



hu



Európai Unió
Regionális politika

info regio

| 23. szám | 2007. szeptember |

panorama



**A régiók helye az európai
tengerpolitikában**

Tartalom

A régiók helye az európai tengerpolitikában

Európai tengerpolitika: a zöld könyvtől a cselekvési tervig

Átalakulóban a kikötővárosok

Tengeri klaszterek az innováció és a regionális fejlesztés metszéspontjában

Akcióban az ERFA: Lettország, Észtország, Portugália, Olaszország

Első kézből: CRPM-CPMR

Riport: A jövő szele a tengerpart felől fúj

A gazdasága korábbi húzóágazatainak – mezőgazdaság, halászat, vaskohászat – szerkezetátalakítására kényszerült Asztúria tengerpartja természeti, kulturális és emberi erőforrásait szeretné felhasználni arra, hogy fejlődésének (újra) lendületet adjon.

Első kézből: INTERREG IIIB Északi-tenger

Akcióban az INTERREG

3

7

9

13

14

15

20

21



Fotók (oldalszámok): Európai Bizottság (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), A Pomerániai Vajdaság regionális képviselője Brüsszelben (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).

Címlap: Smögen, falu Svédország nyugati partján -
Foto: William Steward (Európai Bizottság).

E szám szerkesztésében részt vettek: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Felelős szerkesztő: Ana-Paula Laissy, Európai Bizottság, Regionális Politikai Főigazgatóság
Ez a magazin német, angol és francia nyelven, újrahasznosított papírra nyomtatva jelenik meg.

A tematikus dosszié az Európai Unió 22 nyelvén, a következő internetes címen érhető el:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_hu.htm
A kiadványban szereplő nézetek a szerzők véleményét tükrözik, és nem feltétlenül állnak összhangban az Európai Bizottság véleményével.

Európai tengerpolitika: a zöld könyvtől a cselekvési tervig

Nicolas Mariel és Frederico Ferreira⁽¹⁾

2007. október 10-én bemutatott, az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról szóló („Tengernyi lehetőség” alcímű) kék könyvével és az annak részét képező cselekvési tervvel a Bizottság egy hosszú évek óta sejtethető, ám határozottan csupán nemrégiben körvonalazódott igényt elégített ki, mely az európai tengeri és part menti térségekkel kapcsolatos politikák összehangolására irányul.



Halászat Thyborøn partjainál (Dánia)

Bolygónk klímájának szabályozásán túl a tenger 5 millió európai számára biztosít munkahelyet, és még sokak számára jelenthet megélhetési forrást, többek közt a megújuló energiákkal kapcsolatos és a telekommunikációs ágazatban rejlő munkalehetőségek révén.

Mostanáig a tengerekkel kapcsolatos európai politika csupán az egyes ágazati (közlekedési, környezetvédelmi, kutatási stb.) tevékenységek fejlesztési kereteit határozta meg, ösztönző vagy korlátozó jelleggel, a fenntartható fejlődés szempontjainak és közös örökségünk jövőjének szem előtt tartása nélkül.

Ez a tendencia mostantól fordulni látszik, a Barroso-bizottság ugyanis 2005–2009-re szóló stratégiája keretében új integrált európai tengerpolitikát dolgozott ki, amely több lépésben nyerte el végső formáját. Elsőként egy konzultációs fázisra került sor.

Az uniós tengerpolitika kialakítását segítő **zöld könyv**, amelyet 2006 júniusában hoztak nyilvánosságra, tizenhárom

hónapon keresztül biztosított terepet az integrált tengerpolitika szükségességéről folyó konzultációkhoz és az ezen a területen felmerülő sajátos igények azonosításához. Az eredmények minden várakozást felülmúltak: közel 500 írott hozzászólás érkezett különféle kormányok és régiók, magánvállalkozások, szakszervezetek, nem kormányzati szervezetek, illetve egyszerű polgárok részéről ahhoz a tengerpolitikai *ad hoc* munkacsoporthoz, amelynek feladata az új tengerpolitika kidolgozása és nyomon követése volt a Halászati és Tengeri Ügyek Főigazgatóságánál.

Az iránytű...

A civil társadalom, illetve néhány olyan hatóság támogatásával, mint a Régiók Bizottsága vagy (2007 első félévében) az EU német elnöksége, a Bizottság úgy döntött, hogy az előkészületek második szakaszát olyan intézkedések megtervezésének szentelik, melyek lehetővé teszik egy integrált tengerpolitika megvalósításához szükséges konkrét keret létrehozását. Ennek jegyében készült el a 2007. október 10-én José Manuel Barroso, a Bizottság elnöke és Joe Borg, halászati

(1) Egyikük politikai elemző, másikuk segédelemző az Európai Bizottság Halászati és Tengeri Ügyek Főigazgatóságán működő tengerpolitikai munkacsoportban.

és tengeri ügyekért felelős biztos által bemutatott kék könyv. A kék könyv a Bizottság két szakpolitikai vonatkozású közleményét és két munkadokumentumot – egy cselekvési tervet és egy hatásértékelést – foglal magába, melyek kidolgozását a tengerpolitikai munkacsoport koordinálta több szakterület magas szintű képviselőinek – maguknak az összekötő csoportba szerveződött biztosoknak – a támogatásával.



Tengerbiztonsági képzés

A **cselekvési terv**, amelynek elfogadásáról a 2007 decemberében összeülő Miniszterek Tanácsa fog dönteni, az új európai tengerpolitika „bibliájának” tekinthető. Kb. harminc cselekvést irányoz elő, öt fő célkitűzés mentén:

- a tengerek és óceánok fenntartható hasznosításának előnyben részesítése;
- egyfajta tudás- és innovációs bázis létrehozása a tengerpolitika támogatásához;
- jobb életminőség biztosítása a part menti régiókban;
- az Unió vezető szerepének támogatása a nemzetközi tengerészeti ügyekben;
- Európa tengeri dimenziójának hatékonyabb megjelenítése.

Az előirányzott intézkedések némelyike „strukturális” jellegű, azaz az Unió hagyományos politikáiból következik. A kikötőkről szóló szakpolitikai közlemények például a közlekedéspolitikához köthetők, a jogellenes (nem bejelentett és szabályozatlan) halászattal kapcsolatos közlemények pedig a közös halászati politika tárgykörébe tartoznak. Mások kifejezetten újdonságot jelentenek, és túlmutatnak a hagyományos szakpolitikai kereteken. Ezt láthatjuk a kék könyvben szereplő olyan új politikai döntéshozatali eszközök esetében, mint a tengerhez kapcsolódó tevékenységek területhasználatának megtervezése, a part menti területek integrált kezelése, egy európai tengeri megfigyelő és adatgyűjtő hálózat létrehozása, vagy az európai tengerfelügyeleti rendszerek együttműködésének megszervezése.

A cselekvési tervben meghatározott **ütemterv** viszonylag rövid határidőket ír elő: a tervezett intézkedések többségét 2008 folyamán, legkésőbb 2009 elején végre kell hajtani. Néhány intézkedés máris kezd körvonalazódni a következő dokumentumok napvilágra kerülésével: a tengeri klaszterekről szóló munkadokumentum, a kikötőpolitikáról szóló közlemény,

a tengeri gyorsforgalmi utakról („tengeri autópályák”) és a határok nélküli tengeri közlekedésről megjelent konzultációs anyag, a kártékony halászati gyakorlatokról szóló közlemény, a tengeri ágazatokra vonatkozó munkajogi mentességek felülvizsgálatáról szóló közlemény, a tengeri energiapolitikára vonatkozó munkadokumentum stb.

...és a kormányrúd

Fontos aláhúznunk, hogy a cselekvési terv elfogadása új szereposztást feltételez a kormányrúdnál. Az alapötlet lényege, hogy ne kelljen újabb jogszabályokkal kiegészíteni a már létező szabályozást, ne kelljen tovább bővíteni a meglévő adminisztratív struktúrát, és főként az, hogy sikerüljön a lehető legnagyobb mértékben bevonni a döntéshozatal folyamatába a különböző érintetteket, hogy a konkrét intézkedések végrehajtása előtt meg lehessen szerezni azokhoz a támogatásukat. Ez különösen érvényes az olyan új eszközökre, mint a kísérleti projektek révén megvalósuló területhasználat-tervezés. A cselekvési terv fontos szerepet tulajdonít az ösztönző intézkedéseknek, és segítséget ígér a bevált gyakorlatokra építő projektek számára.

Kétségtelen, hogy ezen intézkedések többségére előbb-utóbb mindenféle körülmények között sort kerítettek volna a Bizottság illetékes szakszolgálatai. Ám az integrált európai tengerpolitika lényege éppen a különféle fellépéseknek egy átfogó cél – az átgondolt fejlesztés – érdekében történő összehangolásában rejlik. Ez a törekvés jutott kifejezésre a zöld könyvvel kapcsolatos konzultációs folyamatban, és ugyanez a törekvés igazolja a halászati főigazgatóság tengeri ügyekkel foglalkozó szervezeti egységének létjogosultságát, valamint a közeljövőben várható megerősödését is.



Quarteira kikötőjének modernizációja (Portugália)

Legkülső régiók: Európa széles perspektívában

Azori-szigetek, Kanári-szigetek, Guadeloupe, Guyana, Madeira, Martinique és Réunion: távoli, elszigetelt fekvésükből, valamint éghajlati, földrajzi, demográfiai és gazdasági nehézségeikből fakadóan az EU hét legkülső régiója (LKR) több szempontból is hátrányos helyzetben van⁽¹⁾, ezért a közösségi politikáknak alkalmasnak kell bizonyulniuk arra, hogy ezekre a régiókra is alkalmazhatók legyenek. Ugyanakkor azzal, hogy ezek a régiók két óceán (az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán) térségében is biztosítják az EU jelenlétét, fontos ütköztető jelentenek az Unió számára. A legkülső régiók több mint 3 000 000 km² kiterjedésű kizárólagos gazdasági övezetei akkora területet tesznek ki, mint a földközi-tengeri és a balti-tengeri térség együttvéve. Ha ehhez hozzávesszük a tengerentúli országokat és területeket (TOT)⁽²⁾, akkor elmondhatjuk, hogy az Európai Unió mindhárom óceán térségében jelen van, és a világon a legnagyobb kiterjedésű tengeri térség birtokosa.



