



lv



**Eiropas Savienība**  
Reģionālā politika

# info regio

| 2007. gada Nr. 23.septembris | **panorama**



**Reģioni Eiropas jūras  
politikas degpunktā**

# Kopsavilkums

## Reģioni Eiropas jūras politikas degpunktā

**Eiropas jūras politika: no Zaļās grāmatas līdz rīcības plānam**

**Ostu pilsētu pārvērtības**

**Jūras nozares kopums jauninājumu un reģionālās attīstības krustpunktos**

**FEDER darbībā: Latvija, Igaunija, Portugāle, Itālija**

**Liecība: CRPM-CPMR**

**Reportāža: Nākotne ir jūras krastos**

Ciņā ar galveno ekonomikas sektoru – lauksaimniecības, zvejniecības, metalurģijas – restrukturēšanu, Astūrijas reģions iecerējis likt uzsvāru uz savām dabas, kultūras un cilvēkresursu vērtībām, lai nodrošinātu piekrastes augšupeju.

**Liecība: INTEREG IIIB Ziemeļu jūra**

**INTERREG darbībā**



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

Vāks: Ciemats Smāgenas apkaimē, Zviedrijas rietumu krastā – Photo William Steward (Eiropas Komisija).

Šo numuru palīdzēja veidot arī: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot. Atbildīgais redaktors: Ana-Paula Laissy, Eiropas Komisija, Reģionālās politikas ĢD. Izdevums ir iespiests angļu, franču un vācu valodā uz otrreizēji pārstrādāta papīra.

Tematiskie dokumenti pieejami 22 Eiropas Savienības valodās interneta vietnē: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm) Šajā publikācija pausts autoru viedoklis, kas ne vienmēr atbilst Eiropas Komisijas viedoklim.



# Eiropas jūras politika: no Zaļās grāmatas līdz rīcības plānam

Nicolas Mariel un Frederico Ferreira <sup>(1)</sup>

**2007. gada 10. oktobrī, prezentējot savu Zilo grāmatu integrētai Eiropas Savienības jūras politikai ("Iespēju okeāns") un tajā iekļauto rīcības plānu, Komisija deva atbildi gadiem ilgi samilzušai problēmai, kura tikai nesen ir kļuvusi acīmredzama: kopīgās politikas koordinācija attiecībā uz Eiropas jūras un piekrastes telpu.**



Tāljūras zveja Tiboronā (Dānija)

Papildus planētas klimata regulēšanas funkcijai jūra nodarbina 5 miljonus eiropiešu un ir nozīmīga darba vietu rezerve, īpaši tādās nozarēs kā atjaunojamās enerģijas un telekomunikācijas.

Līdz šim Eiropas iejaukšanās jūras lietās aprobežojās ar dažādu sektoru (transporta, vides, pētniecības) attīstības regulēšanu, izsakot ierosinājumus vai ierobežojumus, bet netika pievērsta uzmanība ilgstošas attīstības aspektam, kas ņemtu vērā šīs kopīgās bagātības nākotni.

Šķiet, ka šo tendenci maina jaunā, integrētā Eiropas jūras politika, ko stratēģijas izstrādē 2005.–2009. gadam ierosinājusi Barozo Komisija. Šīs politikas īstenošana paredzēta vairākos posmos, sākot ar konsultāciju posmu.

**Zaļā grāmata** Eiropas Savienības jūras politikai, kuru prezentēja 2006. gada jūnijā, ir pavērusi ceļu 13 mēnešu ilgam konsultāciju ciklam par integrētas jūras politikas nepieciešamību un šai nozarei specifisku vajadzību noskaidrošanu. Rezultāti pārspēja gaidīto – Jūras lietu

politikas institūcijai, ko šīs jaunās politikas izstrādāšanai un īstenošanai *ad hoc* izveidoja Zivsaimniecības un jūrlietu ģenerāldirektorātā, no valdības un reģionu iestādēm, privātiem uzņēmumiem, arodbiedrībām, NVO, kā arī parastiem pilsoņiem tika iesniegti apmēram 500 rakstiski priekšlikumi.

## Kompass...

Ar pilsoņu kopas, kā arī ar tādu publiskās varas iestāžu kā Reģionu komiteja un Vācijas ES prezidentūra (2007. gada pirmais pusgads) sniegto atbalstu Komisija nolēma sākt otro posmu, kas paredz noteikt darbības, kuras ļautu izstrādāt konkrētu plānu integrētas jūras politikas īstenošanai. Tāda ir 2007. gada 10. oktobrī Žozē Manuela Barozo, Komisijas priekšsēdētāja, un Joe Borg, par Zivsaimniecības un jūrlietām atbildīgā komisāra, prezentētās **Zilās grāmatas** sūtība. Zilajā grāmatā ietverta divu Komisijas ziņojumu pakete ar politisku ievirzi un divi darba dokumenti – rīcības plāns un ietekmes pētījums, kuru izstrādi koordinējusi Jūras lietu politikas institūcija, dienestiem cieši kooperējoties savā

(1) Minētajā secībā politikas analīzes speciālists (*Policy Officer*) un viņa vietnieks Eiropas Komisijas Zivsaimniecības un jūrlietu ģenerāldirektorāta Jūras lietu politikas institūcijā.

starpā un ko augstā līmeni uzturējusi Komisāru izveidotā kontaktu grupa.

**Rīcības plāns**, ko vajadzētu pieņemt 2007. gada decembra Ministru Padomes sēdē, ir patiesa Eiropas jaunās jūras politikas “bībele”. Tas paredz ap trīsdesmit darbību, kas sagrupētas pēc pieciem lieliem mērķiem:



Jūras drošības mācības

- veicināt ilgstošu jūru un okeānu izmantošanu;
- radīt zināšanu un jauninājumu pamatu jūras politikai;
- sekmēt augsta dzīves līmeņa attīstību piejūras reģionos;
- sekmēt Savienības vadošo lomu starptautiskajos jūrlietu darījumos;
- uzlabot jūras Eiropas tēlu.

Dažas no šīm darbībām ir “strukturālas”, t.i. izrietošas no Savienības tradicionālās politikas. Tādi ir gadījumi ar Paziņojumiem par ostu politiku, kas izriet no transporta politikas, un par cīņu pret nelegālo zveju, kas nav deklarēta un reglamentēta, kura savukārt izriet no kopienas zvejas politikas. Citas darbības ir novatoriskas un sniedzas pāri tradicionālās politikas ietvariem. Līdzīgi ir ar Zilajā grāmatā paredzēto politisko lēmumu jauno paņēmieni iedzīvināšanu, proti, dažādu jūrā veicamo darbību telpiskā plānošana, piejūras zonu integrētā pārvalde, jūras vides datu un novērojumu Eiropas tīkla izveidošana vai arī Eiropas novērošanas sistēmu savstarpēji saskaņota darbība.

**Maršruta lapa**, ko nosaka rīcības plāns, ievieš samērā spraiģu kalendāru, kas paredz īstenot vairākumu darbību 2008. gada laikā, vēlākais 2009. gada sākumā. Dažas darbības jau ir konkrētizētas kopš dokumentu publicēšanas: darba dokuments par jūras klasteriem, paziņojums par ostu politiku, konsultāciju dokuments par jūras autoceļiem un bezrobežu jūras transportu, paziņojums par postošas zvejas praksi, paziņojums par jūras sociālā reglamenta pārskatīšanu, darba dokuments par jūras enerģētikas politiku utt.

## ...un vadošais princips

Ir svarīgi uzsvērt, ka rīcības plāna pieņemšana nosaka jaunieveduma premisas vadības jomā. Pamatdoma ir nepapildināt esošo reglamentāciju ar vēl kādu, neveidot papildu administratīvu struktūru un, īpaši, iesaistīt pēc iespējas vairāk dalībnieku lēmumu pieņemšanā, lai saņemtu viņu piekrišanu pirms konkrētu darbību sākšanas. Tas īpaši attiecas uz jaunajiem paņēmieniem, piemēram, telpisko plānošanu, ko īsteno caur pilotprojektiem. Rīcības plānā nozīmīga vieta ir arī rosinošiem mēriem, un tas paredz atvieglojumus tiem projektiem, kas pamatoti uz labas saimniekošanas praksi.

Varētu iebilst, ka vairākums paredzēto mēru jebkurā gadījumā būs jāsaskaņo ar atbilstošiem Komisijas dienestiem. Tomēr visa integrētās jūras politikas būtība ir tieši šo mēru saskaņošanā ar nolūku ievērot globālos saprātīgas attīstības mērus. Tieši tas tika uzsvērts Zaļās grāmatas apspriešanas procesā, tieši tāpēc Zivsaimniecības ģenerāldirektorāta struktūrai “Jūrlietas” ir pamats darboties un nostiprināt savu ietekmi tuvākā nākotnē.



Kvarteiras ostas modernizācija (Portugāle)



## Attālie reģioni: Aizokeāna Eiropa

Azoru salas, Kanāriju salas, Gvadelupa, Madeira, Martīnika un Reuniona: apstākļi, ka ES iekļautie reģioni atrodas divos okeānos (Atlantijas un Indijas), attālinātajiem reģioniem dod arī priekšrocības<sup>(1)</sup>. *RUP* "Ārkārtas ekonomiskās zonas" (*ZEE*) vairāk nekā 3 000 000 km<sup>2</sup> platība ir līdzvērtīga Vidusjūras un Baltijas kopējai platībai. Ja tiem vēl pievieno Aizokeāna zemes un teritorijas (*PTOM*)<sup>(2)</sup>, tad Eiropas Savienība ir trīs okeānos un tai ir vislielākā jūras telpa.

