



sl



Evropska unija
Regionalna politika

info regio

| št. 23. | september 2007 |

panorama



**Regije v osrčju evropske
pomorske politike**

Povzetek

Regije v osrčju evropske pomorske politike

Evropska pomorska politika: od Zelene knjige do akcijskega načrta

Spreminjajoča se pristaniška mesta

Pomorski grozdi, na križišču inovacij in regionalnega razvoja

Evropski sklad za regionalni razvoj na delu: Latvija, Estonija, Portugalska, Italija

Pričevanje: Konferenca obrobni morskih regij (CPMR)

Reportaža: brez obale ni prihodnosti

Asturijska regija, ki se sooča s prestrukturiranjem glavnih sektorjev svojega gospodarstva – kmetijstvo, ribištvo, železarstvo –, namerava močnejše poudariti adute (naravne, kulturne in človeške) svoje obale, da bi si zagotovila (ponovni) razvoj.

Pričevanje: INTEREG IIIB Severno morje

INTERREG na delu



Fotografije (strani): Evropska komisija (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship – Regionalni urad v Bruslju (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)

Naslovnica: Vas Smögen na zahodni obali Švedske - Photo William Steward (Evropska komisija).

Pri pripravi te številke so sodelovali tudi: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Odgovorni urednik: Ana-Paula Laissy, Evropska komisija, GD za regionalno politiko
Ta revija je natisnjena v nemškem, angleškem in francoskem jeziku na recikliranem papirju.

Tematski sklop je na voljo v 22 jezikih Evropske unije na internetni strani:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
Mnenja v tej publikaciji so mnenja avtorja in ne izražajo nujno stališč Evropske komisije.

Evropska pomorska politika: od Zelene knjige do akcijskega načrta

Avtorja: Nicolas Mariel in Frederico Ferreira ⁽¹⁾

Komisija je s predstavitvijo svoje Modre knjige 10. oktobra 2007 o celostni pomorski politiki za Evropsko unijo („*Mnogo priložnosti*“) in akcijskega načrta, ki ga vsebuje, zadovoljila potrebo, ki jo je bilo čutiti že dolga leta, a je postala jasna šele nedavno: potrebo po uskladitvi javnih politik, povezanih z evropskim pomorskim in obalnim območjem.



Globokomorski ribolov v Thyborønu (Danska)

Poleg tega, da morje uravnava podnebje planeta, zaposluje 5 milijonov Evropejcev in ponuja še precej neizkoriščenih možnosti na področju delovnih mest, zlasti v sektorjih, kot so obnovljive energije in telekomunikacije.

Do sedaj je bilo evropsko posredovanje na morju omejeno na usklajevanje razvoja sektorskih dejavnosti (prometa, okolja, raziskav itd.), v spodbujevalnem ali omejevalnem smislu, ne da bi sledilo logiki trajnostnega razvoja, ki ima spoštljiv odnos do prihodnosti te skupne dediščine.

Zdi se, da je ta trend odslej obrnjen zaradi uvedbe nove evropske pomorske politike, ki jo je začela Komisija pod vodstvom Barrosa v okviru svoje strategije za obdobje 2005–2009. Izvajanje te politike je potekalo v več fazah, in sicer najprej s fazo posvetovanja.

Zelena knjiga za pomorsko politiko Unije, predstavljena junija 2006, je tako odprla 13 mesecev trajajoča obsežna posvetovanja o nujnosti celostne pomorske politike in ugotovitvi posebnih potreb na tem področju. Rezultati

so presegli pričakovanja z blizu 500 pisnimi prispevki s strani vlad in regij, zasebnih podjetij, sindikatov, nevladnih organizacij in celo navadnih državljanov, naslovljenimi na projektno skupino za pomorsko politiko, ki je priložnostna služba, ustanovljena pri Generalnem direktoratu za ribištvo in pomorske zadeve za pripravo in spremljanje te nove politike.

Kompas ...

Na podlagi te podpore civilne družbe in tudi javnih organov, kot sta Odbor regij ali Nemško predsedstvo EU (prva polovica leta 2007), se je Komisija odločila, da bo začela drugo fazo, posvečeno oblikovanju ukrepov, s katerimi se bo vzpostavil dejanski okvir za uresničitev celostne pomorske politike. Takšen je cilj Modre knjige, ki sta jo 10. oktobra 2007 predstavila predsednik Komisije José Manuel Barroso in komisar za ribištvo in pomorske zadeve Joe Borg. **Modra knjiga** je „sveženj“, ki združuje dve sporočili Komisije politične narave in dva delovna dokumenta (akcijski načrt in presojo vpliva), ki so jih pripravili

(1) Analitik politik oziroma pomočnik analitika pri projektni skupini za pomorsko politiko, GD za ribištvo in pomorske zadeve, Evropska komisija.

pod koordinacijo projektne skupine za pomorsko politiko v okviru tesnega sodelovanja med službami, ki so ga na visoki ravni podpirali sami komisarji, zbrani v kontaktni skupini.

Akcijski načrt, ki bi moral biti sprejet na Svetu ministrov decembra 2007, je dejansko „biblija“ nove evropske pomorske



Izobraževanje o pomorski varnosti

politike. Predvideva okoli 30 ukrepov, ki so združeni v pet velikih ciljev:

- čim bolj povečati trajnostno uporabo oceanov in morij;
- oblikovati osnovo za pomorsko politiko, ki bo temeljila na znanju in inovacijah;
- zagotoviti najvišjo kakovost življenja v obalnih regijah;
- spodbujati vodstveno vlogo Evrope pri mednarodnih pomorskih zadevah;
- povečati prepoznavnost pomorske Evrope.

Nekateri od teh ukrepov so „strukturni“, to pomeni, da so v pristojnosti tradicionalnih politik Unije. Takšen je primer sporočil o pristaniški politiki, ki spada v prometno politiko, in o boju proti nezakonitemu, neprijavljenemu in zakonsko neurejenemu ribolovu, ki spada v skupno ribiško politiko. Drugi so resnično novi in presegajo okvir tradicionalne politike. Tako to velja za uvedbo novih orodij političnega odločanja, določenih v Modri knjigi, kot so prostorsko načrtovanje različnih pomorskih dejavnosti, celovito gospodarjenje z obalnim pasom, vzpostavitev evropske mreže za pomorsko opazovanje in podatke ali celo medobratovalnost evropskih nadzornih sistemov.

Časovni načrt, opredeljen v akcijskem načrtu, določa sorazmerno kratek časovni raspored, saj predvideva, da se bo večina ukrepov izvedla v letu 2008, najpozneje v začetku leta 2009. Nekateri ukrepi so že sedaj uresničeni z objavo dokumentov: delovnega dokumenta o pomorskih grozdih, Sporočila o pristaniški politiki, posvetovalnega dokumenta o morskih avtocestah in pomorskem prometu brez meja, Sporočila o škodljivih ribolovnih praksah, Sporočila o ponovni preučitvi pomorskega regulativnega socialnega okvira, delovnega dokumenta o pomorski energetske politiki itd.

... in krmilo

Treba je poudariti, da sprejetje akcijskega načrta prinaša izhodišča za nov red na področju upravljanja. Osnovna ideja je, da se predpisi ne dodajo obstoječim predpisom, da se ne ustvari dodatna upravna struktura in da se zlasti čim bolj vključijo različne strani, ki sodelujejo v postopku odločanja, da se pridobi njihovo soglasje pred uvedbo konkretnih ukrepov. To zlasti velja za nova orodja, kot je prostorsko načrtovanje, ki se bo izvedlo s pilotnimi projekti. Akcijski načrt pomembno pozornost posveča tudi spodbujevalnim ukrepom in predvideva pripomočke za projekte, ki upoštevajo dobre prakse.

Seveda lahko ugovarjamo, da bi morale večino predvidenih ukrepov v vsakem primeru sprejeti pristojne službe Komisije. Vendar pa je ves smisel evropske celostne pomorske politike ravno v njihovem usklajevanju, da bi se upošteval skupni cilj premišljenega razvoja.

Med posvetovalnim postopkom o zeleni knjigi je bila izražena ravno ta skrb in prav zaradi tega bi moral oddelek za „pomorske zadeve“ pri GD za ribištvo praviloma v bližnji prihodnosti potrditi svoj obstoj in okrepiti svojo moč.



Modernizacija pristanišča v Quarteiri (Portugalska)

Najbolj oddaljene regije: Evropa na odprtem morju

Azori, Kanarski otoki, Guadeloupe, Gvajana, Madeira, Martinique in Reunion: nad sedem najbolj oddaljenih regij se zgrinjajo stalne ovire⁽¹⁾, povezane z odročnostjo in izolacijo, podnebnimi, ozemeljskimi, demografskimi in gospodarskimi omejitvami, ki utemeljujejo možnost, da se politike Skupnosti prilagodijo njihovem položaju. Vendar pa najbolj oddaljene regije na območju dveh oceanov (Atlantskega in Indijskega) kot regije, ki so vključene v EU, predstavljajo tudi prednost. Z več kot 3 000 000 km² imajo „izključne ekonomske cone (IEC)“ najbolj oddaljenih regij enako površino, kot je skupna površina Sredozemskega in Baltskega morja. Če k temu dodamo še čezmorske države in ozemlja⁽²⁾, je Evropska unija prisotna na treh oceanih in ima največji pomorski prostor na svetu.