A legkülső régiók napjainkig viszonylag ép halászati erőforrásokkal rendelkeznek, melyek további – egyszerű – fejlesztésekre nyújtanak lehetőséget a halászat terén. A távoli régiók turisztikai erőforrásai is jelentősek. Földrajzi és geofizikai jellemzőik, tengeri élőviláguk páratlan gazdagsága miatt valóságos laboratóriumnak tekinthetők a környezetvédelem, az éghajlati viszonyok és az energiák terén folyó kutatásokhoz, mely területek mindegyike szorosan kapcsolódik a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos lisszaboni és göteborgi célkitűzésekhez.

Az Unió távoli határain elterülő legkülső régiók speciális terepet kínálnak a velük közös tengeri térségben fekvő egyéb területekkel karöltve megvalósítható fenntartható fejlődés számára. Azok a régiók, amelyek nem elszigetelten helyezkednek el, mint pl. az Azori-szigetek, olyan harmadik országok közvetlen

szomszédságában találhatók, amelyeknek sokszor még nehezebb kihívásokkal kell szembenéznük. Az EU, a legkülső régiók, az uniós anyaországok és a nem EU-tag szomszédok közötti párbeszéd jelentős előrelépést tehetne lehetővé többek között a halállomány fenntartható közös kezelése, a szegénység elleni küzdelem, a tengeri biztonság, a migráció stb. terén.

A legkülső régiók nyilvánvalóan érdekelték egy integrált európai tengerpolitika kialakításában. Az INTERREG IIIC Dél program keretében indított RUPMER projekt révén aktívan hozzájárultak a témával kapcsolatos zöld könyvhöz. Az integrált tengerpolitika azonban ezen régiók számára csakis a nemzetközi dimenziók figyelembevételével képzelhető el. A RUPMER egyik legfontosabb megállapítása szerint a különböző tengeri térségek különféle megközelítést kívánnak ahhoz, hogy a legkülső régiók sajátosságait ne csak az EU egyéb területeihez képest, hanem a karibi térséget, az Indiai-óceán délnyugati részét és Makarónéziát (Madeira, Azori-szigetek, Kanári-szigetek) egymáshoz viszonyítva is lehessen vizsgálni.

A legkülső régiók tengeri környezetének védelméhez elengedhetetlen, hogy a témával kapcsolatos információk bekerüljenek az európai adatbankokba, és ezáltal lehetőség nyíljon egy tengeri atlasz elkészítésére. A legkülső régiók sajátosságait (megújuló energiák, tengeri biotechnológiák, éghajlatváltozás, kockázatmegelőzés stb.) érintő speciális kutatások hatékony előmozdításához hálózatba kell szervezni K+F szervezeteiket az EU többi hasonló szervezetével. A halászat remek példa arra, miért kell az uniós politikákat a legkülső régiók földrajzi viszonyaihoz igazítani, hogy ezáltal hozzá járuljon a legkülső területek fejlődéséhez és a természeti erőforrásoknak a szomszédos (nem EU-tag) országokkal közös fenntartható kezeléséhez.

Az integrált tengerpolitikáról szóló közlemény, azzal, hogy felveti egy – az összes érintett tengeri térségre kiterjedő – integrált megközelítés lehetőségét, valamint felhívja a figyelmet a legkülső régiók jelentőségére K+F szempontból, megfelelő irányba mutat.

Kapcsolatfelvétel: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) A Szerződés 299-2. cikke.

(2) TOT: kb. húsz olyan terület, amely alkotmányos szempontból négy EU-tagállam (Dánia, Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia) valamelyikéhez tartozik, ám – anélkül, hogy független államot alkotna – kívül esik az EU területén.

NET-BIOME: a kutatás a legkülső régiók fenntartható fejlődésének szolgálatában

A 6. kutatási és technológiafejlesztési keretprogram finanszírozásával zajló Net-Biome projekt első alkalommal fogja össze 5 európai ország (az Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Portugália és Spanyolország) trópusi és szubtrópusi övezetben elhelyezkedő hét legkülső régióját, valamint a tengerentúli országok és területek többségét. Ezeket a régiókat és területeket különleges tengeri és szárazföldi biodiverzitás jellemzi, amely fenntartható fejlődésük

legfőbb zálogának tekinthető (a mezőgazdaság, a halászat és a turizmus szempontjából). Ugyanakkor élőviláguk sokkal jobban ki van téve az éghajlatváltozás, a természeti katasztrófák és az emberi tevékenységek veszélyeinek, mint az EU egyéb részein. A Net-Biome a biodiverzitással kapcsolatos kutatások terén folyó együttműködés révén olyan eredeti fenntartható kezelési stratégiák és modellek kidolgozására törekszik, amelyek Európa kontinentális területein és a távoli területeken fekvő szomszédos országokban is hasznosíthatók.

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

Európai kikötőpolitika: irány a fenntartható fejlődés

Az integrált tengerpolitikáról szóló közlemény megjelenését követően 2007. október 18-án a Bizottság elfogadott egy másik, az európai kikötőpolitikáról szóló közleményt is⁽¹⁾, amely az érintett felek intenzív konzultációjának eredményeit tükrözi.

Az európai tengeri és folyami kikötők összetett kihívásokkal állnak szemben: folyamatosan növekvő szállítási igények; hatalmas technológiai változások (konténeres szállítás, telekommunikáció, számítógépesítés); környezetvédelmi kívánalmak, melyek részeként az intermodális szállítás terjedésével nő a kikötők jelentősége; a kikötőkben folyó tevékenységek összes érintettje közötti párbeszéd – városi és regionális szinten egyaránt felmerülő – szükségessége; az átláthatóságra és a versenyre vonatkozó közösségi szabályok stb. Egy olyan kikötőrendszer kiépülése érdekében, amely teljes mértékben hozzá tud járulni a fenntartható növekedéshez és a munkahelyteremtéshez, a Bizottság kidolgozott egy cselekvési tervet, mely a következő elemeket tartalmazza:

- **A kikötői teljesítmény és a szárazföldi kapcsolatok javítása.** Bár a legnagyobb európai kikötők hatékonyak tekinthetők, számos kikötő szűk keresztmetszetűnek bizonyul befogadóképessége, illetve összeköttetései és a munkaszervezés szempontjából. Felmerül tehát az igény a szállítási lánc integrált kezelése, valamint új útvonalak feltérképezése iránt, infrastrukturális fejlesztéseket azonban csak gondos mérlegelés után szabad végrehajtani.
- **Környezetkímélő kapacitásbővítés.** A Bizottság hamarosan megjelentet egy sor iránymutatást, mely megkönnyíti a környezetvédelmi (élőhelyekről, madarakról, vizekről, hulladékokról szóló) irányelveknek a kikötői fejlesztésekre történő alkalmazását. A Bizottság figyelme kiterjed a szűkös hulladékgazdálkodási létesítményekre, a víztestek és

az üledékek egészséges kezelésére, valamint a klímaváltozás és a légszennyezés elleni küzdelemre is.

- **A kikötői tevékenység modernizációja** új tengeri biztonsági és telekommunikációs rendszerek kifejlesztésével. Az „e-tengerészet” például navigációs és logisztikai szempontból is megkönnyíti az adminisztratív teendőket. A kikötőkben használatos új automata felszerelések szintén jelentős szerepet töltenek be. Megérett a helyzet ugyanakkor a rövid távú tengeri szállításra vonatkozó eljárások egyszerűbbé tételére is, ami ösztönzőleg hatna ezen szállítási mód belső piaci terjedésére is, továbbá szükség volna ún. „tengeri autópályák” kiépítésére is.
- **Igazságos és átlátható jogszabályok kidolgozása a befektetők, a szolgáltatók és a felhasználók számára:** a kikötői hatóságok szerepéről, a közfinanszírozásról, a kikötői koncessziókról, a hajózást segítő technikai szolgáltatásokról (révkalauzolás, vontatás stb.), a rakománykezelésről, a kikötői illetékekről, a harmadik országokkal folyó versenyről.
- **Strukturált párbeszéd kialakítása a kikötők és a városok között** (lásd a cikket).
- **Ágazati párbeszéd indítása a kikötőkben folyó munkáról,** valamint a képzési, munkabiztonsági és -egészségügyi körülmények javítása.

(1) COM(2000) 616 végleges, 2007.10.18.:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/hu/com/2007/com2007_0616hu01.pdf



Átalakulóban a kikötővárosok

Patrick Verhoeven⁽¹⁾

A növekedés és fenntartható fejlődés érdekében szükség van a kikötők és a városok újbóli egymásra találására.



Európa összességében több mint ezer tengeri kikötőnek ad otthont. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy ezek döntő többsége közepes vagy kis méretű: közülük 700-ban 1 millió tonnánál kevesebb áru fordul meg évente. Kontinensünkön ugyanakkor kb. tíz olyan óriáskikötő is található, melyeken évi 50 millió tonnánál több áru halad át.

Tengeri kikötők: növekedési pólusok Európa számára

Az elmúlt húsz esztendő során jó néhány európai kikötő feladatai megsokszorozódtak. Ez a tendencia folytatódni látszik, különösen a konténeres szállítás terén, ahol töretlenül

folytatódik a növekedés. Ez elsősorban az ázsiai piacok gyors megerősödésének, különösen a Kínából származó import erőteljes bővülésének tudható be.