Attālinātiem reģioniem ir saglabājušies zivju resursi, kas vēl pieļauj saprātīgu zivju nozvejas attīstību. Tam vēl klāt nāk tūrisma rezerves. Pateicoties ģeogrāfiskajiem un ģeofiziskajiem dotumiem, kā arī jūras bioloģiskajai dažādībai, tie ir arī kā "laboratorijas" tādās jomās kā vide, klimats un enerģija, tiešā saistībā ar Lisabonas un Ģēteborgas ilgstošās attīstības vadlīnijām.



Šajā sakarā *RUP* piedāvā privilēģētu zonu pie Savienības galējām robežām ilgstošai visu šo teritoriju un attiecīgo jūras baseinu kopīgai attīstībai. Tās ir arī tiešā tādū trešo valstu tuvumā, kas vēl jūt visasāko attīstības deficītu, vienīgi Azoru salas ir izolētas jūrā. Dialogs starp ES, tās *RUP*, to dalībvalstīm un trešajām valstīm varētu dot ieguldījumu daudzu nozaru ievērojamam progresam: ilgstoša zivju krājumu kopīga apsaimniekošana, cīņa ar nabadzību, drošība jūrā, migrējošās straumes.

(1) Līguma 299-2 pants.

(2) *PTOM*: ap divdesmit teritoriju, kuras konstitucionāli cēlušās no četrām dalībvalstīm (Dānija, Francija, Nīderlande, Apvienotā karaliste), kas nav ES teritorijas daļa, ne arī neatkarīgas valstis.

Ir redzams, ka *RUP* ir ieinteresētas Eiropas jūras politikas īstenošanā. INTERREG IIIC Dienvidi programmas ietvaros tās ir attīstījušas projektu *RUPMER*, lai šajā jomā dotu savu ieguldījumu Zaļajai grāmatai. Šīs politikas izstrāde, īpaši attiecībā uz šiem reģioniem, prasa rūpīgu starptautisku izvērtēšanu. Pirmais *RUPMER* slēdziens ir par dažādas pieejas nepieciešamību atšķirīgiem jūras baseiniem, lai ņemtu vērā *RUP* specifiku, kā salīdzinājumā ar pārējo ES daļu, tā arī starp Karību, Indijas okeāna dienvidrietumu un Makaronēzijas (Madeira-Azori-Kanārijas) zonām.

*RUP* jūras vides aizsardzība paredz, ka attiecīgā informācija tiek ietverta Eiropas datu bāzēs Jūras Atlasa izveidei nākotnē. Specializētu pētījumu veicināšanai saistībā ar *RUP* (atjaunināmās enerģijas, zilās biotehnoloģijas, klimata izmaiņas, risku novēršana u.c.) jāsaista vienā tīklā to pētniecības un attīstības iestādes (R&D) ar līdzīgām iestādēm ES. Zivsaimniecība labi parāda nepieciešamību pēc politikas, kas būtu pielāgota *RUP* ģeogrāfiskajiem apstākļiem, gatava dot ieguldījumu kā pašu attīstībai, tā arī ilgstošai resursu kopīgai apsaimniekošanai ar kaimiņos esošajām trešajām valstīm.

Paziņojums par integrēto jūras politiku liecina par pareizu virzību, īpaši uzsverot integrētas pieejas iespēju katram no trim jūras baseiniem un *RUP* nozīmi saistībā ar pētniecības un attīstības iestādēm (R&D).

**Kontakts:** [regionreunion1@wanadoo.fr](mailto:regionreunion1@wanadoo.fr)

## NET-BIOME: pētniecība, kas kalpo attālināto teritoriju ilgstošai attīstībai

Net-Biome ir 6. programmas – tehnoloģiskas izpētes un attīstības (*PCRD*) projekts, kas pirmo reizi apvieno septiņus attālinātos reģionus (*RUP*) un tropu, un subtropu zonā atrodošās Aizokeāna valstis un teritorijas (*PTOM*), kas pieder piecām Eiropas valstīm (Apvienotā Karaliste, Francija, Nīderlande, Portugāle, Spānija). *RUP* un *PTOM* pārstāv īpašu jūras un sauszemes bioloģisko daudzveidību, kas ir to galvenā priekšrocība ilgstošai attīstībai (lauksaimniecība,

zvejniecība, tūrisms). Tomēr to vide vairāk cieš no klimata izmaiņām, dabas riskiem un cilvēku darbības nekā pārējā ES daļa. Net-Biome cenšas panākt sadarbību ar kontinentālo Eiropu un kaimiņos esošajām trešajām valstīm bioloģiskās daudzveidības pētījumos, lai attīstītu ilgstošas saimniekošanas stratēģijas un oriģinālus modeļus.

**Kontakts:** [josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr](mailto:josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr)

## Ilgstoša pieauguma kurss: Eiropas ostu politika

**Ziņojumā par integrētu jūras politiku ķīlīnijā Komisija 18.10.2007. pieņēma Paziņojumu par Eiropas ostu politiku<sup>(1)</sup>, kas atspoguļo dalībnieku plašo konsultāciju rezultātus.**

Gan jūras, gan upju ostās jārisina sarežģītas problēmas: pastāv pieaugošs pieprasījums pēc transporta; lieli tehnoloģiski pārveidojumi (transportēšana konteineros, telekomunikācijas, informatizācija); vides prasības, tajā skaitā transporta integrēto sistēmu vadīšana, pieaugot ostu lomai; vajadzība pēc dialoga starp visiem dalībniekiem, kas saistīti ar ostu darbību, ieskaitot pilsētas un reģionus; un, visbeidzot, kopienas likumu ievērošana caurspīdīguma un konkurences sakarā. Lai veicinātu tādas ostu sistēmas izveidi, kas dotu ieguldījumu ilgstošai izaugsmei un darba vietu radīšanai, Komisija izstrādā rīcības plānu, kam ir šādi punkti:

- **Uzlabot ostu darbu un saikni ar pārējo teritoriju.** Ja lielāko Eiropas ostu darbību var uzskatīt par efektīvu, daudzas ostas ir kā pudeles kakls, runājot par jaudu, savienojumu vai organizāciju. Vajadzētu nodrošināt transporta ķēdes integrētu vadību un izpētīt jaunus maršrūtus, rūpīgi izvērtējot pirms jaunu infrastruktūras vienību veidošanas.
- **Palielināt jaudu, rēķinoties ar vidi.** Komisija publicēs ieteikumus, lai atvieglotu vides direktīvu piemērošanu (iedzīvotāji, putni, ūdens, atkritumi) ostu labiekārtošanas procesā. Tas nozīmē arī atbilstošu atkritumu pārstrādes iekārtu uzstādīšanu, veselīgu ūdens masu un tā nogulšņu vadības nodrošināšanu un ciņu pret klimata maiņu un gaisa piesārņojumu.
- **Modernizēt ostu darbu,** ieviešot jaunas jūras drošības un telekomunikāciju sistēmas. "Jūras līnijtransports" jo

sevišķi atvieglo navigācijas un loģistikas administratīvu pārvaldi. Jaunajām automatizētajām ostu iekārtām arī ir svarīga nozīme. Vajag vienkāršot iso līniju jūras transporta procedūras, lai sekmētu to ienākšanu iekšējā tirgū, un veidot "jūras autoceļus".

- **Radīt līdzvērtīgus un caurspīdīgus juridiskus likumus investoriem, operatoriem un lietotājiem:** (pilotāža, velkoņu vilkšana u.c.), kravas kuģu apgāde, ostas saistības, konkurence ar trešām valstīm.
- **Iesaistīt ostas un pilsētas strukturālā dialogā** (sk. rakstā)
- **Attīstīt sektoru dialogu par ostu darbu** un uzlabot apmācības, drošības un veselības apstākļus.

(1) COM(2000) 616 beigas 18.10.2007:  
[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lv/com/2007/com2007\\_0616lv01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lv/com/2007/com2007_0616lv01.pdf)



# Ostu pilsētu pārvērtības

Patrick Verhoeven<sup>(1)</sup>

**Ilgstošas attīstības un izaugsmes vārdā ostām un pilsētām jāklūst par partneriem.**



Eiropā kopumā ir vairāk nekā 1 000 jūras ostu. Tomēr jāatzīst, ka vairākums no tām ir mazas vai vidējas: 700 apstrādā mazāk par 1 miljonu tonnu no gada frakta. Otrā spektra galā ap desmit megaostu apstrādā vairāk par 50 miljoniem.

## Jūras ostas, Eiropas izaugsmes centrs

Daudzas Eiropas ostas ir piedzīvojušas strauju darbības pieaugumu pēdējos divdesmit gados. Šī tendence būtu jāturpina īpaši attiecībā uz konteineru transportu, kur vajadzētu uzturēt augstu pieauguma tempu. Tas noticis, pateicoties straujai Āzijas tirgus ekspansijai un, īpaši, Ķīnas importam.

Šī tendence sekmē aizvien lielāka skaita Eiropas ostu dalību pasaules tirgos. Konteineru termināli, kas visstraujāk attīstījās 2006. gadā, bija pavisam mazi vai vidēji, izkaisīti pa visu kontinentu. Sektors kļūst aizvien daudzveidīgāks pēc iesaistīto ostu skaita, pēc to funkcijām un pakalpojumiem, kas fraktētājiem paver iespēju izvēlēties pēc maršrutiem.

Lai atbilstu šai izaugsmei, Eiropas ostām jāinvestē jaunās uzņemšanas jaudās un jānodrošina droša satiksme ar sauszemi. Tomēr viens no galvenajiem šķēršļiem tam ir juridiskā nenoteiktība, kas saistīta ar kopienas vides normu ieviešanu. Tāpēc nozīmīgi ostu projekti ir slaveni ar to, ka tiek stipri iekavēti procedūru izpildes smagējuma un lēnuma dēļ.