Najbolj oddaljene regije so imele do sedaj na voljo sorazmerno ohranjene ribolovne vire, ki še omogočajo premišljen razvoj ribolovnega napora. K temu je treba dodati še njihove turistične zmogljivosti. S svojimi geografskimi in geofizičnimi značilnostmi ter bogastvom svoje morske biotske raznovrstnosti so poleg tega „laboratoriji“ na področjih, kot so okolje, podnebje in energija, v skladu z lizbonskimi in göteborgskimi cilji za trajnostni razvoj.

S tega vidika ponujajo najbolj oddaljene regije privilegiran prostor na zunanjih mejah Unije za trajnostni sorazvoj vseh ozemelj v njihovih posamičnih morskih bazenih. Kadar te regije na morju niso izolirane, kot na primer Azori, ležijo v neposredni bližini tretjih držav, ki se spopadajo s še težjimi

razvojnimi izzivi. Dialog med EU, njenimi najbolj oddaljenimi regijami, njenimi državami članicami in tretjimi državami bi lahko prispeval k občutnemu napredku na številnih področjih: trajnostno soupravljanje z ribiškimi staleži, boj proti revščini, varnost na morju, selitveni tokovi...

Očitno je, da so najbolj oddaljene regije zelo zainteresirane za uvedbo evropske pomorske politike. V okviru programa INTERREG IIIC Jug so razvile projekt RUPMER, da bi dale svoj prispevek k Zeleni knjigi na to temo. Pri izdelavi te politike je zlasti za te regije treba upoštevati mednarodne vidike. Prva sklepna ugotovitev projekta RUPMER je potreba po različnem pristopu glede na morski bazen, da se upoštevajo posebne značilnosti najbolj oddaljenih regij v primerjavi s preostalo EU in območji Karibov, južozahodnega Indijskega oceana in Makaronezije (Madeira–Azori–Kanarski otoki).

Varstvo morskega okolja najbolj oddaljenih regij predvideva, da se informacije na to temo vključijo v evropske zbirke podatkov za prihodnji atlas morij. Spodbujanje specializiranih raziskav v zvezi z najbolj oddaljenimi regijami (obnovljive energije, modre biotehnologije, podnebne spremembe, preprečevanje tveganj...) zahteva, da se njihovi organi za raziskave in razvoj povežejo v mrežo z organi iz preostale EU. Ne nazadnje, ribolov dobro ponazarja potrebo po politiki, ki je prilagojena geografskemu okviru najbolj oddaljenih regij, da se prispeva k njihovem razvoju ter k trajnostnemu soupravljanju z viri s sosednjimi tretjimi državami.

Sporočilo o celostni pomorski politiki, ki se nanaša zlasti na možnost celostnega pristopa za vse tri zadevne morske bazene in pomembnost najbolj oddaljenih regij z vidika raziskav in razvoja, pomeni pravo smer.

Kontaktni naslov: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Člen 299(2) Pogodbe.

(2) Čezmorske države in ozemlja: okoli dvajset ozemelj, ki so z ustavnega vidika v pristojnosti štirih držav članic (Danske, Francije, Nizozemske in Združenega kraljestva), ne da bi bila del ozemlja EU in neodvisne države.

NET-BIOME: raziskave v službi trajnostnega razvoja najbolj oddaljenih regij

Net-Biome je projekt 6. okvirnega programa za raziskave in tehnološki razvoj, ki prvič združuje sedem najbolj oddaljenih regij ter večino čezmorskih držav in ozemelj v tropskih in subtropskih območjih, ki pripadajo petim evropskim državam (Španiji, Franciji, Nizozemski, Portugalski in Združenemu kraljestvu). Najbolj oddaljene regije ter čezmorske države in ozemlja predstavljajo izjemno biotsko raznovrstnost morja in kopnega, kar je glavni adut za

njihov trajnostni razvoj (kmetijstvo, ribištvo, turizem). Zato je njihovo okolje bolj občutljivo na podnebne spremembe, naravna tveganja in človeške dejavnosti kot drugje v EU. Namen projekta Net-Biome je sodelovanje na področju raziskav biotske raznovrstnosti, da bi se razvile izvirne strategije in vzorci za trajnostno gospodarjenje, ki bi se lahko delili s celinsko Evropo in tretjimi državami v njihovi sosesčini.

Kontaktni naslov:
josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

Trajnostni rasti nasproti: evropska pristaniška politika

Komisija je v okviru svojega sporočila o celostni pomorski politiki 18. oktobra 2007 sprejela **Sporočilo o evropski pristaniški politiki⁽¹⁾**, v katerem so vidni rezultati širokega posvetovanja med udeleženi stranmi.

Evropska pristanišča se, ne glede na to, ali gre za pomorska ali rečna pristanišča, srečujejo z zapletenimi izzivi: naraščajoča potreba po prevozu; večje tehnološke spremembe (kontejnerski prevoz, telekomunikacije, informacije); okoljske potrebe, ki vključujejo intermodalno upravljanje prometa, pri katerem se spodbuja vloga pristanišč; potreba po dialogu med vsemi akterji, povezanimi s pristaniškimi dejavnostmi, vključno z mesti in regijami; in ne nazadnje upoštevanje predpisov Skupnosti, zlasti na področju preglednosti in konkurence. Da bi Komisija spodbudila pristaniški sistem, ki popolnoma prispeva k trajnostni rasti in zaposlovanju, si je zastavila akcijski načrt, ki na kratko zajema naslednje elemente:

- **Izboljšati učinkovitost pristanišč in povezav z zaledjem.** Čeprav lahko največja evropska pristanišča štejemo za učinkovita, številna pristanišča predstavljajo ozka grla z vidika zmogljivosti, povezav ali organizacije. Treba je zagotoviti celostno upravljanje prometne verige in raziskovati nove poti ter hkrati izvesti skrbno oceno pred izgradnjo novih infrastruktur.
- **Povečanje zmogljivosti ob upoštevanju okolja.** Komisija bo objavila smernice, da se bodo okoljske direktive (habitati, ptice, voda, odpadki) lažje uporabile pri ureditvi pristanišč. Gre tudi za namestitve ustreznih objektov za ravnanje z odpadki, zagotovitev ustreznega upravljanja vodnih teles in sedimentov ter za boj proti podnebnim spremembam in onesnaževanju zraka.

- **Posodabljanje pristaniške dejavnosti** z vzpostavitvijo novih sistemov za pomorsko varnost in telekomunikacije. Zlasti „e-pomorstvo“ olajša upravno obravnavo plovbe in logistike. Nova avtomatizirana pristaniška oprema ima prav tako pomembno vlogo. Ne nazadnje je treba poenostaviti postopke za pomorski promet na kratkih razdaljah, da se ta spodbudi na notranjem trgu in se pospeši vzpostavljanje „morskih avtocest“.
- **Določitev enakovrednih in preglednih predpisov za investitorje, izvajalce in uporabnike:** vloga pristaniških oblasti, javno financiranje, pristaniške koncesije, tehnično-navtične storitve (pilotaže, vleka...), upravljanje s tovorom, pristaniške pristojbine, konkurenčni boj s tretjimi državami.
- **Vzpostavitev strukturiranega dialoga med pristanišči in mesti** (glej članek).
- **Razviti sektorski dialog o delu v pristaniščih** in izboljšati pogoje za usposabljanje, varnost in zdravje.

(1) COM(2000) 616 konč. z dne 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sl/com/2007/com2007_0616sl01.pdf



Spreminjajoča se pristaniška mesta

Avtor: Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Pristanišča in mesta morajo v imenu rasti in trajnostnega razvoja ponovno postati partnerji.



Celotna Evropa ima več kot 1000 morskih pristanišč. Vendar pa je treba opozoriti, da je velika večina med njimi malih ali srednje velikih: 700 pristanišč pretovori manj kot 1 milijon ton tovora letno. Na drugem koncu spektra pa okoli deset velepristanišč pretovori več kot 50 milijonov ton tovora.

Morska pristanišča, poli rasti za Evropo

Številna evropska pristanišča so bila v zadnjih dvajsetih letih priča razmahu svoje poslovne dejavnosti. Ta trend naj bi se nadaljeval, zlasti za kontejnerski prevoz, kjer naj bi se ohranila visoka rast. Ta razvoj je predvsem posledica hitrega razmaha azijskih trgov in zlasti uvoza iz Kitajske.

