

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Közlekedéspolitika a Nyugat-Balkánon

(2010/C 354/08)

Előadó: Patrik ZOLTVÁNY

2009. július 16-i plenáris ülésén az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy eljárási szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

„Közlekedéspolitika a Nyugat-Balkánon.”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Külkapcsolatok” szekció 2010. március 4-én elfogadta véleményét. (Előadó: Patrik ZOLTVÁNY.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2010. március 17–18-án tartott, 461. plenáris ülésén (a 2010. március 17-i ülésnapon) 132 szavazattal 2 ellenében, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások**1.1 Ajánlások az Európai Unió (Európai Bizottság) számára:**

- a bővítési folyamat folytatása,
- a vízumliberalizációs folyamat felgyorsítása Albániával és Bosznia-Hercegovinával, hogy polgáraik vízum nélkül utazhassanak a schengeni övezet országaiba. Tárgyalások megkezdése Koszovóval⁽¹⁾ ebben a témában,
- minden rendelkezésre álló finanszírozási forrás mozgósítása az infrastrukturális projektekbe történő beruházások maximalizálása érdekében, valamint az újonnan létrehozott nyugat-balkáni beruházási keret felhasználása ilyen célra,
- a közlekedési közösség létrehozására irányuló szerződés végrehajtása során a társadalmi dimenzió prioritásának megtartása. A Társadalmi Fórum támogatása, hogy hatékony eszköz legyen a megerősített regionális szintű ágazati párbeszédben,
- a környezetbarátabb szállítási módok – például a belvízi és a vasúti közlekedés – felé történő elmozdulás támogatása a Nyugat-Balkánon,
- a közös közlekedéspolitika kialakításakor a társadalmi-gazdasági hatás felmérésének figyelembe vétele,
- a regionális közlekedési főhálózat szükségletekkel összhangban történő korszerűsítésének támogatása,
- a Nyugat-Balkán további uniós integrációjának támogatása érdekében a TEN-T-politika felülvizsgálata során a délkelet-európai regionális közlekedési főhálózat figyelembevétele a TEN-T jövőbeli részeként,
- tanulmány készítésének kezdeményezése a közlekedési közösség nyugat-balkáni szerződő feleinek foglalkoztatási helyzetéről. Megfelelő figyelem fordítása a mind a munkaadókat, mind pedig a munkavállalókat célzó képzési pro-

gramok kialakítására, amelyek célja, hogy jobban megfeleljenek a munkaerő-piaci kihívásoknak,

- elegendő emberi erőforrás rendelkezésre bocsátása a közlekedési közösség titkársága számára a szociális ügyek és a szociális párbeszéd terén.

1.2 Ajánlások az EGSZB számára:

- a konzultatív vegyes bizottságok munkája révén a nyugat-balkáni országok szociális partnereinek ösztönzése arra, hogy vállaljanak aktív szerepet a szociális párbeszédben mind nemzeti, mind pedig regionális szinten,
- közlekedéspolitikai témájú konferencia szervezése a Nyugat-Balkánon, a nyugat-balkáni országok civil társadalmi szervezetei, az Európai Bizottság és az EGSZB képviselőinek a részvételével, valamint
- a közlekedési közösséget létrehozó szerződés által felállítandó regionális társadalmi fórumokkal való jövőbeli együttműködés kialakítására és intézményesítésére irányuló mechanizmusok feltárása.

1.3 Ajánlások a nyugat-balkáni országok kormányai számára:

- a regionális együttműködés megerősítése a közlekedéspolitika és a közlekedési infrastruktúra terén,
- a közlekedési ágazatba történő regionális érdekű közberuházások hatékony tervezésének biztosítása, valamint a kapacitásépítés fokozása az ágazatban,
- a szükséges reformok végrehajtása és a közösségi vívmányok átvételi folyamatának felgyorsítása,
- a kiemelt, valamint a kiegészítő projektek magánfinanszírozásával és társfinanszírozásával (a magán- és a közszféra közötti partnerségekkel) kapcsolatos lehetőségek feltárása, illetve megfelelő környezet kialakítása az ilyen projektekhez,

⁽¹⁾ Az ENSZ Biztonsági Tanácsának 1244/1999. sz. határozata értelmében.