## Jūras piekrastes pārveide

Apvienotā karalistē 19. gadsimta sākumā parādījās modernās ostas jēdziens: pēc infrastruktūras, inženiertehniskās uzbūves, apkopes un pārvaldes tehnikas tādas ostas kā Londona un Liverpūle bija tie priekšgājēji, no kuriem iedvesmu guva konkurenti no kontinenta. Vēsture zināmā mērā atkārtojās pēc 150 gadiem, kad 1981. gadā tika pārbūvēti tās doki un Londona pavēra ceļu veco ostas zonu pārbūvei arī citur Eiropā.

Kaut gan tie ir dažādi projekti, tiem ir kopīga iezīme: atdot pilsētai pamestās vai neizmantotās ostas zonas, lai no tām veidotu biroju, dzīvokļu un atpūtas zonas, ostas darbību pārceļot ārpus pilsētas, tālu no centra. Labs piemērs šādām pārmaiņām ir projekts "HafenCity" Hamburgā: ienākumi, kas tika gūti no tieši ūdens malā esošo ēku pārdošanas, kas atradās vecās ostas teritorijā netālu no centra, ļāva finansēt ultramodernu konteineru terminālu Altenwerder Elbas upes dienvidu krastā.

## Ostas pilsētas pārbūve

Šī jūras piekrastes un krastu atgūšana, kas notika visur Eiropā, bieži vien nodalīja pilsētas no to ostām: daudzās Eiropas ostas pilsētās nepieredzējis ceļotājs pat uzreiz nemana, ka pilsēta, kurā viņš apmeties, ir nozīmīga osta. Ļoti bieži viņš redz tikai ūdens plānu, ko šad un tad šķērso kāda laiva platdibene un izklaides kuģi, krastmalas, kas ierīkotas pastaigām, dokus, kas pārbūvēti tūristu izklaidei, un vecas noliktavas, kas pārbūvētas brīva plānojuma dzīvokļos.

Aizvien vairāk ostu pārvaldnieki apsver, vai šāda politika ir ilgstoša. Trūkst platību, jo gaidāmie ienākumi no jūras transporta izaugsmes prasa lielākas uzņemšanas jaudas. Trūkst laukumu, un stiprs vides spiediens ierobežo ostu palielināšanos, kas dažkārt liek ostām atgriezties pilsētas iekšienē un atjaunot agrākās ostu darbības zonas.

(1) ESPO (Eiropas jūras ostu organizācija).  
E-pasts: [pverhoeven@espo.be](mailto:pverhoeven@espo.be). Interneta lapa: [www.espo.be](http://www.espo.be)



Protams, nopietnā problēma tā visa pamatā (sindroms “Tik ne manā dārziņā”) padara grūtu ostas pastāvēšanu dzīvojamo zonu tuvumā. Runa tomēr ir par daudzām ostām nenovēršamu procesu, kas prasa līdzdarbošanos no abām pusēm: ostu pārvaldēm būtu jā rūpējas par tīrību, klusumu un drošību savās ostās, cik vien tas iespējams; pilsētniekiem, savukārt, būtu jāsaprot, ka osta ir derīga viņu komfortam un labklājībai vispār. Tikai pie šiem nosacījumiem izdosies atdzīvīnāt ostas pilsētas Eiropā.

Lai panāktu, ka vietējie iedzīvotāji būtu labvēlīgi noskaņoti pret ostas darbību, tā jāpadara pamanāmāka plašai publikai. Jāpārliecina cilvēki, ka osta pēc būtības ir fascinējoša vieta. Šeit ir vēl neizmantotas iespējas radīt partnerību ar tūrisma, izklaides, kultūras un kultūras mantojuma sektoriem, lai ostu un jūras transportu pilsētniekiem padarītu tuvāku. Starptautiska Kodeksa laikmetā attiecībā uz kuģu un ostas ierīču drošību un citiem piesardzības pasākumiem tas ir īpašs uzdevums, kas no ostu pārvaldniekiem prasa zināmu radošu pieeju.

### **Eiropas ostas politikas uzmanības centrā – ilgstoša ostu attīstība**

2007. gada 18. oktobrī Komisija publicēja jaunu paziņojumu par kopienas ostas politiku<sup>(2)</sup>. Salīdzinot ar iepriekšējām iniciatīvām, šis paziņojums piešķir lielu nozīmi ilgstošai ostu attīstībai, atzīstot nepieciešamību skaidrot ES vides likumu piemērošanas noteikumus. Eiropas ostu vadības, kas apvienojušās Eiropas jūras ostu organizācijā (ESPO), ar prieku uzņem Komisijas vēsti par to, ka tiks izstrādātas vadlīnijas par šo likumu piemērošanu ostu attīstības procesā.

Paziņojuma mērķis ir arī uzlabot pilsētu un ostu sadarbību. Sektors šo vēsti uzņēma labvēlīgi. Pat ja vietējā vara un ostas pārvalde ir galvenie atbildīgie par ostu integrēšanos pilsētā un pilsētvidē, Komisija var būt kā katalizators procesā, atbalstot labās prakses un savstarpēju pieredzes apmaiņu. Komisijas priekšlikums ik gadu organizēt “atvērto ostu” dienu ir labs partnerības piemērs, kas varētu rast turpmāku attīstību starp Eiropas ostu un pilsētu varām.



(2) COM(2000) 616 galīgā redakcija, pieņemta 18.10.2007: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lv/com/2007/com2007\\_0616lv01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lv/com/2007/com2007_0616lv01.pdf)



# Jūras klasteri jauninājumu un reģionu attīstības krustpunktā

Patrick Bernard-Brunet<sup>(1)</sup>

**Klasteri (kopas) var būt mērķtiecīgas jūras politikas pamatinstruments, vienlaikus ļaujot gūt konkrētus rezultātus tehnoloģisku jauninājumu jomā un attīstīt teritoriju ekonomiku.**



Atsaucoties uz kopas jēdzienu angļu valodā, vārds “cluster” nozīmē viena sektora uzņēmumu grupējumu, kas aizvien vairāk darbojas vienā darbības laukā. Pēc *Michael E Porter* no Hārvardas universitātes, klusters ir “savstarpēji saistītu uzņēmumu, specializētu piegādātāju, pakalpojumu sniedzēju, asociēto institūciju (universitātes, komercapvienības u. c.) kopa”.

## “Klasteringa” (kopu veidošanas) dažādie veidi

Šī uzņēmumu un profesionāļu sagrupēšanās, kas notiek visos darbības sektoros, var izpausties dažādos veidos. Piemēram, jūras jomā, atšķirīgi ir valsts mēroga klasteri, kas bieži ir viedokļu apmaiņas punkts starp dažādām jūrniecības nozarēm un speciālistiem, un reģionālajiem klasteriem (ko Francijā sauc par “konkurences poliēm”). Reģionālie klasteri nodarbojas ar jūras ekonomikas attīstību, izmantojot jauninājumus un pētniecības, kā arī apmācības un industrijas savstarpēju tuvināšanos. Tie kopā veic pētnieciskus projektus (projekta koncepcija, partneru un finansējuma meklēšana), sekmē *PME* piekļūšanu jauniem tirgiem un tādā veidā pilnīgi

atbalsta Lisabonas stratēģijas mērķus, kas atzīst jauninājumu politikas nozīmīgumu.

Jauninājumi ir kļuvuši par nepieciešamību jūrniecības nozarē, īpaši kuģubūves un loģistikas sektoros (kuģa uzbūvēšana un piegāde ir vesela piegādātāju tīkla darba auglis), jūras bioloģisko un enerģētisko resursu ieguves sektorā (ārzonas naftas ieguve, atjaunināto, proti, straumju, paisuma un bēguma rezultātā iegūto, enerģijas veidu izmantošana, jaunu molekulu, kas cēlušās no jūras bioloģiskās daudzveidības, attīstīšana u.c.), drošības, pārraudzības un, visbeidzot, vides sektoros: risku novēršana, cīņa pret klimata izmaiņu izraisītām iedarbēm, tūrisma ilgstoša attīstība, kas iekļaujas piekrastes aizsardzības programmā.

Papildu vektora lomai jauninājumos klasteri (kopas) ļauj arī uzturēt reģiona līmenī Eiropas Savienības pieredzi jūrniecības nozarē, tādējādi atbilstoši definīcijai tie apkopo gan dalībniekus no rūpniecību, gan profesionālās apmācības vides. Šim nolūkam klasteru (kopu) attīstīšana saistīta ar

(1) Politiskās analīzes speciālists, Eiropas Komisija, Reģionālais ĢD, nodaļa “Tematiskā attīstība, Ietekme”.

## Somijas jūras klusters (kopu)

Somijā tika izveidoti 13 klasteri "Pieredzes centru programmas" ietvaros, ko valsts Padome pieņēmusi 2007.–2013. gadam.

Somijas jūras klasteru mērķis ir padarīt dinamiskāku darbības attīstību un veidot apvienības, iekļaujot apmācību un pētniecību tādos sektoros kā kuģubūve, ārzonas un jūras loģistika. Īpaši sekmētas darbības jomas ir pārstrādes tehnoloģijas un materiāli, starptautiskas darbības sektorā, drošība un vides jautājumi, uzņēmumu attīstīšana

Pulcinot rūpniekus un pētniekus visaugstākajā līmenī, pieci pieredzes centri aktīvi veido šo klasteri (kopu). To darbības saskaņošanu nodrošina *Koneteknologiakeskus Turku Oy*. Runa ir par Dienvidaustrumu Somijas, Dienvidrietumu Somijas, Rietumsomijas, Satakunta centriem un arī par Botnijas jūras līča metalurģijas pieredzes centru.