Ta trend spodbuja sodelovanje čim večjega števila evropskih pristanišč na svetovnih trgih. Kontejnerska pristanišča, ki so bila deležna največje rasti leta 2006, so bila vsa mala ali srednje velika ter razporejena po vsej celini. Sektor torej postaja vedno bolj raznolik z vidika števila vpletenih pristanišč, njihovih funkcij in storitev, kar tovrstnim ladjam ponuja več možnosti za izbiro prometnih poti plovbe.

Da bi se evropska pristanišča odzvala na to rast, morajo vlagati v nove sprejemne zmogljivosti in imeti zanesljive povezave s svojim zaledjem. Vendar pa je ena od glavnih ovir za to pravna negotovost, povezana z izvajanjem okoljskih predpisov Skupnosti. Tako so večji pristaniški projekti doživeli občutne zamude zaradi dolgih in oteženih postopkov.

Preobrazba morskih obal

V začetku 19. stoletja se je v Združenem kraljestvu pojavil koncept sodobnega pristanišča: z vidika infrastrukture, tehnologije, tehnik pretovarjanja tovora in upravljanja so bila pristanišča, kot sta londonsko in liverpoolsko, predhodnika, ki sta postala vzornika za konkurenčna pristanišča na celini. Zgodovina se je delno ponovila 150 let pozneje, leta 1981, ko je London s preusmeritvijo svojih dokov odprl pot za prenovo starih pristaniških območij povsod drugod po Evropi.

Čeprav se projekti razlikujejo, imajo skupno lastnost: mestu vrniti zapuščen in neuporabna pristaniška območja, da se v njih uredijo prostori za pisarniške, stanovanjske in razvedrilne namene, pristaniške dejavnosti pa se preselijo ven, daleč od mestnega središča. Dober primer te preobrazbe je projekt „HafenCity“ v Hamburgu: s prihodki od prodaje stavb neposredno ob obali v starem pristanišču blizu središča mesta se je lahko financiral ultrasodoben kontejnerski terminal Alternweder na južnem bregu Elbe.

Oživitvev pristaniškega mesta

Ta ponovna polastitev nasipov in obalnih delov morja, ki se je pojavila povsod v Evropi, je pogosto ločila mesta od njihovega pristanišča: v veliko evropskih pristaniških mestih nepoučeni obiskovalec ne bo takoj opazil, da ima mesto, v katerem se nahaja, večje pristanišče. Najpogosteje bo opazil samo vodno površino, po kateri občasno plujejo čolni in izletniške ladje, nabrežja, urejena v sprehajališča, doke, spremenjene v turistične zanimivosti, in stara skladišča, preurejena v priljubljena podstrešna stanovanja.

Upravljalci pristanišč se vedno pogosteje sprašujejo, ali je ta politika trajnostna. Če začnemo z izzivom prostora, saj stopnje rasti, ki jih je mogoče pričakovati na področju pomorskega prometa, zahtevajo vedno večje pristaniške zmogljivosti. Primanjkuje namreč zemljišč, močni okoljski pritiski pa

(1) Generalni sekretar Organizacije evropskih morskih pristanišč (ESPO).
E-pošta: pverhoeven@espo.be – Spletna stran: www.espo.be

omejujejo širitev pristanišč, zaradi česar so ta prisiljena, da se vrnejo nazaj v mesta, da bi tam obnovila nekdanja območja pristaniških dejavnosti.

Seveda pa se tukaj pojavi pomembna ključna težava: sindrom „Ne pred mojim pragom“ otežuje obstoj pristaniških dejavnosti v bližini poseljenih območij. Za številna pristanišča je to neizogibna težava, ki zahteva žrtvovanje z obeh strani: pristaniške oblasti morajo paziti, da so njihova pristanišča čim bolj čista, tiha in varna, meščani pa morajo razumeti, da je pristanišče koristno za njihovo udobje in njihovo splošno blaginjo. Samo pod tem pogojem bo lahko uspela resnična oživitvev pristaniških mest v Evropi.

Da bi bilo lokalno prebivalstvo bolj naklonjeno pristaniškim dejavnostim, je treba najprej poskrbeti, da je pristanišče bolj vidno splošni javnosti. Treba je prepričati ljudi, da so pristanišča v bistvu privlačni kraji. V ta namen je še precej neizkoriščenih možnosti za ustanovitev partnerstev s turističnimi, rekreacijskimi in kulturnimi sektorji ter sektorjem za dediščino, da se meščane seznani s svetom pristanišč in pomorskega prometa. V času Mednarodnega kodeksa o zaščiti ladij in pristanišč (ISPS) in drugih zaščitnih ukrepov je to poseben izziv, ki zahteva določeno ustvarjalnost s strani upravljalcev pristanišč.

Trajnostni razvoj pristanišč v osrčju nove evropske pristaniške politike

Evropska komisija je 18. oktobra 2007 objavila novo sporočilo o pristaniški politiki Skupnosti⁽²⁾. To sporočilo v primerjavi s prejšnjimi pobudami pripisuje velik pomen trajnostnemu razvoju pristanišč in hkrati priznava potrebo po večji pravni jasnosti glede uporabe okoljske zakonodaje EU. Evropski pristaniški organi, združeni v okviru ESPO, z zadovoljstvom pozdravljajo napoved Komisije, da bo pripravila smernice za uporabo te zakonodaje pri razvoju pristanišč.



Namen sporočila je tudi izboljšati sodelovanje med mesti in pristanišči, kar sektor sprejema z veliko naklonjenostjo. Čeprav so lokalni in pristaniški organi prvi odgovorni za vključitev pristanišč v mesta in mestno življenje, ima lahko Evropska komisija pri tem vlogo katalizatorja, ki podpira dobre prakse in skupno učenje. Njen predlog, da se vsako leto organizira dan „odprtih vrat“ pristanišč, je dober primer partnerstva, ki bi se lahko razvilo med pristaniškimi organi in mestnimi oblastmi v Evropi.

(2) COM(2000) 616 konč. z dne 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sv/com/2007/com2007_0616sv01.pdf

Pomorski grozdi, na križišču inovacij in regionalnega razvoja

Avtor: Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Grozdi so lahko ključni instrument velikopotezne pomorske politike, saj hkrati omogočajo konkretne rezultate na področju tehnoloških inovacij in gospodarski razvoj ozemelj.



S sklicevanjem na celotni izraz v angleščini (ang. cluster) pomeni beseda „grozd“ skupino podjetij v istem sektorju, ki so najpogosteje prisotna na istem področju zaposlovanja. Po navedbah Michaela E. Portera iz Harvardске univerze je grozd „koncentracija medsebojno povezanih podjetij, specializiranih dobaviteljev, izvajalcev storitev in povezanih ustanov (univerz, trgovskih združenj ...)“.

Različne oblike „povezovanja v grozde“

Ta združenja podjetij in strokovnjakov, ki segajo v vse sektorje dejavnosti, imajo lahko različne oblike. Tako je na pomorskem področju treba razlikovati med nacionalnimi grozdi (ki so pogosto prenosniki mnenj za nekatere pomorske panoge ali poklice) in regionalnimi grozdi (ki se v Franciji imenujejo „poli konkurenčnosti“). Zadnji se posvečajo razvoju pomorskega gospodarstva z inovacijami in zbliževanjem raziskav, izobraževanja in industrije. Spremljajo raziskovalne projekte (zasnova projekta, iskanje partnerjev in financiranja), spodbujajo dostop malih in srednje velikih podjetij do novih trgov in se tako v celoti

umeščajo med cilje lizbonske strategije, saj ta priznava veliko pomembnost inovativnih politik.

Inovacije so nujnost na pomorskem področju, zlasti za sektorje ladjedelništva in logistike (gradnja in dobava ladje sta plod dela široke mreže dobaviteljev), izkoriščanja morskih energetskih in bioloških virov (pridobivanje nafte v globokem morju, izkoriščanje obnovljivih energij, ki jih zlasti proizvedejo tokovi, valovi in plimovanje, razvoj novih molekul, ki izhajajo iz morske biotske raznovrstnosti ...), varnosti, nadzora in ne nazadnje okolja: preprečevanje tveganj, boj proti učinkom podnebnih sprememb, razvoj trajnostnega turizma, ki se umešča v zaščito obale.

Poleg tega, da so grozdi nosilci inovacij, prav tako omogočajo, da se na regionalni ravni ohranijo pomorsko znanje in izkušnje Evropske unije, saj po definiciji hkrati združujejo akterje industrije in poklicnega usposabljanja. Zaradi tega morajo razvoj grozdov spremljati naložbe v pomorsko izobraževanje in usposabljanje. Morebitno pomanjkanje

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

Pomorski grozd na Finskem

Na Finskem se je v okviru programa strokovnih centrov, ki ga je uvedel Državni svet za obdobje 2007–2013, oblikovalo 13 grozdov.