Ez a jelenség egyre több európai kikötőt kapcsol be a világ piacainak vérkeringésébe. Azok a kikötők, amelyek 2006 folyamán a legnagyobb növekedést produkálták, mind a kis vagy közepes méretűek közül kerültek ki, és a kontinens legkülönbözőbb részein találhatók. Az ágazat tehát egyre változatosabb képet mutat az érintett kikötők számát, azok funkcióit és szolgáltatásait illetően, ami a szállítók számára egyre több potenciális szállítási útvonalat jelent.

A növekedés támasztotta igények kielégítésére az európai kikötőknek fejleszteniük kell árufogadási kapacitásukat és megbízható szárazföldi kapcsolatokat kell kiépíteniük. A fejlesztések egyik legfőbb akadálya a közösségi környezetvédelmi szabályok alkalmazása körüli jogbizonytalanságban rejlik. A hosszadalmas és nehézkes eljárások miatt több jelentős kikötőfejlesztési projekt jelentős késedelmet szenvedett.

A part menti városrészek átalakítása

A modern értelemben vett kikötő fogalma a XIX. század elején alakult ki az Egyesült Királyságban: mind infrastruktúrális és tervezési szempontból, mind az árukezelés technikai és gazdasági oldaláról nézve a londoni és a liverpooli kikötők szolgáltak mintául a későbbi versenytársak számára a kontinensen. A történelem mintegy 150 évvel később megismételte önmagát, amikor – 1981-ben – a dokkok újjáépítésével szintén a brit főváros mutatott példát a régi kikötői városrészek későbbi Európa-szerte elterjedő rehabilitációjához.

Bár a kikötővárosokban végrehajtott projektek különböznek egymástól, van egy közös jellemzőjük: mindegyiknek az a célja, hogy átadja a városnak a használaton kívüli, elhagyott kikötői területeket, hogy azokon iroda- és lakóépületek, szabadidős célokra alkalmas létesítmények kapjanak helyet, a kikötői feladatok ellátására pedig a városon kívül, a központtól távolabb keresnek helyet. Jó példa erre a hamburgi „HafenCity” projekt, ahol a város központjához nagyon közel fekvő régi kikötő közvetlen vízparti épületeinek eladásából befolyt összegekből fedezni lehetett egy ultramodern konténerterminál felépítését az Elba déli partján (Altenwerder).

A kikötővárosok rehabilitációja

A folyópartok és a tengerrel határos városrészek egész Európában jellemző átalakítása nagyon sok esetben elvágta egymástól a várost és a kikötőt: számos európai kikötővárosban a kívülálló számára egyáltalán nem egyértelmű, hogy a városhoz egy kikötő is tartozik. Az esetek többségében a régi kikötő nyomát ma már csak egy – időnként néhány

(1) Az Európai Tengeri Kikötők Szervezetének (ESPO) főtítkára
E-mail: pverhoeven@espo.be – Weboldal: www.espo.be

lakó– vagy sporthajó által borzolt – vízfelület őrzi, a rakpartokat sétányokká alakították, a dokkok turisztalátványosságként szolgálnak, az egykori raktárépületekben pedig divatos „loftok” kerültek kialakításra.

A kikötők kezelői azonban egyre gyakrabban teszik fel maguknak a kérdést: vajon fenntartható-e ez a politika? Az elsődleges problémát a helyszűke okozza, a tengeri szállítás növekedésének várható mértéke ugyanis egyre nagyobb befogadóképességet feltételez. Márpedig kevés az alkalmas telek, a környezetvédelem részéről érkező nyomás pedig erősen behatárolja a kikötők bővítésének lehetőségeit, minek következtében azok kénytelenek visszatérni a városok belső részébe, és a régi kikötői területek felélesztésében keresni a megoldást.

A problémát tetézi a lakosság ellenállása (az ún. NIMBY-szindróma), ami igencsak megnehezíti a kikötői tevékenységek folytatását a lakóövezetek közelében. Sok kikötő számára azonban nincs választás, ami mindkét fél részéről erőfeszítéseket kíván: a kikötői hatóságoknak gondoskodniuk kell arról, hogy kikötőjük olyan tiszta, csendes és biztonságos legyen, amilyen csak lehet; a helybélieknek pedig meg kell érteniük, hogy a kikötő az ő kényelmüket és általános értelemben vett boldogulásukat is szolgálja. Csak ezen feltételek teljesülése esetén sikerülhet igazán lendületet adni Európa kikötővárosainak.

Ahhoz, hogy a helyi lakosság pozitívabban viszonyuljon a kikötőben folyó tevékenységekhez, mindenekelőtt láthatóbbá kell tenni a kikötőt a nagyközönség számára. Meg kell győzni az embereket arról, hogy a kikötők tulajdonképpen vonzó létesítmények. Erre a célra számos eddig kiaknázatlan lehetőség áll rendelkezésre: együttműködések alakíthatók ki a turisztikai, szórakoztató, kulturális és örökségkezelő ágazatokkal, a kikötők és a tengeri szállítás világának a polgárokkal való megismertetése céljából. A hajózási és kikötői létesítmények biztonságát garantáló nemzetközi kódex (International Ship and Port Facility Security Code, ISPS) és a szigorú biztonsági intézkedések korában ez egy komoly feladatot jelent, és bizony nem kevés kreativitást kíván a kikötők működtetői részéről.

A kikötők fenntartható fejlődése az új európai kikötőpolitika középpontjában

2007. október 18-án az Európai Bizottság kiadott egy közleményt a kikötőkkel kapcsolatos közösségi politikáról⁽¹⁾. A korábbi kezdeményezésekhez képest ez a közlemény nagyobb jelentőséget tulajdonít a kikötők fenntartható fejlődésének, és



elismeri, hogy az EU környezetvédelmi rendelkezéseinek alkalmazási szabályai tisztázásra szorulnak. Az Európai Tengeri Kikötők Szervezetébe (ESPO) tömörült európai kikötői hatóságok elégedetten fogadták a Bizottság bejelentését, amely szerint irányvonalakat dolgoznak ki a vonatkozó jogszabályok kikötőfejlesztésekre való alkalmazásának megkönnyítésére.

A közlemény a városok és a kikötők közötti kapcsolatot is javítani szeretné, ami szintén igen pozitív fogadtatásra talált az ágazatban. Bár a kikötőknek a városokba, illetve a városi életbe való integrálásáért elsősorban a helyi és a kikötői hatóságok felelősek, az Európai Bizottság – a helyes gyakorlatok és a kölcsönös tanulás támogatása révén – lendületet adhat ennek a folyamatnak. Az évenkénti kikötői „nyílt napok” rendezésére irányuló javaslata remek példát szolgáltat arra vonatkozóan, milyen együttműködési formákat lehetne kialakítani az európai városi és kikötői hatóságok között.

(1) COM(2000) 616 végleges, 2007.10.18.: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/hu/com/2007/com2007_0616hu01.pdf

Tengeri klaszterek az innováció és a regionális fejlesztés metszéspontjában

Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

A klaszterek kulcsfontosságú elemei lehetnek egy olyan ambiciózus tengerpolitikának, amelynek köszönhetően egyrészt konkrét eredményeket lehet elérni a technológiai innováció területén, másrészt gazdasági fejlődés valósulhat meg az egyes térségekben.



Az angol eredetű „klaszter” (cluster) szó eredetileg csoportosulást jelent. Ezt a kifejezést olyan vállalatok összességére használják, amelyek azonos ágazatban, és általában azonos munkaerő-piaci körzetben tevékenykednek. Michael E. Porter, a Harvard egyetem kutatójának pontosabb definíciója szerint a klaszter *„egy adott területen koncentráltan elhelyezkedő, egymással kölcsönösen összekapcsolódó vállalatok, szakosodott beszállítók és szolgáltatók, valamint a kapcsolódó intézmények (egyetemek, kereskedelmi szövetségek stb.) összessége”*.

A klaszterek különböző formái

Ezek az összes tevékenységi ágazatra kiterjedő, vállalatokat és szakembereket összefogó csoportosulások többféle alakot ölthetnek. A tengeri kontextusban például meg kell különböztetni az országos klasztereket – amelyek gyakran véleményformáló szerepet töltenek be a tengerhez kötődő egyes ágazatokban és szakmákban –, illetve a regionális klasztereket (amelyeket Franciaországban „versenyképességi pólusoknak” neveznek). Ez utóbbiak innovációval, valamint

a kutatás, a képzés és az ipar egymáshoz közelítésével igyekeznek a tengeri gazdaságot fejleszteni. Kutatási projektekhez asszisztálnak (segítenek a projekt megtervezésében, a partnerek és a finanszírozás felkutatásában), és hozzásegítik a KKV-kat, hogy új piacokra jussanak be, így a legteljesebb mértékben illeszkednek az innovációs politikák fontosságát elismerő lisszaboni stratégia célkitűzéseire.

A tengerek kapcsán az innováció elsődleges fontosságú, különösen a következő ágazatokban: hajóépítés és logisztika (egy-egy hajó megépítéséhez és leszállításához beszállítók kiterjedt hálózatának munkája szükséges), a tenger biológiai és energiaforrásainak hasznosítása (tengeri olajkitermelés; az áramlatokból, a hullámból és az apály-dagály jelenségből nyerhető megújuló energiák hasznosítása; a tenger változatos élővilágából származó új vegyületek továbbfejlesztése), biztonság, tengerfelügyelet és környezetvédelem: kockázat-megelőzés, küzdelem az éghajlatváltozás hatásai ellen, valamint a tengerpart megővésébe illeszkedő fenntartható turizmus kialakítása.

