

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl transporto politikos Vakarų Balkanuose

(2010/C 354/08)

Pranešėjas **Patrik ZOLTVÁNY**

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2009 m. liepos 16 d. plenarinėje sesijoje nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl

Transporto politikos Vakarų Balkanuose.

Išorės santykių skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2010 m. kovo 4 d. priėmė savo nuomonę.

461-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2010 m. kovo 17–18 d. (kovo 17 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 132 nariams balsavus už, 2 – prieš ir 4 susilaikius.

1. Rekomendacijos**1.1 Europos Sąjungai (Europos Komisijai) rekomenduojama:**

- tęsti plėtros procesą,
- paspartinti vizų liberalizavimo Albanijai ir Bosnijai ir Hercegovinai procesą, kad šių šalių piliečiai galėtų be vizų keliauti į Šengeno valstybes, taip pat šiuo klausimu pradėti derybas su Kosovu ⁽¹⁾,
- sutelkti visus turimus finansinius išteklius ir juos maksimaliai investuoti į infrastruktūros projektus bei pasinaudoti neseniai šiuo tikslu sukurta Vakarų Balkanų investicijų programa,
- įgyvendinant Transporto bendrijos steigimo sutartį, prioritetą toliau teikti socialinei dimensijai. Reikėtų remti regioninį socialinį forumą, kad jis taptų veiksminga priemone stiprinti sektorių socialinį dialogą regione,
- Vakarų Balkanuose remti perėjimą prie ekologiškesnių transporto rūšių, pavyzdžiui, vidaus vandenų ir geležinkelių transporto,
- formuojant bendrąją transporto politiką atsižvelgti į transporto tinklų socialinį ir ekonominį poveikį,
- pagal poreikius remti pagrindinio regioninio transporto tinklo modernizavimą,
- atliekant transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) politikos peržiūrą Pietryčių Europos pagrindinį regioninį transporto tinklą laikyti būsima TEN-T dalimi, tuo paremiant tolesnę Vakarų Balkanų šalių integraciją į ES,
- inicijuoti užimtumo tyrimą Vakarų Balkanų šalyse, kurios pasirašys Transporto bendrijos steigimo sutartį. Taip pat reikėtų skirti pakankamai dėmesio ir darbdavių, ir darbuo-

tojų mokymo programų kūrimui, tai padėtų jiems geriau reaguoti į pokyčius darbo rinkoje ir

- Transporto bendrijos sekretoriato numatyti pakankamai žmogiškųjų išteklių, kuriuos būtų galima skirti socialiniams reikalams ir socialiniam dialogui.

1.2 EESRK rekomenduojama:

- jungtinių konsultacinių komitetų darbe raginti socialinius partnerius iš Vakarų Balkanų šalių aktyviai įsitraukti į socialinį dialogą tiek valstybės, tiek regionų lygmeniu,
- surengti Vakarų Balkanų transporto politikai skirtą konferenciją, kurioje dalyvautų Vakarų Balkanų šalių pilietinės visuomenės organizacijų, Europos Komisijos ir EESRK atstovai, ir
- nustatyti, kokių mechanizmų reikėtų norint kurti ir institucijų lygiu įtvirtinti būsimą bendradarbiavimą su regioniniu socialiniu forumu, kuris bus įsteigtas Transporto bendrijos steigimo sutartimi.

1.3 Vakarų Balkanų šalių vyriausybėms rekomenduojama:

- stiprinti regioninį bendradarbiavimą transporto politikos ir transporto infrastruktūros srityje,
- užtikrinti veiksmingą viešųjų investicijų į transporto sektorių planavimą ir aktyviau stiprinti gebėjimus transporto sektoriuje,
- įgyvendinti būtinas reformas ir paspartinti Bendrijos teisyno priėmimo procesą,
- ieškoti prioritetinių projektų ir papildomų projektų privataus finansavimo ar bendro finansavimo galimybių (viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė) ir sudaryti tinkamas sąlygas tokiems projektams,

⁽¹⁾ Pagal Jungtinių Tautų Saugumo Tarybos rezoliuciją Nr. 1244/1999.