Naloga finskega pomorskega grozda je oživiti in združiti razvoj dejavnosti, izobraževanje in praktične raziskave v sektorjih, kot so ladjedelništvo, globokomorsko izkoriščanje rudnin in pomorska logistika. Prednostna področja ukrepov zadevajo materiale in tehnologije predelave, internacionalizacijo sektorja, varnost in okoljska vprašanja ter razvoj podjetij.

Pet strokovnih centrov, ki združujejo proizvajalce in raziskovalce na najvišji ravni, dejavno sodeluje v tem grozdu, ki ga koordinira Konetehnologiakeskus Turku Oy. Gre za centre jugovzhodne, jugozahodne in osrednje Finske, Satakunta in strokovni center za kovinsko industrijo Botnijskega loka.

Namen strategije grozda je spodbuditi oblikovanje inovativnih dejavnosti, proizvodov in storitev; izboljšati produktivnost in delo v mreži; povečati ponudbo kvalificirane delovne sile. Tako si prizadeva za spodbujanje naraščanja naložb v raziskave in razvoj ter povečanje sposobnosti podjetij, izmenjavo in centralizacijo informacij, organizacijo posebnih ukrepov, internacionalizacijo in sodelovanje malih in srednje velikih podjetij.



*Kontakti naslov: Mervi Pitkänen, direktor programa.
mervi.pitkanen@konetehnologiakeskus.fi*

kvalificiranih pomorščakov bi namreč lahko imelo alarmantne posledice, zlasti za infrastrukturo za varnost pomorskega prevoza. Sčasoma obstaja tudi nevarnost, da bi se nekateri grozdi oslabili ali se ponovno preselili na območja, ki bi ponujala bolj usposobljeno delovno silo.

Evropska podpora

Evropska unija spodbuja razvoj pomorskih grozdov na več načinov. Najprej je Evropska komisija leta 2005 sodelovala



Trajekt v pristanišču v Kielu (Nemčija)

pri oblikovanju tehnološke platforme WATERBORNE⁽¹⁾, ki združuje glavne akterje na področju pomorskega prometa. Cilj je po tematskih skupinah (ladjedelnštvo, plovba, sistemi, varnost ...) opredeliti dolgoročno vizijo v sektorju, ki je – za svoj razvoj – odvisen od večjega tehnološkega napredka. Cilj te platforme je tudi uskladiti prednostne naloge evropskih pomorskih raziskav s potrebami industrije (podpora grozdov je del tega).

Poleg tega se je Evropska komisija s pobudo EUROPE INNOVA⁽²⁾ lotila izdelave kart evropskih grozdov. Cilj je do konca leta 2007 imeti na voljo vseevropski zemljevid za vse evropske države in hkrati odkriti pobude, ki se izvajajo na področju povezovanja v grozde na nacionalni in regionalni ravni.

Komisija je prav tako vzpostavila določeno število mrež na področju raziskav in inovacij, katerih cilj je bil pogosto izmenjava dobre prakse. Tako bi lahko te mreže sčasoma pripeljale do pojava nadnacionalnih grozdov. Da bi Komisija spodbudila to sodelovanje med evropskimi grozdi in pospešila ustanovitev novih projektov s celinsko razsežnostjo, je julija 2007 pripravila Evropsko opazovalnico grozdov (še vedno v okviru pobude EUROPE INNOVA). Naloga te opazovalnice bo zbiranje statističnih podatkov, razvoj kazalcev za merjenje

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

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

dinamike evropskih grozdov in ocena učinka nacionalnih in regionalnih politik povezovanja v grozde. To delo bo spremljalo delo, ki so ga opravili nekateri evropski grozdi, da bi olajšali prenos ukrepov, ki so jih izvedle najrazvitejše regije (nordijske države, Združeno kraljestvo, Avstrija, Španija, Severna Italija ...), v regije in države članice, v katerih so mreže podjetij še vedno slabo razvite. Seveda bodo pomorski grozdi imeli korist od teh pobud in ukrepov, ki jih bo izvedla Evropska opazovalnica.

Na področju raziskav so nekateri grozdi, ki so usmerjeni k tem dejavnostim, upravičeni do financiranja iz Okvirnega programa Evropske unije, zlasti prek pilotnega projekta „Regije znanja“. Cilj te podpore je razviti raziskovalne zmogljivosti regij in te iste dejavnosti vključiti v regionalne strategije razvoja.

Grozdi in kohezija

Ne nazadnje grozdi lahko računajo na precejšnjo podporo evropske kohezijske politike. Med naložbami, ki se bodo izvedle v obdobju med letoma 2007 in 2013, se inovacije pojavljajo kot prednostni sektor za vse regije in države članice: vlaganje v inovacije omogoča zagotavljanje trajnostne gospodarske rasti, za doseg tega cilja pa je razvoj grozdov eden od načinov, ki jih imajo regije na voljo. Strateške smernice Skupnosti o koheziji⁽¹⁾, ki jih je oktobra 2006 sprejel Evropski svet, podrobneje določajo, da bodo morale naložbe, ki se bodo izvedle na področju raziskav in razvoja, zlasti omogočati „okrepitev sodelovanja med podjetji ter med podjetji in javnimi raziskovalnimi ustanovami/terciarnimi izobraževalnimi ustanovami, na primer s podpiranjem oblikovanja regionalnih in transregionalnih grozdov odličnosti“. To se nesporno nanaša na obalne regije in grozde, ki jih bodo razvile v pomorskem sektorju. Še vedno v okviru evropske kohezijske politike bo pobuda „Regije za gospodarsko spremembo“ (glej okvir) prek mrež sodelovanja, ki vključujejo regionalne organe, omogočila tudi razvoj celotnega potenciala, ki ga imajo grozdi.

Evropska unija želi od leta 2005 naprej vzpostaviti celotno pomorsko politiko. S tem novim zanimanjem za pomorske



Avtomobilski terminal v pristanišču v Valencii (Španija)

Pomeranija, „Jantarjeva dežela“

Obale Pomeranije (Poljska) so bogate z jantarjem, to fosilizirano oljno smolo, ki so jo iglavci izločili pred okoli štiridesetimi milijoni let. V regiji je nekaj 10 000 delovnih mest neposredno odvisnih od tega zelo iskanega vira, z izvozom katerega se letno ustvari 350 milijonov EUR.



Zaradi tega je prišlo do ustanovitve „Jantarjevega grozda“, ki združuje vse zadevne akterje v sektorju: obrtnike in podjetja za izdelovanje nakita in lepote izdelkov iz jantarja, lokalne in regionalne skupnosti, Inštitut za tržno gospodarstvo in Družbo za mednarodne sejme iz Gdańska (ki vsako leto organizira sejma „Ambertif“ in „Ambermart“), muzeje, univerze, skupine in druga združenja, povezane s sektorjem.

Namen tega pola konkurenčnosti, ki združuje tradicijo, inovacije in sodelovanje, je povečati vrednost surovine z vidika količine in kakovosti, razširiti in okrepiti možnosti za prodajo izdelkov iz jantarja ter razviti turizem, ki bo temeljil na tem dragocenem viru. Kot pravijo njegovi pobudniki, gre za to, da Pomeranija postane „Jantarjeva dežela“, Gdańsk pa „Jantarjeva prestolnica“.

Kontakti naslov: Krystyna Wróblewska
direktorica, Služba za mednarodno sodelovanje,
Urad maršala Vojvodine Pomeranije.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

dejavnosti se je izpostavil njihov gospodarski pomen in njihova medsebojna povezanost; prav tako se je opozorilo na prispevek teh industrij k evropski rasti in njihove potrebe na področju inovacij. Zaradi vsega tega bo Unija še naprej podpirala razvoj inovativnih pomorskih grozdov, zlasti s svojimi raziskovalnimi in kohezijskimi politikami ter svojimi ukrepi v korist podjetij in industrije na splošno. Grozdi so lahko ključni instrument velikopotezne pomorske politike, saj hkrati omogočajo konkretne rezultate na področju tehnoloških inovacij in gospodarski razvoj ozemelj.

Formula, ki jo je uveljavila pobuda „Regije za gospodarsko spremembo”

Od leta 2008 naprej bodo obmorske regije EU imele možnost sodelovanja v mreži v okviru pobude „Regije za gospodarsko spremembo”. Te dejavnosti v mreži, ki jih bo podpiral novi program medregionalnega sodelovanja INTERREG IVC, bodo organizirane v sklopu 30 prednostnih tem, od katerih sta dve posebej pomembni za razvoj pomorskih grozdov: „Bolje izkoristiti morja in oceane” in „Izboljšati sposobnosti regij na področju raziskav in inovacij”.

Zamisel je, da regije najprej prepoznajo in v mrežo povežejo svoje najboljše projekte glede na teh 30 prednostnih tem. Nato pa razširijo delo v mreži na tiste, ki sprejemajo politične odločitve, strokovnjake in zadevne organe, da se lahko iz teh projektov ugotovijo nova spoznanja ter se vključijo v operativne programe kohezijske politike.

Najboljše proaktivne tematske mreže pri razširjanju in vključevanju rezultatov bodo upravičene do stalne pomoči (v obliki strokovnega znanja in storitev), ki jo bo Evropska komisija zagotovila v okviru pobude „hitre možnosti”.

Za dodatne informacije glej:

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



Razvoj kontejnerskega pristanišča v Las Palmasu
(Kanarski otoki, Španija)

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

LATVIJA

**Obnova pomola v
pristanišču Mersrags**

Skupni stroški: 2 000 000 EUR
Prispevek EU: 1 300 000 EUR

„Namen projekta, ki se je izvajal leta 2006 in 2007, je obnoviti in podaljšati 120 metrov severnega pomola v pristanišču Mersrags. Skupna dolžina strukture se bo podaljšala na 430 metrov, kar bo omogočilo, da se bo lahko sprejelo več tovarov ter se tako razvila regija in lokalno gospodarstvo. Pristanišče in lokalne skupnosti bodo pridobile finančno stabilnost, odprla pa se bodo tudi nova delovna mesta.“

*Sanda Rieksta, vodja enote za informiranje,
Oddelek za evropske sklade
www.esfondi.lv*

ITALIJA

Nova marina Vieste

Skupni stroški: 12 700 000 EUR
Prispevek EU: 1 400 000 EUR

„Številni lastniki plovil za prosti čas, ki vsako leto obiščejo obale Apulije, bodo odslej imeli na voljo 650 privezov za krajši ali daljši čas, urejenih v novi marini Vieste na podlagi Regionalnega operativnega programa za obdobje 2000–2006. Projekt je kril napeljavo vse potrebne infrastrukture za osnovne ali dodatne storitve: ladjedelnice, privezno območje, trgovsko območje in navični klub, storitev prezimovanja in vzdrževanja manjših čolnov itd. Dela so zajemala podaljšanje pomola, čiščenje pristanišča, ureditev obrežja in pritrditev plavajočih pontonov, gradnjo šestih stavb za trgovske in pristaniške dejavnosti, kot so hale. Novo pristanišče lahko tako sprejme okoli 3500 plovil za prosti čas na leto.“

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA
info@portoaurora.eu*

AZORI (PORTUGALSKA)

**Mednarodna mreža za oceanografsko
spremljanje**

Skupni stroški: 200 000 EUR
Prispevek EU: 170 000 EUR

„Pomanjkanje podatkov in zapletena topografija otočja otežujeta predvidevanje gibanja valov, plimovanja in tokov okoli Azorov. Cilj projekta CIMBA je pridobiti tridimenzionalne slike oceanskih tokov in preučiti spremembe teh tokov glede na letne čase. Vzpostavitev mednarodne mreže za oceanografsko spremljanje okoli otočja bo zlasti omogočila ugotovitev ugodnih krajev za proizvodnjo energije s pomočjo valov in območij z močno biološko produktivnostjo.“

*Ana Martins, odgovorna oseba za projekt, Oddelek za oceanografijo in ribištvo, Univerza na Azorih
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>*

ESTONIJA

Ureditev plaže v Pärnu

Skupni stroški: 1 300 000 EUR
Prispevek EU: 831 000 EUR

„Pärnu (44.000 prebivalcev) je s svojo geografsko lego, starodavno arhitekturo in svojo kulturno dejavnostjo najbolj znan kopališki kraj v Estoniji. Z dokončanjem novega sprehajališča, urejenega vzdolž plaže, se je, zahvaljujoč Evropskemu skladu za regionalni razvoj, posodobila podoba kraja, zaradi česar je postal še bolj privlačen kot turistična destinacija.“

*Mirje Auksmann, koordinatorka projekta, Mesto Pärnu
mirje.auksmann@lv.parnu.ee*

„Prihodnja evropska pomorska politika bo hkrati regionalna in svetovna“

Xavier Gizard, Generalni sekretar Konference obrobni morskih regij (CPMR)



Podnebne spremembe, energetske potrebe in globalizacija so se pod pritiskom dogodkov nenadoma pojavile na političnem dnevnem redu Unije.

Kako upoštevati te spremembe, katere strategije izdelati za zaščito prebivalstva in oživitvev ozemelj? 68 000 kilometrov evropske obale je izredno dejavno območje, na eni strani zaradi njegovega gospodarskega življenja in na drugi zaradi obsega njegovega prebivalstva, ki predstavlja 50 % vseh prebivalcev. Seveda to sproža določeno število varnostnih težav za prihodnost, če se bodo potrdili dvig gladine morja in vedno večje število podnebnih dogodkov, kot so cunamiji, cikloni in neurja, ki redno ogrožajo življenje milijonov ljudi. Zaradi pojava teh podnebnih sprememb se poleg ukrepov za ublažitev jasno kaže potreba po okrepitvi prilagoditve obmorskih regij posledicam teh pojavov.

Na gospodarski ravni je treba pri tej prilagoditvi upoštevati zmožnosti rasti in zaposlovanja na obalnih območjih: samo turizem na obalnih območjih, na primer, prispeva 5 % BDP in vsako leto zabeleži 3-odstotno rast. Ne smemo pozabiti na 1200 celinskih pristanišč, ki so vir, ki ga je treba izkoristiti, kakor tudi obnovljive vire energije, ki jih bo na obalah vedno v izobilju zaradi vetra, sonca ali plimovanja.

Regije, ki so članice Konference obrobni morskih regij, so tesno vključene v razprave o morski politiki v Evropi, saj so predlagale več zamisli, da se na gospodarski ravni okrepi evropski morski potencial in se uvede nov razvojni vzorec, ki bo temeljil na načelih trajnostnega razvoja in celovitega upravljanja obalnih območij.

Zadovoljne so s pozitivnimi točkami, ki jih vsebuje „Modra knjiga o celostni pomorski politiki Evropske unije“:

oblikovanje in vzpostavitev pomorskih grozdov, uvedba pilotnih projektov za ublažitev posledic podnebnih sprememb na obalah in evropska strategija za morske in pomorske raziskave, ki jih bo Komisija predstavila leta 2008.



Pristanišče v Bariju (Italija)

Evropske regije imajo gonilno vlogo pri izvajanju teh ukrepov. Vendar pa morja in oceani ne poznajo meja! Svetovna razsežnost je očitna tudi v pomorskih politikah, najbolj oddaljene regije pa bodo same po sebi to razsežnost dodelile prihodnji pomorski politiki Unije – tem bolj v okviru pospeševanja procesa globalizacije.

Zato bo Evropa morala svoje analize in svoja vprašanja izmenjati in soočiti s tistimi z drugih celin in s strani drugih akterjev pomorske politike za 21. stoletje. V tem duhu so se regije Konference obrobni morskih regij in nekateri svetovni pomorski akterji sestali na Azorih na seminarju julija 2007 o „Pomorskih politikah in globalizaciji“, na katerem so se primerjale evropske, kitajske, severnoameriške, avstralske in indonezijske izkušnje. V istem duhu je CMPR ustanovila tudi prvo svetovno mrežo regij: Forum svetovnih združenj regij (FOGAR). Tako kot v drugih sektorjih, ki prinašajo svetovne izzive, se bodo evropske regije na pomorskem področju morale povezati z regijami na drugih celinah.

Kontaktne naslov: <http://www.crpm.org/>

Prestrukturiranje in celostni razvoj v Asturiji (Španija)

Brez obale ni prihodnosti

Asturijska regija, ki se sooča s prestrukturiranjem glavnih sektorjev svojega gospodarstva – kmetijstvo, ribištvo, železarstvo –, namerava izkoristiti adute svoje obale (naravne, kulturne in človeške), da bi zagotovila njen (ponovni) razvoj. To je ves smisel regionalne pomorske strategije.



Castropol na skrajnem zahodu Asturije

„Ključ našega uspeha je, da tudi podjetja štejejo obalo za zaklad Asturije,“ je zadovoljen Manuel Carrero de Roa, ki ponosno pokaže čudovito plažo Penarronda ob vznožju pečin. Manuel je eden od petih urbanistov – prostorskih načrtovalcev pri „POLA“, tj. Načrtu za načrtovanje obale Asturije. Tu blizu Castropola, tik preden se začne Galicija, je POLA ustvaril enega od treh že uresničenih asturijskih „parkov na plaži“ (beach parks). „Cilj je urediti petnajst takih parkov do leta 2015,“ pojasni Manuel. Naše plaže so zelo lepe, a majhne in poleti zelo obiskane. Z ukrepi nameravamo najprej odstraniti vozila s peska. Penarrondo julija in avgusta obišče na tisoče oseb. Dokler nismo uredili teh stez in parkirišč, ki ga vidite tam, so vsi parkirali na teh peščenih tleh, skoraj na plaži. Zdaj morajo ljudje hoditi nekaj sto metrov, a narava je dobila nazaj svoje pravice; opazimo celo, da se obnavljajo sipine in ponovno pojavljajo tipično obalne rastline, kot je obalno trsje vrste *Ammophila arenaria*.“

POLA je s proračunom 80 milijonov eurov za deset let asturijski prispevek k celostnemu upravljanju

obalnih območij, pristop, s katerim regija utira nova pota v Španiji. Strokovnjaki POLA so poleg tega dejavno sodelovali pri posvetovanju o regionalni pomorski strategiji, izdelani leta 2007 (glej okvir). Načrt, ki deluje od leta 2005 in ki ga je leta 2006 nagradil Evropski svet urbanistov, je plod regionalnega ukrepa, ki so se ga lotili v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja in ki je bil prvotno namenjen obnovi in zaščiti največjega možnega števila naravnih krajin na 500-metrskem pasu vzdolž približno 400 kilometrov asturijske obale. „Asturijska obala je doživljala paradoks,“ pojasnjuje direktorica oddelka za evropske zadeve regije Asturija María José Rodríguez, „na eni strani so se tam naselile težke industrije ..., na drugi strani pa je odsotnost dobrih kopenskih povezav, ki je dolgo izolirala regijo, ohranila velik del te obale. Smo regija Evrope z največ naravnih krajin, ki jih je priznal UNESCO. Kljub temu je bil čas za ukrepanje: z novimi cestami je Madrid postal oddaljen manj kot štiri ure od tu in število počitniških hiš se je v nekaj letih močno povečalo. Vendar zahvaljujoč POLA imamo zdaj

(1) Med letoma 2003 in 2006 je Kneževina Asturija vodila projekt „Coastatlantic“, pri katerem je sodelovalo 11 drugih evropskih regij na temo celostnega upravljanja obalnih območij (glej razdelek „INTERREG na delu“).

instrumente, ki so potrebni za uskladitev varstva obale in trajnostnega turizma.“

Turizem je ena od glavnih rešitev regije za zagotovitev njenega ponovnega razvoja. To je zlasti opazno v Luancu (5 000 prebivalcev), ki je bil do zdaj hkrati ribiško pristanišče in železarsko središče. *„Ti dve dejavnosti sta v prestrukturiranju, vendar smo glede na bližino rta Peñas in našega položaja na pol poti med Avilesom in Gijónom v zelo dobrem položaju za razvoj turizma in s tem povezanih dejavnosti,“* potrdi direktor Občinske službe za usposabljanje in zaposlovanje Victor Cuervo. Program vključuje zlasti: ustanovitev turističnih podjetij (s sredstvi pobude EQUAL), povečanje števila podeželskih nastanitvenih objektov (s sredstvi programa LEADER+), ureditev marine (s sredstvi ESRR in INTERREG) in strokovno usposabljanje (800 000 eurov na leto, ki jih sofinancira Evropski socialni sklad), da bi se odzvali na turistično povpraševanje. *„Tu ne gre za korenito spremembo,“* pojasni direktor Centra za agroživilsko usposabljanje v Luancu Constantino Roces. *„Nobene potrebe ni, da bi na novo izumili kolo: z našimi usposabljanji samo večamo raznolikost in poglobljamo tradicionalne dejavnosti in znanje: prodaja rib in morskih proizvodov, industrija konzerv, pekarstvo-slaščičarstvo, kuhinja, ki sloni na lokalnih proizvodih ...“* In rezultati so tu: *„okoli 80 % pripravnikov najde zaposlitev po koncu usposabljanja. Na nekaterih smereh usposabljanja, zlasti za prodajo rib in morskih proizvodov, ponudba ne dosega povpraševanja,“* pove profesorica biologije na Centru Ines Lombas.

Od trnka do vilice

Čeprav se asturijski ribolov tako kot drugje v Evropi srečuje s hudimi težavami, sektor še zdaleč ni rekel svoje zadnje besede: na začetku prodajne verige ribiči stavijo na kakovost in sledljivost, da bi izboljšali dajanje svojega ulova na trg; na koncu prodajne verige predelovalci ribiških proizvodov povečujejo svoje obrate za embaliranje. V obeh primerih se izkoriščajo strukturni skladi in drugi evropski instrumenti.

Občina Cudillero je zelo dober primer: tu v okviru tehnološkega projekta „Collaboration@Rural“, ki ga podpira 6. okvirni program za raziskave in razvoj, Bratovščina ribičev Virgen del Carmen preizkuša napravo za popolno sledljivost, pri čemer uporablja GPS. *„To je skoraj kot od trnka do vilice,“* se navdušuje Enrique Plaza iz Splošne direkcije za ribolov pri vladi Asturije. *„Sledljivost je popolna in takojšnja: ribiči se napotijo na svoj kraj ribolova; ulov beležijo sproti in te podatke pošljejo v pristanišče Cudillera prek WiFi ali satelita; pred vrnitvijo ladje lahko odgovorne osebe za ribjo dražbo izdajo potrdilo o poreklu in številko, ki bo omogočala sledenje ribi do trgovca na drobno. Pri tem imajo koristi vsi: ribič, nadzornik, predelovalec, prodajalec in nazadnje potrošnik ...“*

Še vedno v Cudilleru, vendar v vasi Oviñana, sta podjetji za predelavo rib in rakov povečali in posodobili svoje obrate. Uvoznik/izvoznik rib in morskih sadežev na debelo Inocencio Rodriguez je vložil 10 milijonov eurov v izgradnjo popolnoma novega obrata, imenovanega „Nuevos Desarrollos de la Pesca“ (Nov razvoj ribolova). *„Zagotoviti je treba, da bodo asturijski gospodarski subjekti lahko izkoristili vse, kar se ulovi tu, in še malo več, da bi dodana vrednost ostala v regiji ter da bi lahko predelali in izvozili presežke,“* ocenjuje tisti, ki je tudi predsednik AMPPA, Združenja trgovcev na debelo z ribami Kneževine Asturije. Evropska pomoč v višini 3,5 milijona eurov je dopolnila 6,5 milijona eurov, ki jih je



Izobraževanje novih uslužbencev v Cudilleru

zbral podjetnik. Na ključ: najodobnejša tovarna in raziskovalni laboratorij ter 80 novih delovnih mest. Do skromnejše naložbe, a podobnega ukrepa je prišlo nedaleč stran, pri Mariscos Oviñanu, predelovalcu morskih proizvodov visoke kakovosti, ki gradi novo, bolj prostorno zgradbo. *„Dosegli smo meje naših zmogljivosti,“* pripoveduje lastnik podjetja Dionisio Otamendi. *„V velikih mestih se je povpraševanje po jedeh iz morskih sadežev izjemno povečalo; nismo ga več mogli dohajati ... Te priložnosti ne gre zamuditi.“*

Plovba za prosti čas

Da ne bi zamudili priložnosti, skrbijo tudi upravitelji marine Gijóna, ki je v središču največjega mesta Asturije (250 000 prebivalcev). Ker je bila zgrajena pred dvajsetimi leti, je struktura nekoliko zastarela, ker plovba za prosti čas v Španiji ni tako priljubljena kot v drugih državah. V Franciji na primer beležijo eno plovilo za prosti čas na 40 prebivalcev proti enemu na 300 prebivalcev v Španiji in enemu na 1 000 v Asturiji, pripomni upravnik Navtičnega kluba José Carlos Martínez. Tudi v tem sektorju povpraševanje strmo narašča: Španci odkrivajo čare jadriranja ali plovbe z jahtami in francoski lastniki plovil za prosti čas vse težje najdejo prostor po sprejemljivi ceni v njihovih pristaniščih. Obstajala je torej priložnost, ki se jo je pristaniška oblast Gijóna, lastnica prostorov, odločila izkoristiti v obliki javno-zasebnega partnerstva. Tako je bila leta 2005 koncesija za marino podeljena zasebnemu koncesionarju, ki je vložil 4 milijone eurov v razširitev in posodobitev opreme: obnovo in izgradnjo novih pontonov za prehod s 750 na 1 100 mest, nove storitve (lahko dostopna voda in elektrika, WiFi, konferenčna dvorana ...), okoljsko kakovost (sortiranje odpadkov, standardi ISO ...). *„Imamo 650 stalnih strank. Leta 2006 smo sprejeli več kot tisoč plovil v tranzitu in številke še naraščajo,“* pripoveduje Felix Gonzalez, ki je odgovoren za komuniciranje. *„Povedati je treba, da smo najcenejša marina na vsej kantabrijski obali, da je Gijón zelo gostoljubno mesto in da organiziramo vse vrste družabnih in športnih dejavnosti, kot so ribolov tunov ali regate s francoskimi pristanišči Arcachon, Royan in La Rochelle.“*

Prva regionalna pomorska strategija

Za zagotovitev celostnega razvoja, boljše usklajevanje ukrepov različnih javnih in zasebnih akterjev ter za kar najboljši učinek projektov je Kneževina Asturija izdelala regionalno pomorsko strategijo, ki bi morala usmerjati njene družbenogospodarske politike v obdobju 2007–2013.

Ukrep, ki je zapisan v dokumentu z naslovom „MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias“, je plod obsežnega posvetovanja, pri katerem je sodelovalo kakih sto organizacij in državljanov v prvi polovici leta 2007.

Dobro upravljanje

Prvi cilj regionalne pomorske strategije Asturije je **dobro upravljanje**. Na področju, ki obsega množico sektorjev in na katerem deluje veliko število javnih uprav in zasebnih subjektov, si dokument na prvem mestu prizadeva vzpostaviti celostno upravljalno strukturo, ki bo vključevala različne regionalne, nacionalne in evropske ravni odgovornosti. Zato regionalna pomorska strategija predlaga organizacijski načrt, ki ga je mogoče povzeti takole:

- na **regionalni ravni**, ustanoviti **Komisijo za pomorsko politiko**, ki združuje vse zadevne regionalne ministre; predvideti organe za svetovanje in tehnično pomoč, zlasti **Znanstveni odbor** (za okoljska vprašanja, inovacije ...) in tudi „**Asturijski pomorski forum**“ (ki združuje vse družbenogospodarske akterje);
- na **nacionalni ravni** bi španska vlada lahko usklajevala organizacijo **sektorskih konferenc** in tudi izvajanje **skupnih akcijskih načrtov** in **sodelovanja** med avtonomnimi obalnimi skupnostmi; **splošni protokol**, sklenjen med Madridom in avtonomnimi obalnimi skupnostmi, bi opredelil splošni okvir in metodologijo za sodelovanje na področju celostne pomorske politike;
- na **evropski ravni** asturijska pomorska strategija predlaga vzpostavitev **okvira za tristransko sodelovanje** oziroma „**Evropskega ozemeljskega pakta**“ med avtonomno skupnostjo, špansko državo in Evropsko komisijo. **Nadnacionalni pomorski svetovadni svet z znanstvenimi odbori** bi olajšal izvajanje politik in odprl pot razpravam o pomorskih vprašanjih na nadregionalni ravni.

Cilji in prednostne naloge

Javno posvetovanje, 21 pisnih prispevkov, ocena, ki jo je opravila sama regija, skupaj z Zeleno knjigo Evropske komisije in drugimi razmisleki ustreznih politik, so privedli do naslednjih strateških ciljev in prednostnih nalog:

- **Okoljski cilj: zaščititi obalo in morje** (zašita in obnova obale in morskih virov; prostorsko načrtovanje in upravljanje obalnih območij).
- **Gospodarski cilj: bolje izkoristiti morske in obalne vire** (izboljšati konkurenčnost pomorskega sektorja in obalnih dejavnosti; spodbuditi dejavnosti, ki temeljijo na morskih in obalnih virih ter prispevajo k trajnostnemu razvoju; opredeliti nove ali možne dejavnosti).
- **Družbenokulturni cilj: izboljšati kakovost življenja na asturijski obali** (spodbuditi ustvarjanje novih delovnih mest za lokalno prebivalstvo; izboljšati opremo in storitve za prebivalce in tudi obiskovalce; prispevati k ohranitvi kulturne identitete obalnih mest in vasi).

Te tri cilje bo spodbujala vključitev naslednjih prečnih ciljev:

- **Raziskave, razvoj in inovacije** (spodbujati raziskave, ki naj bi potekale v Asturiji, o pomorskih vprašanjih in njihovo vključevanje v javne politike; spodbujati vključevanje znanstvenih in tehnoloških spoznanj v pomorski sektor; spodbujati inovacije).
- **Usposabljanje in senzibilizacija** (bolje prilagoditi usposabljanje pomorskemu sektorju; odpreti nove možnosti za poslovanja za obalno prebivalstvo; ozaveščanje državljanov o pomenu morskih in obalnih virov).
- **Izdelava inovativnega modela javnega upravljanja** (celostno upravljanje obalnih območij; vključitev okoljskih in družbenih predpisov v javna naročila; vzpostavitev podatkovnih baz, uporaba kazalnikov uspešnosti ...).

Za več informacij:

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

Težko je oceniti gospodarski učinek tega novega vala lastnikov plovil za prosti čas na mesto. Celo Humberto Moyano, direktor raziskav in razvoja za pristaniško oblast Gijóna, ne zna odgovoriti na to vprašanje, čeprav ima enciklopedično znanje o pomorskem sektorju in je neizčrpen vir informacij o lokalnem razvoju: „Kar je gotovo, je to, da pristanišče Gijón predstavlja 7 % BDP Asturije.“

Pristanišče Gijón, ki sprejme 20 milijonov ton blaga na leto, je razumljivo glavni vzvod regionalnega razvoja. Od leta 2004 se povečuje, kar močno podpira Evropska unija: 563 900 000 eurov, od katerih je skoraj polovico zagotovil Kohezijski sklad in 250 000 000 posodila Evropska investicijska banka (EIB). Ta razširitev bo povečala zmogljivosti sprejema in skladiščenja pomorskega tovora, ki potuje prek prvega pristanišča Asturije. Gre predvsem za okrepitev valolomov in povečanje prostorov za začasno skladiščenje in sidrišč, da bi lahko sprejeli največje ladje, zlasti ladje za prevoz kontejnerjev, ki jih je v Gijónu še vedno premalo, čeprav je ta trg v polnem razmahu. „Vse te nove infrastrukture nam bodo omogočile, da prestavimo v višjo prestavo, vendar bi vas želel opozoriti na neko drugo razsežnost Gijóna, ki je vsaj tako pomembna,“ poudarja Humberto Moyano. „Že petnajst let sodelujemo v vseh evropskih projektih raziskav in razvoja v zvezi s pristanišči: nič

manj kot 42 projektov od leta 1992 ... Prek različnih okvirnih programov za raziskave in razvoj, ki so si sledili, vendar tudi programa LIFE in seveda pobude INTERREG, v okviru katere nas zdaj zadeva šest projektov. V okviru globalizacije ter gospodarskih, družbenih in okoljskih izzivov, s katerimi se srečujemo, lahko Gijón, zahvaljujoč raziskavam in inovacijam, resnično ustvarja dodano vrednost zase, pa tudi za druga pristanišča na planetu. Na primer, model prizanesljivega ravnanja z okoljem, ki smo ga uvedli za hlapne snovi, smo izvozili skoraj na vse konce sveta ...“

Oscar Niemeyer

Toda Asturija ima še drugo pomembno pristanišče: Avilés. Po velikosti, kar zadeva tovar (6 milijonov ton letno), je manjši od pristanišča Gijón, vendar pa je največje ribiško pristanišče na vsej kantabrijski obali. Tudi Avilés je predmet pomembnih širitvenih del (nova ribja tržnica, najsodobnejša v Španiji, novi pomoli in sprehajališča vzdolž rečnega ustja ...), vendar povsod v mestu poteka veliko drugih projektov, tako da je Avilés morda jedro vsega prestrukturiranja, ki poteka v Asturiji. Iz močno onesnaženega industrijskega naselja se mesto (85 000 prebivalcev) počasi spreminja v storitveni



■ Jeklarski terminal v pristanišču v Gijónu



Bodoči Center Oscarja Niemeyerja bo spremenil podobo mesta Avilés

center. Stavi tudi na turizem in namerava zelo kmalu postati najpomembnejše kulturno središče.

Avilés že deset let povečuje število projektov sanacije in urbane prenove. „Mesto, ki so ga skoraj v celoti sestavljale industrijske dejavnosti, je obrnilo hrbet morju,“ pripoveduje koordinator evropskih projektov za občino Avilés Jorge Juan Manrique. „Danes gre za to, da se konec rečnega ustja vrne mestu in njegovim prebivalcem, da se najde nova središčna točka ... To je dolgotrajno delo, ki zahteva vključitev številnih javnih in zasebnih akterjev ter združenj, ki imajo vsak svoje lastne interese. V tem pogledu je lahko regionalna pomorska strategija v veliko pomoč.“

Osrednji projekt tega ukrepa je nesporno veličasten Mednarodni kulturni center Oscarja Niemeyerja, ki ga bodo začeli graditi. Ta kompleks, ki ga je zasnoval slavní brazilski arhitekt, bo vključeval prostrano ploščad in štiri futuristična

poslopja na stari železarski lokaciji velikosti 44 213 m², pridobljeni na desnem bregu rečnega ustja. V celotnem kompleksu bo avditorij z okoli 1 000 mesti, muzej, razstavne in konferenčne dvorane, kino in panoramska restavracija. „Center Oscarja Niemeyerja povzema vse, kar želi Asturija sporočiti: prihodnost, inovativnost, odličnost ... In vse to po zelo razumni ceni: 30 milijonov evrov,“ je navdušen vodja projekta Natalio Grueso. Odprtje je predvideno za leto 2010. Medtem pa bo Avilés decembra 2007 gostil simpozij velikih svetovnih kulturnih centrov (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre ...) in Woody Allen snema film na koncu rečnega ustja.

