

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Транспортната политика в Западните Балкани“

(2010/С 354/08)

Докладчик: г-н ZOLTVÁNY

На пленарната си сесия на 16 юли 2009 г. Европейският икономически и социален комитет реши, в съответствие с член 29, параграф 2 от Правилника за дейността си, да изготви становище по собствена инициатива относно:

„Транспортната политика в Западните Балкани“.

Специализирана секция „Външни отношения“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 4 март 2010 г. (докладчик: г-н Zoltvány).

На 461-вата си пленарна сесия, проведена на 17 и 18 март 2010 г. (заседание от 17 март), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 132 гласа „за“, 2 гласа „против“ и 4 гласа „въздържал се“.

1. Препоръки**1.1 Препоръки към Европейския съюз (Европейската комисия):**

- да продължи процеса на разширяване;
- да ускори процеса на либерализиране на визовия режим по отношение на Албания и Босна и Херцеговина, за да позволи безвизово пътуване на техните граждани в държавите от Шенген, както и да започне преговори с Косово ⁽¹⁾ по този въпрос;
- да мобилизира всички налични източници на финансиране, за да увеличи максимално инвестициите в инфраструктурни проекти, и да използва за тази цел новосъздадената Инвестиционна рамка за Западните Балкани;
- да запази социалното измерение като приоритет при прилагането на Договора за създаване на транспортна общност. Социалният форум следва да бъде подпомогнат, за да се превърне в ефективен инструмент за засилен секторен социален диалог на регионално равнище;
- да подкрепя инициативите за преминаване към по-екологични видове транспорт като напр. вътрешноводния и железопътния транспорт в Западните Балкани;
- да отчита оценките на социално-икономическото въздействие на транспортните мрежи при разработването на обща транспортна политика;
- да подкрепя актуализирането на Основната регионална транспортна мрежа в съответствие с нуждите;
- в рамките на процеса на преразглеждане на политиката по отношение на TEN-T да разглежда основната регионална транспортна мрежа на Югоизточна Европа като бъдеща част от TEN-T, за да бъде подкрепена по-нататъшната интеграция на Западните Балкани в ЕС;
- да започне проучване по въпросите на заетостта в страните от Западните Балкани, подписали Договора за създаване на транспортна общност, да обърне също така необходимото

внимание на разработването на програми за обучение както за работодателите, така и за работниците, за да могат да отговарят по-добре на промените на пазара на труда; както и

- да предостави достатъчно човешки ресурси за разглеждане на социалните въпроси и провеждане на социален диалог в Секретариата на транспортната общност.

1.2 Препоръки към ЕИСК:

- чрез работата на съвместните консултативни комитети да насърчава социалните партньори в страните от Западните Балкани да вземат активно участие в социалния диалог както на национално, така и на регионално равнище;
- да организира конференция на тема транспортната политика в Западните Балкани, с участието на представители на организациите на гражданското общество от страните от Западните Балкани, Европейската комисия и ЕИСК; както и
- да определи механизми за създаване и институционализиране на бъдещото сътрудничество с регионалния Социален форум, който трябва да бъде създаден съгласно Договора за създаване на транспортна общност.

1.3 Препоръки към правителствата на страните от Западните Балкани:

- да укрепят регионалното сътрудничество в областта на транспортната политика и транспортните инфраструктури;
- да осигурят ефикасно планиране на публичните инвестиции от регионален интерес в транспортния сектор и да засилят изграждането на капацитет в транспортния сектор;
- да извършат необходимите реформи и да ускорят процеса на приемане на достиженията на правото на Европейския съюз;
- да използват възможностите за частно финансиране/съфинансиране на приоритетни проекти, както и за допълващи проекти (публично-частни партньорства) и да създадат подходяща среда за този вид проекти;

⁽¹⁾ В съответствие с Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН.

