



lt

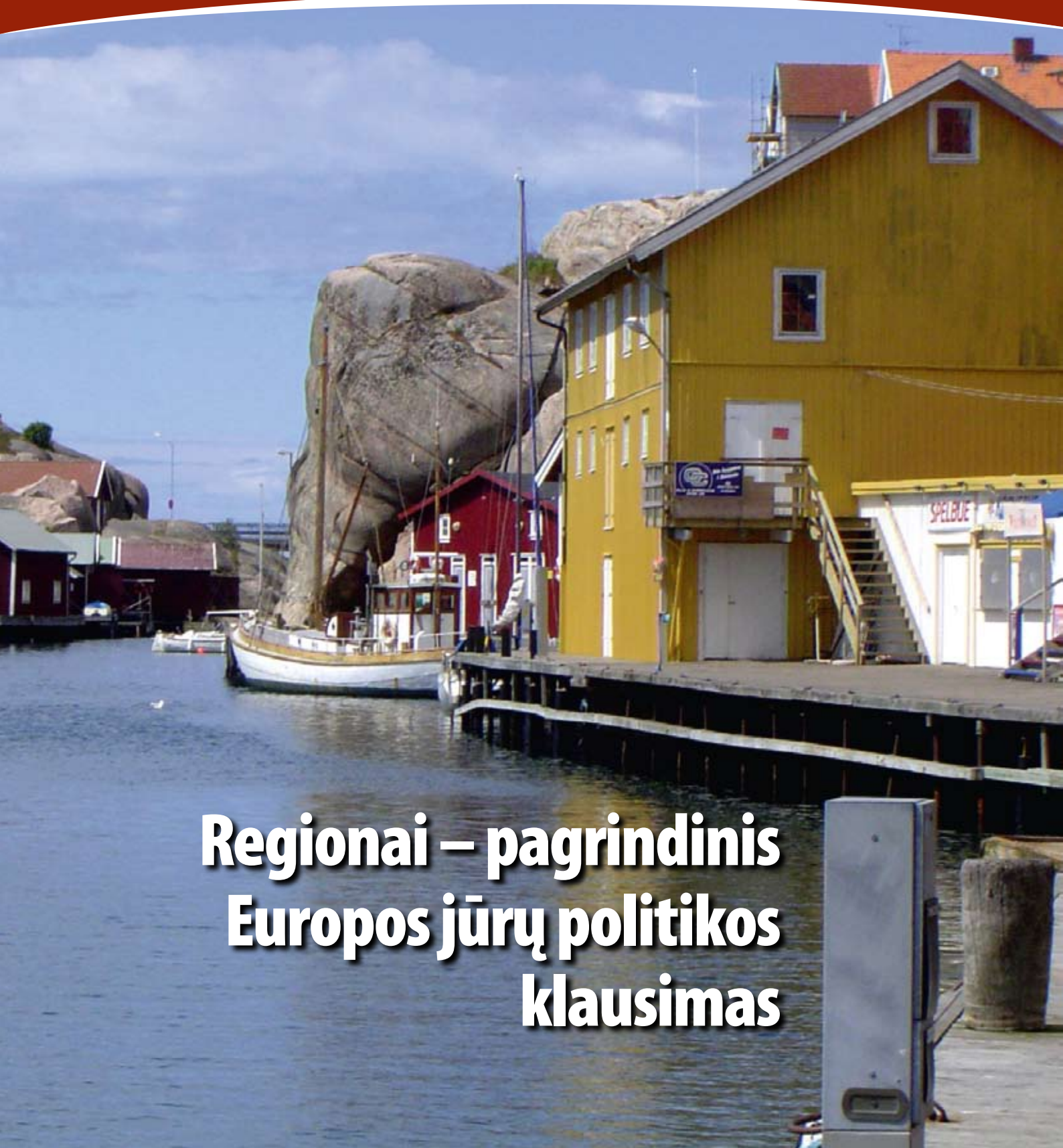


Europos Sąjunga
Regioninė politika

info regio

| Nr.23 | 2007 m. rugsėjo mėn. |

panorama



**Regionai – pagrindinis
Europos jūrų politikos
klausimas**

Santrauka

Regionai – pagrindinis Europos jūrų politikos klausimas

Europos jūrų politika: nuo Žaliosios knygos iki veiksmų plano

Uostamiesčiai

Jūrų sektoriaus telkiniai naujovių ir regioninės plėtros kryžkelėje

Europos regioninės plėtros fondo veikla Latvijoje, Estijoje, Portugalijoje, Italijoje

Liudijimas: CRPM-CPMR

Reportažas: ateities linija sutampa su pajūrio juosta

Astūrijos regionas, pertvarkydamas pagrindinius savo ekonomikos sektorius: žemės ūkio, žuvininkystės ir juodosios metalurgijos, bei pasinaudodamas natūraliais, kultūriniais ir žmogiškaisiais pajūrio privalumais, siekia užtikrinti savo regiono plėtrą (suteikti naują vystymosi impulsą).

Liudijimas: INTERREG IIIB Šiaurės jūra

INTERREG veikla

3

7

9

13

14

15

20

21



Nuotraukos (puslapiai): Europos Komisija (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (Europos jūrinių uostų organizacija) (11), bendrovė „Koneteknologiakeskus Turku“ (14), Pomorskie Voivodeship Regional Office in Brussels (15), Finansų ministrija (17), CIMBA (17), „Aurora“ (17), Parnu (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).

Viršelis: Smiogeno kaimelis, įsikūręs vakarinėje Švedijos pakrantėje –
Photo William Steward (Europos Komisija).

Redaguojant šį numerį taip pat prisidėjo Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Atsakingasis redaktorius: Ana-Paula Laissy, Europos Komisija,
Regioninės politikos generalinė direkcija.
Šis žurnalas išspausdintas vokiečių, anglų ir prancūzų kalbomis ant perdirbto popieriaus.

Šį teminių dokumentų rinkinį 22 Europos Sąjungos kalbų galite rasti interneto svetainėje
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
Šiame leidinyje išdėstytos nuomonės priklauso jų autoriams
ir nebūtinai atspindi Europos Komisijos požiūrį.

Europos Sąjungos jūrų politika – nuo Žaliosios knygos iki veiksmų plano

Nicolas Mariel ir Frederico Ferreira⁽¹⁾

Europos Komisija, 2007 m. spalio 10 d. pristatydamą Integrutos Europos jūrų politikos Mėlynąją knygą („Galimybių vandenynas“) ir joje pateiktą veiksmų planą, siekė patenkinti jau daugelį metų pastebėtus poreikius – viešųjų politikos krypčių, susijusių su Europos jūrų ir pajūrio sritimis, koordinavimo būtinybę.



Žvejyba Tiuboriono platumose (Danija)

Jūrų sritis ne tik reguliuoja planetos klimatą, bet ir padeda įdarbinti 5 milijonus europiečių, be to, dar yra nemažai darbo vietų atnaujinamos energijos ir telekomunikacijų sektoriuose.

Iki šiol jūrų politikos atžvilgiu Europa skatino tik sektorinių veiklos rūšių (transporto, aplinkos, tyrimų ir kt.) vystymąsi ar jų normų nustatymą, tačiau šie veiksmai nebuvo orientuoti į ilgalaikę plėtrą, kuri būtų reikšminga bendro paveldo ateičiai.

Nuo šiol ši tendencija pasikeitė dėl naujosios integrutos Europos jūrų politikos, kurią inicijavo Barosso Komisija 2005-2009 m. strategijoje. Šiai politikai įgyvendinti reikalingi keli etapai, pradedant nuo apklausos fazės.

Europos Sąjungos jūrų politikos **Žalioji knyga**, kuri buvo pristatyta 2006 m. birželio mėn., taip pat pradėjo didelį, trylikos mėnesių apklausų ir pasitarimų ciklą, kurio metu buvo aptariamas integrutos jūrų politikos būtinumas ir nustatomi specifiniai šios srities poreikiai. Apklausų rezultatai viršijo

visus lūkesčius, mat buvo gauta beveik 500 vyriausybių ir regionų, privačių įmonių, profsąjungų, visuomeninių organizacijų ar tiesiog paprastų piliečių laiškų ar rašytinių dokumentų, kurie buvo atsiųsti specialiai sukurtai tarnybai „Task Force Politique maritime“ prie Žuvininkystės ir jūrinių reikalų generalinio direktorato naujai politikai parengti ir plėtoti.

Kompasas...

Komisija, gavusi tvirtą visuomenės ir viešųjų valdžios organų, kaip antai Regionų komiteto arba vokiškosios ES prezidentūros, paramą (pirmasis 2007 m. semestras), nusprendė pradėti antrą etapą, skirtą veiksams, padėsiantiems sudaryti konkretų integrutai jūrų politikai įgyvendinti reikalingą planą, numatyti. Toks yra **Mėlynosios knygos**, kurią 2007 m. spalio 10 d. pristatė Komisijos prezidentas José Manuel Barroso ir Žuvininkystės ir jūrinių reikalų komisaras Joe Borg, tikslas. *Mėlynoji knyga* – tai „paketas“, jungiantis du politinio pobūdžio Komisijos komunikatus ir du darbo dokumentus – veiksmų planą ir siekių analizę, kurių sudarymą koordinavo „Task

(1) Atitinkamai politikos analitikas ir asistentas analitikas, „Task Force Politique maritime“, Žuvininkystės ir jūrinių reikalų generalinis direktoratas, Europos Komisija.

Force Politique maritime“. Sudarant šią knygą intensyviai bendradarbiavo kelios tarnybos, rėmė patys komisarai, kurie buvo susivieniję į kontaktų grupę.

Veiksmų planas, kuris turėtų būti priimtas 2007 m. gruodžio mėn. Ministrų Tarybos metu, yra tikra naujosios integruotos Europos jūrų politikos „biblija“. Šiame plane nustatyta trisdešimt veiksmų, kurie jungia penkis svarbius siekius:



Jūrinio saugumo kursai

- sudaryti palankias sąlygas jūroms ir vandenynams eksploatuoti ilgą laiką;
- sukurti jūrų politikos žinių ir naujovių bazę;
- sukurti aukštesnio gyvenimo lygio sąlygas pajūrio regionuose;
- skatinti Europos Sąjungos lyderio poziciją jūrų tarptautinių reikalų srityje;
- gerinti Europos jūrų srities matomumą.