Za več informacij: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Severno morje

„Deliti spoznanja na področju obvladovanja tveganj obalnih poplav“



Niels Roode, vodja projekta SAFECOAST, Rijkswaterstaat
(Center za upravljanje voda), Nizozemska

Od katastrofalnih velikih morskih valov leta 1953 in 1962 so obalne države Severnega morja postavile obsežne obalne obrambne naprave: zgrajeni so bili nasipi in pregrade proti nevihtam

za zaščito obširnih nizko ležečih območij, medtem ko so bile obstoječe obalne sipine ojačane. Poleg tega so se v devetdesetih letih prejšnjega stoletja nanosi peska izkazali za zelo dober „blag“ ukrep za kljubovanje eroziji obal v državah, kot so Belgija, Nizozemska, Nemčija, Danska in Združeno kraljestvo.

Vendar je ta uspeh morda plod naključja. V zadnjih petdesetih letih so se tveganja velikih morskih valov kljub stalnim naložbam na področju obalne obrambe občutno povečala, medtem ko bi se sama ozaveščenost državljanov in oblikovalcev politike o teh tveganjih lahko zmanjšala, ker ni bilo hudih dogodkov.

Čeprav pričakujemo, da bodo podnebne spremembe pospešile dvig gladine morja in povzročile vse več silovitih neurij, so posledice poplav vse hujše zaradi obsega družbenogospodarskih infrastruktur, zgoščenih na poplavnih območjih, za katere se domneva, da so zaščitena. Azijski cunami in poplava v New Orleansu, ki jo je povzročil orkan Katrina, sta izjemna primera ranljivosti nizko ležečih obalnih zemljišč. Prav tako narasle vode, ki so prizadele Anglijo poleti 2007, kažejo, kako so ogroženi ljudje in infrastrukture na poplavnih ravninah.

V državah Severnega morja so bile sprejete številne pobude za trajno obvladovanje teh groženj, skupaj z varnostjo, gospodarsko rastjo in prizanašanjem okolju. Zdi se, da je veliko odgovorov v uravnoteženi kombinaciji med funkcijami obalnih območij, razumnim prostorskim načrtovanjem in pripravljenostjo za soočenje s krizami, vse skupaj pa je podprto z nenehnimi napori na področju raziskav.

Različne okoliščine in kulture med državami in regijami v tem pogledu pomenijo velik vir vzajemnega učenja. Vendar je treba uskladiti prizadevanja in razumevanje za učinkovito obravnavo razpoložljivega znanja in informacij, da bi dosegli kritično maso skupnega strokovnega znanja, na katerem je treba graditi.

Projekt sodelovanja INTERREG „Safecoast“ s proračunom 2,3 milijona eurov, od katerih je polovica iz virov Skupnosti, združuje obalne prostorske načrtovalce in raziskovalce, da bi ustvarili skupno razumevanje iste težave. Gre za učenje v praksi: opraviti skupek ocen tveganj, organizirati kampanje senzibilizacije, izmenjati podatke in informacije, izdelati zelo podrobne karte, ki se ne ustavijo na nacionalnih mejah itd.

Vse to mora voditi do pomembnega preglednega poročila o stanju regije Severnega morja, da bi poučili zadevne upravljavce in oblikovalce politike v različnih državah. Rezultati bodo objavljeni 21. maja 2008 v okviru konference, ki bo organizirana skupaj s projektom „Chain of Safety“ (Veriga varnosti) in na kateri se bodo zbrali odgovorne osebe za čezmejna obalna območja, prostorski načrtovalci in osebe za obvladovanje kriz, ki bodo, upamo, uresničili nove ideje za bolj celosten boj proti obalnim poplavam.

Za več informacij: www.safecoast.org



■ Sipine ponujajo zaščito in razgled

INTERREG IIIA Irska/Wales

„IMAGIN“: izkoristiti agregate Irskega morja



Skupni stroški: 1 246 111 EUR
Prispevek EU: 841 976 EUR

„Donosna nahajališča materiala za izdelavo malte ali betona (prod, pesek, gramoz ...) postajajo v Veliki Britaniji in na Irskem vse redkejša. Treba je poiskati druge vire. Izkoriščanje pomembnih nahajališč agregatov, ki so prisotni na morskem dnu južnega dela Irskega morja, lahko prispeva k razvoju obalnih regij. Projekt „Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN)“ združuje več organizacij, specializiranih za obalno geografijo, geologijo, upravljanje morskih virov itd., da bi opredelile znanstveni, strateški in operativni okvir, ki bi lahko zagotovil okolju prijazno izkoriščanje agregatov.“

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

INTERREG IIIB Baltsko morje

„Baltic Gateway“: povezati jug Baltika



Skupni stroški: 1 043 500 EUR
Prispevek EU: 664 500 EUR

Cilj projekta sodelovanja „Baltic Gateway“, ki ga podpira 38 partnerjev iz 7 držav, je razviti celovit sistem visokokakovostnega prevoza in logističnih storitev med Skandinavijo, Severozahodno in Srednjo Evropo, baltskimi državami, Rusijo, Belorusijo, Ukrajino in Azijo. Gre za spodbujanje gospodarske rasti in trajnostnega razvoja južnega dela Baltika. Projekt je omogočil izvedbo niza študij in privedel do številnih gospodarskih naložb.

Bengt Gustafsson, koordinator projekta
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Atlantski prostor

„Coastatlantic“: celostno upravljanje obalnih območij



Skupni stroški: 2 535 079 EUR
Prispevek EU: 1 753 768 EUR

„Cilj sodelovanja ‘Coastatlantic’ je spodbuditi uravnotežen in trajnostni razvoj obalnih območij na podlagi pristopa, ki upošteva okoljske, socialne in gospodarske razsežnosti obalnega prostora. Dvanajst atlantskih regij Španije, Francije, Združenega kraljestva in Irske ima tako odslej poenoteno vizijo na področju prostorskega načrtovanja in celostnega upravljanja obalnih območij, ki je že bila izdelana v drugih delih Evrope (Severno morje, Baltsko morje, Sredozemlje), vendar pa manj, kar zadeva Atlantski ocean.“

Guillermo Morales Mato, koordinator projekta
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIIC Sever

„InterMareC“: podpora pomorskim grozdom



Skupni stroški: 3 250 000 EUR
Prispevek EU: 1 750 000 EUR

„Projekt ‘InterMareC – Uporaba pomorskih grozdov za spodbujanje rasti v obalnih regijah’ je nastal iz sodelovanja treh obrobnihih regij, ki pa imajo neposreden dostop do morja: Schleswig-Holsteina, Bretanje in Pomorjanskega, ki iščejo skupno strategijo za sprostitev, zahvaljujoč pomorskim grozdom, potenciala, ki je ostal premalo izkoriščen. Gre za spodbujanje hkrati dejavnosti pomorskega sektorja na treh ključnih področjih (tehnologije na morju in oceanografske tehnologije, obalne dejavnosti in storitve, ladjedelništvo) in gospodarstva obalnih regij na podlagi sodelovanja med organi, raziskovalci in podjetji. InterMareC razvija zlasti nove proizvode in storitve za podvodno akustiko in robotiko, ‘meteoceanske napovedi’, hidrodinamiko in okolje.“

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

Spletna stran Inforegio: ključne strani so na voljo v 22 jezikih

„Politika“ in „Sredstva“ sta prva dva razdelka naše nove spletne strani (z njunimi ustreznimi podrazdelki), ki bosta odslej na voljo v 22 jezikih. Obiskovalci lahko torej preberejo podrobne informacije o zgodovini, najpomembnejših ciljih in ključnih elementih regionalne politike 2007–2013 v jezikih 27 držav članic.
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

Stiki

Evropska komisija, Generalni direktorat „Regionalna politika“
 Enota 01 - „Informacije in obveščanje“
 Ana-Paula Laissy
 41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruselj
 Faks: +32 2 296 60 03
 E-pošta: regio-info@ec.europa.eu
 Internet: http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm
 Informacije o regionalni pomoči Evropske unije
http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8278

© Evropske skupnosti, 2007
 Razmnoževanje dovoljeno z navedbo vira.

Printed in Belgium.

URAD ZA URADNE PUBLIKACIJE
 EVROPSKIH SKUPNOSTI
 L-2985 Luxembourg



Urad za publikacije
Publications.europa.eu