- да подобрят прозрачността в областта на обществените поръчки;
- да подобрят управлението на границите и да увеличат капацитета на гранично-пропускателните пунктове, за да може да се ускори транспортът на регионално равнище и да се подобри неговото качество;
- да разработят последователни политики на регионално равнище, които да насърчават интермодалния транспорт и използването на интелигентни транспортни системи (ИТС);
- да продължат да подобряват отношенията си със съседните страни и да намерят решение на неразрешените въпроси в двустранните си отношения;
- да участват активно в разработването на Дунавската стратегия, която е в процес на изготвяне, за да се възползват от съвместните инфраструктурни проекти с държавите-членки на ЕС и съседните страни; както и
- да включат социалните партньори, както и представители на съответните други организации на гражданското общество в процеса на разработването на регионалната транспортна политика и да постигнат конвергенция между политиките в областта на заетостта и реформите.

2. Контекст на становището

2.1 Ролята на транспорта и инфраструктурата в регионалното сътрудничество в Западните Балкани се счита за основен фактор в цялостното икономическо, социално и екологично развитие в региона на Западните Балкани. Разработването на Основната регионална транспортна мрежа на Югоизточна Европа (Основната мрежа) представлява отлична възможност за страните от Западните Балкани да обединят своите интереси и да търсят икономически и социално изгодни, както и екологосъобразни решения, които са от полза за целия регион. От гледна точка на икономическото развитие, осъществяването на регионалните инфраструктурни проекти се отразява положително на регионалните икономики, допринася за отварянето на техните пазари към нови бизнес инициативи и прави по-ефективен търговския обмен между страните от региона. Поспециално, изграждането на регионалната транспортна мрежа помага на правителствата на страните от Западните Балкани да се справят с високата безработица, като по този начин се стимулира цялостното икономическо развитие на региона. Подобрите възможности за заетост и засилената трудова мобилност също допринасят за социалното развитие. Регионалната транспортна мрежа спомага също така за подобряване на трансграничното сътрудничество и контактите между хората. Тъй като транспортът има значително отражение върху околната среда, е важно въпросите, свързани с околната среда, да бъдат взети предвид при изграждането на Основната регионална транспортна мрежа.

Изграждането на регионалната транспортна мрежа има също така и силно политическо измерение. Чрез осъществяването на инфраструктурни проекти правителствата на страните от Западните Балкани, както и всички други участници, могат да докажат своята воля за преодоляване на двустранните конфликти и проблемите от близкото минало. Ето защо изграждането на

регионалната транспортна мрежа допринася за регионалната интеграция на страните от Западните Балкани.

2.2 Ролята на Европейския съюз в разработването на транспортната политика в Западните Балкани

2.2.1 ЕС има преки интереси в Западните Балкани, тъй като регионът се намира в центъра на Европа. Всички страни от Западните Балкани са или кандидатки, или потенциални кандидатки за членство в ЕС. За да се постигне тази цел, те трябва да изпълнят всички критерии и условия, изисквани за членство. Регионалното сътрудничество е една от предпоставките за успешната им интеграция в Европейския съюз и поради това е и основен компонент на процеса на стабилизиране и асоцииране. Затова ЕС желае да подкрепи реализирането на регионални проекти, включително и на Основната регионална транспортна мрежа, която играе решаваща роля.

2.2.2 ЕС счита транспорта за ясна и подходяща за ефективно регионално сътрудничество област на политиките и поради това смята, че транспортната политика в Западните Балкани може да има по-всеобхватни отражения и да даде стимул на региона по пътя към привеждане на законодателството в съответствие с достиженията на правото на Европейския съюз. Значението на транспортната политика е още по-важно поради факта, че четири от десетте паневропейски коридора минават през Западните Балкани. Транспортната политика на ЕС в региона има три основни цели: първата е да бъде подобрена и модернизирана Основната регионална транспортна мрежа на Югоизточна Европа, с цел да се насърчи социалното и икономическото развитие; втората е да се подобри трафикът в мрежата, като се приложат незадължителни/хоризонтални мерки; третата е да се помогне на региона за привеждане на законодателството в съответствие с достиженията на правото на ЕС в областта на транспорта. За да развие тези приоритети, ЕС понастоящем води преговори със страните от Западните Балкани относно сключването на Договор за създаване на транспортна общност (вж. параграф 4.3 по-долу).

