoorum** (kuhu kuuluvad kõik ühiskondlik-majanduslikus sektoris tegutsejad);
- **liikmesriigi tasandil** võib Hispaania valitsus kooskõlastada **sektorikonverentside** korraldamist, samuti rannikul paiknevate autonoomsete ühenduste **ühiste tegevuskavade ja koostööde** elluviimist; Madriidi ja rannikul asuvate autonoomsete ühenduste vahel kokku lepitud **üldprotsolliga** määratakse kindlaks üldine raamistik ja meetodid koostööks integreeritud merenduspoliitika alal;
- **Euroopa Liidu tasandil** on Astuuria merendusstrateegias välja pakutud luua **kolmepoolse koostöö raamistik**, isegi **Euroopa territoriaalpakt** autonoomse ühenduse, Hispaania riigi ja Euroopa Komisjoni vahel; **üleriigiline merenduse konsultatiivkomitee**, millel on **teaduskomiteed**, hõlbustaks poliitika elluviimist ja selgitaks arutelusid merenduse eesmärkidest regiooniülesel tasandil.

Eesmärgid ja prioriteedid

Avalikkusega konsulteerimine, 21 kirjalikku kaastööd, regiooni enda teostatud hinnang ühendatuna Euroopa Komisjoni rohelise raamatu ja muude asjakohaste poliitiliste mõttemõlgutustega viisid järgmiste strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide sõnastamiseni:

- **keskkonnaval eesmärk: kaitsta rannikut ja merd** (ranniku ja mereressursside kaitse ja au sisse tõstmine; rannikualade planeerimine ja haldamine);
- **majanduslik eesmärk: kasutada mere- ja rannikuresse parimal võimalikul viisil** (parandada merendussektori ja rannikutegevuse konkurentsivõimet; soodustada mere- ja rannikuresurssidel põhinevat tegevust ning aidata kaasa jätkusuutlikule arengule; teha kindlaks uued või võimalikud tegevusalad);
- **ühiskondlik-kultuuriline eesmärk: parandada elu kvaliteeti Astuuria rannikul** (soodustada töökohtade loomist kohalikule elanikkonnale; parandada varustust ja teenusid nii elanikele kui ka külastajatele; aidata kaasa rannikulinna ja -küla kultuurilise identiteedi hoidmisele).

Neid kolme eesmärki toetab järgmiste läbivate eesmärkide loomine:

- **uurimus- ja arendustegevus ning uuendus** (edendada merendusküsimuste ja nende poliitikasse integreerimise alast uurimistööd Astuurias, soodustada teaduslike ja tehnoloogiliste teadmiste loomist merendussektoris, hõlbustada uuendust);
- **koolitus ja teadvustamine** (kohendada koolitus paremini merendussektorile, avada ranniku elanikkonnale uued tööhoiuvõimalused, teadvustada kodanikele mere- ja rannikuresursside tähtsust);
- **uuendusliku avaliku halduse mudeli väljatöötamine** (rannikualade integreeritud haldus, keskkonda käsitlevate ja sotsiaalnormide loomine riigihankelepingutesse, andmebaaside loomine, tulemuslikkuse näitajate kasutamine jne).

Täpsemalt:

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

kontsessioon erakontsessioonäärile, kes investeeris 4 miljonit eurot varustuse suurendamisse ja kaasajastamisse: renoveerimine ja uute maabumissildade ehitamine, et 750 koha asemel oleks 1000, uued teenused (kergesti juurdepääsetav vesi ja elekter, WiFi, konverentsisaalid jne), keskkonna kvaliteet (jäätmete selekteeriv sorteerimine, ISO standardid jne). „Meil on 650 alalist klienti, me võtsime 2006. aastal vastu üle tuhande transiitlaeva ja arvud suurenevad,” märgib kommunikatsioonijuht Felix Gonzalez. „Tuleb öelda, et me oleme kogu Kantaabria ranniku kõige odavam jahisadam, et Gijón on väga külalishalke linn ning et me korraldame igat liiki ühiskondlikke ja spordiüritusi, näiteks tuunipüük või regatid koos Prantsusmaa Arcachon'i, Royan'i ja La Rochelle'i sadamatega.”

Raske on hinnata selle uue lõbusõidulaine majanduslikku mõju linnale. Isegi Gijón'i Sadamaameti uurimus- ja arendusdirektor Humberto Moyano ei vasta küsimusele, tema, kellel on ometi entsüklopeedilised teadmised merendussektorist ja kes võib kohalikust arengust lõputult rääkida: „Kindel on see, et Gijón'i sadam annab 7% Astuuria SKTst.”