(1) Politikai elemző, Európai Bizottság, Regionális Politikai Főigazgatóság, Tematikus Fejlesztési és Hatásértékelő Részleg.

A finn tengeri klaszter

Finnországban 13 klasztert hoztak létre a „Szakértői központ program” keretein belül, melyet az államtanács a 2007–2013-as időszakban valósít meg.

A finn tengeri klaszter célja a tevékenységfejlesztés, a képzés és az alkalmazott kutatás fellendítése és összefogása többek között a hajóépítés, a nyílt tengeri tevékenységek, illetve a tengeri logisztika ágazatában. A klaszter tevékenységében kiemelt figyelmet élveznek a feldolgozóiparban használt anyagok és technológiák, az ágazat nemzetközi jellegének kialakítása, a biztonsági és környezetvédelmi kérdések, valamint a vállalatfejlesztés.

A klaszter működésében öt, az ipar és a kutatás legmagasabb szintű képviselőit felvonultató szakértői központ vesz részt aktívan: a délkelet-finnországi szakértői központ, a délnyugat-finnországi, a nyugat-finnországi, a satakuntai, valamint a Botteni-öböl partján elhelyezkedő kohászati szakértői központ. A koordinációs feladatokat a Koneteknologiaakeskus Turku Oy látja el.

A klaszter stratégiájában célul tűzte ki, hogy támogassa az innovatív tevékenységeket, termékeket és szolgáltatásokat, javítsa a termelékenységet és a hálózatban végzett munkát, valamint növelje a képzett munkaerő kínálatát. Ezzel kívánja elősegíteni a kutatás-fejlesztésbe történő beruházások növekedését, a vállalatok kompetenciabővülését, az információk cseréjét és központosítását, a konkrét tevékenységek megszervezését, valamint a KKV-k együttműködését és nemzetközivé válását.



*Kapcsolatfelvétel: Mervi Pitkänen, programigazgató.
mervi.pitkanen@koneteknologiaakeskus.fi*

A klaszterek azon kívül, hogy előmozdítják az innovációt, az Európai Unió már megszerzett tengerészeti szakértelmének regionális szintű fennmaradását is lehetővé teszik, hiszen lényegükben adódóan mind az ipar, mind a szakképzés szereplőit összefogják. Ennélfogva a klaszterek kialakítása aligha képzelhető el a tengerészeti oktatás és képzés területén megvalósuló beruházások nélkül. A képzett tengeri munkaerő esetleges hiánya valóban nyugtalanító következményekkel járhat, különösen a tengerbiztonsági infrastruktúrák szempontjából. Annak a veszélye is fennáll, hogy bizonyos

klaszterek idővel meggyengülnek, esetleg más, jobban képzett munkaerőt kínáló régiókba települnek át.

Az európai támogatás

Az Európai Unió többféle módon is ösztönzi a tengeri klaszterek kialakítását. Egyrészt az Európai Bizottság 2005-ben részt vett a tengeri szállítás legfőbb szereplőit tömörítő WATERBORNE technológiai platform⁽¹⁾ kialakításában. Ennek célja, hogy különböző témacsoportokat (hajóépítés, navigáció, rendszerek, biztonság stb.) körüljárva hosszú távú perspektívát határozzon meg a tengeri szállítási ágazat számára, amelynek fejlődése a legnagyobb horderejű technológiai vívmányoktól függ. A platform célja továbbá, hogy az európai tengeri kutatás prioritásait az ipar igényeihez igazítsa (aminek a klasztereknek nyújtott támogatás is részét képezi).

Az Európai Bizottság ezenkívül az EUROPE INNOVA kezdeményezésen⁽²⁾ keresztül elkezdte az európai klaszterek feltérképezését. E tevékenység célja, hogy 2007 végéig rendelkezésre álljon egy minden tagállamot lefedő páneurópai térkép, melyen szerepelnek a klaszterekkel kapcsolatos regionális és országos szintű kezdeményezések.

A Bizottság felállított továbbá néhány hálózatot a kutatás-fejlesztés és az innováció területén is. Ezeknek



Komphajó Kiel kikötőjében (Németország)

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

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

gyakran a bevált gyakorlatok megosztása a fő célkitűzése. Az ilyen hálózatokból azonban idővel transznacionális klaszterek is kialakulhatnak. A Bizottság 2007 júliusában (szintén az EUROPE INNOVA keretein belül) létrehozta az Európai Klasztermegfigyelő Központot, hogy ezzel ösztönözze az európai klaszterek ilyen jellegű együttműködését és az egész kontinensre kiterjedő új projektek kialakítását. A megfigyelőközpont feladatai közé tartozik majd a statisztikai adatok begyűjtése, az európai klaszterek dinamizmusát mérő mutatók kidolgozása, valamint az országos és regionális klaszterpolitikák hatásainak felmérése. A megfigyelőközpont munkája kiegészíti azoknak az európai klasztereknek a munkáját, amelyek szeretnék megkönnyíteni a legfejlettebb régiókban (az északi országokban, az Egyesült Királyságban, Ausztriában, Spanyolországban, Észak-Olaszországban stb.) végrehajtott tevékenységek átvitelét azokba a régiókba és tagállamokba, amelyekben a vállalathálózatok még kevésbé alakultak ki. A tengeri klaszterek természetesen egyszerre profitálhatnak majd ezekből a kezdeményezésekből és az európai megfigyelőközpont tevékenységeiből.

A kutatás területén egyes kutatási tevékenységekre specializálódott klaszterek az Európai Unió keretprogramjából a „Tudásalapú régiók” kísérleti projekten keresztül részesülhetnek finanszírozásban. Ennek a támogatásnak az a célja, hogy fejlessze a régiók kutatási kapacitásait, valamint hogy beillessze az ilyen jellegű tevékenységeket a regionális fejlesztési stratégiákba.

A klaszterek és a kohézió

A klaszterek az európai kohéziós politika részéről is jelentős támogatásra számíthatnak. A 2007–2013-as időszakban megvalósítandó beruházások valamennyi régióban és tagállamban kiemelt ágazatként kezelik az innovációt, hiszen az innovációba történő beruházás fenntartható gazdasági növekedést tesz lehetővé. E cél megvalósításához a régióknak többek között a klaszterek kialakítása áll eszközként rendelkezésére. A Közöségi stratégiai iránymutatásai a kohézióról⁽¹⁾, amelyeket az Európai Tanács 2006 októberében fogadott el, kimondják, hogy a kutatás



Gépjárműterminál a valenciai kikötőben (Spanyolország)

Pomeránia, „a borostyán országa”

A lengyelországi Pomeránia tengerpartja igen gazdag borostyánlelőhelyekben. A borostyán tulajdonképpen közel negyvenmillió évvel ezelőtt élt túlevelűek megkövesedett gyantája. A régióban mintegy 10 000 munkahely függ közvetlenül ettől az igen keresett anyagtól, amelynek exportjából évente 350 millió euró származik.



Innen jött a „Borostyánkaszter” létrehozásának ötlete. Ez a klaszter az ágazatban érintett összes szereplőt összefogja: a borostyánból készülő ékszereket és szépségápolási termékeket előállító kézműveseket és vállalatokat, a helyi és regionális önkormányzatokat, a Piacgazdasági Intézetet, a Gdański Nemzetközi Vásárokat Szervező Társaságot (ez utóbbi rendezi meg minden évben az Amberif és az Ambermart szakkiallítást), továbbá múzeumokat, egyetemeket, különböző csoportosulásokat és az ágazathoz kötődő egyéb egyesületeket.

Ez a versenyképességi pólus a hagyományt az innovációval és az együttműködéssel ötvözi. Elsődleges célja a borostyán elismertségének növelése mind a minőség, mind a mennyiség szempontjából, a borostyánból készült termékek felvevőpiacainak kiszélesítése és megszilárdítása, valamint az erre az értékes forrásra épülő idegenforgalom kialakítása. Ahogy a klaszter támogatói mondják, az a cél, hogy Pomeránia legyen „a borostyán országa”, Gdańsk pedig „a borostyán fővárosa”.

Kapcsolatfelvétel: Krystyna Wróblewska igazgatónő
a Pomerániai Vajdaság Marsalljának Hivatala,
Nemzetközi Együttműködési Osztály
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

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

és a fejlesztés területén végrehajtandó beruházásoknak lehetővé kell tenniük „a vállalkozások közötti, valamint a vállalkozások és az állami kutatóintézetek/felsőoktatási intézmények közötti együttműködés megerősödését, például a regionális és transzregionális kiválósági klaszterek létrehozásának támogatásával”. Mindez természetesen a tengerparti régiókra és az ilyen régióknak a tengeri ágazatban kialakítandó klasztereire is vonatkozik. A szintén az európai kohéziós politika keretein belül megvalósuló „Régiók a gazdasági változásért” kezdeményezés pedig (lásd a bekeretezett részt) a regionális hatóságok részvételével

Milyen megoldást választott a „Régiók a gazdasági változásért” kezdeményezés?

A „Régiók a gazdasági változásért” kezdeményezés 2008-tól biztosít lehetőséget az EU tengeri régióinak hálózatban történő együttműködésre. A hálózati tevékenységek az új interregionális együttműködési programból, az INTERREG IVC-ből kapnak támogatást, és harminc kiemelt téma köré szerveződnek majd. Ezek közül a tengeri klaszterek kialakítása szempontjából kettő bír különös jelentőséggel: a „Tengerek és óceánok hasznosítása”, illetve „A régiók kutatási és innovációs kapacitásának fejlesztése” témakör.

Az elképzelés két részből áll: a régiók először beazonosítják és a 30 kiemelt témakör mentén hálózatba szervezik a legjobb projektjeiket. Majd a második lépésben a hálózatban végzett munkájukba bevonják az érintett politikai döntéshozókat, szakértőket és szervezeteket is, így vonják le projektjeik tanulságait és építik be azokat a kohéziós politika operatív programjaiba.