Klastera stratēģijas mērķis ir radīt darbības veidu, jaunus produktus un pakalpojumus, uzlabot produktivitāti un darbu tīklā, piedāvāt kvalificētu darbaspēku. Šādi tiek meklētas iespējas palielināt investīcijas pētnieciskam darbam un attīstībai, pilnveidot uzņēmumu prasmes, apkopot un dalīties ar informāciju, organizēt specifiskus darbības veidus, sekmēt *PME* starptautisku darbību un kooperāciju.



Kontakts: Mervi Pitkänen, Programmas direktors.  
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi

investēšanu izglītībā un apmācībā jūrlietās. Potenciālais kvalificētu jūras profesiju pārstāvju trūkums varētu novest pie draudīgām sekām, īpaši jūras drošības infrastruktūrā. Ir arī risks, ka daži klasteri (kopas) var kļūt vājāki vai pārcelties uz reģioniem, kas spēj piedāvāt kvalificētāku darbaspēku.



Prāmis Ķīles ostā (Vācija)

## Eiropas atbalsts

Eiropas Savienība sekmē klasteru (kopu) attīstību dažādos veidos. Sākotnēji Eiropas Komisija 2005. gadā piedalījās un izveidoja tehnoloģisko platformu WATERBORNE<sup>(1)</sup>, kas apvieno jūras transporta galvenos dalībniekus. Mērķis ir noteikt pēc tematiskām grupām (kuģubūve, navigācija, sistēmas, drošība u.c.) ilgtermiņa skatījumu kādā sektorā, kura attīstība ir atkarīga no galveno tehnoloģiju progresa. Šīs platformas mērķis ir arī sarindot Eiropas jūras pētījumu prioritātes ar rūpniecības vajadzībām (klasteru atbalstīšana ir tā daļa).

Turklāt ar EUROPE INNOVA<sup>(2)</sup> iniciatīvu Eiropas Komisija sāk veidot Eiropas klasteru kartogrāfiju. Tās mērķis ir iegūt savā rīcībā līdz 2007. gada beigām visas paneiropas karti ar dalībvalstīm, kur parādītos visas iniciatīvas klasteru veidošanai kā valsts, tā arī reģiona līmenī.

Komisija ir arī izveidojusi dažādus tīklus pētniecības un jauninājumu nozarēs, ar nolūku apmainīties labas prakses pieredzē. Šie tīkli var laika gaitā sekmēt transnacionālu klasteru izveidošanos. Lai stimulētu sadarbību starp Eiropas klasteriem un sekmētu jaunu projektu rašanos kontinenta mērogā, Komisija 2007. gada jūlijā izveidoja Eiropas klasteru observatoriju (joprojām EUROPA INNOVA iniciatīvas

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

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



ietvaros). Šīs Observatorijas loma ir vākt statistikas datus, izstrādāt rādītājus, pēc kuriem vērtēt Eiropas klasteru dinamiku, un novērtēt klasteringa (kopu veidošana) valsts un reģionu politikas ietekmi. Šis darbs papildinās dažu Eiropas klasteru darbību attīstītāko reģionu (Ziemeļvalstu, Apvienotās Karalistes, Austrijas, Spānijas, Ziemeļitālijas u.c.) labas pieredzes nodošanai tiem reģioniem, kuros vēl uzņēmumu tīklu veidošana nav attīstīta. Acīmredzami, ka jūras klasteri gūs labumu gan no šīm iniciatīvām, gan no Eiropas Observatorijas darbības.

Pētījumu nozarē dažiem klasteriem, kuri tiek virzīti pretī šādām aktivitātēm, tiek piešķirts finansējums no īpašas Eiropas Savienības programmas, proti, no izmēģinājuma projekta “Zināšanu reģioni” – šī atbalsta mērķis ir palielināt reģionu izpētes kapacitāti un integrēt šādas pašas aktivitātes reģionu attīstības stratēģijā.

### Klasteri un kohēzija

Beidzot klasteri var rēķināties ar Eiropas kohēzijas politikas atbalstu. Patiesi, starp investīcijām, kas tiks realizētas 2007.–2013. gadā, inovācijai ir piešķirta prioritārā loma visā dalībvalstu un reģionu teritorijā: investēšana inovācijās ļaus nodrošināt ilgstošu ekonomikas augšupeju, un klasteru attīstība ir viens no veidiem šā mērķa sasniegšanai. Kopienas stratēģiskie virzieni kohēzijas jomā<sup>(1)</sup>, ko Padome pieņēma 2006. gada oktobrī paskaidro, ka investīcijas, kas tiks īstenotas pētniecības un attīstības jomā, ļaus “nostiprināt sadarbību starp uzņēmumiem, starp uzņēmumiem un publiskām pētniecības institūcijām, augstākās izglītības iestādēm, piemēram, ar atbalstu reģionālajām un transreģionālajām apvienībām”. To piemēro piekrastes rajoniem un tiem klasteriem, kas tiek attīstīti jūras sektorā. Eiropas kohēzijas politikas sastāvā iniciatīva “Reģioni, ekonomisko izmaiņu dalībnieki” (skatīt rāmī) ļaus arī attīstīt klasteru iespējamo potenciālu, izmantojot sadarbības tīklu, kas turklāt iesaista reģionālās varas iestādes.

Jau kopš 2005. gada Eiropas Savienībai ir nodoms ieviest integrētu jūras politiku. Šī jaunā interese par jūras aktivitātēm



Valensijas ostas automašīnu termināls (Spānija)

### Pomerānija, “Dzintara zeme”

Pomerānijas (Polija) krasti ir bagāti ar dzintaru, šo eļļaini gumijoto fosiliju, ko pirms vairāk nekā četrdesmit miljoniem gadu izdalīja skujkoki. Reģionā ap 10 000 darba vietu ir tieši atkarīgas no šī ļoti pieprasītā resursa, kura eksports pašlaik dod 350 miljonus eiro.



Šai nolūkā ir izveidots “Dzintara klusters”, kas apvieno visus nozares dalībniekus: amatniekus un tās rotaslietu un skaistumpiederumu ražošanas rūpnīcas, kurās tiek izmantots dzintars, vietējos un reģionālos kolektīvus. Tirdzniecības ekonomikas institūtu un Gdaņskas Starptautisko gadatirgu sabiedrību (kas organizē ik gadu salonus “Amberij” un “Ambermart”), muzejus, universitātes, grupējumus un citas ar sektoru saistītas organizācijas.

Apvienojot tradīcijas, jauninājumus un sadarbību, šis konkurētspējīgais centrs galvenokārt iecerējis panākt izejvielas kvantitatīvu un kvalitatīvu novērtējumu, paplašināt un nostiprināt noieta tirgu dzintara produktiem, kā arī attīstīt tūrismu, kas būtu saistīts ar šo brīnišķīgo resursu. Pēc marketinga speciālistu teiktā, Pomerānijas tēlu vajadzētu veidot kā “Dzintara zemes” un Gdaņskas kā “Dzintara galvaspilsētas” tēlu.

**Kontakts:** Krystyna Wróblewska  
Direktore, Starptautiskās sadarbības dienests,  
Office du Maréchal de la Voïvodie de Poméranie.  
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

(1) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/2007/osc/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_en.htm)



ir izgaismojusi to ekonomisko nozīmi, kā arī to savstarpējo saikni; tika atgādināts arī šo industriju ieguldījums Eiropas izaugsmē un vajadzība pēc inovācijām. Visu šo iemeslu dēļ. Savienība turpinās atbalstīt jauninošo jūras klasteru izveidi ar savu pētniecības, kohēzijas politiku un savām darbībām par labu uzņēmumiem un industrijai vispār. Klasteri var kļūt par galveno instrumentu mērķtiecīgai jūras politikai, kam ir arī konkrēti rezultāti tehnoloģisku jauninājumu un teritoriju ekonomikas attīstības jomā.

### Iniciatīvas “Reģioni, ekonomisko izmaiņu dalībnieki” īstenotā formula

Sākot ar 2008. gadu, ES jūras reģioniem būs iespēja sadarboties vienotā tīklā iniciatīvas Šī darbošanās tīklā, ko atbalsta jaunā starpreģionu sadarbības programma INTERREG IVC, tiks organizēta saskaņā ar 30 prioritārām tēmām, no kurām divas ir īpaši atbilstošas jūras klasteru attīstībai: “Gūt labumu no jūrām un okeāniem” un “Uzlabot reģionu jaudu pētījumu un inovācijas jomā”.

Paredzēts, ka sākotnēji reģioni noskaidros labākos projektus 30 prioritāro tēmu ietvaros un tos iesniegs tīklam. Pēc tam tīklā darbs tiks nodots izvērtēšanai tiem, kas pieņem politiskus lēmumus, ekspertiem un ieinteresētajām iestādēm, lai no šiem projektiem gūtu mācību un tos iesaistītu kohēzijas politikas darbības programmās.

Labākajiem tematiskajiem tīkliem, kas aktīvi izplatījuši un integrējuši rezultātus, tiks sniegts atbalsts pieredzes un apkalpes ziņā. To sniegs Eiropas Komisija iniciatīvas “Stūre ar paātrinājumu” ietvaros.

#### Plašāka informācija:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm)



Terminālu ostas būve Las Palmā  
(Kanāriju salas, Spānija)

## LATVIJA

### Mērsraga ostas mola renovācija



**Kopējās izmaksas:** 2 000 000 eiro  
**ES ieguldījums:** 1 300 000 eiro

Īstenojams 2006. un 2007. gadā, projekts paredz atjaunot un pagarināt par 120 metriem Mērsraga ziemeļu molu. Struktūras kopējais garums būs 430 metri, kas ļaus pieņemt kravas kuģus un tādējādi attīstīt reģionu un vietējo ekonomiku. Ostai un vietējiem iedzīvotājiem pieaugs finansu stabilitāte, tiks radītas jaunas darba vietas.