Kai kurie iš šių veiksmų yra „struktūriniai“, t. y. priklauso tradicinei Sąjungos politikai. Pvz., komunikatai dėl uostų politikos, priklausantys transporto politikai, arba komunikatai dėl kovos su nelegalia, nedeklaruota arba neregamentuota žvejyba, priklausantys bendrai žuvininkystės politikai. Kiti yra visiškai nauji ir nepriskiriami tradicinei politikai. Tas pats pasakytina apie naujas, Mėlynojoje knygoje nustatytas politikos priemones, kaip antai: erdvinis skirtingų veiklos rūšių jūroje planas, integruotas pajūrio zonų administravimas, Europos jūrinės terpės stebėjimo ir duomenų tinklo sudarymas arba Europos stebėjimo sistemų jungtinis funkcionavimas.

Detalioje lentelėje, kuri pateikiama veiksmų plane, nustatyta gana griežta dienotvarkė, pagal kurią numatoma įgyvendinti didžiąją dalį veiksmų per 2008 metus, vėliausiai 2009 m. pradžioje. Kai kurie veiksmai jau buvo sukonkretinti, išleidžiant šiuos dokumentus: sugrupuotų jūrinių įmonių darbo dokumentą, komunikatą dėl uosto politikos, apklausos apie jūrų greitkelius ir jūrų transporto erdvės be sienų dokumentą, komunikatą dėl naikinamosios žuvininkystės praktikavimo, komunikatą dėl jūros socialinio reglamentavimo pervertinimo, jūrų energetinės politikos darbo dokumentą ir kt.

...ir vairs

Pabrėžtina, kad veiksmų plano priėmimas yra naujo valdymo būdo prielaida. Pagrindinė idėja – nepildyti jau egzistuojančių reglamentų naujais reglamentais, nekurti papildomos administracinės struktūros ir – ypač svarbu – į sprendimų procesą įtraukti kuo daugiau skirtingų dalyvaujančių pusių, norint gauti jų pritarimą prieš imantis konkrečių veiksmų. Tai turi būti taikoma ypač naujoms priemonėms, pvz., erdviniam planui, kuris bus įgyvendintas pasitelkiant bandomuosius projektus. Veiksmų plane taip pat skiriama daug dėmesio skatinimo priemonėms ir numatomos lengvatos projektams, kuriuose laikomasi gerosios praktikos principo.

Žinoma, galima paprieštarauti, kad daugelį numatytų priemonių bet kokių atveju priimtų kompetentingos Komisijos tarnybos. Tačiau norint pasiekti bendrą apgalvotos plėtros tikslą, integruotos Europos jūrų politikos siekis priklauso kaip tik nuo šių priemonių koordinavimo. Būtent toks nepasitenkinimas buvo pareikštas Žaliosios knygos apklausos proceso metu, todėl ateityje Žuvininkystės generalinio direktorato Jūrinių reikalų struktūra bus patvirtinta ir sustiprinta jos galios.



Karteiros uosto modernizavimas (Portugalija)

Tolimiausi periferiniai regionai: toli nusidriekusi Europa

Azorai, Kanarų salos, Gvadelupa, Gviana, Madeira, Martinika ir Reunionas: septyni toliausi periferiniai regionai (toliau – TPR) susiduria su dideliais sunkumais⁽¹⁾ dėl klimatinų, teritorinių, demografinių ir ekonominių apribojimų, nutolusios, izoliuotos geografinės padėties. Tokie sunkumai motyvuoja Bendrijas pritaikyti savo politiką, atsižvelgiant į situaciją. Tačiau TPR, integruoti ES regionai abiejuose (Atlanto ir Indijos) vandenynuose, yra ir privalumas. TPR „išskirtinės ekonominės zonos“ (toliau – IEZ), užimančios daugiau nei 3 000 000 km², yra tokio pat dydžio, kaip bendras Viduržemio ir Baltijos jūrų plotas. Pridėję dar ir užjūrio šalis bei teritorijas (toliau – UŠT)⁽²⁾, matome, kad Europos Sąjunga driekiasi per visus tris vandenynus, o jos jūrinė zona yra didžiausia pasaulyje.



TPR iki šiol dar turi neblogai išsaugotų žvejybos išteklių, dėl kurių įmanomas apgalvotas pastangų dėl žvejybos vystymas. Prie pastarųjų prisideda ir turistiniai ištekliai. Be to, šie regionai savo geografinėmis ir geofizinėmis savybėmis bei jūrų biologine įvairove yra tikros „laboratorijos“ aplinkos, klimato ir energijos srityse, sudarančiomis Lisabonos ir Geteborgo ilgalaikio vystymo tikslų seką.

Šiuo atžvilgiu TPR yra privilegijuota Europos Sąjungos tolimųjų sienų zona, kurioje įmanoma ilgalaikė bendra atitinkamų jūrų baseinų teritorijų plėtra. Jeigu šių regionų neskiria jūros, kaip, pvz., Azorų, jie yra greta trečiųjų valstybių, tad susiduria su dar didesniais plėtros iššūkiais. ES, TPR, valstybių narių ir trečiųjų valstybių dialogas galėtų nepaprastai prisidėti

prie pažangos šiose srityse: bendras ilgalaikis žvejybos atsargų valdymas, kova su skurdu, jūrinis saugumas, migraciniai srautai ir pan.

Akivaizdu, kad Europos jūrų politikos įgyvendinimas yra naudingas TPR. TPR pagal Pietų INTERREG IIIC programą parengė RUPMER projektą, kuris padėjo sudarant Žaliąją knygą. Parengus šią politiką sutvirtės minėtų regionų tarpautinis įvaizdis. Pirmoji RUPMER išvada – būtinos jūrų baseinų diferencijuotos prieigos, norint įvertinti TPR ypatumus, lyginant tiek su likusiomis ES zonomis, tiek su Karibų, Indijos vandenyno pietvakarinėmis ir Makaronėzijos (Madeira-Azorai-Kanarai) zonomis.

TPR jūrinės aplinkos apsauga nustato, kad su šia apsauga susijusi informacija būtų įtraukta į Europos duomenų bazę, reikalingą būsiam Jūrų atlasui sudaryti. Kad būtų skatinami specializuoti TPR tyrimai (atnaujinamos energijos, „mėlynosios“ biotechnologijos, klimato pokyčiai, pavojų rizika ir kt.), jų tyrimų ir vystymo centrus būtina prijungti prie visų kitų ES centrų. Galiausiai žuvininkystės sritis yra puikus pavyzdys, kad TPR geografiniam kontekstui pritaikyta politika yra tiesiog būtina; ja vadovaujantis galima netgi pačių regionų plėtotę, pvz., ilgalaikis bendras išteklių valdymas su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis.

Integruotame komunikate dėl jūrų politikos išdėstoma integruotos prieigos kiekvienam iš trijų jūrų baseinų galimybė bei TPR tyrimų ir vystymo svarba.

Kontaktai: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Sutarties 299-2 straipsnis.

(2) UŠT: dvidešimt teritorijų, kurios pagal Konstituciją priklauso keturioms valstybėms narėms (Danijai, Prancūzijai, Olandijai, Didžiąjai Britanijai), tačiau nėra nei ES teritorijos, nei nepriklausomos valstybės.

NET-BIOME – tyrimai, skirti ilgalaikėi tolimiausių periferinių teritorijų plėtrai

„Net-Biome“ – tai 6-osios Technologinių tyrimų ir vystymo programos plano (toliau – TTVPP) projektas, kuris pirmą kartą sujungia 7 tolimiausius periferinius regionus (TPR) ir daugelį tropinių ir subtropinių zonų užjūrio šalių bei teritorijų (UŠT), kurios priklauso 5 Europos šalims (Ispanijai, Prancūzijai, Olandijai, Portugalijai, Didžiąjai Britanijai). TPR ir UŠT pasižymi išskirtine jūrų ir sausumos biologine įvairove. Tai itin svarbus ilgalaikės plėtros (žemės ūkio,

žvejybos, turizmo) privalumas. Vis dėlto jų aplinka yra labiau pažeidžiama klimato pokyčių, natūralių ir žmogaus veiklos sukeltų pavojų atžvilgiu nei likusi ES dalis.

„Net-Biome“ siekia bendradarbiauti biologinės įvairovės tyrimų srityje, kad būtų išvystytos originalios ilgalaikės administravimo strategijos ir modeliai, kuriais galima bus pasidalyti su žemynine Europa ir kaimyninėmis trečiosiomis šalimis.

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

Ilgalaikės plėtros pažanga – Europos uostų politika

Parengusi komunikatą dėl integruotos jūrų politikos, Komisija 2007 m. spalio 18 d. priėmė *Komunikatą dėl Europos uostų politikos*⁽¹⁾, kuris atskleidžia atliktos didelės dalyvaujančių šalių apklausos rezultatus.

Europos jūrų ir upių uostai susiduria su sudėtingomis problemomis: didėjančia transporto paklausa; svarbiais technologiniais pokyčiais (gabenimas konteineriais, telekomunikacijos, informatizacija); aplinkos reikalavimais, įskaitant kelių transporto būdų suderinimo administravimą, be abejo, dažniausiai pasirenkant transportavimo uostais būdą; dialogo tarp veikėjų, susijusių su uostų, miestų ir regionų veikla, būtinumu; ir galiausiai – su Bendrijų skaidrumo ir konkurencijos taisyklių laikymusi. Siekdama palaikyti ir skatinti uostų sistemą, prisidedančią prie ilgalaikės plėtros ir darbo vietų išlaikymo, Komisija numato veiksmų planą, kuris susideda iš šių elementų:

- **Pagerinti uostų veiklos galimybes ir ryšius su nuošaliomis vietovėmis.** Jeigu didžiausi Europos uostai yra produktyvūs, į daugelį jų veda pernelyg siauri kanalai, o tai sumažina jų našumą, ryšius ar patį krovinių gabenimo organizavimą. Prieš statant naujas infrastruktūras, reikia užtikrinti integruotą transporto grandies valdymą ir ištirti naujus maršrutus, taip pat atlikti itin kruopščius skaičiavimus.
- **Padidinti galimybes tausojant aplinką.** Komisija publikuos gaires, kurios palengvins aplinkos direktyvų taikymą (gyvenimo būdas, paukščiai, vanduo, atliekos) pertvarkant uostus. Taip pat reikia įrengti tam tikrus atliekų perdirbimo įrenginius, užtikrinti naudingą vandens ir nuosėdų valdymą bei kovoti su klimato pokyčiais ir oro tarša.