Az eredmények proaktív megosztásában és beépítésében leginkább élen járó tematikus hálózatok az Európai Bizottság részéről – a kezdeményezés „gyorsított projekt” lehetőségének keretein belül – folyamatos segítségnyújtásban részesülnek majd, szakértői segítség és szolgáltatások formájában.

Bővebb információ:

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

létrejövő együttműködési hálózatokon keresztül igyekszik majd kihasználni a klaszterekben rejlő összes lehetőséget.

Az Európai Unió 2005 óta törekszik egy integrált tengerpolitika kidolgozására. A tengerhez kötődő tevékenységek iránti új érdeklődése rávilágított, mennyire fontosak gazdasági szempontból ezek a tevékenységek és milyen szorosan összefüggenek egymással. Arra is felhívta a figyelmet, milyen nagy mértékben járulnak hozzá az ilyen ipari ágazatok az európai növekedéshez, illetve milyen innovációs szükségletekkel járnak. Az Unió éppen ezért kohéziós és kutáspolitikáján, valamint általában a vállalatok és az ipar érdekében kifejtett tevékenységén keresztül továbbra is támogatja az innovatív tengeri klaszterek kialakítását. A klaszterek kulcsfontosságú elemei lehetnek egy olyan ambiciózus tengerpolitikának, amelynek köszönhetően egyrészt konkrét eredményeket lehet elérni a technológiai innováció területén, másrészt az egyes térségekben gazdasági fejlődés produkálható.



Las Palmas kikötőjének konténerterminálja
(Kanári-szigetek, Spanyolország)

LETTORSZÁG

Mólófelújítás Mersrags kikötőjében



Összköltség: 2 000 000 EUR
EU hozzájárulása: 1 300 000 EUR

„A 2006 és 2007 folyamán megvalósuló projekt keretében felújítják és 120 méterrel meghosszabbítják Mersrags kikötőjének északi mólóját. Az építmény teljes hossza el fogja érni a 430 métert, ami lehetővé teszi több teherhajó fogadását és ezáltal a régió és a helyi gazdaság fejlesztését. A kikötő és a helyi közösségek pénzügyi stabilitása is javul, miközben új munkahelyek is létrejönnek.”

Sanda Rieksta, Európai Alapok Minisztériuma, tájékoztatói osztály vezetője
www.esfondi.lv

OLASZORSZÁG

Vieste új kedvtelési célú kikötője



Összköltség: 12 700 000 EUR
EU hozzájárulása: 1 400 000 EUR

„Mostantól 650 rövid-, illetve hosszútávú használatra szánt kikötőhelyet vehetnek igénybe a Pouilles partjait évente nagy számban látogató sporthajósok, ennyi kikötőhely került ugyanis kialakításra a 2000–2006-os regionális operatív program végére Vieste új kedvtelési célú kikötőjében. A projekt az alap- és extraszolgáltatásokhoz szükséges valamennyi infrastrukturális létesítmény létrehozatalára kiterjedt: hajóépítő műhelyek, parkolók, kereskedelmi létesítmények és vízisport-klub, kishajók téli tárolása és karbantartása stb. A munkálatok során meghosszabbították a mólót, elvégezték a kikötő kotrását, kialakítottak egy rakpartot és rögzítették a pontonhidakat, összesen hat üzleti célokat szolgáló épületet emeltek és kikötői építményeket, például hangárokat építettek. Az új kikötő ennek köszönhetően évente mintegy 3500 sporthajós fogadására vált alkalmassá.”

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

AZORI-SZIGETEK (PORTUGÁLIA)

Nemzetközi óceánmegfigyelő hálózat



Összköltség: 200 000 EUR
EU hozzájárulása: 170 000 EUR

„A kevés rendelkezésre álló adat és a szigetvilág bonyolult domborzata miatt nehéz előre jelezni az Azori-szigetek körül a hullámok, az árapály és az áramlatok mozgását. A CIMBA-projekt célja háromdimenziós képek készítése az óceáni áramlatokról, illetve ezek szezonális variációinak tanulmányozása. A szigetvilág körül a nemzetközi óceánmegfigyelő hálózat teljes körű kiépítése lehetővé teszi majd például annak megállapítását, mely helyek alkalmasak a hullámok általi energiatermelésre, és melyek a biológiailag különösen termékeny zónák.”

Ana Martins, projektvezető, Azori-szigeteki Egyetem Oceanográfiai és Halászati Tanszéke
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ÉSZTORSZÁG

Építési beruházás Pärnu strandján



Összköltség: 1 300 000 EUR
EU hozzájárulása: 831 000 EUR

„Földrajzi helyzete, ősi építésze és pezsgő kulturális élete révén (a 44 000 lakosú) Pärnu Észtország leghíresebb tengerparti fürdőhelye. A strand mentén az ERFA segítségével épített új sétánynak köszönhetően az üdülőhely modern arculatot kapott, ami hozzájárul idegenforgalmi vonzerejének fokozásához.”

Mirje Auksmann, projektkoordinátor, Pärnu városa
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

„Európa jövőbeli tengerpolitikája egyszerre lesz regionális és globális”

Xavier Gizard, A külső tengeri régiók konferenciájának (CRPM–CPMR) főtitkára



Napjaink történéseinek hatására az Unió politikai napirendjén előtérbe került a klímaváltozás, az energiaigény és a globalizáció.

Hogyan reagáljunk ezekre a változásokra, milyen stratégiákat dolgozzunk ki a lakosság védelmére és a területek aktivizálására? A 68 000 kilométer hosszú európai tengerpartszakasz olyan övezetekből áll, amelyek részben gazdasági életük révén, részben pedig lakosságuk jelentős súlya által – hiszen az ott élők Európa össznépességének 50%-át adják – igen aktívak. Természetesen a jövőt illetően biztonsági problémákat vet fel, ha a tengerszint emelkedése tovább folyik és megszorodnak az olyan – rendszeresen emberek millióinak életét veszélyeztető – időjárási jelenségek, mint a cunamik, a forgószelek és a viharok. Éppen a szóban forgó éghajlati változások megjelenése támasztja alá annak szükségességét, hogy a kárenyhítési intézkedések kiegészítéseképpen fokozni kell a tengeri régiók ilyen jelenségekhez való alkalmazkodását.

Gazdasági szempontból ennek az alkalmazkodásnak érintenie kell a tengerparti övezetek növekedési és foglalkoztatási potenciálját: ezekben a tengerparti övezetekben a turizmus például önmagában a GDP 5%-át adja és minden évben 3%-os növekedést mutat. Ne feledkezzünk meg azonban a kontinens 1200 kikötőjéről, amelyek kiaknázható erőforrások, és a megújuló energiaforrásokról sem, amelyek a szélnek, a napsütésnek és a tengeri árapálnak köszönhetően mindig bőségesen rendelkezésre állnak a partok mentén.

Azok a régiók, amelyek tagjai a CRPM-nek, aktívan részt vettek az európai tengerpolitikáról szóló tárgyalásokban, amelyek során több ötletet is felvetettek, mind az európai tengeri potenciál gazdasági szintű kihasználását illetően, mind egy új fejlődési modell elfogadását illetően, amely a fenntartható fejlődés elvére és a part menti övezetek integrált kezelésére épülne.

Az említett régiók üdvözlik azokat a pozitív elemeket, amelyek „Az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról szóló kék könyv”-ben megjelennek: a tengeri klaszterek létrehozása és kiépítése, kísérleti projektek indítása a klímaváltozás part menti hatásainak enyhítése céljából, valamint a tengerészeti és tengeri kutatás európai stratégiája, amelyet a Bizottság 2008-ban fog bemutatni.



Bari kikötője (Olaszország)

E cselekvések megvalósításában az európai régiók kulcsszerepet fognak játszani. De a tenger és az óceánok nem ismernek határokat! A világszintű dimenzió nyilvánvaló tényként jelenik meg a tengeri szakpolitikákban is, és jellegükénél fogva a legkülső régiók lesznek azok, amelyek – az egyre gyorsuló globalizáció közepette – bevezetik ezt a dimenziót az Unió jövőbeli tengerpolitikájába.

Európának ezért meg kell majd osztania és össze kell vetnie elemzéseit és kérdésfeltevéseit más földrészek és a 21. századi tengerpolitika egyéb érintettjei által végzett elemzésekkel és kérdésfeltevésekkel. A CRPM régiói és a tengerpolitikának a világ más részeitől érkező szereplői ennek jegyében találkoztak 2007 júliusában az Azori-szigeteken „A tengerpolitikák és a globalizáció” címmel megrendezett konferencián, ahol a résztvevők összevetették az európai, kínai, észak-amerikai, ausztrál és indonéz tapasztalatokat. A CRPM ugyanebben a szellemben hozta létre a régiók első világméretű hálózatát: a világ régiószövetségeinek globális fórumát (FOGAR). A tengeri ágazatban, akárcsak más, világméretű kihívásokat megélő ágazatokban, az európai régióknak szövetségre kell majd lépniük más kontinensek régióival.

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

Szerkezetátalakítás és integrált fejlesztés Asztúriában (Spanyolország)

A jövő szele a tengerpart felől fúj

A gazdasága korábbi húzóágazatainak – mezőgazdaság, halászat, vaskohászat – szerkezetátalakítására kényszerült Asztúria régió tengerpartja természeti, kulturális és emberi erőforrásait szeretné felhasználni arra, hogy fejlődésének (újra) lendületet adjon. Ebben rejlik a regionális tengeri stratégia lényege.