3. Описание на Основната регионална транспортна мрежа

Основната мрежа е дефинирана в Меморандума за разбиране относно изграждането на Основната регионална транспортна мрежа в Югоизточна Европа като мултимодална мрежа, включваща пътни, железопътни и вътрешноводни транспортни връзки в седемте страни участнички от Западните Балкани – Албания, Босна и Херцеговина, Хърватия, бивша югославска република Македония, Черна гора, Сърбия и Косово⁽²⁾, заедно с няколко определени морски и речни пристанища и летища.

Основната пътна и железопътна мрежа се състои от коридори и маршрути. Коридорите са определени като установените паневропейски коридори V, VII, VIII и X, които осигуряват международни връзки с ЕС. Маршрутите, седем от които са пътни, и шест – железопътни маршрути, допълват основната мрежа, с цел да свържат една с друга столиците в региона и столиците на съседните страни. Целта е също така да се свържат основните градове в региона, да се осигури достъп до пристанищата (и летищата) в основната мрежа и да се гарантира адекватно свързване на отдалечените райони в региона. Основната вътрешноводна транспортна мрежа се състои от коридор VII (Дунав) и река Сава.

⁽²⁾ Съгласно Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН.

3.1 Основна пътна мрежа

Общата дължина на основната пътна мрежа е 5 975 км, което включва 3 019 км коридори и 2 956 км маршрути. Според данните, представени на Транспортната обсерватория за Югоизточна Европа, 13,2 % от основната пътна мрежа се определя като намираща се в лошо или много лошо състояние, а почти 87 % от пътищата са определени като намиращи се в средно добро до много добро състояние⁽³⁾.

Автомобилният транспорт е доминиращият, което също означава, че най-значителната част от финансирането се предоставя на него. Необходимо е да се подобри качеството на пътищата, за да се намалят закъсненията, претоварването и замърсяването и да се подобри безопасността. Въпреки усилията на съответните страни за приемане на ново, по-строго законодателство, пътната безопасност остава основен проблем⁽⁴⁾. Според данните за пътната безопасност, ситуацията в региона на Югоизточна Европа е тревожна, а броят на жертвите се увеличава непрекъснато поради акумулирания недостиг на инвестиции и липсата на достатъчна поддръжка и капацитет за правоприлагане.

3.2 Основна железопътна мрежа

3.2.1 Общата дължина на основната железопътна мрежа е 4 615 км, включваща 3 083 км коридори и 1 532 км маршрути. Само 15 % от основната железопътна мрежа се определя като намираща се в добро състояние, а 19 % - като намираща се в лошо или много лошо състояние⁽⁵⁾.

3.2.2 Железопътният транспорт е най-слабо развит от всички видове транспорт. Анализът на достъпността показва, че при пътуване от една и съща отправна точка до една и съща дестинация продължителността на пътуването при железопътния транспорт е до 200 % по-дълга, отколкото при автомобилния. Железопътната инфраструктура е недостатъчно развита във всички страни от Западните Балкани. Ето защо са необходими значителни инвестиции в железопътния транспорт във всички страни от региона. Друго предизвикателство е реструктурирането на железопътните компании, за които често се смята, че имат твърде много служители.

3.3 Други видове транспорт (вътрешноводни пътища, вътрешноводни и морски пристанища)

3.3.1 Общата дължина на река Дунав (коридор VII)⁽⁶⁾ в Хърватия и Сърбия е 588 км, а дължината на плавателния участък на река Сава е 593 км. Основната мрежа включва

също така седем морски и две речни пристанища⁽⁷⁾. С изключение на един участък с дължина от около 30 км, в голямата си част река Дунав е в добро състояние, докато състоянието на река Сава е значително по-лошо⁽⁸⁾.