*Sanda Rieksta, Informācijas nodaļas vadītāja,  
Eiropas fondu nodaļa  
[www.esfondi.lv](http://www.esfondi.lv)*

## ITĀLIJA

### Jaunā izprieču osta Vieste



**Kopējās izmaksas:** 12 700 000 eiro  
**ES ieguldījums:** 1 400 000 eiro

Daudzie atpūtnieki, kas ik gadu ierodas Pouilles krastmalās, varēs papildus izmantot 650 pieturvietas uz īsāku vai ilgāku laiku, kas ierīkotas jaunajā Vieste ostā, kā to paredzēja 2000.–2006. gada reģiona darbības programma. Projekts nodrošināja visas nepieciešamās infrastruktūras pamata un papildu dienestiem. Kuģu būves, pieturvietas, komerczona un ūdenssporta klubs, iezīmošanas un apkopes dienests u.tml. Darbi tika veikti dambja pagarināšanā, ostas attīrīšanā, krastmalas ierīkošanā, paceļamo tiltu nostiprināšanā 6 ēku celtniecībā, tirdzniecībai un ostas darbiem – angāri. Jaunā osta ļauj uzņemt 3 500 atpūtnieku gadā.

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

## AZORI (PORTUGĀLE)

### Okeanogrāfijas starptautiskais tīkls



**Kopējās izmaksas:** 200 000 eiro  
**ES ieguldījums:** 170 000 eiro

“Datu nepietiekamības un sarežģītās arhipelāga topogrāfijas dēļ ir grūti paredzēt viļņu, paisumu un straumju kustību ap Azoru salām. Projekts CIMBA paredz iegūt trīsdimensiju okeāna straumju attēlu, lai izpētītu straumju izmaiņas pēc gadalaikiem. Okeanogrāfijas starptautiskā tīkla ieviešana apkārt arhipelāgam ļaus atklāt vietas, kur varētu ražot enerģiju no viļņiem, kā arī vietas ar spēcīgu bioloģisko produktivitāti.”

*Ana Martins, Atbildīgā par projektu, Département de l'Océanographie et de la Pêche, Université des Açores.  
[anamartins@notes.horta.uac.pt](mailto:anamartins@notes.horta.uac.pt)  
<http://oceano.horta.uac.pt>*

## IGAUNIJA

### Pērnavas pludmales labiekārtošana



**Kopējās izmaksas:** 1 300 000 eiro  
**ES ieguldījums:** 831 000 eiro

Pērnavā (44 000 iedzīvotāju) ir slavenākais Igaunijas kūrorts, kas pazīstams ar savām kultūras aktivitātēm, seno arhitektūru un ģeogrāfisko stāvokli. Pateicoties FEDER, jauna promenāde gar pludmali ir padarījusi kūrorta tēlu modernāku un veicinājusi pievilcīga tēla uzturēšanu tūristu acīs.

*Mirje Auksmann, projekta koordinatore,  
Pērnavas pilsēta  
[mirje.auksmann@lv.parnu.ee](mailto:mirje.auksmann@lv.parnu.ee)*

## “Eiropas jūras politika nākotnē būs gan reģionāla, gan pasaules mēroga”

**Xavier Gizard**, Jūras reģionu perifērijas konferences ģenerālsēkretārs (CRPM-CPMR)



Klimata izmaiņas, enerģētikas prasības un globalizācija ar notikumu spiedienu ir iejaukušās savienību politiskajos plānos.

Kādā mērā ņemt vērā šīs izmaiņas, kādas stratēģijas izstrādāt, lai aizsargātu populācijas un atdzīvīnātu teritorijas? Eiropas piekrastes 68 000 kilometru ir spēcīgas aktivitātes zonas, no vienas puses, savas ekonomiskās dzīves dēļ, no otras puses, iedzīvotāju skaita dēļ - 50 % no kopuma. Protams, nākotnē radīsies drošības problēmas, ja jūras līmeņa celšanās un klimata izmaiņu radītās parādības, piemēram, cunami, cikloni un vētras, pastiprināsies, tā apdraudot miljoniem cilvēku dzīvību. Šo klimata izmaiņu rašanās izraisa nepieciešamību pielāgot jūras reģionus šo parādību sekām, veicot tās mazinošus pasākumus.

Ekonomikas līmenī šī pielāgošana prasīs papildu darba vietu izveidi piekrastes reģionos: tūrisms piekrastē, piemēram, dod 5 % no kopprodukta un katru gadu piedzīvo kāpumu 3 %. Nedrīkst aizmirst arī 1 200 kontinenta ostas, kas ir apsaimniekojams resurss, tāpat kā atjaunināmās enerģijas resursi, kas, pateicoties vējam, saulei un paisumam un bēgumam, piekrastē vienmēr būs lielā skaitā.

Reģioni, CRPM dalībnieki, piedalās diskusijās par Eiropas jūras politiku, piedāvājot daudzas idejas gan par Eiropas jūras potenciāla izvērtēšanu ekonomikas līmenī, gan par jauna attīstības modeļa pieņemšanu, kas pamatots uz ilgstošas attīstības principa un piekrastes zonas integrētu pārvaldi.

Tās apsveic pozitīvos momentus “Zilā grāmata” Eiropas Savienības integrētai jūras politikai klasteru izveidē, pilotprojektu izstrādē, lai mazinātu klimata izmaiņu ietekmi piekrastes rajonos, kā arī Eiropas stratēģiju attiecībā uz jūras un jūrlietu pētniecību, ko Komisija prezentēs 2008. gadā.



Bari osta (Itālija)

Eiropas reģioniem būs vadošā loma šo darbību īstenošanā. Bet jūra un okeāni nepazīst robežas! Pasaules dimensijas kļūst īpaši manāmas, izstrādājot jūras politiku attāliem reģioniem, vai šī politika ietvers sevi arī globalizācijas tendences.

Tāpēc Eiropai nāksies dalīties un pretstatīt savu vērtējumu citu kontinentu un dalībnieku viedokļiem par jūras politiku XXI gadsimtā. Šādā garā CRPM reģionu pārstāvji un daži pasaules dalībnieki tikās Azoru salās 2007. gada jūlijā seminārā “Jūras politika un globalizācija”, kur pieredzē dalījās eiropieši, ķīnieši, ziemeļamerikāņi, austrālieši un indonēzieši. CRPM izveidoja pirmas pasaules reģionu tīklu – Pasaules reģionu asociācijas globālo forumu (FOGAR). Kā jūras nozarē, tā arī citos sektoros, kas risina pasaules mēroga problēmas, Eiropas reģioniem būs jāveido savienība ar citu kontinentu savienībām.

**Kontakts:** <http://www.crpm.org/>



## Restrukturēšana un integrētā attīstība Astūrijā (Spānija)

# Nākotne ir jūras krastos

**Ciņā ar galveno ekonomikas sektoru – lauksaimniecības, zvejniecības, metalurģijas – restrukturēšanu Astūrijas reģions izceļ savas dabas, kultūras un cilvēkresursu bagātības, kas ir piekrastē, un nodrošina tās attīstību.**



Kastropole, pilsēta Astūrijas rietumu piekrastē

*“Mūsu panākumu atslēga ir tā, ka pat uzņēmumi krastu uzskata par Astūrijas dārgumu,”* priecājas Manuel Carrero de Roa, ar lepnumu rādot izcilo Penarondas pludmali, kas patvērusies zem klintīm. Manuel ir viens no pieciem pilsētas plānotājiem un attīstītājiem, kas atbalsta “POLA”, Astūrijas piekrastes attīstības plānu. Te, netālu no Kastropoles, tieši pirms Galisijas robežas, POLA ietvaros ir izveidots viens no trim “pludmales parkiem”, kuru astūrieši jau izmanto. *“Mērķis ir šeit izveidot piecpadsmit tādu parku līdz 2015. gadam,”* precizē Manuel. *“Mūsu pludmales ir ļoti skaistas, taču nelielas un vasarās ārkārtīgi apmeklētas. Sākumā mēģināsim “atbrīvot smiltis no automašīnām”. Penaronda ik gadu jūlijā un augustā uzņem tūkstošiem cilvēku. Pirms šo ceļu un autostāvvietas izveides visi novietoja savus braucamrīkus šajā smilšainajā teritorijā, gandrīz pašā pludmalē. Tagad cilvēkiem ir jāpāriet pārsimt metru, toties daba ir atguvusi savas tiesības; mēs pat varam redzēt atjaunotās kāpas un no jauna iestādītos tipiskos piekrastes augus, kā piemēram, smilšu meldrus.”*

Uz desmit gadiem saņemto 80 miljonu eiro budžetu, POLA ir astūriešu ieguldījums piekrastes zonu integrētā pārvaldībā, un šādas pieejas ziņā šis reģions ir pirmais Spānijā<sup>(1)</sup>. POLA speciālisti aktīvi piedalījās konsultācijās par reģionālās jūras stratēģijas izveidi 2007. gadā (sk. rāmī). Plāns darbojas jau kopš 2005. gada un 2006. gadā saņēma Eiropas Komisijas pilsētplānotāju balvu; šis plāns ir radies no deviņdesmito gadu sākumā uzsāktajiem reģionālajiem pasākumiem un sākumā tā mērķis bija atjaunot un aizsargāt iespējami vairāk dabas ainavu Astūriju ieskaujošā krasta 500 metru platumā un 400 kilometru garumā. *“Astūrijas piekraste ir piedzīvojusi paradoksu,”* skaidro María José Rodríguez, Eiropas lietu Astūrijas reģiona departamenta direktors: *“tā ir piekraste, kurā atrodas pamatīgas industrijas... No otras puses, ilglaicīgs labu sauszemes sakaru trūkums nošķir reģionu un pasargāja lielu tā piekrastes daļu. UNESCO ir atzinis mūsu reģionu kā visdabiskāko ainavu Eiropā. Bija pienācis laiks iejaukties: jaunājo ceļu izveides rezultātā Madride bija mazāk nekā četru stundu attālumā no šejienes, un pēdējo gadu laikā strauji*

(1) Laika posmā no 2003. līdz 2006. gadam Astūrijas reģions īstenoja projektu “Coastatlantic”, kurā piedalījās vēl 11 citi Eiropas reģioni. Projekta tēma bija piekrastes zonu integrēta pārvaldība (skatiet nodaļu “INTERREG darbība”).