- didinti viešųjų pirkimų skaidrumą,
- gerinti sienos valdymą ir didinti sienos perėjimo punktų pralaidumą, kad būtų galima paspartinti ir pagerinti transporto kokybę regionų lygmeniu,
- kurti nuoseklias politikos priemones regionų lygiu, kurios skatintų įvairiarūši transportą ir pažangiųjų transporto sistemų (PTS) taikymą,
- toliau gerinti santykius su kaimyninėmis šalimis ir spręsti atviras dvišalių santykių problemas,
- aktyviai prisidėti prie šiuo metu rengiamos Dunojaus strategijos, kad būtų galima pasinaudoti bendrais infrastruktūros projektais su ES narėmis ir kaimyninėmis valstybėmis,
- įtraukti socialinius partnerius, taip pat kitų pilietinės visuomenės organizacijų atstovus į regioninės transporto politikos formavimo procesą ir suderinti užimtumo politiką ir reformas.

2. Nuomonės aplinkybės

2.1 Vakarų Balkanuose transporto ir infrastruktūros vaidmuo regioninio bendradarbiavimo procesuose yra svarbus bendro ekonominio, socialinio ir ekologinio šio regiono vystymosi veiksnys. Pietryčių Europos pagrindinio regioninio transporto tinklo (pagrindinio transporto tinklo) vystymas yra puiki proga Vakarų Balkanų šalims suvienyti savo interesus ir ieškoti ekonominiu ir socialiniu (taip pat ir ekologiniu) požiūriu palankiausių sprendimų, kurie būtų naudingi visam regionui. Kalbant apie ekonominį vystymąsi, regioninės infrastruktūros projektų įgyvendinimas daro teigiamą poveikį regioninei ekonomikai, padeda atverti regionų rinkas naujoms verslo iniciatyvoms, sudaro sąlygas sklandesnei prekybai tarp regiono šalių. Regioninio transporto tinklo vystymas pirmiausia padeda Vakarų Balkanų šalių vyriausybėms kovoti su dideliu nedarbu ir kelti bendrą regiono ekonominio išsivystymo lygį. Geresnės galimybės dirbti ir didesnis darbo jėgos judumas taip pat prisideda prie socialinės raidos. Regioninis transporto tinklas padeda gerinti tarpvalstybinį bendradarbiavimą ir įvairių valstybių gyventojų tarpusavio kontaktus. Kadangi transportas daro didelį poveikį aplinkai, svarbu, kad kuriant pagrindinį regioninį transporto tinklą būtų atsižvelgta į ekologines problemas.

Šio tinklo kūrimas labai svarbus ir politiniu požiūriu. Vystydamos infrastruktūros projektus, Vakarų Balkanų valstybių vyriausybės ir visi kiti projektuose dalyvaujantys subjektai gali parodyti savo norą įveikti dvišalius nesutarimus ir nesenos

praeities problemas. Taigi Regioninio transporto tinklo vystymas prisideda prie Vakarų Balkanų valstybių regioninės integracijos.

2.2 Europos Sąjungos vaidmuo kuriant Vakarų Balkanų transporto politiką

2.2.1 ES turi tiesioginių interesų Vakarų Balkanuose – juk šis regionas yra Europos širdyje. Visos Vakarų Balkanų šalys yra kandidatės arba galimos kandidatės tapti ES narėmis. Norėdamos pasiekti šį tikslą, jos turi įvykdyti visus narystės kriterijus ir sąlygas. Regioninis bendradarbiavimas yra viena iš šių šalių sėkmingos integracijos į Europos Sąjungą išankstinių sąlygų, taigi yra ir svarbus stabilizacijos ir asociacijos proceso sudedamoji dalis. Dėl šios priežasties ES noriai remia regioninių projektų, įskaitant ir svarbią funkciją atliekančio pagrindinio regioninio transporto tinklo, vystymą.