3.3.2 Вътрешноводният транспорт представлява най-екологичният и най-евтиният вид транспорт. Недостатъкът му обаче е, че е бавен.

3.3.3 Интермодалният транспорт е ограничен и понастоящем включва най-вече транспортиране по суша на морски контейнери до и от пристанищата. Освен това съществуващите интермодални терминали все още не се използват в достатъчна степен. Въпреки това, съществува потенциал за интермодален транспорт от около 10 %, като в рамките на основната мрежа се очаква той да нарасне с 15 % до 2015 г.

3.3.4 Може да се изтъкне, че страните в региона продължават да отбелязват напредък в реформата на транспортния си сектор, като следват своите национални транспортни стратегии и въвеждат ново законодателство и разпоредби в съответствие с достиженията на правото на ЕС в областта на транспорта и транспортната политика на ЕС. Като цяло те осъзнават, че реформите следва да отговарят на интересите на региона, което означава, че те не трябва да създават несъответствия, които могат да попречат на изграждането и ефективното управление на основната мрежа. Както и в процеса на интеграция в ЕС, някои страни са по-напреднали от други.

4. Рамкови документи и институционални споразумения

4.1 Общата транспортна политика за Западните Балкани води началото си от Пакта за стабилност в Югоизточна Европа, създаден през 1999 г. Както беше посочено по-горе, ЕС счита регионалното сътрудничество за предпоставка за бъдещото членство на страните от Западните Балкани в ЕС, както и за развитието на регионалната транспортна политика. Ето защо ЕС насърчи страните от Западните Балкани да развият вътрешнорегионалното сътрудничество и да засилят координацията в областта на общата транспортна политика. За да се стимулира развитието на транспортната инфраструктура в Югоизточна Европа, между Европейската комисия и участниците от региона през 2004 г. беше подписан Меморандум за разбирателство относно изграждането на Основната регионална транспортна мрежа. В резултат на това различните форуми, свързани с регионалната транспортна инфраструктура, бяха заменени от три основни координационни органа: стратегическите решения се вземат на годишната среща на министрите, прилагането на Меморандума за разбирателство се координира от Управителен комитет, а Транспортната обсерватория за Югоизточна Европа (ТОЮЕ) служи за постоянен секретариат⁽⁹⁾. В Меморандума за разбирателство участниците се задължават съвместно да разработят и осъществят многогодишен непрекъснат план за действие, обхващащ период от 5 години. Друга важна роля на Меморандума за разбирателство е да осигурява рамка за координиран процес, водещ към изготвяне на Договора за създаване на транспортна общност със страните от Западните Балкани.

⁽³⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan, SEETO, (План за изграждане на Основната регионална транспортна мрежа на Югоизточна Европа, ТОЮЕ, декември 2008 г., www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc

⁽⁴⁾ European Road Federation and Chamber of Commerce Belgium/Luxembourg/South-East Europe Report: Networks for Peace and Development (2006), (Доклад на Европейската пътна федерация и на търговската камара Белгия-Люксембург-Югоизточна Европа: Мрежи за мир и развитие, 2006 г.), http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3AAnetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31

⁽⁵⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan, SEETO, (План за изграждане на Основната регионална транспортна мрежа на Югоизточна Европа), ТОЮЕ - декември 2008 г., www.seetoint.org

⁽⁶⁾ Значението на река Дунав се признава в стратегия за Дунавското пространство (Стратегия за р. Дунав), която е в процес на изготвяне на равнище ЕС.

⁽⁷⁾ Следните седем морски пристанища са включени в Основната мрежа: Риека, Сплит, Плоче, Дубровник (Хърватия), Бар (Черна гора) и Дуръс и Вльора (Албания). И двете речни пристанища се намират в Сърбия - в Белград и Нови Сад.