Gijón'i sadam, mis käitleb 20 miljonit tonni kaupa aastas, on mõistagi piirkonna arengu põhiline hoob. 2004. aastast

toimub selle suurenemine, mida massiliselt toetab Euroopa Liit: 563 900 000 eurot, millest peaaegu poole on andnud Ühtekuuluvusfond ja 250 000 000 laenanud Euroopa Investeeringupank (EIP). See laienemine tõstab transiitmerelaadungi käitlemis- ja ladustamisvõimsusi Astuuria esimeses sadamas. Peamiselt tuleb tugevdada lainemurdjaid ja suurendada ladustamis- ja ankurdamisalasid, et saaks võtta vastu suuri laevu, eelkõige konteinerlaevu, mis on Gijón'is veel alaesindatud, samal ajal kui see turg kasvab veel jõudsalt. „Kõik need uued infrastruktuurid võimaldavad meil üle minna suuremale kiirusele, aga ma tahaksin juhtida teie tähelepanu Gijón'i teisele möõtmele, mis on vähemalt sama tähtis,” rõhutab Humberto Moyano. „Me oleme viieteistkümne aasta jooksul olnud kõikides Euroopa sadamaid käsitlevates uurimus- ja arendusprojektides: neid ei ole olnud alates 1992. aastast alla 42... Kõikides teadusuuringute ja arengu raamprogrammides, mis on olnud edukad, aga ka LIFE'is ja muidugi INTERREG'is, mille kuus projekti meid praegu puudutab. Globaliseerumise ning meie ees seisvate majanduslike, ühiskondlike ja keskkonnaväljakutsete kontekstis võib Gijón iseendale, aga ka teistele planeedi sadamatele lisandväärtust luua tõesti ainult tänu uurimus- ja arendustegevusele. Näiteks keskkonnasõbraliku ladustamise mudel, mille me lendainete



Gijón'i sadama mustmetallurgiaterrinaal



Tulevane Oscar Niemeyeri keskus kujundab Avilés'i linna ümber

puhul välja töötasime, on eksporditud peaaegu igale poole maailma..."

Oscar Niemeyer

Kuid astuurlastel on teinegi tähtis sadam: Avilés. Selle suurus laadungi seisukohast (6 miljonit käideldud tonni aastas) jääb Gijón'ile alla, kuid see on kogu Kantaabria ranniku suurim kalasadam. Ka seda laiendatakse oluliselt (uus kalahall, Hispaania moodsaim, uued kaid ja promenaadid piki suudmelahte jne), aga paljud teisedki projektid puudutavad kogu linna niisugusel määral, et Avilés võib olla kogu Astuuria ümberehitustööde kvintessents. Tugevalt saastatud tööstuslinnast muutub linn (85 000 elanikku) tasapisi teeninduskeskuseks. Ta panustab ka turismile ja kavatseb saada üsna varsti esmaklassiliseks kultuurikeskuseks.

Juba kümme aastat mitmekordistab Avilés linna saneerimis- ja ümberplaneerimisprojekte. „Struktureerituna peaaegu täielikult tööstusliku tegevuse järgi pööras linn merele selja,” jutustab Euroopa projektide koordinaator Avilés'e linnavalitsuses Jorge Juan Manrique. „Praegu on vaja anda suudmelahe ots linnale ja selle elanikele tagasi, leida uus telg... See on pikaajaline raske töö, mis sunnib mobiliseerima

paljusid isikuid avalikust ja erasektorist, assotsiatsioon, kellel on kõigil oma huvid. Selles osas võib piirkondlik merendusstrateegia olla suureks abiks.”

Selle ürituse pilootprojekt on vaieldamatult vaatamisväärtne Rahvusvaheline Oscar Niemeyeri Kultuurikeskus, mille ehitus on algamas. See suure Brasiilia arhitekti projekteeritud kompleks saab koosnema laiaest esplanaadist ja neljast futuristlikust hoonest endisel 44 213 m² suurusel mustmetallurgia tootmiskohal, mis on saadud tagasi suudmelahe paremal kaldal. Kompleksis saab olema umbes 1000 kohaga auditorium, muuseum, näituse- ja konverentsisaalid, kino ja panoraamrestoran. „Oscar Niemeyeri keskus võtab kokku kõik, mida astuurlased soovivad öelda: tulevik, uuendus, võrratu... Ja seda kõike pigem mõistliku maksumusega: 30 miljonit eurot,” hüüatab projektijuht Natalio Grueso. Avamine on ette nähtud 2010. aastaks. Oodates võõrustab Avilés 2007. aasta detsembris maailma suurte kultuurikeskuste (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre jne) kollokviumi ning Woody Allen vāntab suudmelahe otsas filmi.