2.2.2 ES mano, kad transportas yra veiksmingam regionų bendradarbiavimui tinkama politikos sritis, todėl mano, kad Vakarų Balkanų transporto politika gali siekti aukštų tikslų ir paskatinti regioną sparčiau suderinti savo įstatymus su Bendrijos teisyne. Transporto politikos svarbą pabrėžia ir faktas, kad keturi iš dešimties Europos koridorių kerta Vakarų Balkanų teritoriją. ES transporto politika regione turi tris svarbiausius tikslus. Pirmiausia, siekiant socialinio ir ekonominio vystymosi norima pagerinti ir modernizuoti Pietryčių Europos transporto tinklą. Antra, pasitelkus neprivaldomas priemones norima pagerinti eismą tinkle. Trečia, norima padėti regionui įvykdyti Bendrijos transporto srities teisyne reikalavimus. Veikdama šiomis prioritetinėmis kryptimis, ES šiuo metu derasi su Vakarų Balkanų šalimis dėl Transporto bendrijos steigimo sutarties (žr. 4.3 punktą toliau).

3. Pagrindinis regioninis transporto tinklas

Pagrindinis transporto tinklas Susitarimo memorandume dėl Pietryčių Europos pagrindinio transporto tinklo vystymo apibrėžtas kaip transporto tinklas, kurį sudaro automobilių kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių linijos septyniose Vakarų Balkanų šalyse: Albanijoje, Bosnijoje ir Hercegovinoje, Kroatijoje, Buvusiojoje Jugoslavijos Respublikoje Makedonijoje, Juodkalnijoje, Serbijoje ir Kosove⁽²⁾. Šiam tinklui taip pat priklauso keletas jūrų, upių ir oro uostų.

Pagrindinių kelių ir geležinkelių tinklą sudaro koridoriai ir magistralės. Koridoriais laikomi nustatyti V, VII, VIII ir X Europos koridoriai (PEC), kurie užtikrina tarptautines jungtis su ES. Magistralės, kurias sudaro septyni automobilių keliai ir šešios geležinkelių linijos, papildo pagrindinį transporto tinklą, kurio paskirtis – sujungti tarpusavyje regiono šalių sostines ir minėtas sostines sujungti su kaimyninėmis šalimis. Taip pat siekiama sujungti didžiuosius regionų miestus, užtikrinti prieigą prie pagrindinio transporto tinklo uostų (ir oro uostų) ir atokioms regiono vietovėms užtikrinti pakankamą susisiekimą. Pagrindinių vidaus vandenų kelių tinklą sudaro VII koridorius (Dunojus) ir Savos upė.

⁽²⁾ Pagal Jungtinių Tautų Saugumo Tarybos rezoliuciją Nr. 1244/1999.

3.1 Pagrindinis kelių tinklas

Bendras pagrindinio kelių tinklo ilgis yra 5 975 kilometrai: 3 019 kilometrai koridorių ir 2 956 kilometrai magistralių. Pietryčių Europos transporto observatorijos duomenimis, 13,2 proc. pagrindinio kelių tinklo priskiriami blogiems arba labai blogiems keliams, tuo tarpu beveik 87 proc. kelių laikomi vidutinės ar geros būklės ⁽³⁾.

Kelių sektorius yra dominuojanti sritis, o tai reiškia, kad jai skiriamas didžiausias finansavimas. Reikia gerinti kelių kokybę, kad būtų mažinamas vėlavimas, spūstys, tarša ir didinama eismo sauga. Nepaisant suinteresuotų valstybių pastangų priimti naujus ir griežtesnius teisės aktus, kelių eismo sauga išlieka viena didžiausių problemų ⁽⁴⁾. Pietryčių Europos regiono kelių eismo saugos duomenys kelia nerimą, nes dėl nepakankamų investicijų, netinkamos priežiūros ir vykdymo čia nuolat didėja autoįvykių aukų skaičius.

3.2 Pagrindinis geležinkelių tinklas

3.2.1 Bendras pagrindinio geležinkelių tinklo ilgis yra 4 615 kilometrų, iš jų – 3 083 kilometrų sudaro koridoriai ir 1 532 kilometrų – magistralės. Manoma, kad vos 15 proc. pagrindinio geležinkelių tinklo yra geros būklės, tuo tarpu 19 proc. geležinkelių būklė yra bloga ir labai bloga ⁽⁵⁾.