Castropol, Asztúria nyugati végein

„Sikerünk kulcsa, hogy a legkülönbözőbb vállalkozások is a tengerpartot tekintik Asztúria legfőbb kincsének” – mondja örömmel Manuel Carrero de Roa, miközben büszkén mutat végig Penarronda csodálatos strandján, mely a parti sziklafal tövében húzódik. Manuel egyike az asztúriai partszakasz rendezési terve (POLA) felett bábáskodó öt településfejlesztő-területrendezőnek. Itt, Castropol közelében, Galícia térségében a POLA segítségével sikerült kialakítani az Asztúriában eddig elkészült három „beach park” egyikét. „Az a cél, hogy 2015-re tizenöt hasonló parkot hozzunk létre – árulja el Manuel. A strandjaink nagyon szépek, de kicsik és nyaranta nagyon zsúfoltak. Első lépésben kitésszük az autót a homokból. Penarrondába július-augusztusban emberek ezrei látogatnak el. Mielőtt kialakítottuk ezeket az utakat és a parkolót, amelyet arra láthatnak, mindenki a homokos területen, majdnem a strandon parkolt. Ma ugyan az embereknek gyalogniuk kell néhány száz métert, de a természet visszanyerte a jogait; azt látjuk, hogy még a dűnék is visszaépülnek, és olyan jellegzetes

tengerparti növények telepednek meg újra, mint a homoknád.”

Asztúria a 10 évre 80 millió eurós költségvetéssel rendelkező POLA projekt révén veszi ki a részét a part menti övezetek integrált kezeléséből. Ezzel a megközelítéssel a régió úttörő szerepet játszik Spanyolországban⁽¹⁾. A POLA szakértői egyébként aktívan részt vettek a 2007-ben kidolgozott regionális tengeri stratégiáról (lásd a keretes részt) szóló konzultációban. A 2005 óta működő POLA, amely 2006-ban elnyerte az Európai Urbanisztikai Tanács (European Council of Town Planners, ECTP) díját, egy a 90-es évek elején elindított regionális intézkedéscsomag folyamata, melynek célja eredetileg az volt, hogy minél több természeti értéket védelemben részesítsen az Asztúriához tartozó kb. 400 kilométeres tengerpart egyik 500 méter hosszú szakaszán. „Az asztúriai tengerpart paradox helyzetben volt – magyarázza María José Rodríguez, Asztúria régió európai ügyekért felelős osztályának igazgatónöve. Egyrészt ide települt a nehézipar... Másrészt a

(1) 2003 és 2006 között az Asztúriai Hercegség vezette a „Coastatlantic” projektet, amely a tengerparti övezetek integrált kezelésére irányult (lásd az „Akción az INTERREG” rovatot), és amelyben 11 másik európai régió vett részt.

megfelelő szárazföldi összeköttetés hiánya, amely hosszú ideig elszigetelte a régiókat, e partszakasz jelentős részét megőrizte eredeti állapotában. Európában a mi régióink büszkélkedhet a legtöbb, az UNESCO által elismert természeti értékkel. Mindezek ellenére megérett az idő a változásra: az új utak kevesebb, mint 4 órányira hozták ide Madridot, és az utóbbi években jelentősen megnőtt a hétvégi házak és nyaralók száma. Azonban a POLA-nak köszönhetően már megvannak az eszközeink ahhoz, hogy össze tudjuk egyeztetni a tengerpart védelmét és a fenntartható turizmust.”

A turizmus az egyik fő tangens, amelyet a régió fejlődésének újbóli beindításához igénybe vesz. Ez különösen szembetűnő (az 5000 lakosú) Luancóban, amely eddig halászkikötő és vaskohászati központ volt. „Már folyamatban van e két tevékenység szerkezetátalakítása, de Cap de Peñas közelségével és azzal, hogy félúton vagyunk Avilés és Gijón között, abszolút ideális a helyzetünk a turizmus és a szabadidős tevékenységek fejlesztéséhez” – mondja Victor Cuervo, a helyi képzési és foglalkoztatási szakszolgálat igazgatója. Néhány pont a programból: turisztikai vállalkozások létrehozása (EQUAL támogatással), a vidéki szálláshelyek megsokszorozása (LEADER+ program), egy yachtkikötő létrehozása (az ERFA és az INTERREG támogatásával), valamint turisztikai igények kielégítését célzó szakképzés (évi 800 000 euró az ESZA társfinanszírozásában). „Nincs szükség gyökeres változásra – árnyalja mondandóját Constantino Rocés, a luancói agrár-élelmiszeripari képzési központ igazgatója. Nem kell feltalálnunk a spanyolviaszt: a képzéseink révén csupán kiszélesítjük és elmélyítjük a hagyományos tevékenységek és ismeretek palettáját: a halfeldolgozás, a konzervipar, a sütőipar és cukrászat, a helyi termékeken alapuló konyha stb. terén.” Az eredmények máris érezhetők: „a gyakornokok körülbelül 80%-a talál magának munkát. Egyes ágazatokban, különösen a halfeldolgozásban a kínálat nem tudja kielégíteni a keresletet” – jegyzi meg Ines Lombas, a központ biológiai tanára.

A horogtól a villáig

Bár az asztúriai halászat, ahogy Európában másutt is, súlyos nehézségekkel küzd, az ágazat még korántsem éli végórát: a halászok a maguk részéről a minőségre és a nyomon követhetőségre fektetik a hangsúlyt, hogy javítsák a fogásaik eladhatóságát; a halászati termékek feldolgozóit pedig csomagolóegységeiket erősítik. Mindkét esetben strukturális alapok és egyéb európai eszközök segítik az erőfeszítéseket.

Cudillero község példája említést érdemel: a 6. kutatási és fejlesztési keretprogram által támogatott „Collaboration@ Rural” technológiai projekt keretében a halászok „Virgen del Carmen” nevű egyesülete jelenleg éppen egy GPS-alapú, teljes nyomon követhetőséget biztosító eszközt tesztl. „Szinte a horogtól a villáig... – lelkendezik Enrique Plaza, aki Asztúria kormányának halászati főigazgatóságán dolgozik. Teljes egészében és közvetlenül nyomon tudjuk követni az eseményeket: a halászok kimennek a halászhelyükre, folyamatosan kimutatást készítenek a fogásaikról, és WiFi vagy műhold segítségével elküldik az adatokat Cudillero kikötőjébe; a halpiac illetékei így már a hajó visszatérése előtt ki tudnak adni egy eredetigazolást és egy számot, amelynek segítségével a hal útja egészen a kiskereskedőig nyomon követhető. Ezzel mindenki jól jár: a halász, az ellenőr, a feldolgozó, az árus és végső soron a fogyasztó is...”

Szintén Cudilleróban, annak Oviñana nevű részén, két hal- és rákfeldolgozó vállalkozó bővítette és modernizálta



Új alkalmazottak képzése Cudilleróban

a berendezéseit. Inocencio Rodriguez, aki halak és tenger gyümölcsei nagybani importjával és exportjával foglalkozik, 10 millió eurót fektetett be egy „Nuevos Desarrollos de la Pesca” („Új halászati fejlesztések”) elnevezésű, teljesen új egység építésébe. „Gondoskodnunk kell arról, hogy az asztúriai szereplők elegendő kapacitással rendelkezzenek a helybéli fogások, sőt egy kicsit annál nagyobb mennyiség feldolgozásához, hogy a hozzáadott érték a régióban maradjon, a felesleget pedig fel tudjuk dolgozni és exportálhassuk” – véli Rodriguez, aki egyúttal az AMPPA, az Asztúriai Hercegség halnagykereskedői társulásának az elnöke. A vállalkozó által mozgósított 6,5 millió eurót 3,5 millió eurós összegű európai támogatások egészítették ki. A végeredmény: egy ultramodern üzem és laboratórium, valamint 80 új munkahely. Egy szerényebb befektetésre, de hasonló eljárásra került sor a közeli, első osztályú tengeri termékek feldolgozásával foglalkozó Mariscos Oviñana cégnél, ahol egy tágasabb új épületet emeltek. „Elértük a kapacitásunk határait – meséli Dionisio Otamendi, a vállalkozás tulajdonosa. A nagyvárosokban ugrásszerűen megnőtt a tenger gyümölcseiből készített készletek iránti kereslet; már nem tudtuk követni... Nem szabad kihagyni egy ilyen lehetőséget.”

Kedvtelési célú hajózás

„Nem szabad kihagyni a lehetőséget” – ez a törekvés vezette a gijóni yachtkikötő kezelőit is, mely kikötő Asztúria legnagyobb (250 000 lakosú) városának szívében található. A húsz éve épített létesítmény kihasználatlanná vált, mivel Spanyolországban kevesebb a kedvtelési célú hajós, mint más országokban. „Franciaországban például 40 lakosra számolnak egy kedvtelési célú kis hajót, míg Spanyolországban 300 lakosra, Asztúriában pedig csak minden ezredik lakosra jut egy” – jegyzi meg José Carlos Martinez, a hajózási klub gazdasági igazgatója. Ebben az ágazatban is robbanásszerű keresletnövekedés tapasztalható: a spanyolok kezdik felfedezni a vitorlázás és a yachtok varázsát, a francia kedvtelési célú hajósok pedig egyre nehezebben találnak helyet elfogadható

Regionális tengeri stratégia

A fejlesztés integrált módon történő végrehajtása, a különböző köz- és magánszereplők tevékenységének hatékonyabb összehangolása, valamint a projektek hatásának optimalizálása érdekében az Asztúriai Hercegség kidolgozott egy regionális tengeri stratégiát, amely meghatározza a 2007–2013-as időszak társadalomgazdasági politikáinak irányvonalát.

A „MAREA – La MAR, una estrategia para Asturias” című dokumentumban leírt eljárás egy széleskörű konzultáció eredménye, amely 2007 első félévében mintegy száz szervezetet és magánszemélyt késztetett hozzászólásra.

