



pl



Unia Europejska
Polityka Regionalna

info regio

Nr 23 | wrzesień 2007 | panorama



**Regiony
w centrum europejskiej
polityki morskiej**

Spis treści

Regiony w centrum europejskiej polityki morskiej

Europejska polityka morska: od Zielonej Księgi do planu działania

Zmiany w miastach portowych

**Klastry morskie – połączenie innowacji
i rozwoju regionalnego**

EFRR w akcji: Łotwa, Estonia, Portugalia, Włochy

**Świadectwa dobrych praktyk: CPMR (Konferencja
Peryferyjnych Regionów Nadmorskich Europy)**

Reportaż: Przyszłość leży na wybrzeżu

W ramach restrukturyzacji głównych sektorów gospodarki – rolnictwa, rybołówstwa i metalurgii – region Asturii postanowił wykorzystać atuty swojego wybrzeża (naturalne, kulturowe i ludzkie) w celu zapewnienia (ponownego) rozwoju regionu.

Świadectwa dobrych praktyk: ITERREG IIIB Morze Północne

INTERREG w akcji

3

7

9

13

14

15

20

21



Zdjęcia (strony): Komisja Europejska (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), Finanças ministria (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).

Okladka: Wioska Smögen na zachodnim wybrzeżu Szwecji. -
Zdjęcie William Steward (Komisja Europejska).

Inni współautorzy: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.

Wydawca: Ana-Paula Laissy, KE, DG. ds. Polityki Regionalnej

Czasopismo jest drukowane w języku angielskim, francuskim i niemieckim na papierze utylizowanym.

Dossier tematyczne jest dostępne w 22 oficjalnych językach Unii Europejskiej na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_pl.htm

Opinie wyrażone w niniejszej publikacji wyrażają poglądy autora i niekoniecznie odzwierciedlają stanowisko Komisji Europejskiej.

Europejska polityka morska: od Zielonej Księgi do planu działania

Nicolas Mariel i Frederico Ferreira⁽¹⁾

10 października 2007 roku Komisja przedstawiła Niebieską księgę na rzecz zintegrowanej polityki morskiej UE („Ocean możliwości”) oraz zawarty w niej plan działań. W ten sposób KE odpowiedziała na potrzebę istniejącą od wielu lat, lecz uwidocznioną dopiero niedawno: potrzebę koordynacji polityk związanych z obszarami morskimi i wybrzeżami Europy.



Polów w okolicy Thyborøn (Dania)

Morze jest nie tylko regulatorem klimatu planety, lecz także miejscem pracy dla 5 milionów Europejczyków oraz ważnym potencjalnym źródłem zatrudnienia, szczególnie w sektorach energii odnawialnej i telekomunikacji.

Dotychczas działania europejskie dotyczące morza ograniczały się do ustanowienia ram prawnych – stymulujących lub ograniczających – dla poszczególnych sektorów (transportu, środowiska, badań naukowych), lecz nieopierających się na logice zrównoważonego rozwoju i zapewnieniu dobrej przyszłości tego wspólnego dziedzictwa.

Dzięki nowej, zintegrowanej polityce morskiej zainicjowanej przez Komisję Barroso w ramach strategii na lata 2005–2009 ta tendencja zostanie odwrócona. Wdrożenie nowej polityki jest podzielone na kilka etapów – pierwszy z nich to faza konsultacji.

Zielona Księga na rzecz polityki morskiej Unii, zaprezentowana w czerwcu 2006 roku, zapoczątkowała trwające 13 miesięcy zakrojone na szeroką skalę konsultacje w sprawie

potrzeby stworzenia zintegrowanej polityki morskiej oraz określenia szczegółowych potrzeb w tej dziedzinie. Wyniki przerosły oczekiwania – do zespołu Task Force ds. Polityki Morskiej, grupy zadaniowej powołanej *ad hoc* w celu opracowania i nadzorowania wdrożenia tej nowej polityki w DG ds. Rybołówstwa i Spraw Morskich, wpłynęło niemal 500 pisemnych opinii od rządów, regionów, przedsiębiorstw prywatnych, związków zawodowych, organizacji pozarządowych i zwykłych obywateli.

Busola ...

Dzięki silnemu wsparciu społeczeństwa obywatelskiego, ale także władz publicznych, takich jak Komitet Regionów i Prezydencja niemiecka w UE (pierwsze półrocze 2007), Komisja postanowiła rozpocząć drugi etap prac, polegający na wytyczeniu działań prowadzących do utworzenia konkretnych ram dla zintegrowanej polityki morskiej. Taki jest cel **Niebieskiej Księgi**, zaprezentowanej 10 października 2007 roku przez przewodniczącego Komisji, Jose Manuela Barroso, i Joe Borga, Komisarza ds. Rybołówstwa i Spraw

(1) Odpowiednio: Analityk polityki i Asystent analityka w zespole Task Force ds. Polityki Morskiej, DG ds. Rybołówstwa i Spraw Morskich, Komisja Europejska.

Morskich. Niebieska księga to „pakiet” łączący dwa polityczne komunikaty Komisji i dwa dokumenty robocze – plan działań i analizę wpływu – opracowane pod nadzorem zespołu Task Force ds. Polityki Morskiej w ramach intensywnej współpracy między instytucjami, wspieranej na najwyższym poziomie przez samych Komisarzy działających w ramach grupy kontaktowej.



Szkolenie dotyczące bezpieczeństwa morskiego

Plan działań, który powinien zostać przyjęty podczas spotkania ministrów w grudniu 2007, stanowi prawdziwą „biblię” nowej europejskiej polityki morskiej. Plan obejmuje około trzydziestu działań, przyporządkowanych do pięciu głównych celów. Są nimi:

- Promowanie zrównoważonej eksploatacji mórz i oceanów;
- Stworzenie bazy wiedzy i innowacji dla polityki morskiej;
- Zapewnienie lepszej jakości życia w regionach nadmorskich;
- Promowanie kluczowej pozycji Unii w międzynarodowej polityce morskiej;
- Zwiększenie znaczenia europejskiej polityki morskiej.

Niektóre z tych działań mają charakter „strukturalny”, co oznacza, że odnoszą się do tradycyjnej polityki Unii. Tak jest w przypadku komunikatów w sprawie polityki portowej, opierającej się na polityce transportowej, oraz komunikatu w sprawie walki z nielegalnymi, nieraportowanymi i nieuregulowanymi połowami, który bazuje na wspólnej polityce rybołówstwa. Inne działania mają charakter nowatorski i wykraczają poza ramy tradycyjnej polityki. Przykładem może być wdrożenie nowych narzędzi podejmowania decyzji politycznych opisanych w Niebieskiej Księdze, takich jak planowanie przestrzenne poszczególnych działań na morzu, zintegrowane zarządzanie wybrzeżami, utworzenie europejskiej sieci obserwacji i danych o środowisku morskim oraz międzyoperacyjność europejskich systemów nadzoru.

Mapa drogowa ustanowiona w ramach planu działania zawiera dość napięty harmonogram prac – realizacja większości założeń jest przewidziana w roku 2008, najpóźniej na początku 2009 roku. Niektóre inicjatywy zostały już skonkretyzowane poprzez publikację poniższych dokumentów: dokumentu roboczego w sprawie klastrów morskich, Komunikatu

w sprawie polityki portowej, dokumentu konsultacyjnego w sprawie autostrad morskich i transportu morskiego bez barier, Komunikatu w sprawie niszczących połowów, Komunikatu w sprawie przeglądu przepisów społecznych w kontekście polityki morskiej, dokumentu roboczego w sprawie morskiej polityki energetycznej itd.

... i ster

Należy podkreślić, że przyjęcie planu działania tworzy podstawy dla nowego sposobu zarządzania. Zgodnie z ogólnym założeniem nie należy dodawać przepisów do istniejącego ustawodawstwa, ani tworzyć dodatkowych struktur administracyjnych, lecz – przede wszystkim – włączyć w proces decyzyjny jak najwięcej różnych podmiotów w celu uzyskania ich aprobaty przed rozpoczęciem konkretnych działań. Jest to szczególnie istotne w przypadku nowych narzędzi, takich jak planowanie przestrzenne, które zostanie wdrożone w ramach projektów pilotażowych. Plan nadaje także duże znaczenie działaniom stymulującym i przewiduje wsparcie dla projektów realizowanych zgodnie z dobrymi praktykami.

Można polemizować, że większość przewidzianych środków i tak została wdrożona przez odpowiednie służby Komisji. Jednak główne założenie zintegrowanej, europejskiej polityki morskiej opiera się właśnie na koordynacji umożliwiającej osiągnięcie globalnego celu, jakim jest zrównoważony rozwój. Ta kwestia została poruszona w trakcie konsultacji na temat Zielonej Księgi. Dlatego też w niedalekiej przyszłości jednostka „Sprawy Morskie” w DG ds. Rybołówstwa będzie miała silniejszą pozycję i większe uprawnienia.