⁽⁸⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan, SEETO, (План за изграждане на Основната регионална транспортна мрежа на Югоизточна Европа, ТОЮЕ - декември 2009 г.), www.seetoint.org

⁽⁹⁾ Целта на ТОЮЕ е да насърчава сътрудничеството за изграждането на основната и спомагателната инфраструктура на мултимодалната основна регионална транспортна мрежа на Югоизточна Европа и да увеличи местния капацитет за реализиране на инвестиционни програми, управление и събиране на данни и анализи, свързани с Основната регионална транспортна мрежа. www.seetoint.org

4.2 Договорът за създаване на транспортна общност със страните от Западните Балкани, който е предмет на текущи преговори, ще замени съществуващия Меморандум за разбирателство. Целта на договора е да се създаде интегриран пазар на инфраструктура и сухопътни, вътрешноводни и морски транспортни системи и услуги, тясно свързани със съответния вътрешен транспортен пазар на Европейския съюз. Създаването на Транспортната общност би ускорило интеграцията на транспортните системи в рамките на региона, както и с онези в ЕС. Освен че ускорява привеждането на съответното законодателство в съответствие с достиженията на правото на Европейския съюз, включително и в социалната област, Транспортната общност би позволила на ползвателите на транспорта и на гражданите да се възползват по-бързо от процеса на присъединяване. Транспортната общност ще предостави също така правна сигурност на операторите и инвеститорите в транспортния сектор, като по този начин стимулира и ускори необходимите инвестиции и икономическо развитие⁽¹⁰⁾.

4.3 Другите цели включват създаването на стабилна регулаторна и пазарна рамка, която да може да привлече инвестиции във всички видове транспорт и системи за управление на трафика, да увеличи ефективността на видовете транспорт и да допринесе за по-устойчиво разпределение на различните видове транспорт, както и да се придружи развитието на транспорта със социален напредък и опазване на околната среда. Трябва да се подчертае фактът, че в определени страни от Западните Балкани договърът ще влезе в сила, само ако те приложат всички необходими достижения на правото на Европейския съюз.

5. Основни предизвикателства за транспортната политика в Западните Балкани

Интеграцията на инфраструктурата е голямо предизвикателство за страните от Западните Балкани. Въпреки че транспортната инфраструктура и улесняването на транспорта са от основно значение за икономическото развитие, социалното сближаване и интеграцията, може да се твърди, че регионът на Западните Балкани се характеризира с извънредно разпокъсана транспортна система, вложена транспортна инфраструктура и неефективни транспортни услуги. За да се промени статуквото, са необходими адекватни усилия в областта на планирането, законодателството и финансирането. При посрещането на тези предизвикателства обаче следва да се отчита обстоятелството, че Западните Балкани имат силно изразени специфични характеристики от историческа, политическа, икономическа, социална или географска гледна точка, и поради това опитът от включването на дванадесетте нови държави-членки в транспортната политика на ЕС може да бъде прехвърлен само до известна степен.

5.1 Планиране

5.1.1 Основната движеща сила на интеграцията в транспортния сектор е регулаторната хармонизация и административната координация между органите. Броят на участниците, включени в процеса на разработването на регионална транспортна политика, изисква адекватно планиране и координация на дейностите.

⁽¹⁰⁾ Commission proposes a Transport Community with the Western Balkans and takes further steps in strengthening cooperation with neighbouring countries in the transport sector (Комисията предлага създаването на Транспортна общност със Западните Балкани и предприема по-нататъшни стъпки за засилване на сътрудничеството в транспортния сектор със съседните страни); Брюксел, 5 март 2008 г. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en>

5.1.2 На национално равнище прилагането на достиженията на правото на Европейския съюз задължава правителствата на страните от Западните Балкани да планират и осъществят важни реформи в транспортния сектор, както и в други, свързани с него сектори. Процесът следва да е придружен от прецизна оценка на въздействието.

5.1.3 Като един от важните аспекти на ефективното развитие на транспортната политика следва да се спомене ефективното планиране на публичните разходи и сътрудничеството с другите заинтересовани страни, включително и със социалните партньори и международните финансови институции.