*pieauga atpūtas māju skaits. Pateicoties POLA, mums tagad ir instrumenti, kas nepieciešami piekrastes aizsardzības un ilgtspējīga tūrisma harmonizācijai.”*

Tūrisms ir viens no galvenajiem virzieniem, ko reģions izvēlējies, lai nodrošinātu savu attīstību. Tas ir īpaši vērojams Luanko (5 000 iedzīvotāju), kas līdz šim bija zvejas osta un vienlaikus arī metalurģijas centrs. “Šie divi darbības virzieni tiek pārveidoti. Mēs esam netālu no Cap de Peñas un atrodamies pusceļā starp Avilu un Gihonu, un mūsu atrašanās vieta ir ļoti izdevīga tūrisma attīstībai,” apgalvo Victor Cuervo, Municipālā izglītības un nodarbinātības dienesta direktors. Proti, programmā ietverts: tūrisma uzņēmumu izveidošana (ar EQUAL fondiem), lauku naktsmītņu skaita palielināšana (ar LEADER+), izklaides ostas iekārtošana (ar FEDER un INTERREG) un profesionālā apmācība (800 000 eiro gadā ar ESF līdzfinansējumu, lai apmierinātu tūrisma pieprasījumu. “Runa nav par krasām pārmaiņām,” mierina Constantino Roces, Luanko Lauksaimniecības pārtikas ražošanas apmācības centra direktors. “Ritenis no jauna nav jāizgudro: ar šo apmācību mēs tikai padarām dažādāku un padziļinām darbības jomas un tradicionālās prasmes: zivju apstrādi, konservu, maizes un konditorejas izstrādājumu ražošanu, ēdienus, kuros izmanto vietējos produktus...”. Rezultāti ir: “Apmēram 80% stažieru pēc apmācības beigšanas atrod darbu. Dažās jomās, īpaši zivju apstrādē, piedāvājums neapmierina pieprasījumu”, norāda Ines Lombas, Centra bioloģijas skolotāja.

## No maksšķerāka līdz dakšiņai

Kaut zvejniecība Astūrrijā, tāpat kā citviet Eiropā, pārdzīvo grūtus laikus, šis sektors vēl nav teicis savu galavārdu: iepriekš zvejnieki ticās uz kvalitāti un izsekojamību, lai uzlabotu viņu loma vietu tirgū, bet turpmāk zvejniecības produkcijas pārstrādātāji nostiprinās savas apstrādes vienības. Abos gadījumos ieguldījumu sniedz Struktūrfondi un citas Eiropas iestādes.

Kudiljero pagasts ir ļoti labs piemērs: tur tehnoloģiskā projekta ietvaros “Sadarbība@Lauki”, ko atbalsta 6. līmeņa programma pētniecībai un attīstībai (PCRD), Virhendelkarmenas zvejnieku gilde izmēģina pilnīgās izsekojamības ierīces, lietojot GPS. “Gandrīz kā no āķa līdz dakšiņai”, sajūsmīnās Enrique Plaza no Astūrrijas pašvaldības Zvejas ģenerāldirekcijas. “Izsekojamība ir pilnīga un tūlītēja: zvejnieki dodas uz zvejas vietu, izceļot lomu viņi to reģistrē un datus nosūta uz Kudiljero ostu ar WiFi vai satelītu palīdzību, pirms kuģa atgriešanās izsoles atbildīgās personas var izveidot izcelsmes sertifikātu, kā arī numuru, kas ļauj izsekot zivīm līdz pat mazumtirgotājam. Ieguvēji ir visi: zvejnieki, kontrolieri, pārstrādātāji, pārdevēji un, finālā, patērētājs...”.

Kudiljero vienmēr, bet Ovinjanas ciematā divi zivju un vēzveidīgo pārstrādes uzņēmumi ir paplašinājuši un modernizējuši savas iekārtas.

Zivju un jūras velšu vairumtirgotājs importētājs/eksportētājs Inocencio Rodriguez ir ieguldījis 10 miljonus eiro jauna uzņēmuma celtniecībā, ko sauc “Nuevos Desarrollos de la Pesca” (Jaunie zvejas projekti). “Jāpārlicinās, vai Astūrrijas operatoriem ir pietiekama jauda absorbēt visu, kas šeit tiek nozvejots un mazliet vairāk, lai pievienotā vērtība paliktu reģionā un varētu pārstrādāt un eksportēt pārpalikumu”, uzskata šis cilvēks, kurš ir arī Astūrrijas pašvaldības zivju vairumtirgotāju asociācijas prezidents. Eiropas atbalsts 3,5 miljoni eiro ir papildinājis 6,5 miljonus, ko iekļāvis aprītē



Jauno darbinieku apmācība Kudiljero

šis uzņēmējs. No jauna uzcelta ultramoderna rūpnīca un pētniecības laboratorija, kurā strādā 80 darbinieku. Pieticīgāk, bet līdzīgi rīkojās netālu no turienes esošā ekskluzīvu jūras velšu pārstrādes firmā *Mariscos Oviñana*, kas ceļ jaunas, plašākas telpas. “Mēs bijām sasnieguši savas jaudas robežas,” stāsta Dionisio Otamendi, uzņēmuma īpašnieks. “Lielajās pilsētās ārkārtīgi palielināties pieprasījums pēc jūras velšu pusfabrikātiem, mums atliek tikai to ņemt vērā... Šo izdevību nevar laist garām.”

## Izpriecās

Nelaist garām izdevību – par to norūpējušies arī Hihonas izpriecu ostas pārvaldnieki. Šī osta atrodas vienā no lielākajām Astūrrijas pilsētām (250 000 iedzīvotāju). Dibināta pirms divdesmit gadiem, šī struktūra ir mazliet aprimusi, jo Spānijā izpriecu braucieni notiek mazāk nekā citās zemēs. “Francijā, piemēram, uz 40 iedzīvotājiem ir viena izpriecu laiva, bet Spānijā viena uz 300 iedzīvotājiem un viena uz 1 000 Astūrrijā”, uzsver José Carlos Martinez, jūras kluba pārzinis. Arī šajā sektorā pieprasījums strauji pieaug: spāņi atklāj burinieku vai jahtu šarmu, bet Francijas izpriecu jahtu īpašniekiem aizvien grūtāk savās ostās atrast vietas par pieņemamām cenām. Tātad tā bija izdevība, ko Hihonas ostas pārvalde, teritorijas īpašnice, nolēma izmantot, izvēloties partnerības veidu sabiedriskais - privātais. Tādējādi 2005. gadā izpriecu ostas koncesija tika uzticēta privātam koncesionāram, kurš ieguldīja 4 miljonus eiro aprīkojuma paplašināšanā un modernizācijā: tika atjaunoti un izveidoti jauni pontoni, lai palielinātu vietu skaitu no 750 līdz 1100, ieviešot jaunus pakalpojumus (viegli pieejams ūdens un elektrība, WiFi, konferenču zāle u.c.), uzlabojot apkārtnes kvalitāti (selektīvā atkritumu šķirošana, ISO normas u.c.). “Mums ir 650 pastāvīgie klienti, mēs esam uzņēmumi 2006. gadā vairāk nekā tūkstoš tranzīta kuģus, un skaitļi pieaug”, atklāj Felix Gonzalez, atbildīgais par saziņu. “Jāteic, ka mēs esam visas Kantabrijas piekrastes vislētākā izpriecu osta, Hihona ir ļoti draudzīga pilsēta, un mēs organizējam dažādus

## Pirmā reģionālā jūras stratēģija

Lai nodrošinātu integrētu attīstību, pēc iespējas labāk saskaņotu dažādu sabiedrisko un privāto dalībnieku rīcību un lai optimizētu projektu ietekmi, Astūrijas pašvaldība ir īstenojusi reģionālo jūras stratēģiju, kurai vajadzētu noteikt tās sociāli ekonomisko politiku laika periodam no 2007. līdz 2013. gadam.

Noteikta dokumentā, kas saucas "MAREA – La MAR, una estrategia para Asturias", šī rīcība ir plašu konsultāciju rezultāts, kas mobilizēja ap simt organizāciju un pilsoņus 2007. gada pirmajā pusgadā.

### Labā pārvaldība

Astūrijas reģionālās jūras stratēģijas **mērķis vispirms ir laba pārvaldība**. Jomā, kas aptver daudzus sektorus un kurā iesaistītas daudzas publiskās administrācijas un privātie dalībnieki, dokumenta mērķis pirmām kārtām ir integrētas pārvaldības struktūras izveidošana, kas aptver dažādus reģionālās, nacionālās un Eiropas atbildības līmeņus. Tādējādi reģionālā jūras stratēģija piedāvā organizatorisku līdzekli, ko var rezumēt šādi:

- **Reģionālajā līmenī** izveidot **Jūras politikas komisiju**, kas apvienotu visus reģionālos ministrus, uz kuriem tas attiecas, paredzēt padomdevējus un tehniskās palīdzības organizācijas, proti, **Zinātnisko padomi** (vides, jaunievedumu jautājumi u.c.), kā arī **"Astūrijas jūras forumu"** (apvienojot visus sociāli ekonomiskos dalībniekus).
- **Nacionālajā līmenī** Spānijas valdība varētu saskaņot **nozaļu konferenču** organizāciju, kā arī **kopīgo darbības plānu** īstenošanu un dažādu piekrastes autonomo pašvaldību **sadarbību**, **vispārējo protokolu**, kas, vienojoties Madridē ar piekrastes autonomajām pašvaldībām, noteiktu vispārējos ietvarus un izstrādātu sadarbības metodiku integrētās jūras politikas jomā.
- **Eiropas līmenī** Astūrijas reģionālās jūras stratēģija piedāvā īstenot **trīspusīgās sadarbības ietvarus** jeb **"Eiropas teritoriālo paktu"** starp autonomo pašvaldību, Spānijas valsti un Eiropas Komisiju. **Starptautu jūras konsultatīvā padome**, kurā būtu **zinātniskās komitejas**, atvieglotu politikas īstenošanu un noskaidrotu strīdus par jūras nozīmi, kas pārsniedz reģionālo līmeni.