Helyes kormányzás

Asztúria regionális tengeri stratégiájának elsődleges **célkitűzése a helyes kormányzás**. Egy olyan területen, amely rengeteg ágazatot érint, és ahol a közigazgatás és magánszereplők aktivitása is igen jelentős, a dokumentum célja elsősorban egy olyan integrált igazgatási struktúra kialakítása, amely a regionális, a nemzeti és az európai felelősség szintjére egyaránt kiterjed. A regionális tengeri stratégia egy olyan szervezési keretbe tesz javaslatot, amelyet a következőképpen lehet összegezni:

- **Regionális szinten** egy **Tengerpolitikai Bizottság** létrehozása, amelyben minden érintett regionális minisztérium képviselteti magát; tanácsadó és technikai segítségnyújtási egységek – nevezetesen egy (környezetvédelmi kérdésekre, innovációra stb. szakosodott) **Tudományos Tanács** – felállítása, valamint egy ún. „**Asztúriai tengeri fórum**” létrehozása (melyben az összes társadalmi-gazdasági szereplő képviselte biztosított).
- **Nemzeti szinten** a spanyol kormány hangolhatná össze az **ágazati konferenciák** szervezését, csakúgy mint a közös cselekvési tervek végrehajtását és a tengerparti autonóm közösségek közötti **együttműködést**, melynek általános keretét és módszertanát egy Madrid és a tengerparti autonóm közösségek között megkötött **keretegyezmény** határozná meg.
- **Európai szinten** az asztúriai tengeri stratégia egy **háromoldalú együttműködési keret**, sőt akár egy „**Európai területi paktum**” létrehozására tesz javaslatot az autonóm közösség, a spanyol állam és az Európai Bizottság között. Egy **tudományos bizottságokkal** kiegészülő **Transznacionális tengeri tanácsadó bizottság** feladata volna segíteni a politikák gyakorlati végrehajtását, és megoldani a nemzeti feletti szinten a tengerrel kapcsolatos kérdésekről zajló vitákat.

Célkitűzések és prioritások

A nyilvános konzultáció, a 21 írásbeli hozzászólás és a regionális szinten elvégzett értékelés az Európai Bizottság zöld könyvével és a témáról folyó egyéb szakpolitikai kezdeményezésekkel együtt a következő célkitűzések és prioritások meghatározásához vezetett:

- **Környezetvédelmi célkitűzés: a tengerpart és a tenger védelme** (a part és a tengeri erőforrások védelme és rehabilitációja; a part menti területek rendezése és kezelése)
- **Gazdasági célkitűzés: a tengeri és a tengerparti erőforrások jobb kihasználása** (a tengeri ágazat és a tengerparti tevékenységek versenyképességének javítása; a tengeri és tengerparti erőforrásokon alapuló és a fenntartható fejlődéshez hozzájáruló tevékenységek támogatása; új vagy lehetséges tevékenységek feltérképezése)
- **Szociokulturális célkitűzés: az életminőség javítása az asztúriai tengerparton** (a helyi lakosok számára kínált munkahelyek létrehozásának támogatása; a létesítmények és a szolgáltatások javítása mind a helybéliek, mind pedig az ide látogatók számára; hozzájárulás a tengerparti városok és falvak kulturális identitásának megőrzéséhez).

A különböző szintű célkitűzések megvalósítását a következő átfogó célkitűzések integrálásával segítik:

- **Kutatás, fejlesztés és innováció** (egy, a tengerekkel kapcsolatos témákban Asztúriában végzett kutatás támogatása és e kérdéseknek az állami szintű politikába történő integrálása; a tudományos és technológiai ismeretek tengeri ágazatba való beépítésének támogatása; az innováció megkönnyítése).
- **Képzés és tájékoztatás** (a képzésnek a tengeri ágazathoz való jobb hozzáigazítása; új munkalehetőségek teremtése a tengerparti népesség számára; a tengeri és tengerparti erőforrások fontosságának tudatosítása a polgároknak).
- **Egy innovatív állami kezelési modell kidolgozása** (a part menti területek integrált kezelése; környezetvédelmi és szociális követelmények beépítése a közbeszerzésekbe; adatbázisok létrehozása, teljesítménymutatók alkalmazása stb.).

Bővebb információ:

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

áron a saját kikötőikben. Adva volt tehát egy lehetőség, és a gijóni kikötői hatóság, a létesítmény tulajdonosa úgy határozott, hogy azt az állami és a magánszektor közti partnerség útján ragadja meg. 2005-ben a yachtkikötő koncesszióját egy magánvállalkozásra bízták, amely 4 millió eurót fektetett a felszereltség bővítésébe és modernizálásába: felújításokra és új hajóhidak építésére került sor, hogy 750-ről 1100-ra növeljék a férőhelyek számát, új szolgáltatásokat tettek elérhetővé (könnyen elérhető víz- és elektromos hálózat, WiFi, konferenciaterem stb.), továbbá javult a környezeti minőség (szelektív hulladékgyűjtés, ISO normák stb.). *„650 állandó vendégre számítunk, 2006-ban több, mint ezer hajót fogadtunk átmenő forgalomban, és a számok folyamatosan növekednek – jelentette be Felix Gonzalez, kommunikációs vezető. Tudni kell, hogy az egész kantábriai parton mi vagyunk a legolcsóbb yachtkikötő, hogy Gijón egy nagyon barátságos város, és hogy mindenféle társadalmi és sporteseményeket szervezünk, például tonhalhalászatot vagy vitorlásversenyeket francia kikötőkkel: Arcachonnal, Royannal és La Rochelle-lel.”*

Nehéz felmérni, milyen gazdasági hatást gyakorol a városra a kedvtelési célú hajózók „hulláma”. Még Humberto Moyano, a gijóni kikötői hatóság kutatási és fejlesztési igazgatója sem tud válaszolni erre a kérdésre, aki pedig hatalmas lexikális

tudással rendelkezik a tengeri ágazatról, és a végtelenségig tudna beszélni a helyi fejlődésről: *„annyi biztos, hogy a gijóni kikötő Asztúria GDP-jének 7%-át adja.”*

A gijóni kikötő, amelyben évente 20 millió tonna áru fordul meg, természetesen a regionális fejlődés egyik fő motorja. 2004 óta folyamatban van az Európai Unió által jelentősen támogatott bővítése: az 563 900 000 eurós támogatás közel felét a Kohéziós Alap biztosította, 250 000 000 eurót pedig az Európai Beruházási Bank (EBB) folyósított kölcsön formájában. A bővítés növelni fogja az Asztúria legnagyobb kikötőjén áthaladó tengeri áruk kezelésére és tárolására alkalmas kapacitásokat. Elsősorban a hullámgátak megerősítésére, valamint a raktározási helyek és a horganyzóhelyek oly módon való növelésére van szükség, amely lehetővé teszi, hogy a legnagyobb hajókat is fogadni lehessen, különös tekintettel a Gijónban eddig kevésbé jelen lévő konténerszállító hajókra, melyek piacán robbanásszerű fejlődés mutatkozik. *„Az új infrastruktúrák lehetővé fogják tenni számunkra, hogy nagyobb sebességre kapcsoljunk, ám Gijón egy másik, legalább ilyen fontos dimenziójára is fel szeretném hívni a figyelmüket – hangsúlyozza Humberto Moyano. Tizenöt éve benne vagyunk a kikötőkre vonatkozó valamennyi európai kutatási és fejlesztési projektben, ami 1992 óta nem*



A gijóni kikötő vaskohászati terminálja



A Oscar Niemeyer központ gyökeresen meg fogja változtatni Avilés arculatát

kevesebb, mint 42 projektet jelentett... Az egymást követő K+F keretprogramok, de a LIFE és természetesen az INTERREG támogatására is számíthattunk – ez utóbbiból jelenleg hat projekt érint bennünket. A globalizáció és az előttünk álló gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi kihívások közepe csupán a kutatás és az innováció révén tud Gijón valóban hozzáadott értéket teremteni mind saját maga, mind a világ többi kikötője számára. A környezetkímélő anyagmozgatási modell, amelyet az illékony anyagok kezelésére dolgoztunk ki, a világon szinte mindenhol eljutott...”

Oscar Niemeyer központ

Asztúriában egy másik jelentős kikötő is található: Avilés városában. Forgalma (évente 6 millió tonna áru) kisebb, mint a gijóni, de ez az egész kantábriai tengerpart legnagyobb halászhajó kikötője. Itt is komoly bővítési munkák folynak (új halcsarnok, amely a legmodernebb Spanyolországban, új rakpartok és sétányok a torkolat mentén stb.), de számos egyéb projekt is érinti a várost, olyannyira, hogy talán itt koncentrálódik legnagyobb mértékben az Asztúriában zajló szerkezetátalakítás. Ez a korábban nagyon szennyezett (85 000 lakosú) iparváros apránként szolgáltatási központtá alakul át. A turizmus felé is kacsingat, és hamarosan elsődleges jelentőségű kulturális pólussá kíván válni.

Az utóbbi tíz évben Avilés reorganizációs és városfejlesztési projektek egész sorába kezdett. „Mivel korábban szinte teljes mértékben az ipar köre szerveződött, a város hátat

fordított a tengernek – meséli Jorge Juan Manrique, az Avilés önkormányzatát érintő európai projektek koordinátora. Ma az a célunk, hogy a városnak és lakóinak visszaadjuk a torkolatot, hogy új központ alakuljon ki a városban... Ez egy hosszú távra szóló feladat, amelynek számos köz-, magán- és egyesületi szereplőt kell mozgósítania, melyek mindegyike saját érdekeit tartja szem előtt. E tekintetben a regionális tengeri stratégia nagy segítséget jelenthet.”