5.1.4 Друго предизвикателство в тази връзка е необходимостта националните транспортни стратегии да бъдат хармонизирани с регионалните интереси, а прилагането на проекта „Основна мрежа“ да се координира, за да се подкрепи ефективното управление и развитие на основната мрежа.

5.1.5 Не на последно място, разработването от страна на ТЮОЕ на многогодишни непрекъснати планове за действие за изграждането на Основната регионална транспортна мрежа изисква ефективно планиране и координация на дейностите на регионално равнище. Подобна координация ще бъде необходима и в регионалния Социален форум, в който ще участват представители на социалните партньори и други съответни заинтересовани страни от страните от Западните Балкани, включително и неправителствени организации.

5.2 Законодателство

5.2.1 Необходимостта от привеждане на националното законодателство в съответствие с достиженията на правото на Европейския съюз и стандартите на ЕС в транспортния сектор е приоритет. Достиженията на правото на Европейския съюз в областта на транспорта са особено всеобхватни, като включват достъпа до пазара и социални, технически, фискални изисквания и изисквания, свързани с безопасността и околната среда. Поради това страните от Западните Балкани са изправени пред предизвикателството на прилагането на значителна част от достиженията на правото на Европейския съюз в областта на транспорта, включваща голям брой регламенти, директиви и решения. Друго предизвикателство е свързано с избирането на транспониране и прилагане на достиженията на правото на Европейския съюз.

5.2.2 Поради високата степен на фрагментарност в Югоизточна Европа, въпросите, свързани с гранично-пропускателните пунктове, са много важни за този регион. Понастоящем времето, прекарано в чакане на гранично-пропускателните пунктове, се отразява значително върху ефективността и конкурентоспособността на основната мрежа. Участниците от Западните Балкани следва да положат допълнителни усилия за подобряване на управлението на границите и свързаните с него процедури, както и за намаляване на времето, прекарано в чакане.

5.2.3 Следва да се подчертаят и аспектите, свързани с околната среда. Прилагането на стандартите, свързани с околната среда, става все по-важно при разработването на инфраструктурни проекти. Тъй като законодателството в областта на околната среда е важна част от достиженията на правото на Европейския съюз, не може да се поставя въпросът дали то да се прилага или не. Въпреки това може да се твърди, че страните от Западните Балкани са изправени пред сериозни проблеми във връзка с прилагането на законодателството в областта на околната среда.

5.3 Финансиране

5.3.1 Изграждането и поддръжката на транспортните мрежи изискват финансиране, което не може да бъде предоставено от публичния сектор. Именно в тази област координацията между донорите играе важна роля. Освен ЕС, международните финансови институции (МФИ) като Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР), Световната банка (СБ), Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), Банката за развитие на Съвета на Европа (БРСЕ) и двустранните донори също следва да координират своите действия и да предоставят необходимото финансиране. Друга възможност за правителствата на страните от Западните Балкани да финансират транспортните мрежи е чрез използването на публично-частни партньорства (ПЧП).

5.3.2 Значението на последните беше подчертано по време на конференцията на министрите, проведена в Сараево през септември 2009 г. В декларацията от конференцията на министрите участниците не само признаха и приветстваха важната роля, която играе частният сектор в развитието на инфраструктурата, но и приеха необходимостта от създаване на институционална и законодателна среда, която да позволи участието на частния сектор в инфраструктурни проекти чрез инструмента на публично-частните партньорства. Заедно с това, те заявиха своя ангажимент да изготвят инфраструктурни проекти на регионално равнище и подкрепиха създаването на мрежата за публично-частно партньорство в Югоизточна Европа ⁽¹¹⁾. Декларацията осигурява добра рамка за стимулиране на реализирането на проекти за развитие на инфраструктурата чрез ПЧП в региона. Прилагането ѝ обаче изисква реформи, включително реформа на законодателния и регулаторен режим, както и активна подкрепа от страна на международни партньори като Европейската комисия, международните финансови институции и двустранните донори, предоставяна посредством техническо и финансово подпомагане.