Täpsemalt: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Põhjameri

Jagada teadmisi rannikute üleujutamisega seonduvate ohtude kohta



Niels Roode, Rijkswaterstaat (veehaldamiskeskus), SAFECOASTi projektijuht, Madalmaad

Alates 1953. ja 1962. aasta katastroofilistest äkilistest meretõusudest on Põhjamere jõeäärset riigid loonud ulatuslikud rannikukaitserajatised: on püstitatud tammid ja tormitõkked suurte ma-

dalate alade kaitsmiseks, samal ajal kui olemasolevaid rannikuluiteid on tugevdatud. Pealegi on 1990. aastatel kuhjunud liiv osutunud heaks „pehmeks” meetmeks, mis takistab jätkuvatele rannikuerosiooni niisugustes riikides nagu Belgia, Madalmaad, Saksamaa, Taani ja Ühendkuningriik.

Kuid need edusammud on võib-olla juhuslikud. Viimase viiekümne aasta jooksul on äkilise meretõusu oht vaatamata jätkuvatele rannikukaitsetesse tehtud investeeringutele märgatavalt suurenenud, samal ajal kui kodanikud ja poliitiliste otsuste tegijad võivad seda ohtu omakorda vähem teadvustada, sest suuri õnnetusi ei ole.

Isegi siis, kui võib oodata, et kliimamuutus kiirendab meretaseme tõusu ja tekitab aina rohkem tugevaid torme, on üleujutuste tagajärjed üha tõsisemad, sest kaitstuks peetud üleujutavatele aladele koondunud ühiskondlik-majanduslikud infrastruktuurid on olulised. Aasia tsunami ja Nouvelle-Orléans'i üleujutus, mille põhjustas orkaan Katrina, on kaks suurepäraselt näidet madalate rannikualade kaitsetusest. Samuti näitavad Inglismaad 2007. aasta suvel tabanud tõusuveed, kui ohus on inimesed ja infrastruktuurid üleujutatavatel tasandikel.

Põhjamere riikides on palju ette võetud nende ohtude püsivaks tõrjumiseks, ühendades ohutust, majanduskasvu ja keskkonnasõbralikkust. Näib, et palju vastuseid võib anda rannikualade funktsioonide, territooriumi mõistliku planeerimise ja kriisideks valmisoleku tasakaalustatud kombinatsioon, kusjuures kõik põhineb pidevatel uurimispingutustel.

Riikide- ja piirkondadevahelised konteksti- ja kultuurierinevused moodustavad selles osas suure vastastikuse õppimise maardla. Kuid vaja on ühtlustada jõupingutused ja arusaamine, et töödelda olemasolevaid teadmisi ja teavet tõhusalt ja luua ühine kriitiline oskuste kogum, millele toetuda.

Koostööprojekt INTERREG Safecoast, mille eelarve on 2,3 miljonit eurot – sellest pool ühenduse allikatest – ühendab rannikuplaneerijaid ja teadlasi selleks, et töötada välja ühine arusaamine samast probleemist. Vaja on õppida tegutsedes läbi viia terve rida ohuhinnanguid, korraldada teadvustamiskampaaniaid, vahetada andmeid ja teavet, koostada väga üksikasjalikud kaardid, mis ei lõpe riigipiiridega, jne.

Kõik see peab viima muljetavaldava sünteesaruandeni Põhjamere piirkonna olukorra kohta, et valgustada asjaomaseid kriisiohjajaid ja poliitiliste otsuste tegijaid erinevates riikides. Tulemused avaldatakse 21. mail 2008 konverentsil, mis korraldatakse koos projektiga Chain of Safety (Ohutusahel), ja kus tulevad kokku piiriülesed rannikute eest vastutavad isikud, planeerijad ja kriisiohjajad ning kirjeldavad loodetavasti uusi ideid, võitlemaks integreeritumalt rannikualade üleujutustega.