- a közbeszerzés átláthatóságának javítása,
- a határigazgatás javítása és a határátkelőhelyek kapacitásának növelése annak érdekében, hogy a regionális szintű közlekedés felgyorsuljon, minősége pedig javuljon,
- koherens politikák kialakítása regionális szinten az intermodális közlekedésnek és az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésének az ösztönzésére,
- a szomszédos országokkal fenntartott kapcsolatok további javítása, valamint a kétoldalú kapcsolatokban a nyitott kérdések megoldása,
- a jelenleg kialakítás alatt álló, a Duna régióra vonatkozó stratégia összeállításában való aktív részvétel annak érdekében, hogy kihasználják az EU-tagállamokkal és a szomszédos országokkal közös infrastruktúra-projektet, továbbá
- a szociális partnereknek, valamint más érintett civil társadalmi szervezetek képviselőinek a bevonása a regionális közlekedéspolitika kialakításába, illetve a foglalkoztatási politikák és a reformok összhangjának elérése.

2. A vélemény háttere

2.1 A nyugat-balkáni közlekedés és infrastruktúra által a regionális együttműködésben betöltött szerepet kulcsfontosságú tényezőnek tekintik a nyugat-balkáni régió általános gazdasági, társadalmi és környezeti fejlődésében. A délkelet-európai regionális közlekedési főhálózat (a továbbiakban: főhálózat) kialakítása kitűnő alkalmat jelent a Nyugat-Balkán országai számára ahhoz, hogy érdekeiket egyesítve gazdasági és társadalmi előnyökkel járjon – ugyanakkor környezetbarát – megoldásokat keressenek, amelyek a régió egészének hasznára válnak. A gazdasági fejlődés tekintetében a regionális infrastruktúra-projektek végrehajtása pozitív hatással van a regionális gazdaságokra, hozzájárul a piacok új üzleti kezdeményezések előtt történő megnyitásához, és hatékonyabbá teszi a régió országai közötti kereskedelmet. A regionális közlekedési hálózat kialakítása mindenekelőtt a nyugat-balkáni országok kormányait segíti abban, hogy csökkentsék a magas munkanélküliséget, és ezáltal fokozzák a régió általános gazdasági fejlődését. A munkalehetőségek javulása és a munkaerő fokozott mobilitása hozzájárul a társadalmi fejlődéshez is. A regionális közlekedési hálózat támogatja még a határokon átnyúló együttműködés és a népek közötti kapcsolatok javítását. Minthogy a közlekedés jelentős hatást gyakorol a környezetre, alapvető, hogy a regionális közlekedési főhálózat kialakításakor foglalkozzanak a környezetvédelmi kérdésekkel is.

A regionális közlekedési hálózat létrehozásának erőteljes politikai vetülete is van. Az infrastruktúra-projektek kialakításával a nyugat-balkáni országok kormányai a többi érintett szereplővel együtt tanúbizonyságot tehetnek a kétoldalú feszültségek enyhítése és a múltban eredő problémák megoldása iránti szándék-

kukról. A regionális közlekedési hálózat kialakítása tehát hozzájárul a nyugat-balkáni országok regionális integrációjához.

2.2 Az Európai Unió szerepe a közlekedéspolitika fejlesztésében a Nyugat-Balkánon

2.2.1 Az EU-nak közvetlen érdeke fűződik a Nyugat-Balkánhoz, hiszen a régió Európa szívében helyezkedik el. Az összes nyugat-balkáni állam vagy tagjelölt, vagy potenciálisan tagjelölt ország. Céljuk elérése érdekében minden, az EU-tagsághoz előírt kritériumot és feltételt teljesíteniük kell. A regionális együttműködés az Európai Unióba való sikeres integráció egyik előfeltétele, és ezért a stabilizációs és társulási folyamat alapvető eleme. Az EU emiatt törekszik a regionális projektek – köztük a központi szerepet betöltő regionális szállítási főhálózat – kialakításának támogatására.

2.2.2 Az EU szerint a közlekedés egyértelmű és megfelelő politikaterület a hatékony regionális együttműködésre, és ezért úgy véli, hogy a nyugat-balkáni közlekedéspolitikának kiterjedt hatása lehet, és a régiót a közösségi vívmányokkal való összhang irányába mozdíthatja el. A közlekedéspolitika jelentőségét az a tény is tovább erősíti, hogy tíz páneurópai közlekedési folyosóból négy áthalad a Nyugat-Balkánon. A régióval kapcsolatos uniós közlekedéspolitikának három fő célkitűzése van. Az első a délkelet-európai közlekedési hálózat modernizálása a társadalmi és gazdasági fejlődés érdekében. A második a forgalom javítása a hálózatban „puha”/horizontális intézkedések bevezetésével. A harmadik pedig a régió támogatása abban, hogy igazodjon a közösségi közlekedéspolitikai vívmányokhoz. E prioritások kifejlesztése érdekében az EU jelenleg tárgyalásokat folytat a nyugat-balkáni országokkal a közlekedési közösséget létrehozó szerződésről (lásd alább a 4.3. pontot).