3.2.2 Geležinkeliai – silpniausia grandis iš visų transporto rūšių. Prieigos analizė rodo, kad kelionė tuo pačiu maršrutu iš vieno kelionės taško į kitą geležinkeliu užtrunka iki 200 proc. ilgiau negu keliais. Vakarų Balkanų valstybėse geležinkelių infrastruktūra yra nepakankamai išvystyta. Todėl reikia daug investuoti į visų regiono šalių geležinkelius. Vienas iš laukiančių iššūkių – geležinkelių bendrovių, kuriose dažnai dirba pernelyg daug darbuotojų, restruktūrizavimas.

3.3 Kitos transporto rūšys (vidaus vandenys, vidaus vandenų uostai ir jūrų uostai)

3.3.1 Iš viso Dunojaus (VII koridorius) ⁽⁶⁾ ilgis Kroatijoje ir Serbijoje sudaro 588 kilometrų, o navigacinis Savos upės ilgis yra 593 kilometrai. Pagrindiniam tinklui taip pat priklauso septyni jūrų uostai ir du upių uostai ⁽⁷⁾. Išskyrus maždaug 30

kilometrų atkarpą, Dunojaus koridorius yra geros būklės, tuo tarpu Savos upės būklė yra gerokai blogesnė ⁽⁸⁾.

3.3.2 Vidaus vandenys yra ekologiškiausia ir pigiausia transporto rūšis. Deja, jos trūkumas yra transporto lėtumas.

3.3.3 Transporto įvairiarūšiškumas yra ribotas ir šiuo metu tai dažniausiai jūrų konteinerių vežimas sausuma iš uostų ir į juos. Be to, kol kas nepakankamai panaudojami veikiantys įvairiarūšio transporto terminalai. Vis dėlto įvairiarūšis transportas turi maždaug 10 proc. potencialą, o pagrindiniame transporto tinkle šis potencialas iki 2015 m. turėtų išaugti iki 15 proc.

3.3.4 Galima būtų teigti, kad regiono valstybės nuolat daro pažangą reformuodamos transporto sektorių: jos įgyvendina savo nacionalines transporto strategijas ir priima naujus teisės aktus ir taisykles, kurios atitinka ES teisyną ir politiką transporto srityje. Apskritai tos valstybės pripažįsta, kad reformomis turėtų būti daromos atsižvelgiant į regionų interesus, o tai reiškia, kad dėl permainų neturi atsirasti skirtumų, galinčių sutrukdyti vystyti ir veiksmingai valdyti pagrindinį transporto tinklą. Kaip ir integracijos į ES procese, kai kurios šalys šioje srityje yra pažengusios labiau negu kitos.

4. Pagrindų dokumentai ir institucijų susitarimai

4.1 Vakarų Balkanų bendrosios transporto politikos pradžia – 1999 m. sudarytas Pietryčių Europos stabilumo paktas. Kaip jau minėta pirmiau, ES regioninį bendradarbiavimą laiko būtina Vakarų Balkanų valstybių narystės ES sąlyga ir regioninės transporto politikos vystymosi prielaida. Todėl ES skatina Vakarų Balkanų šalis vystyti regioninį bendradarbiavimą ir labiau koordinuoti veiksmus bendrosios transporto politikos srityje. Siekiami paskatinti Pietryčių Europos transporto infrastruktūros vystymąsi, 2004 m. Europos Komisija ir regiono atstovai pasirašė Susitarimo memorandumą dėl pagrindinio regioninio transporto tinklo vystymo. Pasirašius šį Susitarimo memorandumą, įvairius regioninėje transporto infrastruktūros veikloje dalyvaujančius forumus pakeitė trys veiklą koordinuojantys organai: strateginiai sprendimai priimami kasmetiniuose ministrų susitikimuose, Susitarimo memorandumo įgyvendinimą koordinuoja priežiūros komitetas, tuo tarpu nuolatinio sekretoriato ⁽⁹⁾ funkcijos pavestos Pietryčių Europos transporto observatorijai (SEETO). Susitarimo memorandumas įpareigoja šalis drauge kurti ir įgyvendinti daugiamečių koreguojamąjį veiksmų planą, apimančią 5 metų laikotarpį. Kita svarbi Susitarimo memorandumo funkcija – užtikrinti pagrindą koordinuojamam procesui, kurio tikslas yra parengti Transporto bendrijos steigimo sutartį su Vakarų Balkanais.