Täpsemalt: www.safecoast.org



■ Luitud pakuvad ühteaegu kaitset ja vaadet

INTERREG IIIA: Iirimaa ja Wales

„IMAGIN”: Iiri mere agregaatide kasutamine



Kogumaksumus: 1 246 111 EUR
ELi abi: 841 976 EUR

„Mõrdi või betooni valmistamiseks mõeldud materjalide (kruus, liiv, killustik) rentaableid leiukohti jääb Suurbritannias ja Iirimaa üha vähemaks. Tuleb leida uusi ressursse. Iiri mere lõunaosa põhjas olevate suurte agregaatide kuhjade kasutamine võib aidata kaasa jõepiirkondade arengule. Projekt Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN) ühendab mitut rannikugeograafiale, geoloogiale ja mereressursside haldamisele ja muule spetsialiseerunud organisatsiooni eesmärgiga määratleda teaduslik, strateegiline ja tööraamistik, mis võib tagada keskkonnasõbraliku agregaatide kasutamise.”

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

INTERREG IIIB Läänemeri

Baltic Gateway: Läänemere lõunaosa ühendamise



Kogumaksumus: 1 043 500 EUR
ELi abi: 664 500 EUR

„Koostööprojekt Baltic Gateway, milles osaleb 38 partnerit 7 riigist, püüab arendada kõrge kvaliteediliste transpordi- ja logistikateenuste täielikku süsteemi Skandinaavia, Loo- ja Kesk-Euroopa, Balti riikide, Venemaa, Valgevene, Ukraina ja Aasia vahel. Tuleb soodustada Läänemere lõunaosa majanduskasvu ja jätkusuutlikku arengut. Projekt võimaldas teha teoks terve rea uuringuid ja lõppes arvukate majandusinvesteeringutega.”

Projekti koordinaator **Bengt Gustafsson**
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Atlandi ookeani ruum

Coastatlantic: rannikualade integreeritud haldamine



Kogumaksumus: 2 535 079 EUR
ELi abi: 1 753 768 EUR

„Koostööprojekti Coastatlantic eesmärk on soodustada rannikualade tervislikku ja jätkusuutlikku arengut lähene- mise kaudu, mille puhul on võetud arvesse rannikuruumi keskkonna-, ühiskondlikku ja majanduslikku mõõdet. Ka- heteistkümnel Hispaania, Prantsusmaa, Ühendkuningriigi ja Iirimaa Atlandi ookeani ääres asuval piirkonnal on nüüd ühtne nägemus rannikualade territooriumi planeerimisest ja integreeritud haldamisest, mis oli juba teistel Euroopa osadel (Põhjameri, Läänemeri, Vahemeri), kuid vähem, mis puudutab Atlandi ookeani.”

Projekti koordinaator **Guillermo Morales Mato**
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIIC põhi

InterMareC: toetus merendusklasteritele



Kogumaksumus: 3 250 000 EUR
ELi abi: 1 750 000 EUR

„Projekt InterMareC ehk Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions sündis kolme äärepoolse, kuid otsest juurdepääsu merele omava piirkonna koostööst: Schleswig-Holstein, Bretagne ja Pommeri, kes otsisid ühist strateegiat, et avada merendusklasterite potentsiaal, mis on jäänud alakasutatuks. Vaja on stimuleerida merendussektori tegevust korraka kolmes võtmevaldkonnas (meretehnoloogia ja okeanograafia, rannikutegevus ja -teenused, laevaehitus) ning rannikupiirkondade majandust ametiasutuste, teadlaste ja ettevõtjate koostöö kaudu. InterMareC arendab eelkõige välja palju tooteid ja teenuseid veeluse akustika ja automaatika, „ookeaniilma” ennustamise, hüdrodünaamika ja keskkonna valdkonnas.”

Projekti koordinaator **Frieder Henf**
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Info regio veebileheküljel: põhilised leheküljed on kättesaadavad 22 keeles

„Poliitika” ja „Vahendid” on meie uue Interneti-lehekülje esimesed kaks jaotist (koos vastavate alajaotistega), mis on nüüd kättesaadavad 22 keeles. Nõnda võivad külastajad lugeda 27 liikmesriigi keeles üksikasjalikku teavet 2007.–2013. aasta regionaalpoliitika ajaloo, suurte eesmärkide ja võtmetegurite kohta.

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

Kontaktinfo

Euroopa Komisjon, regionaalpoliitika peadirektoraat
 Osakond 01: teave ja side
 Ana-Paula Laissy
 41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
 Faks: +32 2 296 60 03
 E-post: regio-info@ec.europa.eu
 Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm
 Teave Euroopa Liidu regionaalabi kohta
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8200

© Euroopa Ühendused, 2007
 Paljundamine on lubatud, kui on viidatud allikale.

Trükitud Belgias.

EUROOPA ÜHENDUSTE
 AMETLIKE VÄLJAANNETE TALITUS
 L-2985 Luxembourg



Väljaannete talitus
Publications.europa.eu