Modernizacja portu Quarteira (Portugalia)

Regiony ultraperyferyjne: daleka Europa

Azory, Wyspy Kanaryjskie, Gwadelupa, Gujana, Madera, Martynika i Reunion: te siedem regionów ultraperyferyjnych (RUP) boryka się z ciągłymi problemami⁽¹⁾ związanymi z oddaleniem i izolacją, z uwarunkowaniami klimatycznymi, terytorialnymi, demograficznymi i gospodarczymi, które uzasadniają możliwość dostosowania polityk wspólnotowych do ich sytuacji. Niemniej jednak z uwagi na fakt, że te regiony będące częścią UE leżą na dwóch oceanach (Atlantyckim i Indyjskim), RUP stanowią istotny atut: „Wyłączne strefy ekonomiczne” (WSE) RUP obejmujące 3 000 000 km² odpowiadają całkowitej powierzchni Morza Śródziemnego i Bałtyku. Jeśli dodamy do tego Kraje i Terytoria Zamorskie (KiTZ)⁽²⁾ możemy stwierdzić, że Unia Europejska ma dostęp do trzech oceanów i posiada największą powierzchnię mórz na świecie.



Zasoby połowowe RUP są obecnie względnie dobrze zachowane, co umożliwia zrównoważony rozwój rybołówstwa. Do tego należy dodać potencjał turystyczny. Dzięki cechom geograficznym i geofizycznym oraz bogactwu bioróżnorodności morskiej tereny te są ponadto prawdziwym „laboratorium” badań w dziedzinach, takich jak ochrona środowiska, klimat i energia, co stanowi istotny element założeń z Lizbony i Göteborga na rzecz zrównoważonego rozwoju.

W tym względzie RUP stanowią uprzywilejowaną przestrzeń położoną na dalekich krańcach Unii, umożliwiającą zrównoważony rozwój wszystkich terytoriów danego obszaru. Regiony, które nie są izolowane na morzu, jak np. Azory, leżą w bezpośrednim sąsiedztwie państw trzecich borykających się z ogromnymi problemami rozwojowymi. Dialog pomiędzy

UE, RUP, państwami członkowskimi i państwami trzecimi mógłby się przyczynić do znaczącej poprawy sytuacji w wielu dziedzinach: wspólnym, zrównoważonym zarządzaniu zasobami rybołówstwa, walce z ubóstwem, bezpieczeństwie morskim, migracji, etc.

Jest jasne, że RUP są zainteresowane utworzeniem europejskiej polityki morskiej. W ramach programu INTERREG IIIC Południe regiony te stworzyły program RUPMER, który stanowi ich wkład w prace nad Zieloną Księgą. Opracowanie polityki ma dla tych regionów znaczenie przede wszystkim na płaszczyźnie międzynarodowej. Pierwszym wnioskiem przedstawionym przez RUPMER jest konieczność stosowania różnego podejścia w zależności od obszaru, aby wziąć pod uwagę cechy szczególne RUP zarówno w porównaniu z resztą UE, jak i z poszczególnymi strefami – Karaibów, południowo-zachodniego Oceanu Indyjskiego i Makaronezji (Madera-Azory-Wyspy Kanaryjskie).

Polityka ochrony środowiska morskiego RUP zakłada, że informacje dotyczące tej kwestii będą włączone do europejskich baz danych tworzonych na potrzeby przyszłego Atlasu Mórz. Promowanie specjalistycznych programów badawczych związanych z RUP (energia odnawialna, biotechnologia morska, zmiany klimatu, zapobieganie zagrożeniom, etc.) wymaga utworzenia sieci skupiającej jednostki B+R z tych terenów i z UE. Wreszcie rybołówstwo dobrze ukazuje potrzebę stworzenia polityki dostosowanej do geograficznych uwarunkowań RUP. To umożliwi z jednej strony prawidłowy rozwój tych regionów, a z drugiej strony zrównoważone zarządzanie zasobami wraz z sąsiadującymi państwami trzecimi.

Komunikat w sprawie zintegrowanej polityki morskiej, w którym wspomniano o możliwości przyjęcia zintegrowanego podejścia dla każdego z trzech obszarów morskich oraz znaczeniu RUP w kontekście B+R, jest krokiem w dobrym kierunku.

Kontakt: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Artykuł 299-2 Traktatu.

(2) KiTZ: około dwudziestu terytoriów, które z czterema państwami członkowskimi (Dania, Francja, Niemcy, Wielka Brytania) łączą więzy konstytucyjne, a które nie stanowią terytorium UE i nie są państwami niezależnymi.

NET-BIOME: nauka w służbie zrównoważonego rozwoju regionów ultraperyferyjnych

Net-Biome to projekt realizowany w ramach szóstego programu ramowego na rzecz badań naukowych i rozwoju technologicznego (6. PR), który po raz pierwszy skupia 7 regionów ultraperyferyjnych (RUP) i większość Krajów i Terytoriów Zamorskich (KiTZ) ze stref tropikalnych i subtropikalnych należących do 5 krajów europejskich (Hiszpania, Francja, Niemcy, Portugalia, Wielka Brytania). RUP i KiTZ mogą się poszczycić wyjątkową bioróżnorodnością w morzach

i na lądzie, co jest niezwykle istotne dla ich zrównoważonego rozwoju (rolnictwo, rybołówstwo, turystyka). Niemniej jednak te ekosystemy są bardziej narażone na zmiany klimatyczne, zagrożenia naturalne i działanie człowieka niż pozostałe tereny UE. Projekt Net-Biome zakłada współpracę w dziedzinie badań naukowych nad różnorodnością w celu opracowania strategii i modeli zrównoważonego zarządzania, które mogą być także wykorzystane w Europie kontynentalnej i w sąsiednich krajach trzecich.

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

Kurs na zrównoważony wzrost: europejska polityka portowa

W ślad za komunikatem w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Komisja przyjęła 18 października 2007 roku Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej⁽¹⁾, w którym przedstawiono wyniki zakrojonych na szeroką skalę konsultacji z zainteresowanymi stronami.

Europejskie porty – rzeczne lub morskie – muszą stawić czoła licznym wyzwaniom. Są nimi: zwiększony popyt na transport, ogromne zmiany technologiczne (transport kontenerowy, telekomunikacja, informatyzacja), wymogi środowiskowe – w tym zarządzanie intermodalne transportem, w którym porty odgrywają znaczącą rolę, konieczność prowadzenia dialogu ze wszystkimi podmiotami związanymi z pracą w porcie, również z miastami i regionami, i wreszcie poszanowanie zasad wspólnotowych m.in. w kwestii przejrzystości i konkurencji. Aby promować system portowy przyczyniający się w pełni do zrównoważonego rozwoju i zatrudnienia, Komisja opracowała plan działania, który – w skrócie – obejmuje poniższe elementy:

- **Poprawę wydajności portów i ich powiązań z terenami położonymi w głębi lądu.** Największe porty Europy są postrzegane jako wydajne. Niemniej jednak istnieje szereg portów, które stanowią wąskie gardło w zakresie przepustowości, połączeń lub organizacji. Należy zapewnić zintegrowane zarządzanie łańcuchem transportu oraz zbadać nowe trasy, poprzedzając budowę dodatkowej infrastruktury szczegółowymi ocenami sytuacji.
- **Zwiększenie przepustowości przy poszanowaniu środowiska.** Komisja opublikuje podstawowe kierunki działania mające na celu ułatwienie stosowania dyrektyw środowiskowych (dot. siedlisk, ptaków, wody, odpadów) przy projektowaniu portów. Tematem prac jest także

montowanie odpowiednich instalacji służących do obróbki odpadów, zapewnienie prawidłowego przepływu mas wody i osadów oraz walka ze zmianami klimatu i zanieczyszczeniem powietrza.

- **Modernizację działalności portów** poprzez utworzenie nowych systemów bezpieczeństwa morskiego i telekomunikacji. Ponadto, „Transport morski on-line” ułatwi prace administracyjne związane z nawigacją i logistyką. Nowe, zautomatyzowane wyposażenie portów także odegra istotną rolę. I wreszcie działania będą polegać na uproszczeniu procedur krótkodystansowego transportu morskiego w celu promowania tego typu transportu na rynkach wewnętrznych i zachęcania do tworzenia „autostrad morskich”.
- **Ustanowienie sprawiedliwych i przejrzystych przepisów prawnych dla inwestorów, operatorów i użytkowników:** rola władz portowych, finansowanie ze środków publicznych, koncesje portowe, wodne usługi techniczne (pilotowanie), przewóz ładunków, opłaty portowe, konkurencja z krajami trzecimi.
- **Ustanowienie dialogu strukturalnego pomiędzy portami i miastami** (patrz artykuł).
- **Rozwój dialogu sektorowego w sprawie pracy w portach** i poprawa warunków kształcenia, bezpieczeństwa i higieny.

(1) COM (2000) 616 wersja końcowa z 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pl/com/2007/com2007_0616pl01.pdf



Zmiany w miastach portowych

Patrick Verhoeven⁽¹⁾

W celu osiągnięcia trwałego wzrostu oraz rozwoju porty i miasta powinny ponownie stać się partnerami.



W sumie w Europie jest ponad 1 000 portów morskich. Należy jednak zaznaczyć, że znaczna większość z nich to porty małe i średnie: w 700 z nich obroty przeładunkowe wynoszą mniej niż 1 milion ton ładunków rocznie. Z drugiej strony jest kilkanaście wielkich portów o obrotach powyżej 50 milionów ton.

Porty morskie – źródło wzrostu dla Europy

W ciągu ostatnich dwudziestu lat wiele europejskich portów przeżywało rozkwit działalności. Ten trend powinien się utrzymać, szczególnie w przypadku transportu kontenerowego, który będzie się nadal intensywnie rozwijał. Jest to

spowodowane głównie szybką ekspansją rynków azjatyckich i importem towarów z Chin.

Obecna sytuacja sprzyja większemu udziałowi europejskich portów na rynkach światowych. Porty kontenerowe, które zanotowały największy wzrost w 2006 roku, były małe lub średniej wielkości i znajdowały się w wielu zakątkach kontynentu. Sektor stał się coraz bardziej zróżnicowany pod względem ilości portów, funkcji i usług. Dzięki temu podmiot czarterujący statek ma większy wybór tras.

Aby odpowiedzieć na obecny wzrost, europejskie porty muszą zainwestować w rozbudowę oraz stworzyć odpowiednie połączenia z terenami położonymi w głębi lądu. Jednak główną przeszkodą dla tych działań jest niepewność związana z wdrożeniem wspólnotowych norm dotyczących ochrony środowiska. Dlatego też z uwagi na powolność i złożoność procedur szereg dużych projektów portowych ma znaczące opóźnienia.

Nowa twarz wybrzeża

W XIX wieku w Wielkiej Brytanii powstała koncepcja nowoczesnego portu: pod względem infrastruktury, inżynierii, technik przewozu ładunków i zarządzania porty w Londynie i Liverpoolu stanowiły inspirację dla konkurentów na kontynencie. W pewnym sensie historia powtórzyła się 150 lat później, kiedy w 1981 roku, po przebudowie doków w Londynie, otwarto drogę do rewitalizacji dawnych obszarów portowych w całej Europie.

Mimo że projekty różnią się od siebie, wszystkie mają wspólną cechę: zakładają „oddanie” miastu opuszczonych lub nieużywanych okolic portowych poprzez postawienie w nich budynków biurowych, mieszkaniowych i rozrywkowych oraz przeniesienie działalności portowej z dala od centrum. Dobrym przykładem takich zmian jest projekt „HafenCity” w Hamburgu: przychody uzyskane dzięki sprzedaży budynków stojących w bezpośrednim sąsiedztwie wody, w starym porcie położonym bardzo niedaleko centrum miasta, pozwoliły sfinansować supernowoczesny terminal kontenerowy w Altenwerder, na południowym brzegu Łaby.

Rewitalizacja miasta portowego

To ponowne „zawłaszczenie” skarp i wybrzeży, które miało miejsce w wielu miejscach Europy, często odcinało miasta od ich portów. W wielu europejskich miastach portowych nieświadomy turysta nie zorientuje się, że w mieście znajduje się duży port. Najczęściej zauważy wyłącznie wodę, po której od czasu do czasu przepływają barki i stateczki wycieczkowe, nabrzeża przekształcone w bulwary, doki przebudowane na atrakcje turystyczne i stare magazyny kryjące modne lofty.

(1) Sekretariat Generalny ESPO (European Sea Ports Organisation).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Strona internetowa: www.espo.be

Jednak coraz częściej zarządzający portami zaczynają się zastanawiać, czy taka strategia ma charakter trwały. Należy zacząć od kwestii braku miejsca, ponieważ przewidywany rozwój transportu morskiego wymaga dalszej rozbudowy portów. I tak z jednej strony brakuje odpowiednich terenów, a z drugiej strony rosnące wymagania dotyczące ochrony środowiska ograniczają możliwości powiększenia portów. To często wymusza powrót do centrum miasta w celu ponownego wykorzystania starych dzielnic portowych.

Z tym wiąże się oczywiście duże problemy: syndrom „był nie w moim ogródku” utrudnia prowadzenie działalności portowej w okolicach zamieszkałych przez ludzi. Jest to jednak proces, który dla wielu portów jest nieunikniony, i który wymaga wysiłku obu stron: władze portowe powinny zadbać o to, aby port był możliwie jak najczystszy, dyskretny i odpowiednio zabezpieczony; z kolei mieszkańcy powinni zrozumieć, że port przyczynia się do ogólnej poprawy ich sytuacji. Jedynie po spełnieniu tego warunku będzie można dokonać prawdziwej rewitalizacji miast portowych w Europie.

Aby przekonać ludność lokalną do portu, ważne jest przede wszystkim uczynienie go bardziej dostępnym dla społeczeństwa. Należy przekonać ludzi, że porty to z założenia miejsca fascynujące. Istnieje jeszcze szereg niewykorzystanych możliwości tworzenia partnerstw z sektorem turystyki, rozrywki, kultury i dziedzictwa w celu przybliżenia społeczeństwu świata portów i transportu morskiego. W czasach obowiązywania Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych oraz innych środków bezpieczeństwa jest to duże wyzwanie, które wymaga kreatywności od zarządzających portami.

Zrównoważony rozwój portów ważnym elementem nowej europejskiej polityki portowej

18 października 2007 roku Komisja Europejska opublikowała nowy komunikat w sprawie wspólnotowej polityki portowej⁽²⁾. W porównaniu z poprzednimi inicjatywami w tym komunikacie podkreślono znaczenie zrównoważonego rozwoju portów, uznając jednocześnie konieczność wyjaśnienia kwestii związanych ze stosowaniem wspólnotowego prawodawstwa w zakresie ochrony środowiska. Europejskie władze portowe



zrzeszone w ESPO z zadowoleniem przyjęły deklarację Komisji w sprawie opracowania wytycznych dotyczących zastosowania tych przepisów w kontekście rozwoju portów.

Komunikat ma ponadto na celu poprawę współpracy pomiędzy miastami i portami. Sektor bardzo pozytywnie odniósł się do tej deklaracji. Mimo że to władze lokalne i portowe są głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za integrację portów w miastach i w krajobrazie miejskim, Komisja Europejska może być swoistym katalizatorem tych działań poprzez wspieranie dobrych praktyk i wzajemnego uczenia się. Propozycja zorganizowania co roku „dnia otwartego w portach” jest dobrym przykładem partnerstwa, które można utworzyć pomiędzy władzami portowymi i miejskimi w Europie.

(2) COM(2000) 616 wersja końcowa z 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pl/com/2007/com2007_0616pl01.pdf

Klasy morskie – połączenie innowacji i rozwoju regionalnego

Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Klasy mogą być kluczowym narzędziem ambitnej polityki morskiej, umożliwiając osiągnięcie konkretnych wyników w dziedzinie innowacji technologicznych przy jednoczesnym rozwoju gospodarczym regionu.



W języku angielskim słowo „cluster” oznacza grupę przedsiębiorstw z tego samego sektora, działających często w jednym rejonie zatrudnienia. Bardziej szczegółowa definicja autorstwa Michaela E. Portera z uniwersytetu w Harvardzie brzmi: *klaster „to grupa wzajemnie powiązanych ze sobą przedsiębiorstw, wyspecjalizowanych dostawców, podmiotów świadczących usługi i zrzeszonych instytucji (uniwersytetów, stowarzyszeń handlowych, ...)”*.

Różne formy tworzenia klastrów

Wspomniane grupy przedsiębiorstw i profesjonalistów, które są obecne we wszystkich sektorach działalności, mogą przybrać różne formy. I tak w branży morskiej należy odróżnić klasy krajowe – które często pełnią rolę opiniotwórczą dla niektórych podmiotów lub osób z branży morskiej – od klastrów regionalnych (nazywanych we Francji „biegunami konkurencyjności”). Klasy regionalne działają na rzecz rozwoju gospodarki morskiej poprzez innowacje i bliższą współpracę pomiędzy sektorem nauki, kształcenia i przemysłu. Grupy te wspierają projekty badawcze (przygotowanie

projektu, pozyskiwanie partnerów oraz finansowanie) i ułatwiają MŚP dostęp do nowych rynków. W ten sposób ich działania wpisują się w pełni w założenia strategii lizbońskiej, która podkreśla ogromne znaczenie działań na rzecz innowacji.

W branży morskiej innowacje to konieczność, w szczególności w sektorach stoczniowym i logistyki (budowa i dostawa statku to wynik pracy rozległej sieci dostawców), eksploatacji morskich zasobów energetycznych i biologicznych (wydobycie ropy naftowej off-shore, wykorzystanie energii odnawialnej, w tym energii prądów morskich, fal i pływów, tworzenie nowych częściłek pochodzących z bioróżnorodności morskiej, etc.), bezpieczeństwa, nadzoru oraz ochrony środowiska: zapobieganie zagrożeniom, walka ze skutkami zmian klimatu, trwały rozwój turystyki przy jednoczesnej ochronie wybrzeża.

(1) Analityk polityczny, Komisja Europejska, DG ds. Polityki Regionalnej, dział „Rozwój tematyczny, Wpływ”.

Klaster morski w Finlandii

W Finlandii w ramach „Programu ośrodków eksperckich”, wdrożonego przez Radę Państwa na lata 2007–2013 utworzono 13 klastrów.

Misją fińskiego klastra morskiego jest nadanie większej dynamiki i ujednolicenie rozwoju działań, szkolenie oraz prowadzenie badań naukowych w sektorze stocznym, off-shore oraz logistyki morskiej. Główne obszary działania to materiały i technologie przetwarzania, internacjonalizacja sektora, bezpieczeństwo i ochrona środowiska oraz rozwój przedsiębiorstw.

Pięć ośrodków eksperckich, skupiających przemysłowców i naukowców z najwyższego szczebla, aktywnie uczestniczy w pracach klastra, koordynowanych przez Koneteknologiakeskus Turku Oy. Wspomniane ośrodki to Południowo-Wschodnia Finlandia, Południowo-Zachodnia Finlandia, Finlandia Zachodnia, Satakunta oraz Centrum eksperckie metalurgii Zatoki Botnickiej.

Strategia klastra zakłada promowanie innowacyjnych rozwiązań, produktów i usług, poprawę wydajności i pracę w ramach sieci oraz zwiększenie podaży wykwalifikowanej siły roboczej. Inne cele to zachęcanie do większych inwestycji w badania naukowe i rozwój oraz podnoszenie kwalifikacji przedsiębiorstw, wymiana i centralizacja informacji, organizowanie działań ukierunkowanych na wybrany cel, internacjonalizacja i współpraca pomiędzy MŚP.



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

Klasy są nie tylko motorem innowacji, lecz pozwalają także wspierać – na poziomie regionalnym – morskie know-how Unii Europejskiej, ponieważ z definicji skupiają one zarówno przedstawicieli przemysłu, jak i sektora kształcenia. Dlatego też rozwój klastrów powinien iść w parze z inwestycjami w edukację i kształcenie w zawodach morskich. Potencjalny brak wykwalifikowanych pracowników mógłby mieć bardzo niekorzystne skutki, szczególnie jeśli chodzi o infrastrukturę i bezpieczeństwo morskie. Obecnie istnieje także ryzyko osłabienia pozycji niektórych klastrów lub przeniesienia ich

w regiony, w których jest lepszy dostęp do wykwalifikowanej siły roboczej.

Wsparcie unijne

Unia Europejska na różne sposoby zachęca do rozwijania działalności klastrów morskich. Po pierwsze Komisja Europejska w 2005 roku uczestniczyła w tworzeniu platformy technologicznej WATERBORNE⁽¹⁾, która skupia główne podmioty z branży transportu morskiego. Celem jest określenie – dla poszczególnych grup tematycznych (przemysł stoczniowy, nawigacja, systemy, bezpieczeństwo, etc.) – długoterminowej wizji sektora, którego rozwój zależy od postępu technologicznego. Platforma ma także służyć powiązaniu priorytetów europejskich badań naukowych z potrzebami przemysłu (częścią tych działań jest wspieranie klastrów).

Ponadto w ramach inicjatywy EUROPE INNOVA⁽²⁾ Komisja Europejska tworzy mapę europejskich klastrów. Celem jest opracowanie do końca 2007 roku ogólnoeuropejskiej mapy obejmującej wszystkie państwa członkowskie, z zaznaczeniem inicjatyw związanych z tworzeniem klastrów na poziomie krajowym i regionalnym.

Komisja zainicjowała także szereg sieci zajmujących się badaniami naukowymi i innowacjami, które mają



Prom w porcie w Kilonii (Niemcy)

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

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

służyć wymianie dobrych praktyk. Niemniej jednak te sieci mogą zniknąć wraz z pojawieniem się klastrów międzynarodowych. Aby stymulować współpracę pomiędzy europejskimi klastrami i promować tworzenie nowych, ogólnokontynentalnych projektów, w lipcu 2007 roku Komisja powołała do życia Europejskie Obserwatorium Klastrow (także w ramach inicjatywy EUROPE INNOVA). Rolą Obserwatorium będzie zbieranie danych statystycznych, opracowanie wskaźników umożliwiających zmierzenie dynamiki europejskich klastrów oraz ocena wpływu krajowych i regionalnych polityk w dziedzinie tworzenia klastrów. Ta misja będzie uzupełnieniem prac niektórych europejskich klastrów na rzecz prostszego wdrażania działań realizowanych przez najlepiej rozwinięte regiony (państwa nordyckie, Wielka Brytania, Austria, Hiszpania, Północne Włochy, etc.) w regionach i państwach członkowskich o słabo rozwiniętych sieciach przedsiębiorstw. Oczywiście klastry morskie skorzystają zarówno ze wspomnianych inicjatyw, jak i z działań prowadzonych przez Obserwatorium.

Jeśli chodzi o badania naukowe, niektóre klastry skupiające się na tej kwestii otrzymują finansowanie z Programu ramowego Unii Europejskiej, między innymi w ramach pilotażowego projektu „Regiony wiedzy”. Celem tego wsparcia jest rozwój możliwości badawczych regionów oraz włączenie tych działań do regionalnych strategii rozwoju.

Klastry a spójność

I wreszcie klastry mogą liczyć na znaczące wsparcie w ramach europejskiej polityki spójności. Pośród inwestycji realizowanych w okresie 2007–2013 innowacje są priorytetowym sektorem dla regionów i państw członkowskich: inwestycje w innowacje pozwolą utrzymać zrównoważony wzrost gospodarczy. Tworzenie klastrów jest jednym ze środków, jakimi dysponują regiony w celu realizacji tych założeń. Strategiczne wytyczne Wspólnoty w zakresie spójności, przyjęte przez Radę Europejską w październiku 2006 roku zawierają stwierdzenie, że inwestycje realizowane w dziedzinie badań naukowych i rozwoju powinny umożliwić „wzmocnienie współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami,



Terminal samochodowy w porcie w Walencji (Hiszpania)

Pomorze, „Kraina bursztynu”

Plaże Pomorza (Polska) są bogate w bursztyn – liczącą ponad 40 milionów lat kopalną żywicę drzew iglastych. W regionie około 10 000 miejsc pracy jest bezpośrednio związanych z tym cennym surowcem, którego eksport generuje rocznie 350 milionów euro.



Dlatego też utworzono „Klaster bursztynu”, który skupia wszystkie zainteresowane podmioty: rzemieślników i firmy jubilerskie oraz produkujące kosmetyki na bazie bursztynu, władze lokalne i regionalne, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Międzynarodowe Targi Gdańskie (które co roku organizują targi „Amberif” i „Ambermart”), muzea, uniwersytety, zgrupowania i inne stowarzyszenia związane z sektorem.

Łącząc tradycję, innowacje i współpracę, klastry dążą przede wszystkim do nadania większej wartości bursztynowi (zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym), rozszerzenia i skonsolidowania rynków zbytu dla wyrobów z bursztynu oraz rozwoju turystyki związanej z tym cennym surowcem. Jak mówią uczestnicy inicjatywy, chodzi o uczynienie Pomorza „Krajiną bursztynu”, a Gdańską „Stolicą bursztynu”.

Kontakt: Krystyna Wróblewska
Dyrektor, Departament Współpracy Zagranicznej,
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

a także pomiędzy przedsiębiorstwami a publicznymi instytucjami naukowymi/uczelniami wyższymi, na przykład poprzez wsparcie dla tworzenia regionalnych i transregionalnych ośrodków doskonałości”. Powyższy cytat dotyczy oczywiście także regionów przybrzeżnych oraz klastrów tworzonych w sektorze morskim. Inna inicjatywa realizowana w ramach europejskiej polityki spójności, „Regiony na rzecz zmian gospodarczych” (patrz ramka), także pozwoli – dzięki sieciom współpracy obejmującym władze regionalne – rozwinąć pełen potencjał klastrów.

Działanie w ramach inicjatywy „Regiony na rzecz zmian gospodarczych”

Od 2008 roku regiony morskie UE będą miały możliwość współpracy sieciowej w ramach inicjatywy „Regiony na rzecz zmian gospodarczych”. Działania te, wspierane przez nowy program współpracy międzyregionalnej INTERREG IVC, będą organizowane wokół 30 priorytetowych tematów, z których dwa są szczególnie istotne dla rozwoju klastrów morskich: „Wykorzystanie mórz i oceanów” oraz „Wspieranie regionów w dziedzinie badań naukowych i innowacji”.

Zgodnie z założeniem regiony powinny najpierw zidentyfikować i dołączyć do sieci swoje najlepsze projekty, przyporządkowując je do 30 priorytetowych tematów. Następnie prace prowadzone w ramach sieci powinny być rozszerzone na decydentów politycznych, ekspertów i inne zainteresowane podmioty, w celu wykorzystania kluczowych elementów tych projektów i włączenia ich do programów operacyjnych polityki spójności.

Najlepsze sieci tematyczne, aktywnie działające na rzecz rozpowszechnienia i włączenia swoich wyników do polityki, otrzymają wsparcie (pomoc ekspertów i usługi) udzielone przez Komisję Europejską w ramach „przyspieszonej ścieżki” tej inicjatywy.

Więcej informacji:

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

Od 2005 roku Unia Europejska dąży do stworzenia zintegrowanej polityki morskiej. To nowe zainteresowanie tematyką morską uwidoczniło jej znaczenie gospodarcze oraz powiązania z innymi sektorami, a także podkreśliło wkład tej gałęzi przemysłu we wzrost gospodarczy w Europie i jej potrzeby w dziedzinie innowacji. Z uwagi na powyższe przyczyny Unia będzie dalej wspierać tworzenie innowacyjnych klastrów morskich, przede wszystkim w ramach polityki w dziedzinie badań naukowych, spójności oraz działań na rzecz przedsiębiorstw i przemysłu ogółem. Klastry mogą być kluczowym elementem ambitnej polityki morskiej, umożliwiając z jednej strony osiąganie konkretnych wyników w dziedzinie innowacji technologicznych, zaś z drugiej – rozwój gospodarczy regionów przybrzeżnych.



Rozbudowa portu kontenerowego w Las Palmas (Wyspy Kanaryjskie, Hiszpania)

LOTWA

Renowacja nabrzeża portowego w Mersrags

Koszt całkowity: 2 000 000 EUR
Wkład UE: 1 300 000 EUR

„Projekt – realizowany w latach 2006–2007 – zakłada renowację oraz wydłużenie o 120 m północnego nabrzeża portu w Mersrags. Całkowita długość struktury będzie odtąd wynosić 430 m, co umożliwi obsługę większej liczby statków towarowych i rozwój regionu oraz lokalnej gospodarki. Port i społeczność lokalna zyskają na tej operacji stabilność finansową i nowe miejsca pracy”.

*Sanda Rieksta, Kierownik Działu Informacji,
 Departament Funduszy Europejskich
www.esfondi.lv*

WŁOCHY

Nowa marina w Vieste

Koszt całkowity: 12 700 000 EUR
Wkład UE: 1 400 000 EUR

„Po zakończeniu regionalnego programu operacyjnego 2000-2006 liczni urlopowicze przyplływający co roku do wybrzeży Apulii mogą skorzystać z 650 w pełni wyposażonych miejsc (na krótki i długi postój) w nowej marinie w Vieste. Projekt obejmował stworzenie niezbędnej infrastruktury potrzebnej do świadczenia podstawowych i dodatkowych usług: stoczni, miejsc postojowych, strefy handlowej i klubu żeglarskiego, usług zimowania statków oraz konserwacji małych łodzi itd. Prace obejmowały wydłużenie moła, pogłębienie portu, renowację nabrzeża, zamontowanie pływających pomostów, budowę 6 budynków handlowych oraz instalacji portowych, takich jak hangary. Nowy port może pomieścić rocznie około 3 500 urlopowiczów”.

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Port Turystyczny
 Vieste SpA
info@portoaurora.eu*

AZORY (PORTUGALIA)

Międzynarodowa sieć monitoringu oceanów

Koszt całkowity: 200 000 EUR
Wkład UE: 170 000 EUR

„Niewystarczająca ilość danych oraz złożona topografia archipelagu utrudniają przewidywanie ruchu fal, pływów i prądów w okolicach Azorów. Celem projektu CIMBA jest stworzenie trójwymiarowego obrazu prądów oceanicznych oraz zbadanie tych prądów w różnych porach roku. Utworzenie międzynarodowej sieci monitoringu oceanów wokół archipelagu pozwoli także znaleźć miejsca odpowiednie do produkcji energii z fal oraz strefy o dużej produktywności biologicznej”.

*Ana Martins, Kierownik projektu, Departament
 Oceanografii i Rybołówstwa, Uniwersytet Azorów
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>*

ESTONIA

Modernizacja plaży w Pärnu

Koszt całkowity: 1 300 000 EUR
Wkład UE: 831 000 EUR

„Z uwagi na położenie geograficzne, zabytkową architekturę i działalność kulturalną Pärnu (44 tys. mieszkańców) jest najbardziej znanym kurortem w Estonii. Budowa (dzięki środkom z EFRR) nowego bulwaru wzdłuż plaży nadała bardziej nowoczesny charakter miejscowości i przyczyniła się do zwiększenia jej atrakcyjności turystycznej”.

*Mirje Auksmann, koordynator projektu,
 Urząd Miasta Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee*

„Przyszła europejska polityka morska będzie zarazem regionalna i światowa”

Xavier Gizard, Sekretarz Generalny Konferencji Peryferyjnych Morskich Regionów Europy (CPMR)



Pod presją wydarzeń do agendy politycznej UE zostały włączone tematy, takie jak zmiany klimatu, zapotrzebowanie na energię oraz globalizacja.

Jak należy postępować w obliczu tych zmian, jakie należy opracować strategię, aby chronić ludność i ożywić regiony? 68 000 kilometrów europejskiego wybrzeża to obszar o dużej aktywności – wynikającej z jednej strony z działalności gospodarczej, a z drugiej strony z licznej populacji (50 % całkowitej ludności UE). Oczywiście z tym wiąże się także szereg przyszłych problemów związanych z bezpieczeństwem, jeśli faktycznie nastąpi podwyższenie poziomu mórz oraz nasilenie zjawisk klimatycznych, takich jak tsunami, cyklony i gwałtowne burze, które regularnie zagrażają życiu milionów osób. Pojawienie się wspomnianych zmian klimatu dobrze ukazuje konieczność lepszego dostosowania regionów nadmorskich do tych zjawisk jako uzupełnienie działań łagodzących ich skutki.

Na poziomie gospodarczym działania dostosowawcze powinny być prowadzone z uwzględnieniem potencjału wzrostu i zatrudnienia w regionach nadmorskich: na przykład w strefach przybrzeżnych turystyka odpowiada za 5 % PKB i co roku notuje wzrost w wysokości 3 %. Nie należy także zapominać o 1 200 portach kontynentu, które są ważnym, możliwym do wykorzystania bogactwem, oraz o źródłach energii odnawialnej, które dzięki wiatrowi, słońcu i pływom są na wybrzeżu zawsze dostępne.

Regiony należące do CPMR ściśle współpracowały w ramach dyskusji prowadzonych na temat polityki morskiej w Europie. Zaproponowano szereg pomysłów, mających na celu zarówno zwiększenie europejskiego potencjału morskiego, jak i wdrożenie nowego modelu rozwoju, opartego na zasadach zrównoważonego rozwoju i zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi.

Uczestnicy konferencji z zadowoleniem przyjęli pozytywne elementy „Niebieskiej Księgi na rzecz zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej”: utworzenie klastrów morskich, rozpoczęcie projektów pilotażowych mających na celu złagodzenie skutków zmian klimatu na terenach nadmorskich oraz europejską strategię na rzecz badań w dziedzinie morza, którą Komisja przedstawi w 2008 roku.



Port w Bari (Włochy)

Regiony Europy będą odgrywały kluczową rolę we wdrożeniu wspomnianych działań. Jednak morza i oceany nie znają granic! W strategiach dotyczących mórz dobrze widoczny jest światowy wymiar działań, a regiony ultraperyferyjne z definicji doprowadzą do jego włączenia do przyszłej unijnej polityki morskiej – szczególnie w kontekście coraz szybszej globalizacji.

Dlatego też Europa będzie musiała dzielić i konfrontować wyniki swych analiz i swe problemy z innymi kontynentami oraz pozostałymi podmiotami polityki morskiej XXI wieku. Zgodnie z tym podejściem regiony CPMR i inne zainteresowane strony z całego świata spotkały się na Azorach podczas seminarium na temat „Polityki morskiej i globalizacji” zorganizowanego w lipcu 2007 roku. Konferencja była okazją do porównania doświadczeń europejskich, chińskich, północnoamerykańskich, australijskich i indonezyjskich. Ponadto CPMR utworzyła pierwszą światową sieć regionów: Globalne forum stowarzyszeń regionów (FOGAR). W kwestiach związanych z morzem, podobnie jak w przypadku innych, „globalnych” sektorów, regiony Europy będą musiały współpracować z regionami z innych kontynentów.

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

Restrukturyzacja i zintegrowany rozwój Asturii (Hiszpania)

Przyszłość leży na wybrzeżu

W ramach restrukturyzacji głównych sektorów gospodarki – rolnictwa, rybołówstwa i metalurgii – region Asturii postanowił wykorzystać atuty swojego wybrzeża (naturalne, kulturowe i ludzkie) w celu zapewnienia (ponownego) rozwoju regionu. W tym zawiera się istota strategii morskiej regionu.



Castropol, na zachodnim krańcu regionu Asturia

„Kluczem do naszego sukcesu jest fakt, że nawet przedsiębiorstwa postrzegają wybrzeże jako skarb Asturii”, cieszy się Manuel Carrero de Roa, który z dumą pokazuje przepiękną plażę w Penarrondzie, położoną u stóp klifu. Manuel jest jednym z pięciu urbanistów projektu „POLA”, tj. planu zagospodarowania wybrzeży Asturii. Tutaj, niedaleko Castropolu, na granicy z Galicją, POLA zaprojektowała jeden z trzech już gotowych „beach parków” Asturii. „Celem jest stworzenie piętnastu takich miejsc do 2015 roku, wyjaśnia Manuel. Tutejsze plaże są piękne, ale małe i bardzo zatłoczone latem. Nasze podejście polega po pierwsze na „usunięciu samochodów z piasku”. W lipcu i sierpniu Penarrondę odwiedzają tysiące osób. Zanim utworzyliśmy ścieżki i parking, który tam widać, wszyscy parkowali na piasku, niemalże na plaży. Obecnie ludzie muszą przejść kilkaset metrów, ale natura odżyła: obserwujemy nawet proces ponownego tworzenia się wydmy i pojawienia się roślin typowych dla wybrzeża, takich jak piaskownica zwyczajna”.

Projekt POLA, dysponujący budżetem w wysokości 80 milionów euro na 10 lat, stanowi asturyjski wkład w proces zintegrowanego zarządzania obszarami nadmorskimi, a region jest pionierem tego podejścia w Hiszpanii⁽¹⁾. Eksperti z ramienia POLA aktywnie uczestniczyli w konsultacjach w sprawie regionalnej strategii morskiej opracowanej w 2007 roku (patrz ramka). Plan, wdrożony w 2005 roku i nagrodzony w 2006 roku przez Europejską Radę Urbanistów, jest wynikiem regionalnej strategii stosowanej od początku lat 90, mającej początkowo na celu rewitalizację i ochronę jak największej liczby miejsc przyrodniczych na wybrzeżu Asturii (liczącym 400 km) w pasie 500 m od linii brzegu. „Wybrzeże Asturii cechuje pewien paradoks”, wyjaśnia Maria Jose Rodrugez, Dyrektor Departamentu ds. Europejskich w Urzędzie Regionu Asturii: „z jednej strony jest tu dużo przemysłu ciężkiego... Z drugiej strony brak odpowiedniej komunikacji lądowej przez długi czas izolował region i dzięki temu ochronił dużą część wybrzeża. Jesteśmy tym regionem Europy, w którym jest najwięcej skarbów

(1) W latach 2003–2006 Region Asturii pilotował projekt „Coastatlantic”, w którym brało udział 11 innych regionów Europy. Głównym tematem programu było zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi (patrz dział: „INTERREG w akcji”).

przyrodniczych znajdujących się na liście UNESCO. Nie oznacza to, że nie należało działać: nowe drogi umożliwiają dojazd do Madrytu w mniej niż cztery godziny, a w ciągu ostatnich lat znacząco wzrosła liczba domków letniskowych. Ale dzięki projektowi POLA mamy odpowiednie narzędzia umożliwiające połączenie ochrony wybrzeża ze zrównoważoną turystyką.”

Turystyka to jeden z głównych sektorów wykorzystywanych przez region w ramach procesu rewitalizacji. Jest to szczególnie widoczne w miejscowości Luanco (5 000 mieszkańców), która dotąd była zarówno portem rybackim, jak i ośrodkiem metalurgicznym. „Te dwie gałęzie działalności przechodzą obecnie proces restrukturyzacji, ale dzięki bliskości przylądka Cabo de Penas i naszego położenia w połowie drogi pomiędzy Aviles i Gijon, mamy świetne warunki do rozwoju sektora turystyki i wypoczynku”, twierdzi Victor Cuervo, dyrektor miejskiego urzędu ds. szkolenia i zatrudnienia. W programie jest między innymi: utworzenie przedsiębiorstw turystycznych (przy udziale funduszu EQUAL), gospodarstw agroturystycznych (w ramach LEADER+), zaprojektowanie przystani jachtowej (EFRR i INTERREG) oraz szkolenie (800 000 euro rocznie, współfinansowanie z EFS) w celu zaspokojenia potrzeb turystów. „Nie chcemy przeprowadzać radykalnych zmian”, mówi Constantino Roces, dyrektor rolno-spożywczego centrum szkoleniowego w Luanco. „Nie ma sensu odkrywać na nowo koła: poprzez nasze szkolenia staramy się po prostu zdywersyfikować i pogłębić tradycyjne formy działalności i know-how: rybołówstwo, przemysł konserw, piekarstwo-cukiernictwo, kuchnię opartą na lokalnych produktach...” i już odnotowano sukcesy: „około 80 % stażystów pod koniec kursu znajduje zatrudnienie. W niektórych sektorach, między innymi rybołówstwa, popyt jest większy niż podaż”, stwierdza Ines Lombas, profesor biologii w Centrum.

Z haczyka na widelec

Podobnie jak w innych częściach Europy rybołówstwo w Asturii przeżywa duże trudności. Jednak sektor ten nie powiedział jeszcze ostatniego słowa: z jednej strony rybacy skupili się na jakości i pochodzeniu swoich produktów w celu uzyskania lepszej pozycji na rynku, z drugiej natomiast firmy zajmujące się przetwórstwem produktów morskich poprawiły sposób pakowania produktów. W obu przypadkach działania są wspierane z funduszy strukturalnych i innych europejskich instrumentów.

Dobrym tego przykładem jest gmina Cudillero: w ramach projektu technologicznego Collaboration@Rural, wspieranego w ramach 6. Programu ramowego na rzecz badań naukowych i rozwoju, Bractwo rybackie Virgen del Carmen zajmuje się testowaniem urządzenia umożliwiającego pełną identyfikację produktów przy pomocy GPSu. „Śledzimy produkty niemal od haczyka po widelec”, stwierdza Enrique Plaza z Dyrekcji Generalnej ds. Rybołówstwa w rządzie Asturii. „Monitoring produktów jest pełny i natychmiastowy: rybacy udają się w miejsce połowu, każda złowiona partia jest rejestrowana, a dane są przysyłane do portu w Cudillero przy pomocy WiFi lub połączenia satelitarne, przed powrotem kutra pracownicy aukcji rybnej mogą wystawić certyfikat pochodzenia oraz nadać numer, który umożliwi śledzenie drogi produktów aż do sprzedawcy detalicznego. Wszyscy na tym zyskują: rybak, kontroler, pracownik obróbki, sprzedawca, i wreszcie konsument...”.



Szkolenie nowych pracowników w Cudillero

Także w Cudillero, w miejscowości Ovinana, dwa przedsiębiorstwa przetwórstwa ryb i skorupiaków powiększyły i zmodernizowały swoje zakłady. Hurtowy importer/eksporter ryb i owoców morza, Inocencio Rodriguez, zainwestował 10 milionów euro w budowę nowej jednostki, zwanej „Nuevos Desarrollos de la Pesca” (Nowy rozwój rybołówstwa). „Należy sprawić, by asturyjscy przedsiębiorcy mieli moce przerobowe wykraczające poza możliwości przetworzenia wszystkich produktów łowionych na miejscu. Dzięki temu zostanie zachowana wartość dodana regionu i będzie można przetwarzać i eksportować nadwyżki”, ocenia Przewodniczący AMPPA, Stowarzyszenia hurtowników rybnych regionu Asturii. Wsparcie unijne w wysokości 3,5 milionów euro uzupełniły 6,5-milionowe inwestycje poczynione przez przedsiębiorcę. Efekt końcowy: supernowoczesna fabryka i laboratorium badawcze oraz 80 nowych miejsc pracy. Niedawno od opisywanego przedsiębiorstwa, w Mariscos Ovinana, zakładzie przetwórstwa ekskluzywnych produktów morskich poczyniono podobne, lecz mniejsze inwestycje, polegające na budowie nowego, większego budynku. „Osiągnęliśmy maksymalny poziom wydajności”, opowiada Dionisio Otamendi, właściciel przedsiębiorstwa. „W dużych miastach gwałtownie wzrósł popyt na dania przygotowywane na bazie owoców morza: nie nadążaliśmy z produkcją... a takiej okazji nie można przegapić”.

Wypoczynek

Nadarzające się okazje starają się także wykorzystać zarządzający portem jachtowym w Gijón, położonym w samym sercu największego miasta Asturii (250 000 mieszkańców). Marina, utworzona dwadzieścia lat temu, zaczęła trochę podupadać, jako że żeglarstwo było mniej popularne w Hiszpanii niż w innych krajach. „Na przykład we Francji, jedna łódź rekreacyjna przypada na 40 obywateli, podczas gdy w Hiszpanii jest to 1 łódź na 300 osób, a w Asturii jedna na 1 000”, zauważa José Carlos Martinez, kierownik Klubu żeglarskiego. W tym sektorze także istotnie wzrasta popyt: Hiszpanie odkrywają

Pierwsza regionalna strategia morska

Aby zagwarantować zintegrowany rozwój, osiągnąć lepszą koordynację działań poszczególnych podmiotów publicznych i prywatnych oraz zoptymalizować wpływ projektów, władze Asturii opracowały regionalną strategię morską, która będzie podstawą polityki społeczno-ekonomicznej w latach 2007–2013.

Strategia ta, zapisana w dokumencie pt. „MAREA – La MAR, una estrategia para Asturias”, jest owocem zakrojonych na szeroką skalę konsultacji, w które w pierwszym półroczu 2007 roku zaangażowało się około stu organizacji i obywateli.

Sprawne zarządzanie

Głównym celem regionalnej strategii morskiej Asturii jest **sprawne zarządzanie**. Dokument, obejmujący wiele sektorów, w których działają zarówno liczne instytucje administracji publicznej jak i przedsiębiorstwa prywatne, ma na celu stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania, obejmującego poszczególne poziomy odpowiedzialności na poziomie regionalnym, krajowym i europejskim. I tak regionalna strategia morska zawiera propozycje zmian organizacyjnych, które można streścić w następujący sposób:

- Na **poziomie regionalnym**: utworzenie **Komisji ds. Polityki Morskiej**, skupiającej wszystkich regionalnych ministrów, których ta tematyka dotyczy; powołanie organów doradczych i wsparcia technicznego, między innymi **Rady naukowej** (w odniesieniu do kwestii środowiskowych, innowacji) oraz „**Asturyjskiego forum morskiego**” (zrzeszającego wszystkie podmioty społeczno-gospodarcze).
- Na **poziomie krajowym**, rząd hiszpański mógłby koordynować organizację **konferencji sektorowych** i wdrożenie **wspólnych planów działania** oraz planów **współpracy** pomiędzy nadmorskimi wspólnotami autonomicznymi; **protokół ogólny** zawarty pomiędzy Madrytem a nadmorskimi wspólnotami autonomicznymi określałby ogólne ramy działania oraz metodologię współpracy w dziedzinie zintegrowanej polityki morskiej.
- Na **poziomie europejskim** asturyjska strategia morska proponuje utworzenie **trójkątnego programu współpracy**, czy wręcz „**Europejskiego paktu terytorialnego**” pomiędzy autonomiczną wspólnotą, Państwem hiszpańskim i Komisją Europejską. **Międzynarodowa morska rada konsultacyjna** obejmująca **komitety naukowe** ułatwiłaby wdrożenie polityk i rozjaśniłaby dyskusje na temat wyzwań polityki morskiej na poziomie ponadnarodowym.

Cele i priorytety

Konsultacje publiczne, 21 pisemnych opinii, ocena dokonana przez region w połączeniu z Zieloną księgą Komisji Europejskiej oraz innymi merytorycznymi refleksjami politycznymi doprowadziły do opracowania następujących celów i priorytetów strategicznych:

- **Cel środowiskowy: ochrona wybrzeża i morza** (ochrona i rewitalizacja wybrzeża i zasobów morskich, zagospodarowanie i zarządzanie strefami nadmorskimi).
- **Cel gospodarczy: lepsze wykorzystanie zasobów morskich i przybrzeżnych** (poprawa konkurencyjności sektora morskiego i działalności przybrzeżnej, promowanie działań opartych na zasobach morskich i przybrzeżnych, przyczyniających się do zrównoważonego rozwoju, zidentyfikowanie nowych lub potencjalnych działań).
- **Cel społeczno-kulturalny: poprawa jakości życia na wybrzeżu Asturii** (promowanie tworzenia miejsc pracy dla ludności lokalnej, poprawa jakości dostępnej infrastruktury i usług, zarówno dla mieszkańców jak i turystów, działania na rzecz wzmocnienia tożsamości kulturowej nadmorskich miast i wiosek).

Osiągnięcie tych trzech celów będzie wspierane poprzez przyjęcie następujących celów ogólnych:

- **Badania naukowe, rozwój i innowacje** (promowanie badań naukowych w Asturii dotyczących kwestii morskich oraz włączenie ich do polityki administracji publicznej, promowanie stosowania wiedzy naukowej i technologicznej w sektorze morskim, promowanie innowacji).
- **Kształcenie i informowanie** (lepsze dostosowanie procesu kształcenia do potrzeb sektora morskiego, stworzenie nowych możliwości zatrudnienia dla mieszkańców terenów nadmorskich, uwrażliwienie ludności w kwestii znaczenia zasobów morza i wybrzeża).
- **Stworzenie innowacyjnego modelu zarządzania publicznego** (zintegrowane zarządzanie strefami nadmorskimi, włączenie zapisów środowiskowych i społecznych do kontraktów publicznych, stworzenie baz danych, wykorzystanie wskaźników wyników, etc.).

Więcej informacji:

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

uroki żaglówek i jachtów, a francuskim urlopowiczom coraz trudniej znaleźć miejsce w rozsądnej cenie w krajowych portach. Pojawiła się zatem okazja, którą Władze portowe w Gijón, właściciel portu, postanowiły wykorzystać w formie partnerstwa publiczno-prywatnego. I tak w 2005 roku koncesja portowa została wydana prywatnemu przedsiębiorcy, który zainwestował 4 miliony euro w powiększenie i modernizację mariny: renowację i budowę nowych pomostów zwiększających liczbę miejsc postojowych z 750 na 1 100, nowe usługi (łatwy dostęp do wody i elektryczności, WiFi, sale konferencyjne, etc.), inwestycje w ochronę środowiska (segregacja odpadów, normy ISO). „Mamy 650 stałych klientów; w 2006 roku gościliśmy ponad tysiąc łodzi, a liczby te nieustannie rosną”, opowiada Felix Gonzalez, manager ds. komunikacji. „Należy zaznaczyć, że jesteśmy najtańszym portem na całym wybrzeżu kantabryjskim, a Gijón jest bardzo przyjaznym miastem. Organizujemy szereg imprez i zawodów sportowych, takich jak łowienie tuńczyków czy też regaty z francuskimi portami w Arcachon, Royan i La Rochelle”.

Trudno ocenić wpływ gospodarczy tej nowej fali turystów odwiedzających miasto. Nawet Humberto Moyano, dyrektor ds. badań naukowych i rozwoju we Władzach portowych w Gijón, nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie, mimo że

doskonale zna sektor morski oraz kwestie związane z rozwojem lokalnym: „Pewne jest, że port w Gijón generuje 7 % PKB regionu Asturii”.

Port w Gijón, którego obroty przeładunkowe to 20 milionów ton towarów rocznie, jest oczywiście główną dźwignią rozwoju regionalnego. Od 2004 roku port jest powiększany. Prace są prowadzone przy ogromnym wsparciu Unii Europejskiej: UE przekazała 563 900 000 euro, z czego niemal połowa pochodzi z Funduszu spójności, a 250 000 000 to pożyczka Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI). Ta rozbudowa pozwoli zwiększyć moce przerobowe oraz możliwości magazynowania ładunków w tym największym porcie Asturii. Prace obejmują głównie wzmocnienie falochronów oraz zwiększenie przestrzeni do przechowywania i kotwicowiska, co umożliwi przyjmowanie dużych statków, między innymi kontenerowców. Ich liczba w porcie w Gijón jest wciąż niewielka, podczas gdy rynek związany z tym rodzajem transportu jest w pełnym rozkwicie. „Dzięki nowej infrastrukturze będziemy mogli się szybciej rozwijać. Chcę jednak zwrócić Państwa uwagę na inny – co najmniej równie istotny – wymiar Gijón”, podkreśla Humberto Moyano. „Bierzemy udział we wszystkich europejskich projektach badawczo-rozwojowych



Terminal metalurgiczny w porcie w Gijón



Przyszłe Centrum Oscara Niemeyera zmieni oblicze miasta Avilés

dotyczących portów od 15 lat: są to już 42 projekty od 1992 roku... prowadzone w ramach poszczególnych programów ramowych na rzecz badań naukowych i rozwoju, LIFE, oraz oczywiście INTERREG. 6 obecnie wdrażanych projektów dotyczy naszego portu. W obliczu globalizacji i wyzwań ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, to dzięki badaniom naukowym i innowacji Gijón może tworzyć swoją wartość dodaną – nie tylko dla siebie, lecz także dla innych portów na naszej planecie. Na przykład nasz model bezpiecznego dla środowiska przewozu substancji lotnych został wdrożony w wielu miejscach na świecie...”

Oscar Niemeyer

W Asturii leży jeszcze drugi, ważny port: Avilés. Jego przepustowość (6 milionów ton ładunków rocznie) jest mniejsza niż portu w Gijón, lecz jest to największy port rybacki na całym wybrzeżu kantabryjskim. Są w nim także prowadzone zakrojone na szeroką skalę prace (budowa nowej hali rybnej, najnowocześniejszej w Hiszpanii, nowych nabrzeży i bulwarów wzdłuż ujścia rzeki, etc.). W mieście wdrażanych jest szereg innych projektów – można wręcz powiedzieć, że Avilés to kwintesencja wszystkich prac restrukturyzacyjnych w Asturii. Miasto (85 000 mieszkańców) stopniowo przekształca się z silnie zanieczyszczonego, przemysłowego ośrodka w centrum usługowe. Władze skupiają się także na turystyce i chcą w niedalekiej przyszłości utworzyć ważny ośrodek kulturalny.

Od dziesięciu lat w Avilés prowadzonych jest wiele projektów oczyszczania i reorganizacji miasta. „Avilés, w którym główny punkt ciężkości stanowił przemysł, odwróciło się od morza”,

opowiada Jorge Juan Manrique, koordynator projektów europejskich w radzie miejskiej. „Dziś dążymy do oddania ujścia rzeki miastu i jego mieszkańcom, do odtworzenia nowego centrum... Jest to projekt długoterminowy, który wymaga zaangażowania instytucji publicznych, podmiotów prywatnych i stowarzyszeń, z których wszystkie mają interes w tych działaniach. W tym względzie regionalna strategia morska może być bardzo pomocna”.

Kluczowym projektem w ramach tych działań jest bez wątpienia spektakularne Międzynarodowe centrum kulturalne Oscara Niemeyera, którego budowa ma się niebawem rozpocząć. Kompleks, zaprojektowany przez słynnego brazylijskiego architekta, będzie się składał z wielkiego placu i czterech nowoczesnych budynków podstawionych na prawym brzegu estuarium, w miejscu dawnych zakładów metalurgicznych. Jego powierzchnia to 44 213 m². W centrum znajdzie się audytorium z około 1 000 miejsc, muzeum, sale wystawowe i konferencyjne, kino oraz panoramiczna restauracja. „Centrum Oscara Niemeyera obejmuje to, co chcą wyrazić mieszkańcy Asturii: przyszłość, innowacje, doskonałość... a wszystko w rozsądnej cenie: 30 milionów euro”, zachwala Natalio Gruelo, kierownik projektu. Otwarcie jest planowane na 2010 rok. Przedtem Avilés będzie gościł w grudniu 2007 roku konferencję na temat ważnych ośrodków kulturalnych na świecie (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre, etc.), a Woody Allen nakręci film przy samym ujściu rzeki.