### Mērķi un prioritātes

Publiskas konsultācijas, 21 rakstisks devums, novērtējums, ko devis reģions pats saistībā ar Eiropas Komisijas Zaļo grāmatu un citām atbilstošajām politiskajām pārdomām, sākušās par tālāk esošajām stratēģiskajām prioritātēm un mērķiem:

- **Vides mērķis: aizsargāt piekrasti un jūru** (krasta un jūras resursu aizsardzība un rehabilitācija).
- **Ekonomiskais mērķis: labāk izmantot jūras un piekrastes resursus** (uzlabot jūras nozaru un piekrastes darbības konkurences spēju, veicināt darbību, kas pamatojas uz jūras un piekrastes resursiem un veicina ilglaicīgu attīstību, identificēt jaunas vai iespējamās darbības jomas).
- **Sociāli kulturālais mērķis: uzlabot dzīves kvalitāti Astūrijas piekrastē** (veicināt darba vietu radīšanu vietējiem iedzīvotājiem, uzlabot aprikojumu un pakalpojumus gan iedzīvotājiem, gan iebraucējiem, veicināt piekrastes pilsētu un ciematu kultūras identitātes saglabāšanu).

Šos trīs mērķus veicina tālāk minēto šķērsenisko mērķu integrācija.

- Pētījumi, attīstība un jaunievedumi (veicināt Astūrijā veicamos pētījumus par jūras jautājumiem un to integrāciju valsts politikā, veicināt zinātnisko atziņu un tehnoloģijas iekļaušanu jūras nozarēs, atvieglot jaunievedumus).
- Apmācība un sabiedrības uzmanības pievēršana (labāk pielāgot apmācību jūras nozarēm, atvērt jaunas iespējas piekrastes iedzīvotāju nodarbinātībai, padarīt iedzīvotājus apzinīgākus, novērtējot jūras un piekrastes resursu svarīgumu).
- Izstrādāt inovatīvas valsts pārvaldes modeli (piekrastes zonās integrētā pārvalde, valsts līgumos iekļaut nosacījumus, kas attiecas uz vidi un sabiedrību, izveidot datu bāzes, efektivitātes rādītāju izmantošana u.c.).

### Plašāka informācija:

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



*sabiedriskos un sporta pasākumus, piemēram, tunča zveju vai regates, sadarbojoties ar Francijas ostām Arkašonu, Rōjānu un Larošeli.”*

Grūti novērtēt šī jaunā izprieču kārotāju viņa ekonomisko ietekmi uz pilsētu. Pat *Humberto Moyano*, Hihonas ostas pārvaldes Pētniecības un attīstības nodaļas direktors nevar atbildēt uz šo jautājumu, lai gan jūrniecības jomā viņam ir enciklopēdiskas zināšanas un viņš ir nenogurstošs vietējas attīstības aizstāvis: *”Skaidrs ir tas, ka Hihonas osta nodrošina 7 % no Astūrijas IKP.”*

Hihonas osta, kas gadā uzņem 20 miljonu tonnu preču, protams, ir ievērojams dzenulis reģiona attīstībā. Kopš 2004. gada tā ir paplašināšanas objekts, ko būtiski pabalsta Eiropas Savienība: 563 900 000 eiro, no kuriem apmēram pusi sniedz Kohēzijas fondi un 250 000 000 piedāvā Eiropas Investīciju banka (BEI). Šī paplašināšanās palielinās arī jūras kravu uzglabāšanas un apstrādes jaudas, kas tiek vestas caur lielāko Astūrijas ostu. Runa galvenokārt ir par viņlaužu pastiprināšanu un noliktavu un enkurošanās platību palielināšanu, lai varētu uzņemt lielākus kuģus, proti – konteineru pārvadātājus, kas Hihonā vēl ir maz pārstāvēti, lai gan notiek tirgus ekspansija. *”Visas šīs jaunās infrastruktūras*

*mums ļaus sasniegt lielāku ātrumu, bet es gribu pievērst jūsu uzmanību arī citai Hihonas dimensijai, vismaz tikpat svarīgai”,* uzstāj *Humberto Moyano*. *”Mēs jau piecpadsmit gadus piedalāmies visos Eiropas pētniecības un attīstības projektos, kas attiecas uz ostām: ne mazāk kā 42 projekti kopš 1992. gada... visās ietvarprogrammās, kas nomainījušas cita citu, arī LIFE, un protams, INTERREG, kura seši projekti pašlaik attiecas uz mums. Globalizācijas un ekonomiskā, sociālā un vides izaicinājuma kontekstā, kas rodas, pateicoties tieši pētniecībai un modernizācijai, Hihona var patiešām veidot pievienoto vērtību pati sev un arī citām planētas ostām. Piemēram, videi saudzīgas izturēšanās modelis, ko mēs esam izstrādājuši gaistošajiem materiāliem, tika izplatīts gandrīz visur pasaulē...”*

### Oskars Nīmeiers

Taču Astūrijā ir vēl viena nozīmīga osta: Avila. Tās liels kravas ziņā (6 miljoni tonnu caurlaidība katru gadu) ir mazāks par Hihonu, bet tā ir lielākā zvejas osta visā Kantabrijas piekrastē. Arī šajā ostā tiek veikta ievērojama paplašināšana (jaunā zivju halle, vismodernākā Spānijā, jaunā krastmala un promenādes gar visu estuāru u.c.), taču arī daudzi citi projekti skar visu pilsētu, tik ievērojami,



Gihonas ostas melnās metalurģijas termināls



Nākamais centrs "Centre Oscar Niemeyer" ienesīs pārmaiņas Avilés pilsētā

ka Avila varbūt ir visas Astūrijas tirgus pārveidošanas kvintesence. No stipri piesārņotas rūpnieciskās pilsētas Avila (85 000 iedzīvotāju) pamazām kļūst par pakalpojumu centru. Tā mērķē arī uz tūrismu un vēlas jau drīzumā kļūt par svarīgu kultūras centru.

Jau desmit gadus Avila attīsta aizvien vairāk projektu pilsētas atveseļošanai un labiekārtošanai. *"Pilsēta gandrīz pilnībā bija atkarīga no rūpnieciskās darbības, tāpēc jūrai tā bija pagriezusi muguru",* stāsta Jorge Juan Manrique, Avilas municipalitātes Eiropas projektu koordinators. *"Runa ir par to, ka pilsētai un tās iedzīvotājiem jāatgūst estuārs, jāatrod jauns centrs... Tas ir darbs ilgākam laika periodam, kas liek mobilizēt plašu sabiedrības, privātpersonu, biedrību dalību, jo katram ir savas intereses. Šajā ziņā reģionālā jūras stratēģija var būt liels atspazds."*

Šajā ziņā spilgtākais projekts neapšaubāmi ir izteiksmīgais Oskara Nimeiera Starptautiskais kultūras centrs, kura celtniecība sākusies. Tā autors ir izcilais brazīliešu arhitekts. Kompleksu veidos plaša esplanāde un četras futuristiskas ēkas bijušā metalurģijas centra vietā, aizņemot 44 213 m<sup>2</sup> estuāra labajā, no jauna atgūtajā krastā. Šajā ansambli iekļausies auditorija ar 1 000 vietām, muzejs, izstāžu un konferenču zāles, kino un panorāmas restorāns. *"Oskara Nimeiera Centrs aptver visu, ko Astūrija grib izteikt: nākotni, jaunievedumus, izcilību... Un tas viss par visai saprātīgu cenu: 30 miljoniem eiro",* iesauca Natalio Grueso, atbildīgais par projektu. Atklāšana ir paredzēta 2010. gadā. Tikmēr Avila 2007. gada decembrī uzņems konferenci par pasaules lielajiem kultūras centriem (Linkolna Centrs, Pompidū Centrs, Sidnejas Operas nams, Honkongas Kultūras centrs u.c.) un Vudijs Alens uzņem filmu estuāra galā.

Plašāka informācija: <http://www.asturias.es>



## INTEREG IIIB Mer du Nord

## “Dalīties zināšanās par piekrastes applūšanas risku pārvaldību”



**Niels Rooode**, SAFECOAST projekta vadītājs, Rijkswaterstaat (Ūdens pārvaldības centrs), Nīderlande

Kopš katastrofiskajiem plūdiem 1953. un 1962. gadā, valstis, kas robežojas ar Ziemeļjūru, izveidojušas plaša mēroga piekrastes aizsardzības līdzekļus: dambji un pretvētras barjeras izveidotas, lai aizsargātu plašas zonas, kas zemākas par jūras līmeni, līdztekus pastiprinot jau esošās piekrastes kāpas. Turklāt 1990. gada laikā smilts piededumi izrādījās par labiem “maigajiem” pasākumiem, lai ierobežotu krasta eroziju tādās valstīs kā Beļģija, Nīderlande, Vācija, Dānija un Apvienotā Karaliste.