5.3.3 Друга важна мярка, чиято цел е да осигури по-тясно сътрудничество между международните финансови институции, двустранните донори и Европейския съюз, е Инвестиционната рамка за Западните Балкани (ИРЗБ). ИРЗБ беше създадена през декември 2009 г. и се състои от съвместен механизъм за отпускане на грантове и съвместен инструмент за отпускане на заеми за финансиране на приоритетни проекти в Западните Балкани, сред които основа роля играят инфраструктурите проекти ⁽¹²⁾.

6. Икономически и социални последици / ролята на гражданското общество

Развитието на регионална транспортна мрежа представлява възможност, но и предизвикателство както за работодателите, така и за работниците. Участието и на двете групи е от първостепенно значение за успешното прилагане на всеки инфраструктурен проект. Може обаче да се твърди, че нито организациите на работодателите, нито профсъюзите използват ефективно ролята си на социални партньори по отношение на институциите на ЕС, международните донори и финансовите институции. От друга страна, успехът на реструктурирането на инфраструктурата и съпътстващите този процес реформи до

голяма степен зависи от цялостната подкрепа и общото приемане. Това не би било възможно без активното участие на организациите на гражданското общество. Ето защо диалогът със социалните партньори и участниците от гражданското общество следва да играе решаваща роля в разработването на всяка политика в Западните Балкани, включително и транспортната политика. Страните от Западните Балкани обаче се характеризират със слаба традиция в социалния и гражданския диалог, недостатъчно развити механизми за консултации и погрешна концепция за партньорство. Ето защо правителствата на страните от Западните Балкани следва да бъдат насърчени да дадат възможност на представителите на социалните партньори и съответните други организации на гражданското общество да участват активно в процеса на разработване на регионалната транспортна политика и изготвянето на стратегии за реформи.

6.1 Организации на работодателите

6.1.1 Транспортът е един от най-силно доминиращите сектори по отношение на заетостта в региона. Поради това работодателите следва да играят роля в изготвянето на политиките и осъществяването на реформи, които да са от полза за техните предприятия, но също и за работниците и гражданите на техните страни. Секторните транспортни организации и отделните работодатели също играят роля в преговорите, свързани с определянето на приоритетите за националните и регионалните транспортни мрежи и анализирането на тяхното въздействие върху насърчаването на мобилността, създаването и запазването на работни места, както и общите ползи за националните икономики.

6.1.2 Присъствието и влиянието на организациите на работодателите е различно в отделните страни в региона. Като цяло тяхната позиция е доста слаба, най-вече поради липса на възможности за вътрешна мобилизация и трудности при осигуряването на ефективно представителство и защита на техните интереси в отношенията с правителството и други заинтересовани страни.

6.1.3 Необходимо е да бъдат развивани уменията за представителство и аналитичните умения сред членовете на организациите на работодателите, което би могло да бъде от полза не само за отделните страни, но и за ЕС.

6.2 Профсъюзи

6.2.1 Транспортният сектор е сред секторите, които осигуряват най-много работни места в региона. В повечето страни социалните условия и условията на пазара на труда са несигурни, наблюдават се постоянна висока безработица, висока степен на бедност и миграция сред активното население, както и претоварени системи за социално осигуряване. В железопътния сектор в рамките на едно десетилетие средно 50 % от работниците са напуснали работните си места ⁽¹³⁾. Реформата на железопътния сектор, която трябва да бъде осъществена от всяка страна, включва намаляване на персонала, приватизация на операторите на железопътни товарни услуги, и закриване на нерентабилните местни железопътни линии ⁽¹⁴⁾. По този начин планът за либерализиране на железопътния транспорт ще се отрази върху заетостта и условията на труд.

⁽¹¹⁾ Декларация на министрите относно публично-частните партньорства за развитие на инфраструктурата в Югоизточна Европа, 25 септември 2009 г.