- **Modernizuoti uostų veiklą,** įrengiant naujas jūrų saugumo ir telekomunikacijų sistemas. Būtent „Tiesioginio ryšio jūrų transportas“ palengvina administracinę navigacijos ir logistikos duomenų apdorojimą. Nauja automatizuota uosto įranga lemia itin daug. Pagaliau galima supaprastinti trumpų atstumų jūrinio transporto procedūras ir taip vidinėje rinkoje paskatinti pastarojo transporto pasirinkimą bei suteikti galimybę „jūrų greitkeliams“ sukurti.
- **Sukurti tinkamas ir skaidrias teisės normas investuotojams, operatoriams ir vartotojams:** uostų valdžios organų vaidmuo, valstybinis finansavimas, leidimai verstis uostų veikla, laivybos techninės tarnybos (navigacija, vilkimas ir kt.), krovinių paruošimas, uosto mokesčiai, konkurencija su trečiosiomis šalimis.
- **Sukurti struktūrinį dialogą tarp uostų ir miestų** (žr. straipsnį).
- **Sustiprinti sektorinį dialogą, susijusį su darbu uostuose,** ir pagerinti mokymo, saugumo ir higienines sąlygas.

(1) KOMUNIKATAS (2000) 616 galutinis 2007-10-18:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lt/com/2007/com2007_0616lt01.pdf



Uostamiesčiai

Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Dėl ilgalaikės plėtros ir vystymo uostai ir miestai vėl turi tapti partneriais



Visoje Europoje yra daugiau nei 1 000 jūrinių uostų. Tačiau reikia atkreipti dėmesį, kad didžioji jų dalis yra maži arba vidutinio dydžio: 700 uostų per metus apdoroja mažiau nei 1 milijoną tonų krovinių. Antra vertus, dešimt didelių uostų apdoroja daugiau nei 50 milijonų tonų.

Jūriniai uostai – Europos plėtros poliai

Daugelio Europos uostų veikla išaugo per pastaruosius dvidešimt metų. Ši tendencija turėtų tęstis ypač transportavimo konteineriais srityje; dideli jų srautai turi išlikti tokie patys. Tai įvyko dėl greito Azijos rinkų plėtimosi ir ypač dėl importo iš Kinijos.

Štai kodėl daugelis Europos uostų dalyvauja pasaulinėse rinkose. Konteinerių uostai, kurie itin išsiplėtė 2006 m., buvo visiškai maži arba vidutinio dydžio ir pasiskirstę po visą žemyną. Šis sektorius tampa vis įvairesnis naudojamų uostų, funkcijų ir paslaugų atžvilgiu – taip frachtuotojams suteikiama daugiau maršrutų pasirinkimo galimybių.

Norėdami patenkinti šios plėtros lūkesčius, Europos uostai turi investuoti į naujas aptarnavimo galimybes ir turėti patikimų susisiekimo su atokiais vietovėmis ryšių. Viena iš pagrindinių kliūčių – tai teisinis nepatikimumas, susijęs su Bendrijų aplinkos normų taikymu. Dėl lėtų ir ilgų procedūrų svarbūs uostų projektai gana ilgai užsitiesė.

Pajūrio pertvarkymas

19 amžiaus pradžioje Didžiojoje Britanijoje atsirado modernaus uosto koncepcija – Londono ir Liverpulio uostai buvo infrastuktūrų, inžinerijos, krovimo ir administravimo technikos pirmtakai, kurių pavyzdžiu vėliau pasekė konkurentai iš žemyno. Tam tikra prasme istorija pasikartojo po 150 metų, kai 1981 m. Londonas, pertvarkęs savo dokus, sudarė sąlygas pertvarkyti senųjų uostų zonas visoje Europoje.

Net jeigu projektai ir skiriasi, jie visi turi bendrą savybę – siekį sugrąžinti miestui apleistas arba nebenaudojamas uosto zonas ir įkurti jose biurus, gyvenamąsias vietas ir pramogoms skirtas zonas, kai uosto veikla perkeliama į išorinę miesto dalį, toli nuo centro. Puikus tokio pertvarkymo pavyzdys – Hamburgo projektas „HafenCity“: pardavus sename netoli centro įrengtame uoste prie pat vandens esančius pastatus, gautos pajamos buvo investuotos į itin modernų Altenverderio konteinerių terminalą pietinėje Elbės pusėje.

Uostamiesčio pertvarkymas

Visoje Europoje įgyvendinta jūros krantų ir šlaitų apropiacija atskyrė gana daug miestų nuo jų uostų – atvykęs į daugelį Europos miestų, neperspėtas lankytojas iš karto nesupras, kad mieste yra svarbus uostas. Gana dažnai jis pastebės tik lygų vandens paviršių, kur retkarčiais susitinka baržos ir laiveliai, šalia esančios krantinės pertvarkytos į pasivaikščiojimo takus, dokai paversti turistinėmis atrakcionų vietomis, o buvę sandėliai – madingais butais.

Tačiau vis daugiau uostų administratorių suka galvą, ar ši politika yra ilgalaikė. Visų pirma – vietos problema, mat būsimą jūrų transporto plėtra reikalauja vis didesnių aptarnavimo galimybių. Deja, trūksta sklypų, o stiprus aplinkinių vietų spaudimas neleidžia didinti uostų, tad juos vėl tenka sugrąžinti į vidinę miestų dalį, kur iš naujo plečiamos senosios uosto veiklos zonos.

(1) Generalinis ESPO (Europos jūrinių uostų organizacijos) sekretorius.
El.paštas: pverhoeven@espo.be Internetinė svetainė: www.espo.be

Tačiau ir ten susiduriama su svarbia problema – „ne savo kiemo“ sindromas ištis apunkina uosto veiklą šalia gyvenamųjų zonų. Vis dėlto tai yra neišvengiamas daugelio uostų procesas, kuris reikalauja abipusių pastangų: uosto valdininkai turi prižiūrėti, kad uostas būtų kuo švaresnis, kuklesnis ir saugesnis; miesto gyventojai turi suvokti, kad uostas reikalingas bendram jų patogumui ir gerovei užtikrinti. Tik su šia sąlyga galėsime atgaivinti Europos uostamiesčius.

Norint, kad vietiniai gyventojai palankiau žiūrėtų į uosto veiklą, uostą reikia pristatyti plačiai publikai. Reikia įtikinti žmones, kad iš esmės uostai yra kerinčios vietos. Šiam tikslui pasiekti yra keletas dar neišnaudotų galimybių, pvz., sukurti partnerystės ryšius su turizmu, pramogų, kultūros ir paveldo sektoriais ir taip pripratinti piliečius prie uostų ir jūrų transporto. Tarptautinio laivų ir uosto įrenginių saugumo kodekso ir kitų atsargumo priemonių sudarymo laikotarpiu tai ypatingas iššūkis, reikalaujantis tam tikro uostų administratorių kūrybiškumo.

Pagrindinė naujos Europos jūrų politikos problema – ilgalaikė uostų plėtra

2007 m. spalio 18 d. Europos Komisija paskelbė naują komunikatą dėl Europos uostų politikos⁽²⁾. Palyginus su ankstesnėmis iniciatyvomis, šiame komunikate daugiau dėmesio skiriama ilgalaikiai uostų plėtrai, taip pat pabrėžiamas ES aplinkos įstatymų taikymo taisyklių išaiškinimo būtinumas. Europos uostų valdininkai, susivieniję į ESPO organizaciją, su džiaugsmu sutinka Komisijos pranešimą, kad Komisija parengs svarbiausias šios uostų plėtros įstatymų taikymo gaires.

Komunikatu taip pat siekiama pagerinti miestų ir uostų bendradarbiavimą. Šią idėją palankiai priima ir pats sektorius. Nors vietinė ir uosto valdžia pirmieji atsako už uostų integravimą miestuose ir miestiečių kasdieniame gyvenime, Komisija gali pabūti katalizatoriumi, skatindama gerosios praktikos principus ir abipusį susipažinimą. Komisija siūlo kasmet organizuoti „atvirųjų durų uosto dienas“. Tai puiki galimybė plėtoti Europos uostų ir miesto valdžios partnerystę.



(2) KOMUNIKATAS (2000) 616 galutinis 2007-10-18: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lt/com/2007/com2007_0616lt01.pdf

Jūrų sektoriaus telkiniai naujovių ir regioninės plėtros kryžkelėje

Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Telkiniai gali būti gan ambicinga jūrų politikos priemonė, kuri padėtų pasiekti konkrečių rezultatų technologinių naujovių srityje ir plėtoti teritorijų ekonominę vystymąsi.



Visumos sąvoką apibūdinantis žodis telkinys (angl. „cluster“) apibūdina vieno darbo sektoriaus įmonių susigrupavimą. Anot Michael E. Porter iš Harvardo universiteto, dar tikslus telkinio apibrėžimas yra „susijungusių įmonių, specializuotų tiekėjų, paslaugų teikėjų ir susivienijusių institucijų (universitetų, komercinių asociacijų ir t. t.) koncentracija“.

Įvairios telkinių sudarymo formos

Įmonių ir specialistų sutelkimas, susijęs su visais veiklos sektoriais, gali būti įvairių formų. Jūrų srityje reikia pažymėti valstybinius telkinius, kurie dažnai kai kurioms jūrų tarpinėms grandims ar specialistams, regioniniams telkiniams (Prancūzijoje vadinamiems „kompetentingumo poliais“) atlieka nuomonės perdavimo vaidmenį. Regioniniai telkiniai užsiima jūrų ekonomikos plėtra, kreipdami didžiausią dėmesį į naujoves ir mokslinių tyrimų, mokymo ir pramoninių sričių specialistų bendradarbiavimą. Jie globoja mokslinių tyrimų projektus (projekto koncepcija, partnerių ir finansavimo paieška), palengvina mažų ir vidutinių įmonių prieigą prie naujos rinkos ir taip visiškai pasiekia Lisabonos strategijoje,

kurioje ypatingas dėmesys skiriamas inovacijų politikai, nustatytus tikslus.

Naujovės jūrų sektoriuje – tai būtinybė, ypač laivų statybos ir logistikos (laivo konstrukcija ir pristatymas yra plataus tieklių tinklo darbo vaisius), jūrų energetinių ir biologinių išteklių eksploatavimo (atviroje jūroje eksploatuojama nafta, srovių pagamintos atnaujinamos energijos naudojimas, bangos ir potvyniai, naujų molekulių, pagamintų iš jūrų biologinės įvairovės, vystymas ir kt.), saugumo, priežiūros, galiausiai aplinkos sektoriuose – pavojaus prevencija, kova su klimato pokyčių sukeltais padariniais, ilgalaikio, saugančio pajūrio zoną, turizmo plėtra.

Telkiniai yra ne tik naujovių „vektoriai“, jie taip pat suteikia galimybę palaikyti regioninio lygmens Europos Sąjungos jūrų sektoriaus meistriškumą, nes sutelkia pramonės ir specialistų rengimo veikėjus. Štai kodėl telkinių plėtrai reikalingos investicijos į jūrų sektoriaus švietimą ir mokymo sritį. Galima kvalifikuotų jūrų sektoriaus darbuotojų stoka ištis

(1) Politikos analitikas, Europos Komisijos Regioninės politikos generalinės direkcijos Teminio vystymo, tikslų padalinys.

Jūrų sektoriaus telkinys Suomijoje

Suomijoje pagal Ekspertizės centrų programą, kurią 2007–2013 m. laikotarpiui parengė Valstybės taryba, buvo įkurta 13 telkinių.

Suomijos jūrinio telkinio misija – suteikti dinamiškumo ir sujungti veiklos rūšių plėtrą, mokymą ir taikomuosius mokslinius tyrimus tokiuose sektoriuose, kaip anai: laivų konstrukcija, atviroje jūroje esančių naftos gręžinių eksploatacija ir logistika. Privilegiuotos veikimo sferos susijusios su transformavimo medžiagomis ir technologijomis, sektoriaus internacionalizavimu, saugumu ir aplinkos problemomis, įmonių plėtra.

Penki ekspertizės centrai, suburdami aukščiausio lygio pramonininkus ir mokslininkus, aktyviai dalyvauja šiame telkinyje, kurį koordinuoja bendrovė „Konetknologiakeskus Turku“. Vienas iš šių centrų įsikūręs Suomijos pietryčiuose, kitas – Suomijos pietvakariuose, trečias – vakarinėje Suomijos dalyje, ketvirtas – Satakuntoje, o penktas – tai Botnijoje metalurgijos ekspertizės centras.

Telkinio strategija siekiama skatinti naujų veiklos rūšių, gaminių ir paslaugų kūrimą, pagerinti grandies produktyvumą ir darbo kokybę, padidinti kvalifikuotos darbo jėgos pasiūlą. Taip norima padidinti investicijų į mokslinius tyrimus ir plėtrą skaičių ir pakelti įmonių kompetencijos lygį, paskatinti keitimąsi informacija ir jos centralizavimą, specifinių veiksmų organizavimą, mažų ir vidutinių įmonių internacionalizavimą ir bendradarbiavimą.



*Kontaktai: Mervi Pitkänen, programos direktorius.
mervi.pitkanen@konetknologiakeskus.fi*

gali turėti nerimą keliančių pasekmių, ypač jūrų saugumo infrastruktūroms. Laikui bėgant, kai kurie telkiniai gali susilpnėti arba persikelti į kitus regionus, kuriuose didesnė labiau kvalifikuotos darbo jėgos pasiūla.

Europos parama

Europos Sąjunga skatina jūrų sektoriaus telkinių vystymą keliais būdais. Visų pirma Europos Komisija 2005 m. prisidėjo kuriant technologinę platformą WATERBORNE⁽¹⁾,



Keltas Kylio uoste (Vokietija)

kuri sutelkia pagrindinius jūrų transporto veikėjus. Jos tikslas – nustatyti su šiomis teminėmis grupėmis (laivų konstrukcija, navigacija, sistemos, saugumas ir kt.) susijusių ilgalaikę sektoriaus, kurio plėtra priklauso nuo didžiųjų technologinių pasiekimų, viziją. Kitas platformos tikslas – Europos jūrinių mokslinių tyrimų prioritetų sudarymas pagal pramonės poreikius (telkiniams skirta parama būtų prie to ir prisideda).

Be to, pagal iniciatyvą EUROPE INNOVA⁽²⁾ Europos Komisija atliko Europos telkinių kartografiją. Tikslas – iki 2007 m. pabaigos parengti visų valstybių narių europinį žemėlapi ir tuo pačiu metu nustatyti telkinių sudarymo iniciatyvą valstybiniu ir regioniniu mastu.

Komisija taip pat sukūrė tam tikrą skaičių mokslinių tyrimų ir inovacijų srities tinklų, dažniausiai siekdama skatinti gerosios praktikos mainus. Tačiau laikui bėgant šie tinklai gali virsti tarptautiniais telkiniais. Siekdama skatinti Europos telkinių bendradarbiavimą ir naujų žemyninio masto projektų kūrimą, 2007 m. liepos mėn. Komisija įkūrė Europos telkinių observatoriją (taip pat pagal iniciatyvą EUROPE INNOVA). Šios observatorijos vaidmuo bus statistinių duomenų rinkimas, indikatorių, naudojamų Europos telkinių dinamiškumui nustatyti, vystymas ir valstybinės

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

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

bei regioninės telkinių sudarymo politikos įtakos vertinimas. Šis darbas parems kai kurių Europos telkinių veiklą ir bus siekiama palengvinti labiausiai pažengusių regionų (šiaurės šalių, Didžiosios Britanijos, Austrijos, Ispanijos, Šiaurės Italijos ir kt.) dalijimąsi patirtimi su regionais ar valstybėmis narėmis, kuriose įmonių tinklai dar prastai išsivystę. Žinoma, jūrų sektoriaus telkiniai galės vienu metu pasinaudoti šia iniciatyva ir Europos observatorijos atliekama veikla.

Kai kurie telkiniai, orientuoti į mokslinių tyrimų sritį, gali pasinaudoti Europos Sąjungos programos–plano (t. y. bandomojo projekto „Žinių regionai“) finansavimu. Šios paramos tikslas – plėtoti regionų žinių išteklius ir integruoti šias veiklos rūšis į regionų plėtros strategiją.

Telkiniai ir bendradarbiavimas

Pagaliau telkiniai sulaukė pagalbos iš Europos sanglaudos politikos. Ištis 2007–2013 metais investicijų naujovės laikomos prioritetiniu sektoriumi visuose regionuose ir valstybėse narėse – investicijos į naujovės užtikrins ilgalaikį ekonominį augimą, o norint pasiekti šį tikslą, telkinių plėtra – viena iš regionų priemonių. Bendrijų sanglaudos politikos strateginėse gairėse⁽¹⁾, kurias 2006 m. spalio mėn. priėmė Europos Taryba, pabrėžiama, kad investicijos į mokslinių tyrimų ir plėtros sritį turėtų suteikti galimybę „sustiprinti įmonių, taip pat įmonių ir viešųjų mokslinių tyrimų bei aukštojo mokslo institucijų bendradarbiavimą, pavyzdžiui, padedant įkurti regionines ir tarpregionines grupes“. Tai, žinoma, taikoma pajūrio regionams ir telkiniams, kuriuos jie išplėtos jūrų sektoriuje. Europos sanglaudos politikos iniciatyva „Regionai – ekonominio pasikeitimo veikėjai“ (žr. įrėmintą tekstą) suteiks galimybę, pasitelkus regioninės valdžios bendradarbiavimo tinklus, išplėtoti visą telkinių turimą potencialą.

Nuo 2005 m. Europos Sąjunga įgyvendina integruotą jūrų politiką. Naujas susidomėjimas jūrų sektoriaus veikla parodo ekonomikos ir susijungimo svarbą, primena šių pramonės šakų indėlį į Europos ekonominį augimą ir jų poreikius inovacijų srityje. Dėl visų šių priežasčių Europos Sąjunga



Valensijos uosto automobilių terminalas (Ispanija)

Pomeranija – „Gintaro šalis“

Pomeranijos krantinėse (Lenkijoje) gausu gintaro, fosilinių medžio sūkų, kuriuos prieš maždaug keturiasdešimt milijonų metų išskyrė spygliuočiai. Šiame regione 10 000 tiesioginių darbo vietų priklauso nuo šių itin paklausių išteklių, kurių kasmet eksportuojama už 350 milijonų eurų.



Štai kodėl buvo įkurtas „gintaro telkinys“, suburiantis visus su šia sritimi susijusius veikėjus: amatininkus ir papuošalų bei grožio priemonių iš gintaro įmones, vietas ir regiono savivaldos institucijas, Rinkos ekonomikos institutą ir Gdanskio tarptautinių mugių bendrovę (kuri kasmet organizuoja „Amberif“ ir „Ambermart“ parodas), muziejus, universitetus, kitas su šiuo sektoriumi susijusias organizacijas ir asociacijas.