Iespējams, ka šos panākumus radījusi nejaušība. Pēdējo piecdesmit gadu laikā par spīti nepārtrauktajiem ieguldījumiem piekrastes aizsardzības jomā, plūdu riski ir ievērojami pieauguši, lai gan pilsoņu un politisko lēmēju vidū šo risku apzināšanās varētu samazināties, jo nav notikuši smagi nelaimes gadījumi.

Lai gan visi saprot, ka klimata izmaiņas paātrina jūras līmeņa celšanos un izsauc aizvien vairāk spēcīgu vētru, plūdu sekas kļūst aizvien smagākas, ņemot vērā to sociāli ekonomisko infrastruktūru nozīmīgumu, kas koncentrētas applūstošajās zonās, kas uzskatītas par aizsargātām. Āzijas cunami un plūdi Jaunorleānā, ko izsauca viesuļvētra “Katrina”, ir divi uzskatāmi piemēri, kas rāda, cik ievainojamas ir piekrastes zemienes. Arī plūdi, kas skāra Angliju 2007. gada vasarā, pierāda, cik stipri ir apdraudēti cilvēki un infrastruktūras applūstošajās zemienēs.

Lai gan visi saprot, ka klimata izmaiņas paātrina jūras līmeņa celšanos un izsauc aizvien vairāk spēcīgu vētru, plūdu sekas kļūst aizvien smagākas, ņemot vērā to sociāli ekonomisko infrastruktūru nozīmīgumu, kas koncentrētas applūstošajās zonās, kas uzskatītas par aizsargātām. Āzijas cunami un plūdi Jaunorleānā, ko izsauca viesuļvētra “Katrina”, ir divi uzskatāmi piemēri, kas rāda, cik ievainojamas ir piekrastes zemienes. Arī plūdi, kas skāra Angliju 2007. gada vasarā, pierāda, cik stipri ir apdraudēti cilvēki un infrastruktūras applūstošajās zemienēs.

Daudz ierosinājumu pieņemts Ziemeļjūras valstīs, lai ilgstoši pretotos šiem draudiem, apvienojot drošību, ekonomisko augšupeju un saudzējošu attieksmi pret vidi. Šķiet, ka daudzas atbildes rodamas līdzsvarotā piekrastes zonu darbības apvienojumā ar teritorijas juridisko labiekārtošanu un gatavību pretoties krīzēm. Tas viss jāpamato nepārtrauktās pūles pētījumu jomā.

Atšķirīgie valsts un reģionu apstākļi un kultūra šajā ziņā veido vēl lielākas savstarpējas apmācības iegulas. Ir svarīgi saskaņot pūles un saprašanos, lai efektīvi izmantotu pieejamās zināšanas un informāciju, tā sasniedzot kritisko masu kopīgajās prasmēs.

Nodrošināts ar budžetu 2,3 miljoni eiro, no kura puse ir kopienas izcelsmes, sadarbības projekts INTERREG “Safecoast” apvieno piekrastes labierīkotājus un pētniekus, lai kaldinātu jaunu kopīgo tās pašas problēmas izpratni. Runa ir par mācīšanos darbojoties: kopīgi veikt risku novērtēšanu, organizēt izglītojošas kampaņas, apmainīties ar datiem un informāciju, izveidot ļoti detalizētas kartes, kas nebeidzas pie valsts robežām, utt.

Tam visam būtu nepieciešams apkopojošs ziņojums par stāvokli Ziemeļjūras reģionā, lai noskaidrotu attiecīgos pašvaldību administrācijas pārstāvjus un politiskos lēmējus dažādās valstīs. Rezultāti tiks publicēti 2008. gada 21. maijā konferencē, kas organizēta saistībā ar projektu “Chain of Safety” (“Drošības ķēde”), kurā dažādu valstu piekrastes atbildīgās personas, labiekārtotāji un krīzes pārvaldītāji apvienosies un, cerams, konkretizēs jaunās idejas, kā saliedētāk cīnīties pret piekrastes applūšanu.

**Plašāka informācija:** [www.safecoast.org](http://www.safecoast.org)



■ Kāpas sniedz gan aizsardzību, gan plašu skatu



### INTERREG IIIA Īrija/Velsa

#### “IMAGIN”: izpētīt Īrijas jūru agregātus



**Kopīgās izmaksas:** 1 246 111 eiro  
**ES ieguldījums:** 841 976 eiro

“Rentablās materiālu iegulas, kas domātas javas vai betona ražošanai (grants, smiltis, akmeņi u. c.) Lielbritānijā un Īrijā kļūst aizvien retākas. Jāatrod citi resursi. Ievērojamu agregātu iegulu izmantošana Īrijas dienvidu daļas jūras dibenā var veicināt piekrastes reģionu attīstību. Projekts “Irish sea Marine Aggregates Initiative (IMAGIN)” apvieno vairākas piekrastes ģeogrāfijā, ģeoloģijā, jūras resursu izmantošanā specializētās organizācijas utt. ar mērķi noteikt zinātniskos, stratēģiskos un rīcības apjomus, kas varētu nodrošināt iegulu izmantošanu, saudzējot vidi.”

**Gerry Sutton**, projekta vadītājs, University College Cork.  
[gerry.sutton@ucc.ie](mailto:gerry.sutton@ucc.ie)  
[www.imagin-eu.org](http://www.imagin-eu.org)

### INTERREG IIIB Baltijas jūra

#### “Baltic Gateway” (Baltijas vārti): apvienot Baltijas jūras dienvidu daļu



**Kopīgās izmaksas:** 1 043 500 eiro  
**ES ieguldījums:** 664 500 eiro

“Sadarbības projektā ‘Baltic Gateway’, kurā iesaistītas 38 partneru organizācijas no 7 valstīm, paredzēts attīstīt pilnīgu, augstas kvalitātes transporta un loģistikas pakalpojumu sistēmu, kas apvienotu Skandināviju, Eiropas ziemeļrietumus un centru, Baltijas valstis, Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu un Āziju. Ir jāveicina Baltijas dienvidu ekonomiskā izaugsme un ilgstoša attīstība. Projekts ir jāveic īstenojot pētījumu sēriju un iezīmējot vairākas ieguldījumu iespējas ekonomikā.”

**Bengt Gustafsson**, projekta koordinators.  
[bengt.gustafsson@regionblekinge.se](mailto:bengt.gustafsson@regionblekinge.se)  
[www.balticgateway.se](http://www.balticgateway.se)

### INTERREG IIIB Atlantijas telpa

#### “Coastatlantic”: piekrastes zonu integrētā pārvaldība



**Kopīgās izmaksas:** 2 535 079 eiro  
**ES ieguldījums:** 1 753 768 eiro

“Sadarbības “Coastatlantic” mērķis ir veicināt veselīgu un ilgstošu piekrastes zonu attīstību, ņemot vērā piekrastes telpas vides, sociālās un ekonomiskās dimensijas. Divpadsmit Atlantijas piekrastes reģioni Spānijā, Francijā, Apvienotajā Karalistē un Īrijā vienoti kopīgajā vīzijā par piekrastes zonu teritorijas labiekārtošanu un integrēto pārvaldību, kas jau bija skatīta citās Eiropas daļās (Ziemeļjūra, Baltijas jūra, Vidusjūra), bet mazāk attiecībā uz Atlantijas okeānu.”

**Guillermo Morales Mato**, projekta koordinators.  
[guillemm@princast.es](mailto:guillemm@princast.es)  
[www.coastatlantic.org/](http://www.coastatlantic.org/)

### INTERREG IIIC Ziemeļi

#### “InterMareC”: atbalsts jūras klasteriem



**Kopīgās izmaksas:** 3 250 000 eiro  
**ES ieguldījums:** 1 750 000 eiro

“Projekts “InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions” ir radies no triju nomaļu reģionu sadarbības, kuriem ir tieša pieeja jūrai: Šlēzvigai-Holšteīnai, Bretaņai un Pomerānijai, meklējot kopīgo stratēģiju, lai atbrīvotu, pateicoties jūras klasteriem, potenciālu, kas palicis neizmantots. Runa ir par vienlaicīgu darbības stimulēšanu jūras nozares trijās pamatjomās (off-shore un okeanogrāfiskās tehnoloģijas, piekrastes darbība un pakalpojumi, kuģu būvniecība) un piekrastes reģionu ekonomiku, sadarbojoties varas iestādēm, zinātniekiem, uzņēmumiem. Projekts InterMareC attīsta tieši jaunus produktus un pakalpojumus zemūdens akustikā un robotu ražošanā, “meteo-oceanogrāfiskajās” prognozēs, hidrodinamikā un vidē.”

**Frieder Henf**, projekta koordinators.  
[intermarec@kern.de](mailto:intermarec@kern.de)  
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

# Kontakti

Eiropas Komisija, Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts  
 Vienība 01 – Informācija un komunikācija  
 Ana-Paula Laissy  
 41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles  
 Fax: +32 2 296 60 03  
 E-mail: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
 Internet: [http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm)  
 Informācija par Eiropas Savienības reģionālo atbalstu:  
[http://ec.europa.eu/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm)

ISSN 1725-8235

© Eiropas Kopiena, 2007  
 Pārpublicēšanas gadījumā atsauce uz avotu ir obligāta.

*Printed in Belgium.*

OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES  
 DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
 L-2985 Luxembourg



Publikāciju birojs  
[Publications.europa.eu](http://Publications.europa.eu)

## Info regio vietne internetā: atslēgas lapas pieejamas 22 valodās

“Politika” un “Līdzekļi” ir divas pirmās nodaļas mūsu jaunajā interneta vietnē (ar atbilstošajām apakšnodaļām), kas turpmāk būs pieejamas 22 valodās. Apmeklētāji var lasīt 27 dalībvalstu valodās detalizētu informāciju par 2007.-2013. gada reģionālās politikas vēsturi, lielajiem mērķiem un atslēgas elementiem.

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm)