



sk



Európska únia
Regionálna politika

info regio

| Č. 23 | september 2007 |

panorama



**Regióny v srdci európskej
námornej politiky**

Obsah

Regióny v srdci európskej námornej politiky

Európska námorná politika: od Zelenej knihy po akčný plán

Prístavné mestá sa menia

**Námorné klastre na križovatke inovácie
a regionálneho rozvoja**

EFRR v akcii: Lotyšsko, Estónsko, Portugalsko, Taliansko

Svedectvo: CRPM-CPMR

Reportáž: Budúcnosť závisí od pobrežia

Astúrsky región, ktorý musí čeliť reštrukturalizácii hlavných odvetví svojho hospodárstva - poľnohospodárstva, rybolovu a oceliarskeho priemyslu -, sa snaží zhodnotiť prírodné, kultúrne a ľudské prednosti svojej pobrežnej oblasti a tým zaistiť svoj (opätovný) rozvoj.

Svedectvo: INTERREG IIIB Severné more

INTERREG v akcii

3

7

9

13

14

15

20

21



Fotografie (strany): Európska komisia (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).

Titulná strana: Dedina Smögen na západnom pobreží Švédska -
Photo William Steward (Evropska komisija).

Na príprave tohto čísla sa tiež podieľali: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Zodpovedný vydavateľ: Ana-Paula Laissy, Európska politika, GR pre regionálnu politiku
Táto publikácia je vytlačená na recyklovanom papieri v nemeckom, anglickom a francúzskom jazyku.

Tematická časť je k dispozícii v 22 jazykoch Európskej únie na internetovej stránke:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
Texty v tejto publikácii nie sú právne záväzné.

Európska námorná politika: od Zelenej knihy po akčný plán

Nicolas Mariel a Frederico Ferreira⁽¹⁾

Európska komisia svojou Modrou knihou pre integrovanú námornú politiku Európskej únie („Oceán vhodných príležitostí“) a jej akčným plánom, ktoré predstavila 10. októbra 2007, odpovedala na dlhoročnú potrebu, ktorej samozrejmosť sa však prejavila iba nedávno: potrebu koordinácie verejných politík týkajúcich sa európskeho námorného a pobrežného priestoru.



Rybolov pri pobreží Thyborønu (Dánsko)

More, ktoré okrem toho, že je regulátorom podnebia na planéte, zamestnáva 5 miliónov Európanov a predstavuje významný zdroj pracovných miest, predovšetkým v takých odvetviach, ako sú obnoviteľné zdroje energie a telekomunikácie.

Až doteraz sa zásahy Európskej únie na mori obmedzovali na stimulačné, alebo reštriktívne zastrešovanie odvetvových činností (doprava, životné prostredie, výskum...), bez skutočného zamerania sa na logiku trvalo udržateľného rozvoja, rešpektujúceho budúcnosť tohto spoločného dedičstva.

Zdá sa, že tento trend sa mení vďaka zahájeniu novej integrovanej námornej politiky Európskej únie, ktorú iniciovala Komisia pod vedením pána Barrosa v rámci svojej stratégie 2005 – 2009. Realizácia tejto politiky prebieha vo viacerých etapách a začala sa fázou konzultácie.

Zelená kniha o námornej politike Európskej únie, ktorá bola predstavená v júni 2006, na trinásť mesiacov otvorila rozsiahlu konzultáciu o potrebe integrovanej námornej

politiky a o definovaní špecifických potrieb v tejto oblasti. Výsledky presiahli očakávania a pracovnej skupine pre námornú politiku zriadenej ad hoc pri Generálnom riaditeľstve pre rybolov a námorné záležitosti s cieľom prípravy a monitorovania tejto novej politiky, bolo adresovaných približne 500 písomných príspevkov od vlád, regiónov, súkromných podnikov, odborov, mimovládnych organizácií, alebo jednoduchých občanov.

Kompas...

Komisia, povzbudená touto podporou občianskej spoločnosti, ale tiež orgánov verejnej správy, ako napríklad Výborom regiónov, alebo nemeckým predsedníctvom EÚ (prvý polrok 2007), sa rozhodla zahájiť druhú fázu, venovanú formulovaniu činností, umožňujúcich zostaviť konkrétny rámec realizácie integrovanej námornej politiky. Toto je cieľom **Modrej knihy**, ktorú 10. októbra 2007 predstavil predseda Európskej komisie José Manuel Barroso a Joe Borg, komisár zodpovedný za rybolov a námorné záležitosti. Modrá kniha je „balík“ obsahujúci dve Oznámenia Komisie s politickým

(1) Politický analytik a Asistent analytika pri pracovnej skupine pre námornú politiku, GR pre rybolov a námorné záležitosti, Európska komisia.

poslaním a dva pracovné dokumenty – akčný plán a štúdiu o vplyve – vypracované pod vedením pracovnej skupiny pre námornú politiku v rámci intenzívnej medziúťvarovej spolupráce podporovanej na vysokej úrovni samotnými komisármi, zoskupenými v kontaktnej skupine.

Akčný plán, ktorý by mal byť prijatý Radou ministrov v decembri 2007, predstavuje skutočnú „bibliu“ novej európskej



Vzdelávanie v oblasti námornej bezpečnosti

námornej politiky. Plánuje sa v ňom okolo tridsať aktivít zoskupených do piatich veľkých cieľov:

- Podporovať trvalo udržateľné využívanie morí a oceánov;
- Vytvoriť základ poznatkov a inovácie pre námornú politiku;
- Ponúknuť vyššiu kvalitu života v pobrežných oblastiach;
- Podporovať vedúcu funkciu Európskej únie v medzinárodných námorných záležitostiach;
- Zlepšovať zviditeľnenie námornej Európy.

Niektoré z týchto aktivít sú „štrukturálneho charakteru“, čiže vychádzajú z tradičných politík Európskej únie. Toto je prípad Oznámenia o európskej prístavnej politike, ktoré vychádza z dopravnej politiky a Oznámenia o boji proti nelegálnemu, nedeklarovanému a neregulovanému rybolovu, ktoré vychádza zo spoločnej politiky rybolovu. Niektoré sú skutočne novátorské a presahujú rámec tradičnej politiky. Toto je prípad realizácie nových nástrojov politického rozhodovania, ktoré plánuje Modrá kniha, ako napríklad priestorové plánovanie jednotlivých aktivít na mori, integrované riadenie pobrežných oblastí, vytvorenie európskej siete pozorovania a údajov z morského prostredia, alebo interoperabilita európskych monitorovacích systémov.

Organizačný plán stanovený akčným plánom ustanovuje relatívne náročný kalendár, v rámci ktorého sa počíta s uskutočnením väčšiny aktivít v priebehu roka 2008, neskôr však do začiatku roka 2009. Niektoré aktivity už boli konkrétne priblížené v uverejnených dokumentoch: pracovný dokument o námorných klastroch, Oznámenie o európskej prístavnej politike, konzultačný dokument o námorných dialnicach a námornej doprave bez hraníc, Oznámenie o ničivých

spôsoboch rybolovu, Oznámenie o opätovnom preskúmaní námorných sociálnych právnych predpisov, pracovný dokument o námornej energetickej politike atď.

...a kormidlo

Treba zdôrazniť, že schválenie akčného plánu predpokladá novú situáciu v oblasti riadenia. Hlavnou myšlienkou je nepridávať novú právnu úpravu k už existujúcej právnej úprave, nevytvárať dodatočné administratívne štruktúry a najmä začleňovať, tak ako je to len možné, jednotlivé zúčastnené strany do rozhodovacieho procesu, s cieľom získania ich súhlasu pred spustením konkrétnych aktivít. Osobitne to platí pre nové nástroje, ako je priestorové plánovanie, ktoré bude realizované prostredníctvom pilotných projektov. Akčný plán tiež poukazuje na významné miesto iniciatívnych opatrení a predpokladá rôzne uľahčenia pre projekty rešpektujúce osvedčené spôsoby.

Celkom iste možno namietat, že väčšina naplánovaných opatrení by mala byť prijatá príslušnými oddeleniami Komisie. Ale cieľ európskej integrovanej námornej politiky spočíva práve v ich spolupráci v záujme rešpektovania všeobecného cieľa uváženého rozvoja. Práve tento záujem bol vyjadrený v konzultačnom procese Zelenej knihy a práve preto by malo dôjsť k potvrdeniu existencie štruktúry „námorné záležitosti“ Generálneho riaditeľstva pre rybolov a jej posilnenej právomoci v blízkej budúcnosti.



Modernizácia prístavu v Quarterm (Portugal)

Najvzdialenejšie regióny: Európa ďalekého mora

Azorské ostrovy, Kanárske ostrovy, Guadeloupe, Guyane, Madeira, Martinik a Réunion: sedem najvzdialenejších regiónov s permanentným znevýhodnením (1) z dôvodu veľkej vzdialenosti, izolácie, klimatických, územných, demografických a hospodárskych obmedzení, ktoré je oprávnením pre prispôsobovanie politik Spoločenstva ich situácii. Najvzdialenejšie regióny, ako regióny z dvoch oceánov (Atlantický a Indický) začlenené k EÚ, sú však rovnako výhodou. Výhradné hospodárske zóny (VHZ) najvzdialenejších regiónov sa s viac ako 3 000 000 km² rovnajú celkovej rozlohe Stredozemného a Baltského mora. Ak ku nim pridáme Zámorské krajiny a územia (ZKÚ) (2), Európska únia je prítomná v troch oceánoch a patrí jej najväčší morský priestor na svete.



Najvzdialenejšie regióny v súčasnosti disponujú relatívne zachovanými zdrojmi rybného hospodárstva, ktoré ešte umožňujú uvážený rozvoj rybolovného úsilia. K tomu treba pridať aj zdroje cestovného ruchu. Pre svoje geografické a geofyzikálne vlastnosti a pestrosť morskej biodiverzity sú najvzdialenejšie regióny, v súlade s cieľmi stanovenými v Lisabone a v Göteborgu, „laboratóriami“ v takých oblastiach, ako je ekológia, klíma a energia.

Najvzdialenejšie regióny v tejto súvislosti ponúkajú všetkým územiám vo svojej morskej oblasti privilegovaný priestor na okrajových hraniciach Európskej únie pre trvalo udržateľný rozvoj. V prípade, keď nie sú izolované morom, ako napríklad Azorské ostrovy, nachádzajú sa v priamom

susedstve tretích krajín, ktoré musia čeliť ešte vyhrotenejším rozvojovým výzvam. Dialóg medzi EÚ, jej najvzdialenejšími regiónmi, ich členskými štátmi a tretími krajinami, by mohol priniesť významný pokrok v mnohých oblastiach: trvalo udržateľné spoluriadenie zdrojov rybného hospodárstva, boj proti chudobe, námorná bezpečnosť...

Zavedenie európskej námornej politiky je nepochybne v absolútnom záujme najvzdialenejších regiónov. V rámci programu INTERREG IIIC Juh vyvinuli projekt RUMPER, ako svoj prínos k Zelenej knihe na túto tému. Táto politika priniesie najmä najvzdialenejším regiónom medzinárodnú vážnosť. Prvým záverom projektu RUMPER je potreba diferencovaného prístupu na základe morskej oblasti, aby bolo možné zohľadniť špecifiká najvzdialenejších regiónov vo vzťahu k zvyšku EÚ, ako aj medzi oblasťami Karibiku, juhozápadného Indického oceánu a Makronézie (Madeira-Azorské ostrovy-Kanárske ostrovy).

Ochrana morského prostredia najvzdialenejších regiónov predpokladá, že informácie na túto tému budú začlenené do európskych databáz, so zreteľom na budúci Námorný atlas. Podpora špecializovaného výskumu okolo najvzdialenejších regiónov (obnoviteľné energie, morské biotechnológie, klimatické zmeny, predchádzanie rizík...) vyžaduje vytvorenie sietí medzi ich organizáciami pre výskum a vývoj a organizáciami zvyšku EÚ. A nakoniec, rybolov je vhodnou ilustráciou potreby politiky, ktorá je v súlade s geografickým kontextom najvzdialenejších regiónov a je rovnako spôsobilá prispieť k ich vlastnému rozvoju, ako aj k trvalému spoluriadeniu zdrojov spoločne so susediacimi tretími krajinami.

Oznámenie o integrovanej námornej politike, zdôrazňujúce najmä integrovaný prístup pre každú z troch daných morských oblastí a dôležitosť najvzdialenejších regiónov v rámci výskumu a vývoja, naznačuje správny kurz.

Kontakt: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Článok 299-2 Zmluvy.

(2) ZKÚ: približne dvadsať území, ktoré ústavne podliehajú štyrom členským štátom (Dánsko, Francúzsko, Holandsko, Spojené kráľovstvo), ale nie sú súčasťou územia EÚ, ani nezávislými štátmi.

NET-BIOME: výskum v službách trvalo udržateľného rozvoja najvzdialenejších území

Net-Biome je projektom Šiesteho rámcového programu pre výskum a technologický rozvoj, ktorý po prvý krát združuje 7 najvzdialenejších regiónov a väčšinu Zámorských krajín a území (ZKÚ) z tropických a subtropických oblastí a 5 európskych krajín (Španielsko, Holandsko, Francúzsko, Portugalsko, Spojené kráľovstvo). Najvzdialenejšie regióny a ZKÚ predstavujú výnimočnú morskú a zemskú biodiverzitu, ktorá je hlavnou výhodou pre ich trvalo udržateľný rozvoj

(poľnohospodárstvo, rybolov, cestovný ruch). Ich životné prostredie však v porovnaní so zvyškom EÚ ľahšie podlieha klimatickým zmenám, prírodným rizikám a ľudskej činnosti. Net-Biome je zameraný na spoluprácu vo výskume biodiverzity, s cieľom vyvinúť stratégie a originálne modely trvalo udržateľného riadenia, ktoré bude možné zdieľať s kontinentálnou Európou a tretími krajinami, ktoré s nimi susedia.

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

Kurz smerom k trvalo udržateľnému rozvoju: európska prístavná politika

Komisia 18. októbra 2007 v rámci Oznámenia o integrovanej námornej politike schválila **Oznámenie o európskej námornej politike⁽¹⁾**, ktoré je odrazom výsledkov rozsiahleho poradného procesu zainteresovaných strán.

Európska námorné aj riečne prístavy musia čeliť zložitým výzvam: narastajúce požiadavky na dopravu; významné technologické zmeny (kontajnerový transport, telekomunikácie, informatizácia); ekologické požiadavky, vrátane intermodálneho riadenia dopravy, kde sa vyzdvihuje úloha prístavov; potreba dialógu medzi všetkými subjektmi, ktorých sa prístavné činnosti dotýkajú, mestami a regiónmi; a nakoniec, dodržiavanie predpisov Spoločenstva týkajúcich sa transparentnosti a hospodárskej súťaže. Komisia si v súvislosti s propagáciou prístavného systému, plne prispievajúcemu k trvalo udržateľnému rastu a zamestnanosti, stanovila akčný plán, ktorý v skratke obsahuje tieto prvky:

- **Zlepšovanie výkonnosti prístavu a spojení s vnútrozemím.** Ak možno najväčšie európske prístavy považovať za efektívne, tak na druhej strane mnoho prístavov vykazuje prekážky v oblasti kapacity, spojení, alebo organizácie. Treba zabezpečiť integrované riadenie dopravného reťazca a skúmať nové trasy, pri súčasnom starostlivom hodnotení pred výstavbou nových infraštruktúr.
- **Zvyšovanie kapacity pri súčasnom rešpektovaní životného prostredia.** Komisia zverejní smerovania zamerané na uľahčenie uplatňovania environmentálnych smerníc (biotopy, vtáky, voda, odpad) pri územnej úprave prístavov. Taktiež ide o zavedenie vhodných zariadení na spracovanie odpadu, zaistenie optimálneho riadenia masy vody a sedimentov a boj proti klimatickým zmenám a znečisteniu vzduchu.

- **Modernizácia prístavnej činnosti** zavedením nových systémov námornej bezpečnosti a telekomunikačných systémov. „Internetová námorná doprava“, predovšetkým zjednodušenie administratívneho spracovania navigácie a logistiky. Aj nové automatizované prístavné vybavenia zohrávajú významnú úlohu. Taktiež je potrebné zjednotiť postupy námornej dopravy na krátku vzdialenosť a povzbudiť ju tak na vnútornom trhu, ako aj podporovať vytváranie „námorných diaľnic“.
- **Zavedenie spravodlivých a transparentných právnych predpisov pre investorov, prevádzkovateľov a používateľov:** úloha prístavných orgánov, verejné financovanie, prístavné koncesie, technicko-námorné služby (riadenie lode, remorkáž...), manipulácia lodného nákladu, prístavné poplatky, hospodárska súťaž s tretími krajinami.
- **Zavedenie štrukturálneho dialógu medzi prístavmi a mestami** (pozri článok).
- **Vytvorenie odvetvového dialógu o práci v prístavoch** a zlepšovanie podmienok odbornej prípravy, bezpečnosti a hygieny.

(1) KOM(2000) 616 konečné znenie z 18. októbra 2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sk/com/2007/com2007_0616sk01.pdf



Prístavné mestá sa menia

Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Prístavy a mestá sa musia v mene rastu a trvalo udržateľného rozvoja opäť stať partnermi.



V Európe sa celkovo nachádza viac ako 1 000 námorných prístavov. Treba však poznamenať, že veľká väčšina z nich je malej, alebo strednej veľkosti. 700 prístavov spracuje ročne menej ako 1 milión ton lodného nákladu. Na opačnej strane spektra stojí približne desať megaprístavov, ktoré spracujú viac ako 50 miliónov ton nákladu.

Námorné prístavy ako európske centrá rastu

V mnohých európskych prístavoch došlo v posledných dvadsiatich rokoch k prudkému rozmachu činnosti. Táto tendencia by mala pokračovať najmä pri kontajnerovej doprave, kde by sa mal silný rast udržať. Dôvodom je

predovšetkým rýchla expanzia ázijských trhov a najmä dovoz z Číny.

Táto tendencia podporuje účasť väčšieho počtu európskych prístavov na svetových trhoch. Kontajnerové prístavy, kde došlo v roku 2006 k najväčšiemu rastu, boli všetko malé, alebo stredné prístavy, nachádzajúce sa naprieč celým kontinentom. Sektor sa teda čím ďalej tým viac diverzifikuje v oblasti počtu zúčastnených prístavov, funkcií a služieb a prenajímateľa lodí tak majú viac výberu v oblasti možných trás.

Európske prístavy musia na tento rast odpovedať investovaním do nových prijímacích kapacít a disponovať spoľahlivým spojením so svojim vnútrozemím. Hlavnou prekážkou však ostáva právna neistota týkajúca sa implementácie environmentálnych noriem Spoločenstva. Z tohto dôvodu došlo pre pomalosť a ťažkopádnosť postupov k významnému oneskoreniu dôležitých prístavných projektov.

Prebudovanie prístavných oblastí

Koncept moderného prístavu sa po prvý krát objavil na začiatku 19. storočia v Spojenom kráľovstve: v oblasti infraštruktúry, inžinierstva, technológií manipulácie a riadenia boli priekopníkmi prístavy ako Londýn a Liverpool, ktorými sa inšpirovali ich kontinentálni konkurenti. História sa zopakovala o 150 rokov neskôr, keď Londýn v roku 1981 prostredníctvom prebudovania svojich dokov otvoril cestu k rehabilitácii starých prístavných oblastí všade v Európe.

Aj keď sa projekty rôznia, všetky majú jednu spoločnú črtu: navrátiť mestu opustené, alebo nepoužívané prístavné zóny a spraviť z nich priestory pre kancelárie, ubytovanie a voľný čas, potom, ako sa prístavná činnosť presunie na okraj, ďalej od centra. Dobrým príkladom takejto premeny je projekt „HafenCity“ v Hamburgu: príjmy z predaja budov nachádzajúcich sa priamo na brehu v starom prístave, ktorý je veľmi blízko centra mesta, umožnili financovať ultramoderný kontajnerový terminál Altenwerder na južnom brehu rieky Labe.

Rehabilitovať prístavné mesto

Toto opätovné získanie brehov a prístavných oblastí, ktoré sa uskutočnilo všade v Európe, veľmi často oddelilo mestá od ich prístavu: návštevník, ktorý nebol upozornený, si v mnohých európskych prístavných mestách okamžite neuvedomí, že mesto, v ktorom sa nachádza, je sídlom významného prístavu. Najčastejšie zbadá iba vodnú plochu, kde sa z času načas mínajú nákladné člny a výletné lode, prístavné móla upravené na promenády, doky zmenené na atrakcie pre turistov a skladiská premenené na moderné bytové domy.

(1) Generálny tajomník ESPO (European Sea Ports Organisation / Európska organizácia námorných prístavov).
E-mail: pverhoeven@espo.be – Web: www.espo.be

Prístavní manažéri sa však čím ďalej tým viac pýtajú, či je takáto politika trvalo udržateľná. Ako prvý je na rade priestor, pretože miera rastu očakávaná v oblasti námornej dopravy vyžaduje stále viac prijímacieho priestoru. Priestor však chýba a silný environmentálny tlak obmedzuje zväčšovanie prístavov, čím sú tieto následne donútené vrátiť sa do vnútra miest a opätovne prebudovať staré prístavné zóny.

Pravdaže s jedným kľúčovým problémom: syndróm „nie v mojej záhradke“ sťažuje existenciu prístavných aktivít v blízkosti obytných zón. Pre mnohé prístavy je to však nevyhnutný proces, ktorý si vyžaduje úsilie obidvoch strán: prístavné orgány musia dbať o to, aby ich prístav bol tak čistý, diskretný a bezpečný ako je to len možné; obyvatelia mesta musia na druhej strane pochopiť, že prístav je užitočný pre ich komfort a všeobecné pohodlie. Iba pri splnení tejto podmienky bude možné uskutočniť skutočnú revitalizáciu prístavných miest v Európe.

Aby bolo miestne obyvateľstvo priaznivejšie naklonené pre prístavné aktivity, je potrebné aby boli prístavy viditeľnejšie pre širokú verejnosť. Treba presvedčiť ľudí, že prístavy sú prirodzene fascinujúce miesta. Pre toto existujú ešte stále málo využívané možnosti vytvárania partnerstiev s odvetvím cestovného ruchu, voľno časových aktivít, kultúry a kultúrneho dedičstva, s cieľom oboznámiť obyvateľov so svetom prístavov a námornej dopravy. V čase kódexu na ochranu lodí a prístavných zariadení a ostatných preventívnych opatrení je to osobitná výzva, ktorá si vyžaduje určitý podiel kreativity zo strany prístavných manažérov.

Trvalo udržateľný rozvoj prístavov v srdci novej európskej prístavnej politiky

Európska komisia 18. októbra 2007 uverejnila nové oznámenie o politike Spoločenstva týkajúcej sa prístavov⁽²⁾. Toto oznámenie v porovnaní s predchádzajúcimi iniciatívami prikladá veľkú dôležitosť trvalo udržateľnému rozvoju prístavov a súčasne uznáva potrebu vyjasniť pravidlá uplatňovania environmentálnej právnej úpravy Európskej únie. Prístavné



orgány európskych prístavov združené v ESPO s uspokojením vítajú oznámenie Komisie o vytvorení hlavných línií pre uplatňovanie tejto právnej úpravy pri rozvoji prístavov.

Cieľom oznámenia je tiež zlepšenie spolupráce medzi mestami a prístavmi. Sektor aj toto víta veľmi priaznivo. Aj keď sú miestne a prístavné orgány ako prvé zodpovedné za integráciu prístavov do miest a mestského života, Európska komisia môže podporovaním osvedčených spôsobov a vzájomného učenia sa slúžiť ako katalyzátor. Jej návrh, aby sa každý rok organizoval „deň otvorených prístavov“, je dobrým príkladom partnerstva, ktoré by sa mohlo rozvinúť medzi prístavnými a mestskými orgánmi európskych prístavných miest.

(2) KOM(2000) 616 konečné znenie z 18. októbra 2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sk/com/2007/com2007_0616sk01.pdf

Námorné klastre na križovatke inovácie a regionálneho rozvoja

Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Klastre môžu byť kľúčovým nástrojom ambiciózneho námornej politiky, umožňujúcej konkrétne výsledky v oblasti technologickej inovácie a súčasne hospodársky rozvoj území.



Odvolávajúc sa na anglický pojem znázorňujúci celok, slovo „*klaster*“ znamená zoskupenie podnikov z toho istého odvetvia, nachádzajúce sa najčastejšie v tej istej zamestnateľskej spádovej oblasti. Presnejšie, podľa Michaela E. Portera z Harvardskej univerzity, klaster je „*koncentrácia navzájom prepojených podnikov, špecializovaných dodávateľov, poskytovateľov služieb a pridružených inštitúcií (univerzity, obchodné združenia, ...)*“.

Rôzne formy „klasteringu“

Tieto zoskupenia podnikov a profesionálnych subjektov, ktoré sa týkajú všetkých odvetví činnosti, môžu nadobúdať rôzne formy. V námornej oblasti tak treba rozlišovať vnútroštátne klastre – ktoré často slúžia ako mienkotvorné inštitúcie pre určité námorné vetvy, alebo profesie – regionálne klastre (vo Francúzsku nazývané „*centra konkurencieschopnosti – pôles de compétitivité*“). Tieto regionálne klastre sa venujú rozvoju námorného hospodárstva prostredníctvom inovácie a vzájomného zblížovania výskumu, vzdelávania a priemyslu. Doprevádzajú výskumné projekty (konceptia projektu,

hľadanie partnerov a financovania), podporujú vstup MSP na nové trhy a tak sa úplne stotožňujú s cieľmi Lisabonskej stratégie – táto stratégia kladie veľký dôraz na dôležitosť inovačných politík.

Inovácia v námornej oblasti je nevyhnutnosť, predovšetkým v lodiarstve a v logistike (postavenie a dodanie lode je ovocím práce rozsiahlej siete dodávateľov), v sektore využívania morských energetických a biologických zdrojov (ropná ťažba off-shore, využívanie obnoviteľných energií produkovaných morskými prúdmi, vlnami a slapovými javmi, vývoj nových molekúl pochádzajúcich z morskej biodiverzity,...), v sektore bezpečnosti, monitorovania a životného prostredia: prevencia rizík, boj proti vplyvom klimatických zmien, rozvoj trvalo udržateľného cestovného ruchu v súlade s ochranou morského pobrežia.

Klastre, okrem toho, že sú nositeľmi inovácie, umožňujú udržiavať námorné know-how Európskej únie na regionálnej úrovni, pretože a priori súčasne zoskupujú priemyselné

(1) Analitik politik, Evropska komisija, GD za regionalno politiko, Enota „Tematski razvoj, vpliv“.

Námorné klastre vo Fínsku

Vo Fínsku bolo v rámci „Programu odborných stredísk“ Štátnej rady na obdobie rokov 2007-2013 vytvorených 13 klastrov.

Poverením Fínskeho námorného klastra je dynamizácia a združovanie rozvoja činností, odborného vzdelávania a aplikovaného výskumu v takých odvetviach, ako je lodiarstvo, off-shore a námorná logistika. Privilegovaný rozsah pôsobnosti sa týka materiálov a technológií na transformáciu, internacionalizácie odvetvia, bezpečnosti, environmentálnych otázok a rozvoja podnikov.

Päť odborných stredísk, združujúcich priemyselné subjekty a výskumníkov na najvyššej úrovni, sa aktívne zúčastňuje tohto klastra, ktorého koordináciu zabezpečuje Konetknologiakeskus Turku Oy. Sú to strediská juhovýchodného Fínska, juhozápadného Fínska, západného Fínska, Satakuntty a Odborné stredisko Metalurgie Botnického oblúka.

Stratégia klastra je zameraná na podporu vytvárania inovatívnych činností, výrobkov a služieb; na zlepšovanie produktivity a vytváranie sietí; na zvyšovanie ponuky kvalifikovanej pracovnej sily. Taktiež ide o propagáciu zvyšovania investícií do výskumu a rozvoja a zvyšovania kompetencií podnikov, výmeny a centralizácie informácií, organizácie špecifických aktivít, internacionalizácie a spolupráce MSP.



*Kontakt: Mervi Pitkänen, Riaditeľ Programu.
mervi.pitkanen@konetknologiakeskus.fi*

subjekty a subjekty odborného vzdelávania. Z tohto dôvodu musí byť rozvoj klastrov sprevádzaný investíciami do vzdelávania v oblasti námorného sektora. Potencionálny nedostatok kvalifikovaných námorníkov môže mať totiž vážne dôsledky najmä v oblasti infraštruktúry námornej bezpečnosti. V konečnom dôsledku existuje riziko oslabenia niektorých klastrov, alebo ich premiestnenia do oblastí s kvalifikovanejšou pracovnou silou.



Trajekt v prístave Kiel (Nemecko)

Podpora Európskej únie

Európska únia podporuje rozvoj námorných klastrov rôznymi spôsobmi: Ako prvé, Európska komisia sa v roku 2005 zúčastnila na vytvorení technologickej platformy WATERBORNE⁽¹⁾, ktorá združuje hlavné subjekty z oblasti námornej dopravy. Cieľom je v rámci tematických skupín (lodiarstvo, navigácia, systémy, bezpečnosť, ...) definovanie dlhodobej vízie v sektore, ktorého rozvoj závisí od napredovania hlavných technológií. Cieľom tejto platformy je aj zosúladienie priorít európskeho morského výskumu a priemyselných potrieb (súčasťou je podpora klastrov).

Naviac, Európska únia prostredníctvom iniciatívy EUROPE INNOVA⁽²⁾ pristúpila k realizácii zmapovania európskych klastrov. Cieľom je zostavenie paneurópskej mapy všetkých členských štátov do konca roku 2007, s definovaním iniciatív v oblasti klasteringu na vnútroštátnej a regionálnej úrovni.

Komisia rovnako spustila niekoľko sietí v oblasti výskumu a inovácie, s cieľom vzájomnej výmeny osvedčených spôsobov. Tieto siete však môžu obmedziť svoju činnosť pri vzniku nadnárodných klastrov. Európska komisia na povzbudenie spolupráce medzi európskymi klastrami a v záujme podpory vzniku nových projektov na kontinentálnej úrovni, v júli

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

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

2007 zriadila Európske monitorovacie centrum pre klastre (stále v rámci iniciatívy EUROPE INNOVA). Úlohou tohto monitorovacieho centra bude zhromažďovanie štatistických údajov, vývoj ukazovateľov na meranie dynamiky európskych klastrov a hodnotenie vplyvu vnútroštátnych a regionálnych klasteringových politík. Táto činnosť bude dopĺňať prácu niektorých európskych klastrov, ktorej cieľom je uľahčovanie prenosu aktivít uskutočnených najvyššie postavenými regiónmi (sever Talianska, ...) do regiónov a členských štátov, kde sú podnikateľské siete ešte málo rozvinuté. Námorné klastre budú mať prospech z týchto iniciatív a súčasne z aktivít realizovaných Európskym monitorovacím centrom.

Niektoré klastre zamerané na činnosti v oblasti výskumu sú financované prostredníctvom rámcového programu Európskej únie, najmä prostredníctvom pilotného projektu „Regióny založené na vedomostiach“ – cieľom tejto podpory je rozvoj výskumných kapacít regiónov a integrovanie týchto aktivít do regionálnych stratégií rozvoja.

Klastre a kohézia

Klastre môžu počítať s významnou podporou európskej kohéznej politiky. Medzi investíciami, ktoré budú zrealizované v období rokov 2007-2013 sa inovácia javí ako prioritný sektor pre všetky regióny a členské štáty: investovanie do inovácie umožní zaistiť trvalo udržateľný rast a rozvoj klastrov je jedným z prostriedkov, ktorý majú regióny na dosiahnutie tohto cieľa. Strategické usmernenia Spoločenstva o súdržnosti, prijaté Európskou radou v októbri 2006, upresňujú, že investície, ktoré budú zrealizované v oblasti výskumu a rozvoja musia umožňovať „posilňovanie spolupráce medzi podnikmi, ako aj medzi podnikmi a verejnými výskumnými/terciárnymi vzdelávacími inštitúciami napríklad podporovaním tvorby regionálnych a transregionálnych kompetenčných zoskupení“. Toto sa samozrejme uplatňuje na pobrežné regióny a na klastre, ktoré tieto regióny vytvoria v sektore námorníctva. Stále v rámci európskej kohéznej politiky, iniciatíva „Regióny pre ekonomickú zmenu“ (pozri rámček) prostredníctvom sietí



Automobilový terminál prístavu vo Valencii (Španielsko)

Pomoransko, „Krajina Jantáru“

Pobrežie Pomoranska (Poľsko) je bohaté na jantár, skamenú živicu ihličnatých stromov z pred približne štyridsať miliónov rokov. V regióne sa nachádza približne 10 000 pracovných miest priamo závislých od tohto veľmi vyhladávaného zdroja, ktorého export tvorí každoročne 350 miliónov eur.



Toto je dôvod, prečo bol vytvorený „Jantárový klastor“, združujúci všetky subjekty z tohto odvetvia: remeselníkov a podniky zaoberajúce sa bižutériou a kozmetickými výrobkami z jantáru, miestne a regionálne spoločenstvá, Inštitút pre ekonomiu trhu a Gdaňskú spoločnosť pre medzinárodné veľtrhy (každý rok organizuje salóny Amberif a Ambermart), múzeá, univerzity, spolky a iné združenia spojené s odvetvím...

Toto centrum konkurencieschopnosti, ktoré spája tradíciu, inováciu a spoluprácu, je zamerané predovšetkým na lepšie kvantitatívne a kvalitatívne zhodnotenie prvej suroviny, na rozšírenie a konsolidáciu odbytkov pre výrobky z jantáru a na rozvoj cestovného ruchu, založeného na tomto vzácnom zdroji. Ako hovoria iniciátori, cieľom je vytvoriť z Pomoranska „Krajinu jantáru“ a z Gdaňska „Hlavné mesto jantáru“.

Kontakt: Krystyna Wróblewska,
Riaditeľka, Oddelenie medzinárodnej spolupráce,
Úrad Maršála Pomoranského vojvodstva.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

spolupráce začleňujúcich regionálne orgány umožní rozvinúť celkový potenciál, ktorý klastre predstavujú.

Vôľou Európskej únie od roku 2005 je zavedenie integrovanej námornej politiky. Tento nový záujem o námorné aktivity ukázal ich hospodársku dôležitosť, ako aj ich vzájomné prepojenie; taktiež pripomenul prínos týchto priemyselných aktivít k európskemu rastu a ich potreby v oblasti inovácií. Vzhľadom na všetky tieto dôvody Európska únia bude pokračovať v podporovaní rozvoja inovačných námorných klastrov a to prostredníctvom svojich politík pre výskum,

súdržnosť ako aj prostredníctvom svojich aktivít v prospech podnikov a priemyslu ako takého. Klastre môžu byť kľúčovým nástrojom ambiciózne námornej politiky, umožňujúcej konkrétne výsledky v oblasti technologickej inovácie a súčasne hospodársky rozvoj území.

Schéma iniciatívy „Regióny pre ekonomickú zmenu“

Námorné regióny EÚ budú mať od roku 2008 v rámci iniciatívy „Regióny pre ekonomickú zmenu“ možnosť spolupracovať v rámci siete. Tieto aktivity v rámci siete, podporované novým programom pre interregionálnu spoluprácu INTERREG IVC, budú sústredené okolo 30 prioritných tém, z ktorých dve sa zvlášť dotýkajú rozvoja námorných klastrov: „Mať osoh z morí a oceánov“ a „Zlepšovať kapacitu regiónov v oblasti výskumu a inovácie“.

Myšlienkou je, aby regióny najskôr identifikovali a poskytli sieti svoje najlepšie projekty na základe 30 prioritných tém. Následne, aby rozšírili prácu v rámci siete o politických rozhodovateľov, odborníkov a zainteresované organizácie, aby si z týchto projektov vzali potrebné poznatky a integrovali ich do operačných programov kohéznej politiky.

Tematické siete, ktoré budú najlepšie a najaktívnejšie pri šírení a integrovaní výsledkov, budú mať výhodu stálej podpory - v zmysle odborného posudzovania a služieb - ktorú Komisia poskytne v rámci „rýchleho výberu“ iniciatívy.

Viac informácií na:

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



Rozvoj kontajnerového prístavu v Las Palmas (Kanárske ostrovy, Španielsko)

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

LOTYŠSKO

Obnova prístavného móla v Mersrags



Celkové náklady: 2 000 000 EUR
Príspevok EÚ: 1 300 000 EUR

„Projekt realizovaný v rokoch 2006 a 2007 spočíva v obnove a predĺžení severného prístavného móla v Mersrags o 120 metrov. Celková dĺžka konštrukcie dosiahne 430 metrov, čím bude možné prijímať viac nákladných lodí a rozvíjať tak región a miestne hospodárstvo. Prístav a miestne spoločenstvá tak získajú na finančnej stabilite a dôjde k vytvoreniu nových pracovných miest.“

Sanda Rieksta, Vedúca oddelenia pre informácie a komunikáciu, Riadiaci orgán pre štrukturálne fondy EÚ
www.esfondi.lv

TALIANSKO

Nový prístav pre rekreačné plavidlá vo Vieste



Celkové náklady: 12 700 000 EUR
Príspevok EÚ: 1 400 000 EUR

Mnoho vlastníkov rekreačných plavidiel, ktorí každoročne navštevujú pobrežie Apúlie, budú mať odtiaľ k dispozícii 650 krátkodobých a dlhodobých parkovacích miest v novom prístave pre rekreačné plavidlá vo Vieste, zrealizovaných v rámci Regionálneho operačného programu 2000-2006. Projekt zastrešil realizáciu všetkých infraštruktúr potrebných pre základné, alebo pokročilé služby: lodiarne, parkovacia zóna, obchodná zóna a jachtársky klub, prezimovanie a údržba malých plavidiel atď. Práce zahŕňali predĺženie hrádze, prehĺbenie prístavu, úpravu prístavísk a upevnenie plávajúcích pontónov, výstavbu 6 obchodných budov a prístavných objektov, ako sú napríklad hangáre. Nový prístav tak odtiaľ ponúka prijímaciu kapacitu okolo 3 500 rekreačných plavidiel ročne.“

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

AZORSKÉ OSTROVY (PORTUGALSKO)

Medzinárodná sieť pre oceánografické monitorovanie



Celkové náklady: 200 000 EUR
Príspevok EÚ: 170 000 EUR

„Nedostatok údajov a zložitá topografia súostrovia sťažujú predpovedanie pohybu vln, slapových javov a prúdov okolo Azorských ostrovov. Projekt CIMBA je zameraný na získanie 3D zobrazení oceánskych prúdov a na skúmanie sezónnych výkyvov týchto prúdov. Zavedenie medzinárodnej monitorovacej siete okolo celého súostrovia umožní identifikovať vhodné miesta na výrobu energie z vln, ako aj miesta s významnou biologickou produktivitou.“

Ana Martins, Vedúci projektu, Katedra oceánografie a rybolovu, Univerzita Azorských ostrovov.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ESTÓNSKO

Úprava pláže v Pärnu



Celkové náklady: 1 300 000 EUR
Príspevok EÚ: 831 000 EUR

„Pärnu (44 000 obyvateľov) so svojou geografickou polohou, starobyľnou architektúrou a svojimi kultúrnymi aktivitami je najslávnejším kúpeľným centrom Estónska. Realizácia novej upravenej promenády pozdĺž pláže, ktorá prebehla vďaka EFRR, zmodernizovala obraz kúpeľného centra a prispela k posilneniu jeho príťažlivosti ako destinácie cestovného ruchu.“

Mirje Auksmann, koordinátorka projektu, Mesto Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

„Budúca európska námorná politika bude regionálna a súčasne svetová“

Xavier Gizard, Generálny tajomník Konferencie pre okrajové prímorské regióny (CRPM-CPMR)



Klimatické zmeny, energetické požiadavky a globalizácia sa pod tlakom udalostí stali súčasťou politickej agendy Európskej únie.

Akým spôsobom sa zaoberať týmito zmenami, aké stratégie vypracovať na ochranu obyvateľstva a oživenie území? 68 000 kilometrov európskeho pobrežia tvoria veľmi aktívne oblasti a to na jednej strane pre svoj hospodársky život a na druhej strane pre veľkosť osídlenia, ktorá tvorí 50 % z celku. Toto samozrejme spôsobuje určitý počet problémov, týkajúcich sa budúcej bezpečnosti, ak sa potvrdí stúpanie morskej hladiny a nárast udalostí klimatického pôvodu, ako sú tsunami, cyklóny a víchrice, ktoré pravidelne ohrozujú životy miliónov ľudí. Je to práve objavenie sa klimatických zmien, ktoré poukazuje na potrebu väčšieho prispôbovania sa regiónov dôsledkom týchto fenoménov, ako doplnok ku opatreniam na ich zmierňovanie.

Na hospodárskej úrovni musí toto prispôbovanie zohľadňovať potenciál rastu a zamestnanosti pobrežných oblastí: napríklad cestovný ruch v pobrežných oblastiach prispieva sám 5 % HDP a každoročne znamená rast o 3 %. Netreba zabúdať na 1 200 prístavov na kontinente, ktoré sú veľkým zdrojom, ako aj na zdroje obnoviteľnej energie, ktoré budú v pobrežných oblastiach vďaka vetru, slnku a pohybu vody stále výdatné.

Členské regióny CPMR boli úzko zapojené do dialógu k námornej politike v Európe a ponúkli viacero myšlienok týkajúcich sa zhodnocovania európskeho námorného potenciálu z hospodárskeho hľadiska, ako aj zavedenia nového rozvojového modelu, založeného na zásadách trvalo udržateľného rozvoja a na integrovanom riadení pobrežných oblastí.

Priaznivo vítajú pozitívne body obsiahnuté v „Modrej knihe pre integrovanú námornú politiku Európskej únie“: vytváranie a zriaďovanie námorných klastrov, spúšťanie pilotných projektov na zmierňovanie vplyvu klimatických zmien na pobreží, ako aj európsku stratégiu pre morský a námorný výskum, ktorú Európska komisia predstaví v roku 2008.



Prístav v Bari (Taliansko)

Európske regióny budú hnacou silou pri realizácii týchto aktivít. Moria a oceány však nepoznajú hranice! Celosvetový rozmer sa javí ako samozrejmosť v námorných politikách a najvzdialenejšie regióny budú a priori pripisovať tento rozmer budúcej námornej politike Európskej únie – tým skôr v kontexte urýchľovania procesu globalizácie.

Z tohto dôvodu bude Európa nútená zdieľať a konfrontovať svoje analýzy a svoje otázky s inými kontinentmi a ostatnými subjektmi námornej politiky pre 21. storočie. V tomto duchu sa regióny CPMR a niektoré svetové námorné subjekty stretli v júli 2007 na Azorských ostrovoch pri príležitosti seminára na tému „Námorné politiky a globalizácia“, kde prebehla konfrontácia európskych, čínskych, severoamerických, austrálskych a indonézskeho skúseností. Stále v tom istom duchu, CPMR vytvorila prvú svetovú sieť regiónov: Globálne fórum združenia regiónov sveta (FOGAR). V námornej oblasti aj v ostatných sektoroch pôsobiach na svetovej úrovni sa európske regióny musia spojiť s regiónmi ostatných kontinentov.

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

Reštrukturalizácia a integrovaný rozvoj v Astúrii (Španielsko)

Budúcnosť závisí od pobrežia

Astúrsky región, ktorý musí čeliť reštrukturalizácii hlavných odvetví svojho hospodárstva - poľnohospodárstva, rybolovu a oceľarskeho priemyslu -, sa snaží zhodnotiť prírodné, kultúrne a ľudské prednosti svojej pobrežnej oblasti a tým zaistiť svoj (opätovný) rozvoj. To je celý zmysel regionálnej námornej stratégie.



Castropol, na západnom okraji Astúrie

„Kľúč k nášmu úspechu je to, že aj podnikatelia považujú pobrežie za poklad Astúrie“, teší sa Manuel Carrero de Roa, hrdo ukazujúc na krásnu pláž Penarronda pod útesmi. Manuel je jedným z piatich urbanistov z „POLA“, Plán územného rozvoja pobrežia Astúrie. Tu, blízko Castropolu a hneď pred Galíciou, POLA vytvoril jeden z troch už zrealizovaných astúrskeho „beach parks“. „Cieľom do roku 2015 je zrealizovanie pätnástich takýchto plážových parkov, upresňuje Manuel. Naše pláže sú veľmi krásne, ale malé a v lete veľmi navštevované. Najskôr je potrebné dostať autá z piesku. Penarronda vždy v máji a v júli privíta tisíce osôb. Predtým, ako sme zrealizovali tieto chodníky a parkovisko, ktoré vidíte tamto, všetci parkovali na piesčitom teréne, takmer na pláži. Teraz musia ľudia kráčať niekoľko sto metrov, ale príroda opäť nadobudla svoje práva; dokonca sa znovu obnovujú pieskové duny a vracajú sa typicky pobrežné rastliny, ako pieskomilka obyčajná.“

POLA je so svojim rozpočtom 80 miliónov eur na desať rokov astúrskeho príspevkom k integrovanému

riadeniu pobrežných zón, v rámci ktorého je astúrskeho regiónu v Španielsku priekopníkom⁽¹⁾. Odborníci z POLA sa aktívne zúčastňovali konzultácií k regionálnej námornej stratégii, vypracovanej v roku 2007 (pozri rámček). Plán, ktorý je činný od roku 2005 a ktorý bol v roku 2006 ocenený Európskou radou územných plánovačov, je ovocím regionálneho prístupu začatého na začiatku deväťdesiatych rokov, ktorého prvotným cieľom bola obnova a ochrana čo najväčšieho počtu prírodných území na 500 metrov širokom páse pozdĺž okolo 400 kilometrov dlhého pobrežia Astúrie. „Astúrske pobrežie zažilo paradox“, vysvetľuje María José Rodríguez, riaditeľka oddelenia zahraničných vecí Regiónu Astúria: „na jednej strane, práve tu sa usadil ťažký priemysel... Na strane druhej, absencia dobrých pozemných komunikácií, ktorá dlhý čas izolovala región, ochránila veľkú časť tohto pobrežia. Sme európsky región s najväčším počtom chránených prírodných území, ktoré uznalo UNESCO. Napriek tomu bolo potrebné zasiahnuť: nové cesty priblížili Madrid na menej ako štyri hodiny a počet sekundárnych obydľí sa za posledné roky významne

(1) V rokoch 2003 až 2006 Astúrske kniežatstvo viedlo projekt „Coastatlantic“ na tému integrovaného riadenia pobrežných oblastí, na ktorom sa zúčastnilo aj ďalších 11 európskych regiónov (pozri rubrika „INTERREG v akcii“).

znásobil. Vďaka POLA však teraz máme nástroj potrebný na zosúladenie ochrany pobrežia s trvalo udržateľným cestovným ruchom.“

Cestovný ruch je jednou z hlavných priorít regiónu na zabezpečenie opätovného rozvoja. Zvlášť viditeľné je to v mestečku Luanco (5 000 obyvateľov), ktoré bolo až doteraz rybárskym prístavom a súčasne oceliarskym centrom. „Tieto dve aktivity sú v procese reštrukturalizácie, avšak blízkosťou Cap de Peñas a našou polohou na pol ceste medzi Avilés a Gijónom máme extrémne priaznivú polohu na rozvoj cestovného ruchu a voľno časových aktivít“, potvrdzuje Victor Cuervo, riaditeľ Komunálneho oddelenia pre vzdelávanie a zamestnanosť. Na programe je najmä: vytváranie podnikov cestovného ruchu (s prostriedkami programu EQUAL), nárast možností vidieckeho ubytovania (s LEADER +), úprava prístavu pre rekreačné plavidlá (s EFRR a INTERREG) a odborné vzdelávanie (800 000 eur ročne spolufinancované Európskym sociálnym fondom) s cieľom vyhovieť požiadavkám cestovného ruchu. „Nejde o radikálnu zmenu“, mierni Constantino Roces, riaditeľ Vzdelávacieho agropotravinárskeho centra v Luanco. „Netreba žiadny prevratný nápad: prostredníctvom nášho vzdelávania iba diverzifikujeme a prehľbujeme tradičné aktivity a know-how: predaj rybích výrobkov, konzerváren, pekáreň – cukráreň, kuchyňa založená na miestnych produktoch...“ A výsledky sú tu: „približne 80 % stážistov sa po ukončení zamestná. V určitých sektoroch, predovšetkým v oblasti predaja rýb, ponuka nestačí vykrývať dopyt“, udáva Ines Lombas, profesor biológie v Centre.

Od háčika po vidličku

Aj keď rybolov v Astúrii zaznamenáva vážne ťažkosti tak ako všade v Európe, tento sektor ani zďaleka nepovedal svoje posledné slovo: na počiatku reťazca rybári stavajú na kvalite a sledovateľnosti, s cieľom zlepšiť umiestňovanie svojich produktov na trhu; na konci reťazca spracovatelia produktov rybolovu posilňujú svoje baliace jednotky. V obidvoch prípadoch prispievajú štrukturálne fondy a iné európske nástroje.

Obec Cudillero je toho veľmi dobrým príkladom: Spoločenstvo rybárov Virgen del Carmen v rámci technologického projektu „Spolupráca@Vidiek“, podporovaného 6. rámcovým programom pre výskum a rozvoj (RFCD), experimentuje s nástrojom celkovej sledovateľnosti, ktorý využíva systém GPS. „Je to trochu ako od háčika po vidličku“, nadchýňa sa Enrique Plaza, z Generálneho riaditeľstva pre rybolov astúrskej vlády. „Sledovateľnosť je úplná a okamžitá: rybári prídu na svoje lovisko; postupne ako lovia inventarizujú svoje úlovky a údaje odosielajú do prístavu v Cudillero prostredníctvom systému Wifi, alebo satelitným signálom; predtým ako sa plavidlo vráti, zodpovedné osoby na dražbe môžu vydať certifikát pôvodu, ako aj číslo, ktoré umožní opätovné vystopovanie ryby až k maloobchodníkovi. Všetci na tom získajú: rybár, kontrolór, spracovateľ, predavač a v konečnom dôsledku spotrebiteľ...“

Stále v Cudillero, avšak tentoraz v dedine Oviñana, dva podniky na spracovanie rýb a kôrovcov zväčšili a zmodernizovali svoje prevádzky. Inocencio Rodriguez, veľkodovozca /veľkovývozca rýb a darov mora, investoval 10 miliónov eur do výstavby celkom novej jednotky nazvanej „Nuevos Desarrollos de la Pesca“ (Nový rozvoj rybolovu). „Treba sa uistiť, že astúrske prevádzkovatelia majú dostatočnú kapacitu na absorbovanie všetkého čo sa tu uloví a ešte niečo



Školenie nových zamestnancov v Cudillero

naviac, aby pridaná hodnota zostala v regióne a aby bolo možné spracovať a vyvieť prebytok“, domnieva sa ten, ktorý je tiež predsedom AMPPA, Združenia veľkoobchodníkov s rybami Astúrskeho kniežatstva. Európska pomoc vo výške 3,5 milióna eur doplnila podnikateľových 6,5 milióna eur. Výsledok: ultramoderný závod a výskumné laboratórium a 80 nových pracovných miest. Skromnejšia investícia, ale podobný postup prebehol neďaleko, u Mariscosa Oviñana, spracovateľa luxusných produktov mora, ktorý stavia novú, priestrannejšiu budovu. „Dosiahli sme strop našej kapacity“, rozpráva Dionisio Otamendi, vlastník podniku. „Vo veľkých mestách nastala explózia dopytu po jedlách z darov mora; už sme nestačili s dychom... Netreba si nechať ujsť takú príležitosť.“

Rekreačné plavidlá

Nenechať si ujsť príležitosť je tiež starostou manažérov prístavu pre rekreačné plavidlá v Gijóne, ktorý sa nachádza v srdci najväčšieho mesta v Astúrii (250 000 obyvateľov). Prístav, ktorý vznikol pred dvadsiatimi rokmi, sa trochu utišil, keďže plavba s rekreačnými plavidlami je v Španielsku menej rozšírená ako v iných krajinách. „Napríklad vo Francúzsku sa počíta jedno rekreačné plavidlo na 40 obyvateľov, naproti tomu v Španielsku je to 300 obyvateľov a v Astúrii 1000“, poznamenáva José Carlos Martinez, správca jachtárskeho klubu. Aj v tomto sektore dochádza k prudkému nárastu dopytu: Španieli objavujú čaro plachetnice, alebo jachty a francúzski majitelia rekreačných plavidiel začínajú mať problém nájsť vo svojich prístavoch miesta za prijateľné ceny. Nastal teda vhodný okamih, aby sa Prístavný úrad v Gijóne, ktorý je vlastníkom miesta, rozhodol využiť formu verejno-súkromného partnerstva. V roku 2005 bol prístav pre rekreačné plavidlá zverený do rúk súkromného koncesionára, ktorý investoval 4 milióny eur do zväčšenia a modernizácie vybavenia: obnova a výstavba nových pontónov na zväčšenie kapacity zo 750 na 1100 miest, nové služby (ľahký prístup k vode a elektrine, WiFi, konferenčná miestnosť...), environmentálna kvalita (triedenie odpadu, normy ISO...).

Prvá regionálna námorná stratégia

Astúrske kniežatstvo v záujme zaistenia integrovaného rozvoja, optimálnejšej koordinácie činnosti jednotlivých verejných a súkromných subjektov a optimalizovania vplyvu projektov, zaviedlo regionálnu námornú stratégiu, ktorá by mala viesť jeho socio-hospodárske politiky v období rokov 2007-2013.

Tento prístup, ktorý bol zaznamenaný v dokumente s názvom „MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias“, je ovocím rozsiahleho poradného procesu, ktorý v priebehu prvého semestra 2007 zmobilizoval stovku organizácií a občanov.

Správne riadenie

Prvoradým cieľom regionálnej námornej stratégie Astúrie je **správne riadenie**. Dokument sa v oblasti, ktorá obsahuje veľké množstvo odvetví a kde zasahuje veľké množstvo verejných správ a súkromných prevádzkovateľov, najskôr zameriava na vytvorenie štruktúr integrovaného riadenia, zahŕňajúce jednotlivé úrovne regionálnej, vnútroštátnej a európskej zodpovednosti. Regionálna námorná stratégia tak ponúka organizačný nástroj, ktorý možno zhrnúť nasledovne:

- Na **regionálnej úrovni** zaviesť **Komisiu pre námornú politiku**, ktorá bude združovať všetkých zainteresovaných regionálnych ministrov; stanoviť poradné orgány a orgány technickej pomoci, najmä **Vedeckú radu** (pre environmentálne otázky, inováciu...), ako aj „**Astúrske námorné fórum**“ (združujúce všetky socio-hospodárske subjekty).
- Na **vnútroštátnej úrovni** by španielska vláda mohla koordinovať organizáciu **odvetvových konferencií**, ako aj realizáciu spoločných akčných plánov a spolupráce Pobrežných autonómnych spoločenstiev; **všeobecný protokol** medzi Madridom a Pobrežnými autonómnymi spoločenstvami by mal definovať všeobecný rámec a metodológiu pre spoluprácu v oblasti integrovanej námornej politiky.
- Astúrska námorná stratégia na **európskej úrovni** ponúka zavedenie **tripartitného rámca pre spoluprácu**, alebo „**Európsky územný pakt**“, združujúci autonómne spoločenstvo, španielsky štát a Európsku komisiu. **Nadnárodná námorná poradná rada s vedeckými výbormi** by uľahčovala realizáciu politik a obhajovala diskusiu o námorných výzvach na supraregionálnej úrovni.

Ciele a priority

Verejný poradný proces, 21 písomných príspevkov, hodnotenie, ktoré uskutočnil samotný región a Zelená kniha Európskej komisie spolu s ostatnými náležitými politickými analýzami vyústili do definovania nasledovných cieľov a strategických priorít:

- **Environmentálny cieľ: chrániť morské pobrežie** (ochrana a obnova pobrežia a morských zdrojov; úprava a riadenie pobrežných oblastí)
- **Hospodársky cieľ: lepšie využívať morské a pobrežné zdroje** (zlepšovať konkurencieschopnosť námorného odvetvia a pobrežných činností; podporovať činnosti založené na morských a pobrežných zdrojoch, prispievajúce k trvalo udržateľnému rozvoju; identifikovať nové a realizovateľné činnosti)
- **Sociokultúrny cieľ: zlepšovať kvalitu života na astúrskom pobreží** (podporovať vytváranie pracovných miest pre miestne obyvateľstvo; zlepšovať vybavenie a služby pre miestnych obyvateľov, aj pre návštevníkov; prispievať k zachovaniu kultúrnej identity pobrežných miest a dedín).

Tieto tri ciele budú podporované začlenením nasledovných transverzálnych cieľov:

- **Výskum, rozvoj a inovácia** (podporovať lokalizovaný výskum v Astúrii, týkajúci sa námorných otázok a jeho začlenenie do verejných politík; podporovať začlenenie vedeckých a technologických poznatkov do námorného odvetvia; uľahčovať inováciu).
- **Vzdelávanie a informovanie** (lepšie prispôbiť vzdelávanie námornému odvetviu; otvoriť pobrežnému obyvateľstvu nové možnosti zamestnať sa; zvyšovať povedomie obyvateľov v súvislosti s dôležitosťou morských a pobrežných zdrojov).
- **Vypracovanie inovačného modelu verejnej správy** (integrované riadenie pobrežných oblastí; integrovanie environmentálnych a sociálnych klauzúl do verejných zákaziek; vytvorenie databázy, používanie ukazovateľov výkonnosti,...).

Viac informácií na:

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

„Máme 650 stálych klientov, v roku 2006 sme prijali viac ako 1000 tranzitných plavidiel a čísla stúpajú“, prezrádza Felix Gonzalez, zodpovedný za komunikáciu. „Treba povedať, že sme najlacnejší prístav pre rekreačné plavidlá z celého kantábrijského pobrežia, že Gijón je veľmi pohostinné mesto a že organizujeme celú plejádu sociálnych a športových aktivít, ako napríklad lov tuniaka, alebo veslárske preteky spolu s francúzskymi prístavmi z Arcachonu, Royanu a z La Rochelle.“

Je ťažké zhodnotiť ekonomický vplyv tejto novej vlny rekreačných plavidiel na mesto. Ani Humberto Moyano, riaditeľ výskumu a rozvoja z Prístavného úradu v Gijóne, ktorý je encyklopedickým znalcom námorného sektora a neustále hovorí o miestnom rozvoji, nemôže na otázku odpovedať: „isté je to, že prístav v Gijóne tvorí 7 % HDP Astúrie.“

Prístav v Gijóne, ktorý ročne spracuje 20 miliónov ton tovaru, je evidentne hlavnou pákou regionálneho rozvoja. Od roku 2004 je predmetom zväčšovania, masívne podporovaného Európskou úniou: 563 900 000 eur, z toho skoro polovicu poskytol Kohézny fond a 250 000 000 eur požičala Európska investičná banka (EIB). Toto rozšírenie zvýši kapacitu spracovania a uskladnenia námorného nákladu, prechádzajúceho cez prvý astúrsky prístav. Hlavným cieľom

je spevnenie vlnolamov a zväčšenie plôch pre uskladnenie nákladu a kotvenie, aby bolo možné prijať aj tie najväčšie plavidlá, najmä kontajnerové lode, ktoré sú v Gijóne zatiaľ málo zastúpené, zatiaľ čo tento trh je v plnom rozmachu. „Všetky tieto nové infraštruktúry nám pridajú na rýchlosti, avšak chcel by som upozorniť na iný rozmer Gijónu, ktorý je najmenej rovnako dôležitý“, nalieha Humberto Moyano. „Za posledných pätnásť rokov sme boli vo všetkých európskych výskumných a rozvojových projektoch, ktoré sa týkajú prístavov: nie menej ako 42 projektov od roku 1992... Cez rôzne, po sebe nasledujúce Rámcové programy pre výskum a rozvoj, ale tiež LIFE a samozrejme INTERREG, ktorého šesť projektov sa nás v súčasnosti týka. V kontexte globalizácie a hospodárskych, sociálnych a environmentálnych výziev, s ktorými sme konfrontovaní, môže Gijón práve vďaka výskumu a inovácii vytvárať skutočnú pridanú hodnotu, či už pre seba, alebo pre ostatné prístavy na planéte. Napríklad model manipulácie šetrnej k životnému prostrediu, ktorý sme vytvorili pre prchavé látky, bol vyvezený takmer do celého sveta...“

Oscar Niemeyer

Astúria má však aj druhý významný prístav: Avilés. Jeho veľkosť vyjadrená v objeme spracovaného lodného nákladu



Oceliarsky terminál prístavu v Gijóne



Budúce centrum Oscara Niemeyera čoskoro zmení mesto Avilés

(6 miliónov spracovaných ton ročne) je menšia ako pri prístave v Gijóne, je to však najväčší rybársky prístav z celého kantábriského pobrežia. Aj tento prístav prechádza významným rozširovaním (nová hala pre ryby, najmodernejšia v Španielsku, nové prístavné hrádze a promenády pozdĺž ústia...), ale v celom meste prebiehajú ďalšie projekty, až tak, že Avilés je možno jadrom celej prebiehajúcej reštrukturalizácie v Astúrii. Mesto (85 000 obyvateľov) sa z priemyselného a silne znečisteného sídla pomaly mení na centrum služieb. Stavilo tiež na cestovný ruch a v blízkej budúcnosti sa chce stať jedným z najdôležitejších kultúrnych centier.

Avilés už desať rokov znásobuje projekty na ozdravenie a rekonštrukciu mesta. „Mesto, ktoré sa takmer úplne podriaďovalo priemyselným aktivitám, sa otáčalo k moru chrbtom“, rozpráva Jorge Juan Manrique, koordinátor európskych projektov pre mesto Avilés. „Dnes ide o to, aby bolo ústie vrátené mestu a jeho obyvateľom, aby sa našlo nové centrum... Je to dlhodobé dielo, ktoré nás núti mobilizovať mnoho verejných, súkromných a asociačných subjektov, z ktorých každý má svoje vlastné záujmy. Z tohto dôvodu môže byť regionálna námorná stratégia veľmi nápomocná.“

Centrálным projektom je nesporne pozoruhodné Medzinárodné kultúrne centrum Oscar Niemeyer, ktorého výstavba sa čoskoro začne. Tento komplex, navrhnutý významným brazílskym architektom, sa bude skladať zo širokej esplanády a štyroch futuristických budov na mieste bývalého oceliarskeho závodu s rozlohou 44 213 m², na pravom brehu ústia. V komplexe sa bude nachádzať hľadisko s približne 1 000 miestami, múzeum, výstavné a konferenčné sály, kino a panoramatická reštaurácia. „Centrum Osacar Niemeyer je zhrnutím všetkého toho, čo chce Astúria hlásať: budúcnosť, inovácia, dokonalosť... A to všetko za skôr rozumnú cenu: 30 miliónov eur“, vyhlásuje Natalio Grueso, vedúci projektu. Otvorenie je naplánované na rok 2010. Avilés zatiaľ v decembri 2007 privíta sympóziu veľkých kultúrnych centier sveta (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...) a Woody Allen nakrúca na konci ústia film.

Viac informácií na: <http://www.asturias.es>

NTERREG IIIB Severné more

„Zdieľať poznatky v oblasti správy rizík pobrežných záplav“



Niels Rooode, vedúci projektu SAFECOAST, Rijkswaterstaat
(Centrum pre správu vody), Holandsko

Krajiny okolo Severného mora po katastrofických prílivových vlnách z rokov 1953 a 1962 vytvorili systém mohutnej pobrežnej ochrany: boli vybudované hate a protibúrkové hrádze,

aby chránili rozsiahle nízko položené oblasti a už existujúce pobrežné duny boli spevnené. V priebehu deväťdesiatich rokov sa ukázalo, že pridávanie piesku je optimálnym „miernym“ riešením ako brániť eróziu pobrežia v krajinách ako Belgicko, Holandsko, Nemecko, Dánsko a Spojené kráľovstvo.

Tento úspech je však možno iba dielom náhody. V posledných päťdesiatich rokoch sa riziká ničivých vln napriek neustálym investíciám do ochrany pobrežia citeľne zvýšili, zatiaľ čo uvedomovanie si týchto rizík obyvateľstvom a politickými činiteľmi pravdepodobne pokleslo z dôvodu absencie závažných udalostí.

Aj keď sa očakáva, že klimatické zmeny urýchlia stúpanie hladiny morí a spôsobia čím ďalej tým viac ničivých búrok, dôsledky záplav sa zhoršujú v dôsledku veľkého počtu socio-hospodárskych infraštruktúr sústredených v záplavových zónach s domnelou ochranou. Tsunami v Ázii a záplavy v New Orleanse spôsobené uragánom Katrina sú dva významné príklady zraniteľnosti pobrežných nížin. Aj povodne v Anglicku v lete 2007 dokazujú, ako sú ľudia a infraštruktúry v záplavových nížinách ohrozené.

Mnoho iniciatív spájajúcich bezpečnosť, hospodársky rast a ochranu životného prostredia bolo prijatých v krajinách okolo Severného mora, s cieľom trvalo čeliť týmto hrozbám. Zdá sa, že mnoho odpovedí sa nachádza vo vyváženej kombinácii medzi funkciami pobrežných zón, vyváženým územným plánovaním a pripravenosťou čeliť krízam, pri neustálom úsilí v oblasti výskumu.

Rôznorodosť kontextu a kultúry medzi krajinami a regiónmi predstavuje v tomto smere veľký zdroj vzájomného učenia sa. Je však dôležité zosúladiť úsilie a porozumenie potrebné na účinné spracovanie vedomostí a informácií, ktoré sú k dispozícii, aby bolo možné dosiahnuť kritický objem spoločného know-how, o ktoré sa možno opierať.

Projekt na spoluprácu INTERREG „Safecoast“ s rozpočtom 2,3 milióna eur, z ktorého polovica pochádza zo zdrojov Spoločenstva, združuje pobrežných urbanistov a vedcov, aby spoločne porozumeli tomu istému problému. Ide o učenie sa pri súčasnom konaní: uskutočnenie kompletného vyhodnotenia rizík, organizovanie informačnej kampane, zdieľanie údajov a informácií, realizácia veľmi podrobných máp, ktoré sa nekončia na hraniciach štátov atď.

Toto všetko musí vyústiť do súhrnnej správy o situácii regiónu Severného mora, s cieľom informovať manažérov a príslušných politických činiteľov z jednotlivých krajín. Výsledky budú zverejnené 21. mája 2008 v rámci konferencie organizovanej spoločne s projektom „Chain of Safety“ (Reťaz bezpečnosti), kde sa zídu osoby zodpovedné za cezhraničnú správu pobrežia, územní plánovači a krízoví manažéri, ktorí, dúfame, budú konkretizovať nové myšlienky na integrovanejší boj proti pobrežným záplavám.

Viac informácií na: www.safecoast.org



Duny ponúkajú ochranu a súčasne panoramatický výhľad

INTERREG IIIA Írsko/Wales

„IMAGIN“: ťažba kameniva v Írskom mori



Celkové náklady: 1 246 111 EUR
Príspevok EÚ: 841 976 EUR

„Výnosné ložiská materiálu určeného na výrobu malty, alebo betónu (štrk, piesok, kameň...) sú vo Veľkej Británii a Írsku čoraz zriedkavejšie. Treba hľadať iné zdroje. Ťažba obrovských zásob kameniva na dne južnej časti Írskeho mora môže prispieť k rozvoju pobrežných regiónov. Projekt Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN) združuje viacero organizácií, ktoré sa špecializujú na geografiu pobrežia, geológiu, riadenie morských zdrojov atď., s cieľom definovať vedecký, strategický a operačný rámec, ktorý bude garantovať ťažbu kameniva šetrnú k životnému prostrediu.“

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

INTERREG IIB Baltské more

„Baltic Gateway“: prepojiť juh Baltiku



Celkové náklady: 1 043 500 EUR
Príspevok EÚ: 664 500 EUR

„Cieľom projektu na spoluprácu „Baltic Gateway, ktorým sa zaoberá 38 partnerov zo 7 krajín, je vyvinúť kompletný systém dopravy a vysokokvalitných logistických služieb medzi Škandináviou, severozápadnou a strednou Európou, pobaltskými krajinami, Ruskom, Bieloruskom, Ukrajinou a Áziou. Ide o podporu hospodárskeho rastu a trvalo udržateľného rozvoja južného Baltiku. Projekt umožnil zrealizovať celú sériu štúdií a vyústil do mnohých ekonomických investícií.“

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

INTERREG IIB Atlantický priestor

„Coastatlantic“: integrované riadenie pobrežných oblastí



Celkové náklady: 2 535 079 EUR
Príspevok EÚ: 1 753 768 EUR

„Cieľom spolupráce „Coastatlantic je podpora zdravého a trvalo udržateľného rozvoja pobrežných oblastí prostredníctvom prístupu zohľadňujúceho environmentálny, sociálny a hospodársky rozmer pobrežného priestoru. Dvanásť atlantických regiónov zo Španielska, Francúzska, Spojeného kráľovstva a Írska takto zdieľa homogénnu víziu v oblasti územného plánovania a integrovaného riadenia pobrežných oblastí, čoho svedkami sme už boli v iných častiach Európy (Severné more, Baltské more, Stredozemné more), ale už menej v oblasti Atlantického oceánu.“

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

INTERREG IIC Sever

„InterMareC“: podpora námorných klastrov



Celkové náklady: 3 250 000 EUR
Príspevok EÚ: 1 750 000 EUR

„Projekt ‘InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions’ – vznikol zo spolupráce troch okrajových regiónov, avšak s priamym prístupom k moru: Šlezvicko-Holštajnsko, Bretónsko a Pomoransko, ktoré hľadajú spoločnú stratégiu na uvoľnenie nedostatočne využívaného potenciálu prostredníctvom námorných klastrov. Ide o súčasné povzbudenie aktivít námorného sektora v troch kľúčových oblastiach (oceánografické a off-shore technológie, pobrežné aktivity a služby, lodiarsky priemysel) a hospodárstva pobrežných regiónov prostredníctvom spolupráce medzi úradmi, vedcami a podnikateľmi. InterMareC vyvíja najmä nové produkty a služby v oblasti podmorskej akustiky a robotiky, ‘meteoceanických’, hydrodynamických a environmentálnych predpovedí.“

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

Kontakty

Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre regionálnu politiku
 Oddelenie 01 - Informácie a komunikácia
 Ana-Paula Laissy
 41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
 Fax: +32 2 296 60 03
 E-mail: regio-info@ec.europa.eu
 Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm
 Informácie o regionálnej pomoci Európskej únie
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-826X

© Európske spoločenstvá, 2007.
 Pri uvedení zdroja kopírovanie povolené.

Printed in Belgium.

ÚRAD PRE VYDÁVANIE OFICIÁLNYCH PUBLIKÁCIÍ
 EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV
 L-2985 Luxembourg



Úrad pre publikácie
Publications.europa.eu

Webová stránka Inforegio: kľúčové stránky v 22 jazykoch

„Politika“ a „Prostriedky“ sú prvé dve sekcie novej internetovej stránky (každá obsahuje svoje pod-sekcie), ktoré sú odteraz k dispozícii v 22 jazykoch. Návštevníci si tak môžu prečítať v jazykoch 27 členských štátov podrobné informácie o histórii, hlavných cieľoch a kľúčových prvkoch regionálnej politiky 2007-2013.

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