Ezen törekvés legfőbb projektje kétségkívül a látványos Oscar Niemeyer nemzetközi kulturális központ, amelynek építése hamarosan elkezdődik. A nagy brazil építész tervei alapján felépülő komplexum egy hatalmas szabad területből és négy futurisztikus épületből fog állni egy 44 213 m² területű hajdani vaskohászati telep helyén, a torkolat jobb partján. Az épületegyüttesben egy kb. 1000 férőhelyes előadóterem, egy múzeum, kiállító- és konferenciatermek, egy mozi és egy panorámaétterem kap helyet. „Az Oscar Niemeyer központban minden együtt van, ami Asztúria számára jelentőséggel bír: jövő, innováció, kiválóság... Ráadásul mindez viszonylag ésszerű költségek mellett: 30 millió euróért” – mondja Natalio Grueso, a projekt vezetője. A nyitást 2010-re tervezik. Addig is Avilés ad helyet a 2007 decemberében egy, a világ nagy kulturális központjai (Lincoln Center, Pompidou Központ, Sydney-i Operaház, Hong Kong-i Kulturális Központ stb.) részvételével zajló konferenciának, a torkolat végén pedig Woody Allen forgat egy filmet.

Bővebb információ: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Északi-tenger

„A parti áradások veszélyeivel mindenkinek tisztában kell lennie”



Niels Rooode, a SAFECOAST projekt vezetője, Rijkswaterstaat (Vízgazdálkodási Központ), Hollandia

Az 1953-as és 1962-es katasztrofális tengerárak óta az Északi-tenger partján fekvő országok nagyszabású partvédelmi intézkedéseket tettek: a nagy kiterjedésű alacsony

fekvésű övezetek védelmére töltéseket és vihar elleni duzzasztógátakat emeltek, miközben a már meglévő tengerparti dűnéket megerősítették. Az 1990-es években a homokfeltöltés megfelelő „szolid” módszernek bizonyult a partok eróziójának megakadályozására Belgiumban, Hollandiában, Németországban, Dániában és az Egyesült Királyságban.

Előfordulhat azonban, hogy ezek a sikerek csak a véletlennek köszönhetők. Az elmúlt ötven év folyamán, a part menti védelemre fordított folyamatos beruházások ellenére érezhetően nőtt a tengerár veszélye, miközben – mivel súlyos események nem történtek – az emberek és a politikai döntéshozók mintha egyre kevésbé volnának tudatában a tengerár veszélyeinek.

Bár azzal mindannyian tisztában vagyunk, hogy az éghajlatváltozás felgyorsítja a tengerszint emelkedését és egyre több szélsőséges vihart okoz, az árvizek következményei tovább súlyosbodnak azáltal, hogy az árvízveszélynek kitett, de védettnek hitt övezetekben igen jelentős társadalmi-gazdasági infrastruktúrák koncentrálódnak. Az alacsonyan fekvő parti területek sebezhetőségét drámaian példázta az ázsiai cunami és New Orleansban a Katrina hurrikán okozta árvíz. Az Angliát 2007 nyarán sújtó áradások szintén meggyőzően szemléltették, milyen veszély fenyegeti az árvíznek kitett síkságokon az embereket és az infrastruktúrát.

Az Északi-tenger menti országokban számos kezdeményezés történt már e veszélyek tartós elhárítására, a biztonság, a gazdasági növekedés és a környezetvédelem szempontjainak szem előtt tartásával. Úgy tűnik, a válasz legtöbbször a part menti övezetek funkcióinak kiegyensúlyozott kombinációjában, az átgondolt területrendezésben és a válságkezelésre való felkészülésben rejlik, amelyeknek pedig folyamatos kutatási erőfeszítésekre kell támaszkodniuk.

Az országok, illetve a régiók közötti adottságbeli és kulturális különbségek hatalmas „tananyagot” alkotnak a kölcsönös tanulás számára. Össze kell azonban hangolni az erőfeszítéseket és egymás megértését ahhoz, hogy a rendelkezésre álló ismereteket és információkat hatékonyan lehessen kezelni, és ezáltal lehetővé váljon a közös tudás akkora tömegének felhalmozódása, amelyre azután építeni lehet.

A „Safecoast” néven ismert INTERREG együttműködési projekt keretében, amelynek – 50%-ban közösségi forrásból származó – költségvetése 2,3 millió euró, parti fejlesztők és kutatók fáradoznak együtt ugyanazon probléma közös megértésén. Tevékenységük végzése közben megtanulják, hogyan kell közösen kockázatfelméréseket készíteni, felvilágosító kampányokat szervezni, egymással adatokat és információkat cserélni, és olyan, rendkívül részletes térképeket készíteni, amelyek nem érnek véget az államhatároknál stb.

Mindezeknek egy figyelemre méltó összegző jelentést kell eredményezniük az Északi-tenger régiójának helyzetéről, amely felhívja a különböző országok érintett vezetőinek és politikai döntéshozóinak figyelmét a problémákra. Az eredmények közzétételére 2008. május 21-én kerül sor egy, a „Chain of Safety” (Biztonsági lánc) elnevezésű projekttel együttesen szervezett konferencia keretében, ahol a határokon átnyúló part menti régiók felelősei, valamint fejlesztők és válságkezelők találkoznak majd, és remélhetőleg új ötleteket fogalmaznak meg a parti áradások elleni összehangoltabb küzdelemre vonatkozóan.

Bővebb információ: www.safecoast.org



A dűnék védelmet nyújtanak, és gyönyörű kilátás nyílik róluk

INTERREG IIIA Írország/Wales

„IMAGIN”: az Ír-tenger közterétegeinek kiaknázása



Összköltség: 1 246 111 EUR
EU hozzájárulása: 841 976 EUR

„Egyre kevesebb jövedelmező lelőhely áll rendelkezésre Nagy-Britanniában és Írországban a habarcs és beton előállításához használatos anyagokból (kavics, homok, homokos kavics stb.). Más források után kell nézni. A tengerparti régiók fejlődéséhez hozzájárulhat, ha kiaknázzák az Ír-tenger déli részén a tengerfenék jelentős kőzettartalékait. Az »Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN)« (Ír-tengeri tengeri közethasznosító kezdeményezés) elnevezésű projektben több, a partok földrajzával, geológiával, tengeri erőforrás-gazdálkodással stb. foglalkozó szervezet vesz részt, egy olyan tudományos, stratégiai és operatív keret meghatározása céljából, amely garantálni tudja a közterétegek környezetkímélő hasznosítását.”

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

INTERREG IIIB Balti-tenger

„Baltic Gateway”: a balti térség déli részének aktivizálása



Összköltség: 1 043 500 EUR
EU hozzájárulása: 664 500 EUR

„A 7 országot képviselő 38 partner részvételével zajló, »Baltic Gateway« (Balti kapu) elnevezésű együttműködési projekt nem kevesebbet vállalt, mint egy kiváló minőségű, teljes körű közlekedési és logisztikai szolgáltatási rendszer kiépítését Skandinávia, Északnyugat- és Közép-Európa, a balti államok, Oroszország, Fehéroroszország, Ukrajna és Ázsia között. A cél: elősegíteni a balti térség déli részének gazdasági növekedését és fenntartható fejlődését. A projekt keretében egy sor tanulmány készítésére nyílt lehetőség, és eredményeként számos gazdasági beruházás valósulhatott meg.”

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

INTERREG IIIB Atlanti térség

„Coastatlantic”: a part menti övezetek integrált kezelése



Összköltség: 2 535 079 EUR
EU hozzájárulása: 1 753 768 EUR

„A »Coastatlantic« együttműködés célja a parti övezetek egészséges és fenntartható fejlődésének elősegítése egy olyan megközelítés révén, amely figyelembe veszi a parti térség környezeti, társadalmi és gazdasági jellemzőit is. Spanyolország, Franciaország, az Egyesült Királyság és Írország tizenkét atlanti régiója ily módon mostantól egységes képet alkothat a parti övezetek területrendezéséről és integrált kezeléséről, ami Európa más részein (Északi-tenger, Balti-tenger, Földközi-tenger) már megvalósult, de kevésbé volt jellemző az Atlanti-óceán vonatkozásában.”

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

INTERREG IIIC Észak

„InterMareC”: a tengeri klaszterek támogatása



Összköltség: 3 250 000 EUR
EU hozzájárulása: 1 750 000 EUR

„Az »InterMareC – Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions« (InterMareC – Tengeri klaszterek felhasználása a parti régiók növekedésének ösztönzésére) nevű projekt abból az együttműködésből született, amely három, a tengerrel közvetlenül határos külső régió, Schleswig-Holstein, Bretagne et Pomeránia között jött létre. A projekt célja olyan közös stratégia kidolgozása, amely a tengeri klaszterek segítségével utat nyit az eddig kihasználatlan lehetőségek előtt. A hatóságok, a kutatók és a cégek közötti együttműködés révén a résztvevők egyszerre szeretnék ösztönözni egyrészt a tengeri ágazat tevékenységeit három kulcsterületen (a tengeri-tengerészeti technológiák, a parti tevékenységek és szolgáltatások, valamint a hajóépítés terén), másrészt a part menti régiók gazdaságát. Az InterMareC többek között új termékeket és szolgáltatásokat fejleszt ki a mélytengeri akusztika és automatizáció, a tengermeteorológiai előrejelzések, a hidrodinamika és a környezetvédelem terén.”

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

Inforegio honlap: a legfontosabb oldalak már 22 nyelven

Az Inforegio új internetes oldalán elsőként a „Politika” és „Az eszközök” menüpontok állnak 22 nyelven rendelkezésre. A honlap látogatói így már mind a 27 tagállam nyelvén részletes információkat olvashatnak az uniós regionális politika történetéről, fő célkitűzéseiről és a 2007–2013-as időszak kulcsfontosságú elemeiről.

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