⁽¹²⁾ Introducing the Western Balkans Investment Framework (Въвеждане на Инвестиционната рамка за Западните Балкани), http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf; Western Balkans Investment Framework launched (Създадена е Инвестиционната рамка за Западните Балкани), <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

⁽¹³⁾ ETF – European Transport Federation, The social impact of EU transport infrastructure policy, 2005. Public consultation contribution (ETF – Европейска транспортна федерация. Социалното въздействие на политиката на ЕС в областта на транспортната инфраструктура, 2005, Принос към публичната консултация).

⁽¹⁴⁾ World Bank, Railway Reform in the Western Balkans. Unpublished paper. World Bank, Washington, D. C., 2005. (Световна банка, реформата в областта на железопътния сектор в Западните Балкани; непубликуван доклад).

6.2.2 Загубата на работни места засяга също така и пристанищния сектор, както и зависимите от пристанищата общности и местната икономика. Подобна загуба на работни места се наблюдава в сектора на вътрешноводния транспорт.

6.2.3 Профсъюзите, наред с другите социални партньори, имат важна роля в оценката на въздействието от изграждането на Основната регионална транспортна мрежа върху заетостта на работниците. Профсъюзите в транспортния сектор в региона, координирани от Европейската федерация на транспортните работници, водят борба – както на равнище ЕС, така и на национално ниво – за включване на оценките на социалното въздействие в целия процес на стратегическо планиране и прилагане на Договора за създаване на транспортна общност⁽¹⁵⁾. Друга основна задача на профсъюзите е да осигурят конвергенция между политиките в областта на заетостта и реформите.

6.3 Други интереси

Изграждането на инфраструктурата има значително отражение върху околната среда. Ето защо опазването на околната среда играе важна роля в този процес и следва да бъде отчетена при планирането и изграждането на инфраструктурната мрежа. В това отношение екологичните организации имат важна роля. Сред тях единствена по рода си позиция заема Регионалният екологичен център за Централна и Източна Европа (РЕЦ). Задачата му е да подпомага решаването на екологичните проблеми в региона. Основната му цел е да насърчава сътрудничеството между неправителствените организации, правителствата, бизнеса и други заинтересовани страни, имащи отношение към околната среда, както и да подкрепя обмена на информация и участието на обществеността във вземането на решения в областта на околната среда. РЕЦ постигна споразумение с

друга важна регионална инициатива – Съвета за регионално сътрудничество (СРС), относно прилагането на рамковата програма (*Пътна карта за сътрудничество в областта на околната среда в Югоизточна Европа*), която включва поредица тематични конференции на високо равнище, провеждани всяко тримесечие.

Освен с екологичните организации развитието на инфраструктурата е свързано най-вече с организациите на потребителите в целия регион, както и извънредно разнообразните неправителствени организации, чиято дейност е посветена на местното развитие или сдружения, като автомобилните асоциации, насърчаващи използването на автомобила.

7. Ролята на ЕИСК в разработването на транспортната политика в Западните Балкани

Страните от Западните Балкани се характеризират със слаби традиции в социалния диалог и недостатъчно развити механизми за консултации сред социалните партньори. Ето защо участието на социалните партньори в процесите на реформи е основна предпоставка за устойчива регионална транспортна политика в Западните Балкани. Поради това ЕИСК може да играе важна консултативна роля за укрепването на социалния диалог в региона, включително във връзка с Форума на гражданското общество от Западните Балкани. ЕИСК може да окаже съдействие при определянето на партньори сред организациите на гражданското общество в отделните страни от Западните Балкани, както и при изграждането на капацитета на тези организации и техните членове. Освен това опитът на ЕИСК може да представлява добавена стойност при създаването на регионалния Социален форум, който следва да е включен в Договора за създаване на транспортна общност.

Брюксел, 17 март 2010 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Mario SEPI

⁽¹⁵⁾ От януари 2003 г. Европейската федерация на транспортните работници координира профсъюзната дейност, свързана с присъединяването се нейни членове от Югоизточна Европа. ETF обхваща следните сектори: пътен, железопътен, морски, вътрешноводен и въздушен транспорт. В пристанищния сектор не съществува европейски секторен диалог.