Šis kompetentingumo polius, sujungdamas tradicijas, naujoves ir bendradarbiavimą, siekia padidinti pirminės žaliavos kiekybę ir kokybę, išplėsti ir sutvirtinti gintarinių gaminių realizavimo rinkas, plėtoti su šiais prabangiais ištekliais susijusį turizmą. Anot iniciatorių, Pomeraniją reikia paversti „Gintaro šalimi“, o Gdanską – „Gintaro sostine“.

Kontaktai: Krystyna Wróblewska
Pomeranijos vaivadijos maršalo valdybos Tarptautinio
bendradarbiavimo skyriaus direktorė.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

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

ir toliau palaikys naujų jūrų sektoriaus telkinių plėtrą, plėtodama mokslinius tyrimus, sanglaudos politiką ir savo veiksmams, skirtais įmonėms ir bendrajai pramonei. Telkiniai gali būti ambicinga jūrų politikos priemonė, kuria galima pasiekti konkrečių rezultatų technologinių inovacijų srityje ir plėtoti teritorijų ekonominę vystymąsi.

Iniciatyvos „Regionai – ekonominio pasikeitimo veikėjai“ skatinama formulė

Nuo 2008 m. ES jūriniai regionai pagal iniciatyvą „Regionai – ekonominio pasikeitimo veikėjai“ turės galimybę bendradarbiauti naudodamiesi sukurtais kooperacijos tinklais. Veiklos rūšys, kurias palaiko nauja tarpregioninio bendradarbiavimo programa INTERREG IVC, sujungtos į bendrą tinklą, bus suskirstytos į 30 prioritetinių temų, iš kurių dvi yra esminės jūrų sektorių telkinių plėtrai: „Gauti naudos iš jūrų ir vandenynų“ ir „Pagerinti regionų galimybes mokslinių tyrimų ir inovacijos srityje“.

Pagrindinė idėja – pradžioje regionai nustato ir sujungia į bendrą tinklą geriausius projektus, priklausomai nuo šių 30 prioritetinių temų. Vėliau prie tinklo prijungiami reikiami politinių sprendimų priėmėjai, ekspertai ir organizacijos, kad galima būtų pasinaudoti šių projektų patirtimi ir juos įtraukti į operatyvias solidarumo politikos programas.

Geriausieji proaktyvūs teminiai tinklai rezultatų platinimo ir integravimo atžvilgiu galės pasinaudoti tęstine parama ekspertizės ir paslaugų srityje, kurią pagal iniciatyvą „greitesnės atrankos“ suteiks Europos Komisija.

Plačiau apie tai žr.:

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



Las Palmo konteinerių uosto plėtra (Kanarai, Ispanija)

LATVIJA

Mersragės uosto molo renovavimas



Bendra kaina: 2 000 000 eurų
ES parama: 1 300 000 eurų

„Projektas praktiškai pradėtas įgyvendinti 2006 ir 2007 m. Jo tikslas – renovuoti ir pratęsti 120 metrų Mersragės uosto šiaurinį molą. Bendras struktūros ilgis bus padidintas iki 430 metrų, tad bus galima aptarnauti daugiau krovininių laivų ir taip prisidėti vystant regioninę ir vietos ekonomiką. Uostas ir vietos savivalda galės pasidžiaugti finansiniu stabilumu, taip pat bus sukurta naujų darbo vietų.“

*Sanda Rieksta, Europos fondų departamento
Informacijos skyriaus vadovė*
www.esfondi.lv

ITALIJA

Naujasis Vjestės pramoginis uostas



Bendra kaina: 12 700 000 eurų
ES parama: 1 400 000 eurų

„Daugelis pramogautojų, kasmet aplankančių Pujeso (Pouilles) pajūrį, nuo šiol galės pasinaudoti 650 trumpalaimio ir ilgalaikio stovėjimo vietomis, kurios buvo įrengtos naujame Vjestės pramogų uoste pagal operatyvią regioninę 2000–2006 m. programą. Šis projektas padengė visų reikiamų bazinių arba išplėtotų infrastruktūrų išlaidas: su jūrų sektoriumi susijusių statybų, stovėjimo, komercinės zonos ir laivybos klubo, mažų laivelių stovėjimo vietų ir priežiūros ir kt. Darbų metu buvo pailgintas molas, atliktas uosto drenazas, pertvarkytos krantinės ir pritvirtinti plaukiojantys pontonai, pastatyti 6 komerciniai pastatai ir uosto statiniai, kaip antai angarai. Naujas uostas per metus gali aptarnauti 3 500 pramogautojų.“

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

AZORAI (PORTUGALIJA)

Tarptautinis okeanografinio stebėjimo tinklas



Bendra kaina: 200 000 eurų
ES parama: 170 000 eurų

„Dėl duomenų stokos ir sudėtingos salyno topografijos itin sunku numatyti bangų judesius, potvynius ir sroves aplink Azorus. CIMBA projekto tikslas – padaryti 3 matmenų vandenyno srovių vaizdus ir ištirti šių srovių sezoninius svyravimus. Tarptautinio okeanografinio stebėjimo tinklo aplink salyną sukūrimas suteikia galimybę nustatyti palankias vietas, kuriose bangos gali gaminti energiją, ir didelio biologinio produktyvumo zonas.“

Ana Martins, atsakingas už projektą asmuo, Okeanografijos ir žuvininkystės departamentas, Azorų universitetas.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ESTIJA

Parnu paplūdimio pertvarkymas



Bendra kaina: 1 300 000 eurų
ES parama: 831 000 eurų

„Parnu (44 000 gyventojų) dėl savo geografinės padėties, senosios architektūros ir kultūrinės veiklos yra garsiausias Estijos kurortinis miestas. Europos regioninės plėtros fondas parėmė naujo pasivaikščiavimo tako, besidriekiančio šalia paplūdimio, nutiesimą. Takas modernizavo kurorto įvaizdį ir suteikė žavesio, kuriuo mėgaujasi turistai.“

Mirje Auksmann, projekto koordinatore, Parnu miestas
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

„Būsima Europos jūrų politika bus kartu regioninio ir pasaulinio masto“

Xavier Gizard, Generalinis jūrų periferinių regionų konferencijos (CRPM-CPMR) sekretorius



Po tam tikrų įvykių klimato pokyčių, energijos paklausos ir globalizacijos klausimai netikėtai pasirodė Europos Sąjungos dienotvarkėje.

Kaip reikia atsižvelgti į šiuos pokyčius, kokias sukurti strategijas, norint apsaugoti populiacijas ir pertvarkyti teritorijas? 68 000 kilometrų ilgio Europos pajūris – tai zona, kurioje vyksta ekonominė veikla ir susikonglomeravusi svarbi populiacijos dalis – 50 proc. gyventojų. Žinoma, ateityje kils didelis saugumo pavojus, jeigu jūros lygis pakils ir padaugės klimatinės kilmės reiškinių, kaip antai: cunamių, ciklonų ir audrų, kurie nuolat gresia milijonų žmonių gyvybėms. Tokių klimato reiškinių atsiradimas rodo, kad būtina paruošti jūrinius regionus ir sustiprinti jų gebėjimą sumažinti šiuos reiškinius ir prisitaikyti prie jų sukeltų padarinių.

Ekonominiu atžvilgiu šis prisitaikymas turi būti laikomas ekonominio augimo ir darbo vietų pajūrio sektoriuje kūrimo potencialu – pajūrio zonų turizmas, pvz., vienas pats sudaro 5 proc. BVP ir kasmet užregistruojamas 3 proc. padidėjimas. Nederėtų pamiršti 1 200 žemyno uostų, eksploatavimo išteklių ir atnaujinamos energijos šaltinių, kurių dėl vėjo, saulės arba bangų visada bus gausu pajūrio zonoje.

Regionai, kurie yra CRPM nariai, buvo itin aktyviai įsitraukę į diskusijas dėl Europos jūrų politikos. Jie pasiūlė keletą idėjų Europos jūrų ekonominėms galimybėms skatinti ir naujam plėtros modeliui įgyvendinti. Minėtos galimybės ir naujas plėtros modelis būtų pagrįsti ilgalaikės plėtros ir integruoto pajūrio zonų administravimo principu.

Šie regionai itin džiaugiasi teigiamais *Integruotos Europos Sąjungos jūrų politikos Mėlynojoje knygoje* išdėstytais punktais: jūrų sektorių telkinių sukūrimas, eksperimentinių projektų, kurie sumažintų klimato pokyčių padarinius pajūrio zonose, įgyvendinimas ir Europos strategija jūrų ir jūrininkystės mokslinių tyrimų srityje, kurią Komisija pristatys 2008 m.



Bario uostas (Italija)

Europos regionai turės lemiamos reikšmės atliekant šiuos veiksmus. Tačiau jūros ir vandenynai neturi sienų! Jūrų politikoje pasaulinis mastas yra akivaizdus ir tolimiausi periferiniai regionai šį mastą pritaikys būsimei Europos Sąjungos jūrų politikai greitesnio globalizacijos proceso kontekste.

Štai kodėl Europa turės pasidalyti ir sulyginti savo analizes bei kilusius klausimus su kitais žemynais ir XXI amžiaus jūrų politikos veikėjais. Šiuo požiūriu CRPM regionai ir kai kurie pasaulinės jūrų srities veikėjai susitiko 2007 m. liepos mėn. Azoruose vykusiam seminare „Jūrų politika ir globalizacija“, kuriame buvo pasidalyta ir palyginta europiečių, kinų, šiaurės amerikiečių, australų ir indoneziečių patirtis. Pagal tokį patį požiūrį CRPM sukūrė pirmąjį pasaulinį regionų tinklą – visuotinį pasaulio regionų asociacijų forumą (toliau – GPRAF). Europos regionai jūrų ir kituose sektoriuose, kurie kelia pasaulinio masto iššūkius, turės sudaryti aljansus su kitais žemynais.

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

Integruotas pertvarkymas ir plėtra Astūrijoje (Ispanija)

Ateities linija sutampa su pajūrio juosta

Astūrijos regionas, pertvarkydamas pagrindinius savo ekonomikos sektorius: žemės ūkio, žuvininkystės ir juodosios metalurgijos, bei pasinaudodamas natūraliais, kultūriniais ir žmogiškaisiais pajūrio privalumais, siekia užtikrinti savo regiono plėtrą (suteikti naują vystymosi impulsą). Čia glūdi visos regioninės jūrų politikos esmė.



Kastropolis – tolimiausias Astūrijos vakarinės dalies miestelis

„Mūsų sėkmės paslaptis – tai, kad net pačios įmonės pajūrį laiko Astūrijos lobiu“, – džiaugiasi Manuel Carrero de Roa ir išdidžiai parodo nuostabų Penjarondos paplūdimį, besidriekiantį uolų papėdėje. Manuel yra vienas iš penkių POLA (Astūrijos pajūrio pertvarkymo plano) urbanistų-pertvarkytojų. Čia, greta Kastropolio, prieš prasidedant Galicijai, POLA sukūrė vieną iš trijų, jau įrengtų Astūrijos paplūdimio parkų. „Tikslas – iki 2015 m. įrengti penkiolika“, – pabrėžia Manuel. Mūsų paplūdimiai yra nepaprastai gražūs, bet nedideli ir itin lankomi vasaros sezonu. Visų pirma reikia patraukti mašinas nuo smėlio. Į Penjarondą liepos–rugpjūčio mėn. atvyksta tūkstančiai žmonių. Prieš įrengiant šiuos takelius ir stovėjimo aikštelę, kurią matote toliau, visi žmonės statydavo automobilius smėlėtoje vietoje, beveik paplūdimyje. Nuo šiol jie turi eiti iki paplūdimio kelis šimtus metrų, tačiau gamta gali atsigausti; štai matome netgi atsinaujinusias kopas ir vėl šiose vietose augančius tipiškus pajūrio augalus, pvz., smiltlėndres.“

POLA, turinti 80 milijonų eurų biudžetą dešimčiai metų, remia integruotą Astūrijos pajūrio zonų administravimą. Šiuo požiūriu regionas pirmauja visoje Ispanijoje⁽¹⁾. Be to, POLA ekspertai aktyviai dalyvavo 2007 m. regioninės jūrų strategijos apklausoje (žr. įrėmintą tekstą). Šis planas, pradėtas įgyvendinti 2005 m., o 2006 m. gavęs Europos urbanistų apdovanojimą, yra regioninė iniciatyva, pradėta 90-aisiais metais, kuria buvo siekta atnaujinti ir apsaugoti kuo daugiau natūralių vietovių 500 metrų ilgio ruože iš 400 Astūrijos pajūrio kilometrų. „Astūrijos pajūris patyrė tikrą paradoksą“, – teigia Astūrijos regiono Europos reikalų departamento direktorė María José Rodríguez: „viena vertus, būtent čia įsikūrė sunkioji metalurgija... Antra vertus, efektyvių sausumos komunikacijų nebuvimas, kuris ilgą laiką atskyrė regioną nuo kitų vietovių, apsaugojo didžiąją pajūrio dalį. Mūsų regione yra daugiausia natūralių UNESCO pripažintų vietovių Europoje. Tačiau vis dėlto jau buvo laikas imtis veiksmų – važiuojant naujais nuo Madrido nutiestais keliais nereikia nė keturių valandų norint atvykti iki mūsų regiono, todėl antrinių

(1) 2003–2006 m. Astūrijos kunigaikštystė rengė projektą „Coastatlantic“, kuriame dalyvavo 11 kitų Europos regionų. Šio projekto tema – integruotas pajūrio zonų administravimas (žr. rubriką „INTERREG veikla“).

rezidencijų skaičius per pastaruosius metus nepaprastai išaugo. Bet POLA dėka šiandien turime reikiamų priemonių, padėsiančių suderinti pajūrio apsaugą ir ilgalaikį turizmą.“

Turizmas yra vienas iš pagrindinių veiksnių, užtikrinančių regiono plėtrą. Itin akivaizdus pavyzdys – Luankas (5 000 gyventojų), kuris iki šiol tebuvo žvejybos uostas ir juodosios metalurgijos polius. „Šios dvi veiklos rūšys pertvarkomos, tačiau netoliese yra Penjaso ragas, be to, Luanko yra per vidurį, tarp Avileso ir Chichono. Puiki geografinė padėtis turizmui ir pramogoms vystyti“, – teigia savivaldybės Mokyimo ir darbo skyriaus direktorius. Siekiant patenkinti turistų poreikius numatoma: sukurti turistines įmones (padedant EQUAL fondams), padidinti kaimo apgyvendinimo vietų skaičių (padedant LEADER+), įrengti pramoginį uostą (remiant Europos regioninės plėtros fondui ir INTERREG) ir parengti specialistų (800 000 eurų per metus, kurį kartu finansuoja Europos socialinis fondas). „Apie radikalius pokyčius nekalbama“, – nuromina Luanko Maisto pramonės mokyimo centro direktorius Constantino Rocas. „Nebūtina išradinėti dviračio – savo mokymu norite tik pajavairinti ir pagilinti tradicinio meistriškumo žinias ir įgūdžius šiose srityse: jūros gėrybių, konservų, kepimo ir konditerijos, vietos virtuvės srityje...“. Beje, pasiekiami puikių rezultatų – „maždaug 80 proc. praktikantų, baigę kursus, randa darbą. Kai kuriose sferose, kaip antai jūros gėrybių ir žuvų, paklausa viršija pasiūlą“, – liudija Centro biologijos mokytojas Ines Lombas.

Nuo kabliuko ant šakutės

Nors Astūrijos, kaip ir kitų Europos regionų, žuvininkystės sritis patiria didelių sunkumų, šis sektorius dar netarė paskutinio žodžio: viršutinė grandis – žvejai – koncentruoja visą dėmesį į kokybę ir kilmės pažymėjimą, siekdami pagerinti savo laimikio pateikimą rinkai; apatinė dalis – žuvininkystės gaminių perdirbėjai – stiprina fasavimo padalinius. Abiem atvejais gaunama parama iš Europos struktūrinių fondų ir kitų priemonių.

Puikus pavyzdys – Kudiljero komuna. Čia pagal technologinį projektą „Collaboration@Rural“, kurį remia 6-oji mokslinių tyrimų ir plėtros programa-planas (toliau – MTVPP), Virchen del Karmeno žvejų kolegija išbando kokybės tikrinimo mechanizmą, panaudodama GPS (vizuotinė padėties nustatymo sistema). „Čia beveik kaip nuo kabliuko ant šakutės“, – su entuziazmu sako Astūrijos vyriausybės Generalinio žuvininkystės direktorato atstovas Enrique Plaza. „Kokybės patikrinimas yra adekvatus ir momentinis – žvejai vyksta į žvejybos vietą; palaipsniui inventorizuoja laimikį ir nusiunčia šiuos duomenis į Kudiljero uostą naudodamiesi „WiFi“ arba palydovu; prieš laivui sugrįžtant, atsakingi už pardavimą vadovai gali išduoti kilmės sertifikatą ir numerį, kuris padės stebėti žuvį iki mažmeninio pardavėjo. Išlošia visi – žvejys, tikrintojas, perdirbėjas, pardavėjas ir galiausiai – vartotojas...“

Tame pačiame Kudiljere, tik šįkart Ovinjanos kaimelyje dvi žuvies ir vėžiagyvių perdirbimo įmonės išplėtė ir modernizavo savo įrenginius. Didmeninis žuvies ir jūros gėrybių importuotojas/eksportuotojas Inocencio Rodriguez investavo 10 milijonų eurų naujam padaliniiui, pavadintam „Nuevos Desarrollos de la Pesca“ (Nauja žuvininkystės plėtra) statyti. „Reikia užtikrinti, kad Astūrijos operatoriai būtų pajėgūs priimti visą čia sužvejotą laimikį ir dar šiek tiek daugiau, kad taip pridėtinė vertė liktų regione ir kad būtų galima perteklių perdirbti ir eksportuoti“, – mano AMPPA (Astūrijos



Naujų darbuotojų mokymas Kudiljere.

kunigaikštystės žuvies didmenininkų asociacija) prezidentas. Prie 6,5 milijono eurų įmonės savininko investicijų prisidėjo 3,5 milijono eurų Europos parama. Numatyta gamykla ir itin moderni mokslinių tyrimų laboratorija bei 80 naujų darbo vietų. Netoliese, Mariscos Ovinjanoje, aukštos kokybės jūros gėrybių gaminių perdirbėjas šiek tiek mažesniu mastu, bet taip pat investavo į naują erdvesnį pastatą. „Pasiekėme savo pajėgumo galimybių ribas“, – pasakoja įmonės savininkas Dionisio Otamendi. „Didžiuosiuose miestuose pagamintų jūros gėrybių patiekalų paklausa nepaprastai išaugo; nebegalėjome patenkinti visų poreikių... Negalima praleisti šios progos.“

Pramogos

Nepraleisti progos stengiasi ir Chichono pramoginio uosto, įsikūrusio didžiausio Astūrijos miesto (250 000 gyventojų) centre, administratoriai. Įrengta prieš dvidešimt metų, struktūra buvo šiek tiek primiršta, mat pramoginė navigacija Ispanijoje buvo praktikuojama mažiau nei kitose šalyse. „Pavyzdžiui, Prancūzijoje užregistruotas vienas laivelis 40 gyventojų, o Ispanijoje vienas laivelis tenka 300 gyventojų ir vienas – 1 000 Astūrijos gyventojų“, – pastebi Laivybos klubo valdytojas José Carlos Martínez. Šiame sektoriuje paklausa taip pat labai didėja – ispanai atranda burlaivio arba jachtos žavesį, tad pramogaujantys prancūzai patiria sunkumų, ieškodami stovėjimo vietų prieinamomis kainomis savuose uostuose. Taigi Chichono uosto valdžia, patalpų savininkė, nepraleido šios progos ir ėmė skatinti viešojo ir privataus sektoriaus partnerystę. Taigi 2005 m. pramoginio uosto eksploatavimo leidimas buvo suteiktas privačiam koncesioninkui, kuris investavo 4 milijonus eurų į įrenginių plėtrą ir modernizavimą: buvo renovuoti ir pastatyti nauji pontonai, taip nuo 750 padaugėjo iki 1 100 vietų, imtos teikti naujos paslaugos (lengvai prieinamas vanduo ir elektra, „WiFi“, konferencijų salės ir kt.), pagerėjo aplinkos kokybė (atliekų atranka, ISO normos ir kita). „Turime 650 nuolatinių klientų, 2006 m. aptarnavome daugiau nei tūkstantį tranzitinių laivų

Pirmoji regioninė jūrų strategija

Siekdama užtikrinti integruotą plėtrą, efektyviau koordinuoti įvairių viešojo ir privataus sektoriaus veiklų veiklą ir optimizuoti projektų tikslus, Astūrijos kunigaikštystė parengė regioninę jūrų strategiją, kuri 2007–2013 m. laikotarpiu turi vadovauti sociokultūrinei politikai.

Strategija buvo parengta dokumento, pavadinto „MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias“, pavidalu. Tai ilgą 2007 m. pirmąjį semestrą vykusią konsultaciją, kurių metu buvo apklausta apie šimtą organizacijų ir piliečių, vaisius.

Geras valdymas

Pirmas Astūrijos regioninės jūrų strategijos tikslas – **geras valdymas**. Srityje, kuri apima daug sektorių ir kurios reikalus tvarko daug valstybės administracinių organų bei privačių įmonių, šia strategija siekiama įgyvendinti integruoto valdymo struktūrą, įtraukiant įvairaus lygio (regioninio, valstybinio ir europinio) atsakomybę. Regioninė jūrų strategija siūlo tokį organizacinį mechanizmą:

- **regioniniu lygmeniu** sukurti **Jūrų politikos komisiją**, kuri suburs atitinkamos srities regioninius ministrus; numatyti tarybos ir techninės paramos organus, būtent **Mokslinę tarybą** (aplinkos, inovacijų problemoms spręsti ir kt.) ir **Astūrijos jūrų forumą** (subursiantį visus socioekonominių mokslų veikėjus);
- **valstybiniu lygmeniu** Ispanijos vyriausybė galėtų koordinuoti **sektorinių konferencijų** organizaciją ir kontroliuoti, kaip įgyvendinami **susieti veiksmai ir kooperacijos planai** autonomiškose pajūrio bendrijose; **bendras** Madrido ir autonomiškų pajūrio bendrijų **protokolas** nustatytų bendradarbiavimo rėmus ir metodologiją integruotos politikos srityje;
- **europiniu lygmeniu** Astūrijos jūrų strategija siūlo parengti **trishalio bendradarbiavimo planą** ir netgi autonomiškų bendrijų, Ispanijos valstybės ir Europos Komisijos **Europos teritorinį susitarimą**. Tarpvalstybinė **patariamoji jūrų taryba**, turinti **mokslinius komitetus**, palengvintų politikos įgyvendinimą ir informuotų apie jūrinius tikslus už regiono ribų.

Tikslai ir prioritetai

Iš viešosios apklausos, 21 rašytinio „indėlio“, paties regiono atlikto vertinimo, pridėtų prie Europos Komisijos Žaliosios knygos, ir kitų atitinkamų politinių pasvarstymų, gimė šie strateginiai tikslai ir prioritetai:

- **aplinkos tikslai: apsaugoti pajūrį ir jūrą** (pajūrio ir jūrų išteklių apsauga ir rehabilitacija; pajūrio zonų pertvarkymas ir administravimas);
 - **ekonominiai tikslai: kuo veiksmingiau panaudoti jūrų ir pajūrio išteklius** (pagerinti jūrų ir pajūrio veiklos rūšių kompetentingumą; skatinti veiklos rūšis, susijusias su jūrų ir pajūrio išteklių, prisidedančias prie ilgalaikės plėtros; numatyti naujas arba įmanomas veiklos rūšis);
 - **sociokultūriniai tikslai: pagerinti gyvenimo Astūrijos pajūryje kokybę** (skatinti darbo vietų, skirtų vietiniams gyventojams, kūrimą; pagerinti tiek nuolatinį gyventojų, tiek lankytojų aprūpinimą ir paslaugas; palaikyti miesto ir pajūrio miestelių kultūrinį identitetą).
- Šiems tikslams įgyvendinti suteikiamos didesnės galimybės, jeigu bus įvykdyti šie papildomi šalutiniai tikslai:
- **moksliniai tyrimai, plėtra ir inovacijos** (skatinti Astūrijoje lokalizuotus mokslinius tyrimus, susijusius su jūrinėmis problemomis, ir įtraukti juos į viešąją politiką; palaikyti mokslinių ir technologinių žinių integravimą jūrų sektoriuje; skatinti inovacijas);
 - **mokymas ir suvokimas** (geriau pritaikyti mokymą jūrų sektoriui; atverti naujas darbo galimybes pajūrio gyventojams; geriau supažindinti piliečius su jūros ir pajūrio išteklių svarba);
 - **naujo viešojo administravimo modelio parengimas** (integruotas pajūrio zonų administravimas; aplinkos ir socialinių klauzulių įterpimas viešosiose sutartyse; duomenų bazių rengimas, rezultatų indikatorius naudojimas ir kt.).

Plačiau apie tai žr.:

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

ir skaičiai tik didėja“, – pabrėžia atsakingas už komunikaciją atstovas Felix Gonzalez. „Reikia pabrėžti, kad mūsų pramoninis uostas yra pats pigiausias visoje Kantabrijos pakrantėje, Chichonas yra itin malonus miestas ir mes galime pasiūlyti įvairių socialinių ir sporto pramogų, kaip antai: tuno žvejyba arba regatos su prancūziškais Arkašono, Rojano ir La Rošelio uostais.“

Sunku įvertinti šių naujų pramogautojų ekonominę indėlį. Chichono uosto valdžios tyrimų ir plėtros direktorius Humberto Moyano, net ir turėdamas enciklopedinių jūrų sektoriaus žinių, negali atsakyti į šį klausimą ir nenustoja kalbėti apie vietinį vystymąsi: „galime teigti, kad Chichono uosto veikla sudaro 7 proc. Astūrijos BVP.“

Chichono uostas, kuris apdoroja 20 milijonų tonų prekių per metus, yra pagrindinis regioninės plėtros svertas. Nuo 2004 m. jo plėtros projektą itin remia Europos Sąjunga – pusė 563 900 000 eurų sumos suteikia Sanglaudos fondas, o 250 000 000 paskolina Europos investicijų bankas (toliau – EIB). Išplėtus uostą padidės jūrinių krovinių, atkeliaujančių į pirmąjį Astūrijos uostą, apdorojimo ir sandėliavimo galimybės. Visų pirma reikia sutvirtinti bangolaužius ir padidinti krovimo ir inkaro nuleidimo ruožą, kad dideli laivai, gabenantys

konteinerius, kurių vis dar mažoka Chichone, nors ši rinka nepaprastai didėja, galėtų prisišvartuoti. „Visos naujos infrastruktūros padidins mūsų galimybes, tačiau norėčiau atkreipti dėmesį į kitą, nė kiek ne mažesnės svarbos Chichono aspektą“, – akcentuoja Humberto Moyano. „Jau penkiolika metų dalyvaujame visuose Europos mokslinių tyrimų ir plėtros projektuose, susijusiuose su uostais – ne mažiau nei 42 projektai nuo 1992 m. Dalyvavome visuose MTVPP, taip pat ir LIFE ir, žinoma, INTERREG, kurio šešis projektus tebevykdome. Šiandieniniame mondializacijos ir ekonominių, socialinių ir aplinkos iššūkių, su kuriais susiduriame, kontekste Chichonas, tik pasitelkdamas mokslinius tyrimus ir naujoves, gali išties sukurti pridėtinę vertę ne tik savo uostui, bet ir kitiems planetos uostams. Pavyzdžiui, saugantis gamtą, paukščiams paruošti pritaikytas modelis, kurį mes sukūrėme, buvo pritaikytas visame pasaulyje.“

Oscar Niemeyer

Tačiau Astūrija turi kitą svarbų uostą – Avilesas. Jo krovinių apdorojimo pajėgumas (6 milijonai tonų per metus) yra mažesnis nei Chichonas, tačiau tai didžiausias visos Kantabrijos pakrantės žvejybos uostas. Jame taip pat atliekami dideli plėtros darbai (nauja, pati moderniausia Ispanijos žuvų



Chichono uosto juodosios metalurgijos terminalas



■ Būsimas Oscar Niemeyer centras pakeis Avilesio miestą

turgavietė, naujos žiočių krantinės, pasivaikščiojimo takai ir kt.). Nemažai projektų susiję ir su paties miesto pertvarkymu. Avilesas gali netgi tapti pagrindiniu Astūrijoje vykstančių pertvarkymų centru. Pramoninis, gerokai užterštas miestas (85 000 gyventojų) pamažu virsta paslaugų centru. Jis taip pat orientuojasi į turizmą ir siekia greitai tapti svarbiausiu kultūriniu poliū.