Więcej informacji: <http://www.asturias.es>

ITERREG IIIB Morze Północne

„Wymiana doświadczeń w dziedzinie zarządzania ryzykiem powodzi morskiej”



Niels Rooode, kierownik projektu SAFECOAST, Rijkswaterstaat (Centrum zarządzania wodą), Holandia

Od czasu katastrofalnych powodzi w 1953 i 1962 roku kraje leżące nad Morzem Północnym wdrożyły zakrojone na szeroką skalę programy ochrony wybrzeża: utworzono tamy oraz zapory przeciwsztormowe, aby chronić rozległe, nisko położone tereny. Jednocześnie wzmocniono istniejące wydmy przybrzeżne. Ponadto, w latach 90. XX wieku dobrym i „łagodnym” sposobem na zapobieganie erozji wybrzeża w krajach, takich jak Belgia, Holandia, Niemcy, Dania i Wielka Brytania było nawożenie piasku.

Możliwe jednak, że sukcesy są wynikiem przypadku. W ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat, mimo ciągłych inwestycji w ochronę wybrzeża, ryzyko katastrofalnych powodzi znacznie wzrosło, podczas gdy poziom świadomości na temat tych ryzyk wśród społeczeństwa i decydentów politycznych mógł zmaleć z uwagi na brak groźnych wydarzeń.

Mimo że spodziewamy się, iż zmiany klimatu spowodują szybsze podnoszenie się poziomu mórz oraz występowanie gwałtownych burz, skutki powodzi będą poważniejsze z uwagi na duże zagęszczenie infrastruktury społeczno-gospodarczej w teoretycznie chronionych strefach zalewowych. Tsunami w Azji oraz powódź w Nowym Orleanie wywołana przez huragan Katrina to dwa spektakularne przykłady kruchości nisko położonych obszarów przybrzeżnych. Podobnie powodzie, które dotknęły Anglię latem 2007 roku pokazują zagrożenia dla człowieka i infrastruktury na terenach zalewowych.

W krajach leżących nad Morzem Północnym podjęto wiele inicjatyw na rzecz trwałego wyeliminowania zagrożeń gwarantując jednocześnie bezpieczeństwo, wzrost gospodarczy i ochronę środowiska. Wydaje się, że wiele rozwiązań można uzyskać poprzez zrównoważone połączenie funkcji stref nadmorskich, rozsądnego zagospodarowania przestrzennego oraz zarządzania kryzysowego, kładąc jednocześnie nacisk na badania naukowe.

Różnice kulturowe i sytuacyjne pomiędzy poszczególnymi krajami i regionami są w tym względzie wspaniałą okazją do wymiany doświadczeń. Jednak

ważna jest harmonizacja działań oraz interpretacji w celu skutecznego wykorzystania dostępnej wiedzy i informacji. To pozwoli osiągnąć masę krytyczną wspólnego know-how, które będzie stanowić podstawę wszelkich działań.

Projekt współpracy INTERREG „Safecoast”, dysponujący budżetem w wysokości 2,3 miliona euro, z czego połowa pochodzi ze źródeł unijnych, skupia zarządzających strefami przybrzeżnymi oraz naukowców i ma celu wypracowanie wspólnego stanowiska w obliczu istniejących problemów. Zgodnie z założeniem nauka ma iść w parze z działaniem: razem będą przeprowadzane oceny ryzyka, organizowane kampanie informacyjne, wymieniane dane i informacje, tworzone bardzo szczegółowe mapy, które nie będą się kończyć na granicach poszczególnych krajów itd.

Powyższe działania mają doprowadzić do opracowania obszernego raportu na temat sytuacji w regionie Morza Północnego w celu ułatwienia pracy zarządców i decydentom politycznym w poszczególnych krajach. Wyniki zostaną opublikowane 21 maja 2008 roku podczas konferencji organizowanej we współpracy z projektem „Chain of Safety” (Łańcuch bezpieczeństwa), w trakcie której zarządcy terenów przybrzeżnych, osoby odpowiedzialne za planowanie przestrzenne oraz zarządzanie kryzysowe spotkają się i – miejmy nadzieję – skonkretyzują nowe pomysły na bardziej zintegrowaną walkę z zalewaniem terenów przybrzeżnych.

Więcej informacji: www.safecoast.org



Wydmy oferują zarówno osłonę, jak i piękne widoki

INTERREG IIIA Irlandia/Walia

„IMAGIN”: wydobycie kruszywa z dna Morza Irlandzkiego



Koszt całkowity: 1 246 111 EUR
Wkład UE: 841 976 EUR

„W Wielkiej Brytanii i Irlandii jest coraz mniej rentownych złóż surowców przeznaczonych do produkcji zaprawy murarskiej lub betonu (żwir, piasek, okruszki kamienne). Niezbędne jest znalezienie nowych zasobów. Eksploatacja znacznych złóż kruszywa na dnie południowego Morza Irlandzkiego może się przyczynić do rozwoju regionów przybrzeżnych. Projekt »Irish sea Marine AGregates Initiative (IMAGIN)« skupia szereg organizacji specjalizujących się w geografii wybrzeża, geologii, zarządzaniu zasobami morskimi itd. w celu opracowania ram naukowych, strategicznych i operacyjnych mogących zagwarantować eksploatację kruszywa zgodną z zasadami ochrony środowiska”.

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

INTERREG IIIB Morze Bałtyckie

„Baltic Gateway”: połączenie południa Bałtyku



Koszt całkowity: 1 043 500 EUR
Wkład UE: 664 500 EUR

„Projekt współpracy »Baltic Gateway«, obejmujący 38 partnerów z 7 państw, ma na celu opracowanie całłościowego systemu transportu i usług logistycznych wysokiej jakości pomiędzy Skandynawią, północno-zachodnią i środkową Europą, krajami bałtyckimi, Rosją, Białorusią, Ukrainą i Azją. Głównym założeniem jest promowanie wzrostu gospodarczego i zrównoważonego rozwoju na terenach położonych na południe od Bałtyku. Projekt umożliwił przeprowadzenie serii badań i skutkowało realizacją wielu inwestycji gospodarczych”.

Bengt Gustafsson, Koordynator projektu
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Przestrzeń atlantycka

„Coastatlantic”: zintegrowane zarządzanie strefami nadmorskimi



Koszt całkowity: 2 535 079 EUR
Wkład UE: 1 753 768 EUR

„Celem współpracy »Coastatlantic« jest promowanie zdrowego i trwałego rozwoju stref nadmorskich poprzez podejście obejmujące kwestie środowiskowe, społeczne i gospodarcze tych obszarów. Dwanaście regionów nadatlantyckich z Hiszpanii, Francji, Wielkiej Brytanii i Irlandii ma odtąd spójną wizję dotyczącą zagospodarowania przestrzennego oraz zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi. Podobne podejście zostało już wcześniej wdrożone w innych częściach Europy (Morze Północne, Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne), lecz mniejszym stopniu w obszarze Oceanu Atlantyckiego;

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

INTERREG IIIC Północ

„InterMareC”: wsparcie dla klastrów morskich



Koszt całkowity: 3 250 000 EUR
Wkład UE: 1 750 000 EUR

„Projekt »InterMareC – Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions« powstał w wyniku współpracy trzech regionów peryferyjnych, posiadających bezpośredni dostęp do morza: Szlezewiku-Holsztyn, Bretanii i Pomorza, poszukujących wspólnej strategii na rzecz uwolnienia – poprzez klastry morskie – niewykorzystanego potencjału. Główne prace obejmują zarówno stymulowanie działań sektora morskiego w trzech kluczowych dziedzinach (off-shore i technologie morskie, zarządzanie strefą przybrzeżną, przemysł stoczniowy) jak i gospodarki regionów nadmorskich poprzez współpracę pomiędzy władzami, naukowcami i przedsiębiorcami. InterMareC opracowuje także nowe produkty i usługi w zakresie akustyki i robotyki podwodnej, prognozy »pogody oceanicznej«, hydrodynamiki i środowiska.

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

Strona internetowa Info regio: kluczowe strony dostępne w 22 językach

Polityka i Środki to dwa pierwsze działy naszej nowej strony internetowej (wraz w poddziałami) dostępne odtąd w 22 wersjach językowych. Internauci mogą przeczytać szczegółowe informacje dotyczące historii, głównych celów i kluczowych elementów polityki regionalnej 2007-2013 w językach 27 państw członkowskich.

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

Kontakt

Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej
Jednostka 01 – „Informacja i Komunikacja”
Ana-Paula Laissy
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruksela
Faks: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_fr.htm
Informacje dotyczące pomocy regionalnej Unii Europejskiej
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_pl.htm

ISSN 1725-8243

© Wspólnoty Europejskie, 2007
Kopowanie dozwolone, pod warunkiem podania źródła.

Wydrukowano w Belgii

URZĄD OFICJALNYCH PUBLIKACJI
WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
L-2985 Luksemburg



Urząd Publikacji
Publications.europa.eu