3. A regionális közlekedési főhálózat leírása

A főhálózatot a délkelet-európai regionális közlekedési főhálózat fejlesztéséről szóló egyetértési nyilatkozat olyan multimodális hálózatként határozta meg, amelybe a hét nyugat-balkáni partnerállam – Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Montenegró, Szerbia és Koszovó⁽²⁾ – közúti, vasúti és belvízi útvonal-összeköttetései tartoznak, néhány kijelölt tengeri és folyami kikötővel, valamint repülőtérrel együtt.

A közúti és a vasúti főhálózat folyosókból és útvonalakból áll. A folyosók azok a már létező V., VII., VIII. és X. páneurópai közlekedési folyosók, amelyek nemzetközi kapcsolatokat biztosítanak az EU és az Unió kívüli országok között. Az útvonalak, amelyekből hét közúti, hat pedig vasútvonal, a főhálózatot azzal a céllal egészítik ki, hogy a régióon belüli fővárosokat összekössék a szomszédos országok fővárosaival. Cél még az egyes régiók főbb városainak összekötése, a főhálózati kikötőkhöz (és repülőtérhez) való hozzáférés biztosítása, továbbá a régió távoli területeinek megfelelő kiszolgálása is. A belvízi főhálózat a VII. folyosóból (azaz a Dunából) és a Száva folyóból áll.

⁽²⁾ Az ENSZ Biztonsági Tanácsának 1244/1999. sz. határozata értelmében.

3.1 Közúti főhálózat

A közúti főhálózat teljes hossza 5 975 km; ebből 3 019 km folyosó és 2 956 km útvonal. A délkelet-európai közlekedési megfigyelőközponthoz beérkezett adatok szerint a közúti főhálózat 13,2 %-a gyenge vagy nagyon gyenge minőségi besorolási, az utak közel 87 %-a pedig a közepestől a nagyon jó állapotúig terjedő besorolást kapott. ⁽³⁾

A közúti ágazat a domináns szektor, ami azt is jelenti, hogy ez részesül a legnagyobb mértékű finanszírozásban. A késések, a zsúfoltság és a szennyezés csökkentése, valamint a biztonság fokozása érdekében javítani kell az utak minőségét. Az érintett országok új és szigorúbb jogszabályok elfogadására irányuló erőfeszítései ellenére a közúti biztonság továbbra is az egyik legnagyobb problémát jelenti. ⁽⁴⁾ A közúti biztonságra vonatkozó adatok szerint a délkelet-európai régióban aggasztó a helyzet: a krónikus alulfinanszírozottság, valamint a megfelelő karbantartás és szankcionálás hiánya miatt a baleseti sérültek száma folyamatosan nő.

3.2 Vasúti főhálózat

3.2.1 A vasúti főhálózat teljes hossza 4 615 km, ebből 3 083 km tartozik a folyosók, 1 532 km pedig az útvonalak közé. A vasúti főhálózatnak csupán 15 %-a esik a jó minőségű kategóriába, 19 % pedig rossz vagy nagyon rossz állapotban van. ⁽⁵⁾

3.2.2 Az összes szállítási mód között a vasút a leggyengébb láncszem. Egy elérhetőségi elemzés szerint azonos kiindulási és érkezési pontok között a vasúti közlekedés akár 200 %-kal több időt vehet igénybe, mint a közúti. A vasúti infrastruktúra az összes nyugat-balkáni országban fejletlen, emiatt a régió minden országában széles körű beruházásokra van szükség. Kihívás még a gyakorta túl sok munkavállalót foglalkoztató vasúttársaságok átalakítása is.

3.3 Egyéb szállítási módok (belvízi hajóútvonalak, folyami kikötők, tengeri kikötők)

3.3.1 A Duna (VII. folyosó) ⁽⁶⁾ 588 km hosszan halad át Horvátországon és Szerbián, a Száva folyó pedig 593 km-en hajózható. A főhálózatba tartozik még hét tengeri és kettő folyami kikötő is. ⁽⁷⁾ Mintegy 30 km kivételével a Duna jobbára

megfelelő állapotban van, a Száva folyó minősége azonban sokkal gyengébb. ⁽⁸⁾

3.3.2 A belvízi hajóútvonalak jelentik a legkörnyezetbarátabb és legolcsóbb szállítási módot. Hátránya azonban a szállítás lassúsága.