Jau dešimt metų Avilese daugėja miesto asenizacijos ir pertvarkymo projektų. „Kadangi visa struktūra buvo paremta pramone, miestas visiškai nekreipė dėmesio į jūrą“, – pasakoja Avilesio savivaldybės Europos Sąjungos projektų koordinatorių Jorge Juan Manrique. Šiandien reikia žiočių pakraštį grąžinti miestui ir jos gyventojams, atrasti naują centriškumą... Tai ilgas darbas, reikalaujantis daugelio viešųjų, privačių, asociacijų veikėjų, turinčių savus interesus, indėlio. Šiuo atžvilgiu regioninė jūrų strategija gali labai padėti.“

Be abejo, šio projekto pagrindas – stulbinamas tarptautinis Oscar Niemeyer kultūros centras, kuris netrukus bus pradėtas statyti. Šį kompleksą, kurį suprojektavo garsus brazilų architektas, sudarys plati esplanada ir keturi futuristiniai pastatai. Komplexas stovės vietoj ankstesnės juodosios metalurgijos gamyklos, kuri užėmė 44 213 m² dešiniajame žiočių krante. Šiame komplekse bus maždaug 1 000 vietų studija, muziejus, parodų ir konferencijų salės, kino teatras ir panoraminis restoranas. „Oscar Niemeyer centras puikiai apibendrina Astūrijos siekį – ateitis, inovacijos, tobulumas... Ir visa tai už priimtina kainą – 30 milijonų eurų“, – pabrėžia projekto vadovas Natalio Grueso. Atidarymas numatomas 2010 m. Na, o laukiant šio atidarymo, Avilesio 2007 m. gruodžio mėn. vyks didelių pasaulio kultūros centrų (Linkolno centro, Pompidu centro, Sidnėjaus operos, Honkongo kultūros centro ir kt.) kiliokviumas, o Vudis Alenas statys filmą žiočių pakraštyje.

Plačiau apie tai žr.: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Šiaurės jūra

„Pasidalyti žiniomis pajūrio užliejimo pavojų valdymo srityje“



Niels Roode, projekto SAFECOAST vadovas, „Rijkswaterstaat“
(Vandens vadybos centras), Olandija

Po 1953 ir 1962 m. katastrofiškų potvynių, Šiaurės jūros šalys įrengė didelės apimties pakrantės apsaugos mechanizmus: plačioms žemoms vietoms nuo potvynių apsaugoti buvo supiltos dambos ir pastatytos užtvankos, o jau egzistuojančios pajūrio kopos buvo sustiprintos. Be to, 1990 metais buvo pastebėta, kad smėlio ruožas sumažina pajūrio krantų eroziją šiose šalyse: Belgijoje, Olandijoje, Vokietijoje, Danijoje ir Didžiojoje Britanijoje.

Aišku, ši sėkmė gali būti tiesiog paprastas atsitiktinumas. Nors per paskutinius penkiasdešimt metų ir buvo nuolat nemažai investuojama pajūrio apsaugos srityje, tačiau potvynių rizika gerokai išaugo, o piliečiai ir politinių sprendimų priėmėjai, nematydami pavojingų nutikimų, nesuvokia šios padidėjusios rizikos.

Klimato pokyčiai pagreitina jūrų lygio kilimą ir sukelia vis daugiau smarkių audrų, o potvynių sukeltos pasekmės vis blogėja, mat potvynių zonose sutelktos socioekonominės infrastruktūros, kurias ir reikia apsaugoti. Azijos cunamis ir Naujojo Orleano užliejimas, kurį sukėlė uraganas Katrina, yra du stulbinami pavyzdžiai, rodantys pajūrio žemumų pažeidžiamumą. Be to, 2007 m. vasarą Anglijoje įvykę potvyniai parodo, kad net lygumose esančios infrastruktūros ir gyvenantys žmonės gali būti užlieti.

Šiaurės jūros šalyse buvo priimta daug projektų dėl šių pavojų ilgalaikio pašalinimo sujungiant tris veiksmus: saugumą, ekonominį augimą ir aplinkos tausojimą. Išeitis tikriausiai glūdi darnaus pajūrio zonų funkcijų, sumanaus teritorijos pertvarkymo ir pasiruošimo susidoroti su krizėmis junginyje, nepamirštant nuolatinių pastangų mokslinių tyrimų srityje.

Šiuo atžvilgiu tarp šalių ir regionų egzistuojantys kontekstų ir kultūrų skirtumai – tai abipusio mokymosi klodai. Būtina suvienyti jėgas ir suvokimą, siekiant efektyviai pasinaudoti turimomis žiniomis ir informacija, padėsiančia įgyti minimalią bendrą patirtį, kuria būtų galima vadovautis.

Bendradarbiavimo projektas INTERREG „Safecoast“, kurio biudžetas yra 2,3 mln. eurų, o pusė finansuojama iš Bendrijų šaltinių, sutelkia pajūrio pertvarkytojus ir mokslininkus, kad jie galėtų suformuoti bendrą

problemos apibrėžimą. Svarbu kartu atlikti rizikos įvertinimą, rengti žmonių supažindinimo su problema kampanijas, keisti duomenimis ir informacija, parengti itin išsamius žemėlapius, kurie apima ne tik valstybines teritorijas, ir t. t.

Atlikus visus šiuos veiksmus, reikia parengti išsamią ataskaitą apie Šiaurės jūros regioną, siekiant supažindinti skirtingų šalių vadovus ir politinių sprendimų priėmėjus su šio regiono problemomis. Rezultatai bus paskelbti 2008 m. gegužės 21 d. kartu su projektu „Chain of Safety“ („Saugumo grandinė“) organizuojamoje konferencijoje, kurioje dalyvaus įvairių valstybių pajūrio vadovai, pertvarkytojai ir krizių vadybininkai ir, tikėkimės, sukonkretins naujas idėjas, kaip drauge kovoti su pajūrio užliejimu.

Plačiau apie tai žr.: www.safecoast.org



Kopos yra apsauginis elementas ir kartu nuostabi panorama

INTERREG IIIA Airija/Velsas

IMAGIN – eksploatuoti Airijos jūros sandaikas



Bendra kaina: 1 246 111 eurų
ES parama: 841 976 eurų

„Didžiojoje Britanijoje ir Airijoje vis mažėja našių skiedinio arba betono gamybai reikalingų medžiagų (žvyro, smėlio, smulkių akmenukų ir kt.) telkinių. Reikia rasti kitų šaltinių. Airijos jūros pietinėse povandeninėse gelmėse esančių didelių telkinių naudojimas gali prisidėti prie pajūrio regionų plėtros. Projekte „Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN)“ dalyvauja kelios organizacijos, kurių specializacija – pajūrio geografinė, geologinė, jūrų išteklių vadyba ir kitos sritys. Šiuo projektu siekiama sudaryti mokslinį, strateginį ir operatyvų planą, kuris užtikrintų aplinką tausojantį telkinių eksploatavimą.“

Gerry Sutton, projekto vadovas, Korko universitetas.
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG IIIB Baltijos jūra

„Baltic Gateway“ – sujungti Baltijos pietinę dalį



Bendra kaina: 1 043 500 eurų
ES parama: 664 500 eurų

„Projektu „Baltic Gateway“, kuriame dalyvauja 38 partneriai iš 7 šalių, siekiama išplėtoti adekvačią aukštos kokybės transporto ir logistinių paslaugų sistemą tarp Skandinavijos, Europos Šiaurės vakarinės ir centrinės dalies, Baltijos šalių, Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir Azijos. Svarbu skatinti ekonominį augimą ir ilgalaikę plėtrą Baltijos pietinėje dalyje. Pagal šį projektą buvo atlikta daugybė tyrimų, kurie pritraukė nemažai ekonominių investicijų.“

Bengt Gustafsson, projekto koordinadorius.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Atlanto zona

„Coastatlantic“ – integruota pajūrio zonų vadyba



Bendra kaina: 2 535 079 eurai
ES parama: 1 753 768 eurai

„Projekto „Coastatlantic“ tikslas – skatinti naudingą ir ilgalaikę pajūrio zonų plėtrą, atsižvelgiant į pajūrio aplinkos, socialinį ir ekonominį aspektus. Nuo šiol dvylika Ispanijos, Prancūzijos, Didžiosios Britanijos ir Airijos Atlanto regionų turi bendrą viziją pajūrio zonų pertvarkymo ir integruotos vadybos srityje. Jie pasekė kitų Europos regionų pavyzdžiu (Šiaurės jūros, Baltijos jūros, Viduržemio jūros).“

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

INTERREG IIIC Šiaurė

„InterMareC“ – jūrų sektoriaus telkinių rėmimas



Bendra kaina: 3 250 000 eurų
ES parama: 1 750 000 eurų

Projektas „InterMareC – Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions“ – tai trijų periferinių regionų, turinčių prieigą prie jūros, bendradarbiavimo rezultatas: Šlėzvingas-Holšteinas, Bretanė ir Pomeranija ieško bendros strategijos, kaip su jūrų sektoriaus telkiniais rasti nepanaudotų galimybių. Reikia vienu metu skatinti jūrų sektoriaus veiklą trijose svarbiausiose srityse (naftos gręžinių atviroje jūroje technologijų ir okeanografijos, pajūrio veiklos rūšių ir paslaugų, laivų konstrukcijos) ir pajūrio regionų ekonomiką, bendradarbiaujant valdžiai, mokslininkams ir įmonėms. „InterMareC“ taip pat tobulina naujus povandeninius akustinius ir automatizuotus gaminius ir paslaugas, meteorologines ir okeanines, hidrodinamines ir aplinkos prognozes.“

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

„Inforegio“ internetinė svetainė: pagrindiniai puslapiai pateikti 22 kalbomis

„Politika“ ir „Priemonės“ yra pirmieji mūsų naujos internetinės svetainės skyriai (su atitinkamais poskyriais), kuriuos nuo šiol galima skaityti 22 kalbomis. Lankytojai 27 valstybių narių kalbomis gali skaityti išsamią 2007–2013 m. regioninės politikos istoriją, sužinoti pagrindinius tikslus ir elementus.

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

Kontaktai

Europos Komisija, Regioninės politikos generalinė direkcija
01 skyrius – „Informacija ir komunikacija“
Ana-Paula Laissy
41, avenue de Tervuren, B-1040 Briuselis
Faksas +32 2 296 60 03
El.paštas: regio-info@ec.europa.eu
Internetinė svetainė: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_fr.htm
Informacija apie Europos Sąjungos regioninę paramą
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8227

© Europos Bendrijos, 2007 m.
Galima kopijuoti su sąlyga, kad bus nurodomas šaltinis.

Išspausdinta Belgijoje.

EUROPOS BENDRIJŲ
OFICIALIŲ LEIDINIŲ BIURAS
L-2985 Liuksemburgas



Leidinių biuras

Publications.europa.eu