3.3.3 Az intermodális közlekedés korlátozott mértékű, és jelenleg jobbra abban merül ki, hogy tengeri konténereket szárazföldi úton szállítanak a kikötőkbe és onnan el. A létező intermodális terminálok továbbra is kihasználatlanok, pedig a főhálózatban mintegy 10 %-nyi lehetőség rejlik az intermodális szállítás számára, és ez 2015-ig 15 %-ra is nőhet.

3.3.4 Elmondható, hogy a régió összes országa folyamatosan eredményeket ér el a közlekedési ágazat megreformálásában: végrehajtják a nemzeti közlekedési stratégiájukat és új jogszabályokat és rendeleteket vezetnek be az EU közlekedési vívmányaival és közlekedéspolitikájával összhangban. Általában véve elismerik, hogy a reformoknak összhangban kell lenniük a regionális érdekekkel, ami azt jelenti, hogy nem okozhatnak olyan különbségeket, amelyek akadályozhatják a fejlődést és a főhálózat hatékony irányítását. Amint az EU-hoz való csatlakozás folyamatában is, egyes országok előrébb tartanak, mint mások.

4. Keretdokumentumok és intézményi megállapodások

4.1 A Nyugat-Balkán térségének közös közlekedéspolitikája a Délkelet-európai Stabilitási Egyezmény megkötésével indult útnak, 1999-ben. Amint azt fentebb már említettük, az EU a regionális együttműködést a nyugat-balkáni országok számára a jövőbeli uniós tagság előfeltételének tekinti, és a regionális közlekedéspolitika fejlesztéséhez is elengedhetetlennek tartja. Ezért az EU arra ösztönzi a nyugat-balkáni országokat, hogy alakítsanak ki együttműködést a térségen belül, és javítsák a közös közlekedéspolitika terén a koordinációt. A délkelet-európai közlekedési infrastruktúra fejlesztésének ösztönzése érdekében 2004-ben az Európai Bizottság egyetértési megállapodást írt alá a térségbeli résztvevőkkel a regionális közlekedési főhálózat fejlesztésére. A regionális közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos tevékenységekkel foglalkozó számos fórumot három összehangolt főszerv váltotta fel: a stratégiai döntéseket a miniszterek éves találkozója hozza meg, a megállapodás végrehajtását irányító bizottság koordinálja, az állandó titkárság szerepét pedig a Délkelet-Európai Közlekedési Megfigyelőközpont (SEETO) látja el. ⁽⁹⁾ Az egyetértési megállapodás arra kötelezi a feleket, hogy közösen dolgozzanak ki és valósítsanak meg egy 5 évre szóló gördülő cselekvési tervet. A megállapodás egy másik fontos szerepe az, hogy keretet biztosít a Nyugat-Balkánnal kialakítandó közlekedési közösség létrehozásáról szóló szerződés előkészítéséhez vezető összehangolt folyamat számára.

⁽³⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan [A délkelet-európai regionális közlekedési főhálózat fejlesztési terve], SEETO, 2008. december; www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc.

⁽⁴⁾ Az Európai Közúti Szövetség (European Road Federation) és Belgium és Luxembourg Délkelet-Európával foglalkozó kereskedelmi kamarája által készített jelentés: *Hálózatok a békéért és a fejlődésért* (2006); http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31.

⁽⁵⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan [A délkelet-európai regionális közlekedési főhálózat fejlesztési terve], SEETO, 2008. december; www.seetoint.org/.

⁽⁶⁾ A Duna jelentőségét ismeri el egy uniós szinten jelenleg kidolgozás alatt álló, a Duna-medencével foglalkozó stratégia (dunai stratégia) is.

⁽⁷⁾ Az alábbi hét tengeri kikötő része a főhálózatnak: Rijeka, Split, Ploče, Dubrovnik (Horvátország), Bar (Montenegró), valamint Durres és Vlore (Albánia). Mindkét folyami kikötő Szerbiában található: Belgrádban, illetve Újvidéken (Novi Sad).

⁽⁸⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan [A délkelet-európai regionális közlekedési főhálózat fejlesztési terve], SEETO, 2009. december; www.seetoint.org/.

⁽⁹⁾ A SEETO célja továbbá a multimodális délkelet-európai regionális közlekedési főhálózat fő- és mellék-infrastruktúráinak fejlesztéséhez szükséges koordináció előmozdítása, valamint a beruházási programok megvalósításához, az irányításhoz, illetve a regionális közlekedési főhálózattal kapcsolatos adatok összegyűjtéséhez és elemzéséhez szükséges helyi kapacitások támogatása és fejlesztése (www.seetoint.org).

4.2 A Nyugat-Balkánnal kialakítandó közlekedési közösség létrehozásáról szóló szerződés, amellyel kapcsolatban a tárgyalások már folyamatban vannak, a jelenlegi egyetértési megállapodás helyébe lép majd. A szerződés célja egy olyan integrált piac létrehozása az infrastruktúrák, a szárazföldi és vízi (folyami és tengeri) közlekedési hálózatok és szolgáltatások számára, amely szorosan kapcsolódik az Európai Unió ennek megfelelő belső közlekedési piacához. A közlekedési közösség létrehozásával felgyorsulna mind a térségen belüli közlekedési rendszerek, mind pedig az EU és a térség közlekedési rendszereinek összekapcsolása. Az idevonatkozó jogszabályok – köztük a megfelelő szociális közösségi jogszabályok – közelítésének felgyorsítása mellett a közlekedési közösség az utasok és a polgárok számára is hamarabb érezhetővé tenné a csatlakozási folyamatból eredő előnyöket. A közlekedési közösség emellett a közlekedési ágazatban az üzemeltetők és a befektetők számára jogbiztonságot nyújtana, így ösztönözve és gyorsítva a szükséges beruházásokat és gazdasági fejlesztéseket.⁽¹⁰⁾

4.3 A többi célkitűzés pedig a következő: olyan stabil szabályozási és piaci keret kialakítása, amely képes befektetéseket vonzani minden közlekedési módhoz és közlekedésirányítási rendszerhez; a közlekedési módok hatékonyságának javítása; a közlekedési módok fenntarthatóbb megosztásához való hozzájárulás; valamint gondoskodni arról, hogy a közlekedés fejlesztése mellett a társadalmi haladás és a környezet védelme is kellő hangsúlyt kapjon. Fontos kiemelni, hogy a szerződés bizonyos nyugat-balkáni országokban csak akkor lesz érvényes, ha az összes szükséges jogszabályt bevezetik.

5. A Nyugat-Balkán közlekedéspolitikája előtt álló legfontosabb kihívások

Az infrastruktúra integrációja nagy kihívást jelent a Nyugat-Balkán országai számára. Igaz ugyan, hogy a közlekedési infrastruktúra és a közlekedés elősegítése alapvető a gazdasági fejlődés, a társadalmi kohézió és az integráció szempontjából, de azt is fel lehet hozni érvként, hogy a Nyugat-Balkán térségét rendkívül széttagolt közlekedési rendszer, elhasználdott közlekedési infrastruktúra és alacsony határfokú közlekedési szolgáltatások jellemzik. Ahhoz, hogy ez a helyzet megváltozzon, megfelelő tervezési, szabályozási és finanszírozási erőfeszítésekre van szükség. Ha azonban ezeknek a kihívásoknak meg akarunk felelni, figyelembe kell venni, hogy a Nyugat-Balkán térsége igen sajátos történelmi, politikai, gazdasági, társadalmi és földrajzi jellemzőkkel bír, emiatt az EU közlekedéspolitikájának a tizenkét új tagállamra való kiterjesztésével kapcsolatos tapasztalatok itt csak korlátozottan hasznosíthatók.

5.1 Tervezés

5.1.1 A közlekedési ágazat integrációjának fő hajtóereje a szabályozás összehangolása és a hatóságok közötti koordináció. A regionális közlekedéspolitika fejlesztésének folyamatában részt vevő szereplők számának meghatározásához megfelelő tervezésre és a tevékenységek összehangolására van szükség.

⁽¹⁰⁾ Lásd: Az Európai Bizottság közlekedési közösség létrehozását javasolja a Nyugat-Balkánnal, és további lépéseket tesz a szomszédos országokkal a közlekedés terén folytatott együttműködés megerősítésére. Brüsszel, 2008. március 5., <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en> (angol nyelven).

5.1.2 Nemzeti szinten a közösségi jogszabályok végrehajtása arra kötelezi a Nyugat-Balkán országainak kormányait, hogy nagyszabású reformokat tervezzenek és hajtsanak végre a közlekedési, valamint a kapcsolódó ágazatokban. A folyamatot pontosan kivitelezett hatásvizsgálatnak kellene kísérnie.

5.1.3 A közkiadások és a többi érdekelt féllel – ideértve a szociális partnereket és a nemzetközi pénzüzeteket is – való együttműködés hatékony tervezését a közlekedéspolitika hatékony fejlesztésének egyik fontos szempontjaként kell megemlíteni.

5.1.4 Ugyancsak ide tartozó kihívás a nemzeti közlekedési stratégiáknak a regionális érdekekhez való igazítása, valamint a főhálózattal kapcsolatos projekt végrehajtásának koordinálása, amire a főhálózat hatékony irányításának és fejlesztésének támogatásához van szükség.

5.1.5 Végül pedig, de nem utolsósorban a SEETO regionális közlekedési főhálózat kialakítására irányuló többéves cselekvési terveinek kidolgozása is hatékony tervezést és a fellépések regionális szintű koordinációját igényli. Hasonló koordinációra lesz szükség a regionális társadalmi fórumon is, amelyen a Nyugat-Balkán országaiból érkező szociális partnerek és más érdekelt felek – többek közt a civil szervezetek – vesznek majd részt.

5.2 Szabályozás

5.2.1 A közlekedési ágazatra vonatkozó nemzeti szabályozásnak az uniós jogszabályokhoz és normákhoz való igazítása elsődleges fontosságú. A közlekedéssel kapcsolatos közösségi jogszabályok igen tág területet ölelnek fel: a piaci hozzáférésre, valamint a társadalmi, technikai, adóügyi, biztonsági és környezetvédelmi követelményekre egyaránt kiterjednek. A Nyugat-Balkán országainak emiatt azzal a kihívással kell szembenézniük, hogy a közlekedéssel kapcsolatos uniós joganyag hatalmas részét kell átültetniük és érvényre juttatniuk, amelyek közt nagyszámú rendelet, irányelv és határozat is található. Egy másik kihívás a közösségi joganyag szelektív átültetéséhez és végrehajtásához kapcsolódik.

5.2.2 A nagymértékű széttöredezettség miatt a határátkeléssel kapcsolatos kérdések igen fontosak a délkelet-európai régió számára. Jelenleg a határátkeléshez szükséges várakozási idő jelentősen befolyásolja a főhálózat hatékonyságát és versenyképességét. A nyugat-balkáni résztvevőknek további erőfeszítéseket kellene tenniük a határigazgatás és az eljárások javításához, valamint a várakozási idők csökkentéséhez.

5.2.3 A környezetvédelmi szempontokat is ki kell emelni. A környezetvédelmi előírások alkalmazása az infrastruktúraprojektek kidolgozásakor egyre fontosabbá válik. Mivel az uniós jog jelentős részét környezetvédelmi jogszabályok képezik, nem merülhet fel az a kérdés, hogy azokat végre kell-e hajtani vagy sem. Meg kell viszont említeni, hogy a Nyugat-Balkán országai komoly problémákkal küzdenek a környezetvédelmi jogszabályok betartatása terén.

5.3 Finanszírozás

5.3.1 A közlekedési hálózatok kialakítását és karbantartását finanszírozni kell, amit a közsféra nem képes biztosítani. Fontos szerepet kap tehát a támogatást biztosító szereplők összehangolása. Az EU-n kívül a nemzetközi pénzintézeteknek – például az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banknak (EBRD), a Világbanknak, az Európai Beruházási Banknak (EBB), az Európa Tanács Fejlesztési Bankjának (CEB) és a kétoldalú támogatásnyújtóknak – is össze kellene hangolniuk tevékenységeiket, és el kellene különíteniük a finanszírozáshoz szükséges keretet. A Nyugat-Balkán országainak kormányai részére a közlekedési hálózatok finanszírozására egy másik lehetőség az állami és a magánszektor közötti partnerségek (PPP) igénybevétele.

5.3.2 Ez utóbbinak a jelentőségét a 2009 szeptemberében, Szarajevóban tartott miniszteri konferencián is hangsúlyozták. A miniszteri nyilatkozatban a résztvevők nemcsak elismerték és méltányolták a magánszektor által az infrastruktúra fejlesztésében betöltött jelentős szerepet, de azt is elismerték, hogy olyan intézményi és jogi környezetet kell kialakítani, amely lehetővé teszi, hogy a magánsféra a köz-magán partnerségek eszközének felhasználásával részt vehessen az infrastruktúraprojektekben. Ezenkívül vállalták, hogy regionális szintű infrastruktúraterveket készítenek, és támogatásukat fejezték ki a Köz-magán Partnerségek Délkelet-Európai Hálózatának létrehozásával kapcsolatban.⁽¹¹⁾ A nyilatkozat jó keretet biztosít a köz-magán partnerségben végzett infrastruktúra-fejlesztési projektek kialakításának elősegítésére a térségben. Végrehajtásához azonban reformok kellenek, többek közt a jogalkotási és szabályozási rendszerek reformja, továbbá nemzetközi partnerektől – az Európai Bizottságtól, nemzetközi pénzintézetektől, bilaterális adományozóktól – kapott aktív támogatás technikai és pénzügyi segítségnyújtás formájában.

5.3.3 Fontos ezenkívül a Nyugat-Balkáni Befektetési Keret (WBIF), amely szorosabb együttműködést hivatott biztosítani a nemzetközi pénzintézetek, a bilaterális adományozók és az Európai Unió között. A WBIF 2009 decemberében indult, és egy közös pályázati támogatási, valamint egy közös kölcsönrendszert foglal magában, amelyeket a Nyugat-Balkán térségében elsődleges fontosságú (elsősorban infrastruktúra-) projektek finanszírozására lehet igénybe venni.⁽¹²⁾

6. Gazdasági és társadalmi következmények. A civil társadalom szerepe

A regionális közlekedési hálózatok fejlesztése mind a munkaadók, mind a munkavállalók számára lehetőséget és egyben kihívást is jelent. Bármely infrastruktúra-projekt sikeres kivitelezéséhez elengedhetetlen mindkét csoport részvétele. Elmondható azonban, hogy sem a munkaadói szervezetek, sem pedig a szak-szervezetek nem használják ki hatékonyan szociális partneri szerepüket az uniós intézményekkel, a nemzetközi szponzorokkal és pénzintézetekkel szemben. Másfelől azonban az infrastruktúra átalakításának és az azt kísérő reformoknak a

sikere erősen függ a széles körű támogatottságtól és a lakosság általi elfogadásától. Ez csak a civil szervezetek aktív bevonásával lehetséges. Ezért a szociális partnerekkel és a civil társadalom szereplőivel folytatott párbeszédnek alapvető szerepet kellene betöltenie a Nyugat-Balkánt érintő bármilyen politika kialakításában, a közlekedéspolitikát is ideértve. A Nyugat-Balkán országokban azonban a társadalmi és a civil párbeszédnek nincs erős hagyománya, fejletlenek a konzultációs mechanizmusok, és a partnerség fogalma is hiányos. Ösztönözni kellene tehát a nyugat-balkáni országok kormányait arra, hogy tegyék lehetővé a szociális partnerek és más érintett civil társadalmi szervezetek képviselői számára, hogy aktívan részt vegyenek a regionális közlekedéspolitika kialakításában és a reformstratégiák megfogalmazásában.

6.1 Munkaadói szervezetek

6.1.1 A közlekedés a térségben az egyik legnagyobb foglalkoztatási ágazat. Ezért a munkaadóknak is szerepük van abban, hogy olyan politikák szülessenek és olyan reformok kerüljenek végrehajtásra, amelyek hasznosak mind a cégek, mind pedig az országban élő dolgozók és polgárok számára. Az ágazati közlekedési szervezeteknek és az egyéni munkaadóknak is szerepük van a nemzeti és regionális közlekedési hálózatokra vonatkozó prioritások meghatározásában, illetve abban, hogy kiértékeljék ezen hálózatoknak a mobilitás elősegítésére, a munkahelyek létrehozására és megtartására gyakorolt hatásait, valamint a nemzetgazdaságok általános hasznát.

6.1.2 A munkaadói szervezetek közismertsége és befolyása a térség minden országában más és más. Általánosabban elmondható, hogy helyzetüket tekintve eléggé gyengék, főleg a belső mozgósítási kapacitás hiánya miatt, illetve azért, mert nehézségekkel szembesülnek a hatékony képviselőt biztosítása, valamint érdekeiknek a kormányval és más érdekeltekkel szemben történő érvényesítése terén.

6.1.3 A munkaadói szervezetek tagjainak képviselői és elemzési készségeit fejleszteni kell, ami nemcsak az egyes országok, de az EU számára is előnyt jelenthet.

6.2 Szakszervezetek

6.2.1 A közlekedés a térségben az egyik legnagyobb foglalkoztatási ágazat. A szociális és munkaerő-piaci körülmények a legtöbb országban bizonytalanok: a munkanélküliségi arány folyamatosan magas, a szegénység és a migráció a munkaképes lakosság nagy hányadát érinti, a társadalombiztosítási rendszerek pedig túlterheltek. A vasúti ágazatban a munkaerő átlagosan 50 %-a egy évtizeden belül elhagyta munkahelyét.⁽¹³⁾ Az egyes országokban megvalósítandó vasúti reform létszám-leépítéssel, a fuvarozási cégek privatizációjával, valamint a nem jövedelmező helyi vonalak megszüntetésével jár.⁽¹⁴⁾ A vasúti közlekedés liberalizálására irányuló tervek tehát a foglalkoztatási és munkakörülményekre is kihatnak.

⁽¹¹⁾ Miniszteri nyilatkozat a délkelet-európai infrastruktúrafejlesztés terén tevékenykedő köz-magán partnerségekről – 2009. szeptember 25.

⁽¹²⁾ A Nyugat-Balkáni Befektetési Keret bemutatása – http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf; A Nyugat-Balkáni Befektetési Keret elindult – <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

⁽¹³⁾ ETF – Európai Közlekedési Szövetség: Az EU közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos politikájának társadalmi hatása – 2005. Nyilvános konzultációra beküldött dokumentum.

⁽¹⁴⁾ Világbank: Vasúti reform a Nyugat-Balkánon. Nem nyilvános irat. Világbank, Washington, D. C., 2005.

6.2.2 A munkahelymegszűnés a kikötői iparágakat is érinti, éppúgy, mint a kikötőktől függő településeket és helyi gazdaságokat. Hasonló szintű leépítés tapasztalható a belvízi hajózási ágazatban is.

6.2.3 A szakszervezetek – a többi szociális partnerrel együtt – fontos szerepet töltenek be a regionális közlekedési főhálózat fejlesztése által előidézett foglalkoztatási hatások kiértékelésében. A térségben működő, az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége által koordinált közlekedési szakszervezetek – uniós és nemzeti szinten egyaránt – azért folytatnak kampányt, hogy a szociális hatásokat a közlekedési közösséget létrehozó szerződés stratégiai tervezése és megvalósítása során mindenütt vegyék figyelembe.⁽¹⁵⁾ A szakszervezetek másik fő célja a foglalkoztatási politikák és a reform egymáshoz való közelítése.

6.3 Egyéb érdekcsoportok

Az infrastruktúra-fejlesztés jelentős hatással van a környezetre. Ezért a környezetvédelem fontos szerepet játszik ebben a folyamatban, és az infrastruktúra-hálózat tervezése és fejlesztése során figyelembe kell venni. A környezetvédelmi szervezetek e tekintetben jelentős szerepet töltenek be. Közöttük sajátos helyet foglal el a Közép- és Kelet-Európai Regionális Környezetvédelmi Központ (REC), amelynek feladata, hogy segítsen megoldani környezetvédelmi problémákat a térségben. Fő célja a civil szervezetek, az üzleti vállalkozások és más, a környezetvédelem terén érdekelt felek közötti együttműködés előmozdítása, valamint az információcsere és a környezetvédelmi döntéshozatalban való nyilvános részvétel támogatása. A REC megállapo-

dott egy másik fontos regionális kezdeményezéssel, a Regionális Együttműködési Tanáccsal abban, hogy megvalósítják a *Délkelet-európai környezetvédelmi együttműködés útiterve* elnevezésű keretprogramot, amely negyedévenként megrendezendő magas szintű tematikus konferenciák sorozatát foglalja magában.

Az infrastruktúra-fejlesztés a környezetvédelmi szervezetek mellett a régió fogyasztói szervezetei, illetve a helyi fejlesztéssel foglalkozó nem kormányzati szervezetek és a gépkocsihaszna-
latot ösztönző egyesületek – például autós egyesületek – széles köre számára különös jelentőséggel bír.

7. Az EGSZB szerepe a közlekedéspolitika fejlesztésében a Nyugat-Balkánon

A Nyugat-Balkán országaiban a társadalmi párbeszédnek nincs erős hagyománya, és fejletlenek a szociális partnerek közötti konzultációs mechanizmusok. A szociális partnereknek a reformfolyamatba történő bevonása ezért létfontosságú előfeltétele annak, hogy fenntartható regionális közlekedéspolitika jöheszen létre a Nyugat-Balkánon. Az EGSZB így fontos tanácsadói szerepet tölthet be abban, hogy – például a Nyugat-balkáni Civil Társadalmi Fórum alkalmával – megerősítse a társadalmi párbeszédet a térségben. Az EGSZB abban is segíthet, hogy partnereket találjon az egyes nyugat-balkáni országok civil társadalmi szervezetei között, illetve támogatást nyújtson ezen szervezetek és tagjaik kapacitásépítésében. Ezenkívül az EGSZB tapasztalata többletértéket jelenthet a regionális Társadalmi Fórum létrehozásakor, amely elvileg a közlekedési közösséget létrehozó szerződés részét képezi majd.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Mario SEPI

⁽¹⁵⁾ Az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége a délkelet-európai tagjaival 2003 januárja óta koordinálja a szakszervezetek fellépését. Az ETF a közúti, vasúti, tengeri és belvízi hajózási, valamint a repülési ágazatban tevékenykedik. A kikötői ágazatban nincs európai szintű ágazati társadalmi párbeszéd.