⁽⁸⁾ Pietryčių Europos pagrindinio regioninio transporto tinklo vystymo planas, SEETO, 2009 m. gruodžio mėn., www.seetoint.org

⁽⁹⁾ Pietryčių Europos transporto observatorijos (SEETO) tikslas – skatinti bendradarbiavimą vystant pagrindinę ir pagalbinę infrastruktūrą daugiaryšiam Pietryčių Europos pagrindiniame regioniniame transporto tinkle ir skatinti bei didinti vietos pajėgumus įgyvendinti investicijų programas, vykdyti pagrindinio regioninio transporto tinklo valdymą, duomenų rinkimą bei analizę. www.seetoint.org

⁽³⁾ Pietryčių Europos pagrindinio regioninio transporto tinklo vystymo planas, SEETO, 2008 m. gruodžio mėn. http://www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc

⁽⁴⁾ Europos Sąjungos kelių federacijos ir Belgijos, Liuksemburgo ir Pietryčių Europos prekybos rūmų pranešimas: *Tinklai taikai ir vystymuisi* (2006 m.), http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31

⁽⁵⁾ Pietryčių Europos pagrindinio regioninio transporto tinklo vystymo planas, SEETO, 2008 m. gruodžio mėn. http://www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc

⁽⁶⁾ Dunojaus svarba pripažįstama Dunojaus regiono strategijoje (Dunojaus strategijoje), kuri šiuo metu rengiama ES lygmeniu.

⁽⁷⁾ Pagrindiniam tinklui priklauso septyni jūrų uostai: Rijeka, Splitas, Ploče, Dubrovnikas (Kroatija), Baras (Juodkalnija) ir Duresis bei Vliorė (Albanija). Abu upių uostai yra Serbijoje – tai Belgradas ir Novi Sadas.

4.2 Transporto bendrijos steigimo sutartis su Vakarų Balkanais, dėl kurios šiuo metu vyksta derybos, pakeis šiuo metu galiojantį Susitarimo memorandumą. Sutarties tikslas – įsteigti integruotą infrastruktūros ir sausumos, vidaus vandenų ir jūrų transporto sistemų ir paslaugų rinką, glaudžiai susietą su atitinkama Europos Sąjungos vidaus transporto rinka. Įsteigus Transporto bendriją, bus paspartinta transporto sistemų integracija regione ir tų sistemų jungtis su ES sistemomis. Transporto bendrija ne tik paspartins atitinkamų teisės aktų, įskaitant atitinkamą socialinės sritys teisyną, suvienodinimą, bet ir leis transporto naudotojams ir piliečiams greičiau pasinaudoti stojimo į ES proceso privalumais. Transporto bendrija taip pat suteiks transporto sektoriaus subjektams ir investuotojams teisinio aiškumo, tuo paskatindama ir paspartindama būtinas investicijas ir ekonominę vystymąsi ⁽¹⁰⁾.

4.3 Kiti tikslai – kurti stabilų reguliavimo ir rinkos pagrindą, galintį pritraukti investicijas į visas transporto rūšis ir eismo valdymo sistemas, padidinti transporto rūšių efektyvumą ir prisidėti prie tvaresnio transporto rūšių pasiskirstymo, taip pat užtikrinti, kad transporto sritis būtų vystoma nepamirštant socialinės pažangos ir tausojant aplinką. Būtina pabrėžti faktą, kad Transporto bendrijos steigimo sutartis tam tikrose Vakarų Balkanų valstybėse neišgalios, kol jos neįgyvendins viso būtino teisyno.

5. Didžiausi Vakarų Balkanų transporto politikos iššūkiai

Infrastruktūros integracija – didelis iššūkis Vakarų Balkanų šalims. Nors transporto infrastruktūra ir transporto skatinimas labai svarbūs ekonominiam vystymuisi, socialinei sanglaudai ir integracijai, galima teigti, kad Vakarų Balkanų regiono transporto sistemai būdingas nepaprastai didelis susiskaidymas, čia transporto infrastruktūra sunykusi, o transporto paslaugos – neveiksmingos. Norint pakeisti susidariusią padėtį, reikia imtis tinkamų veiksmų planavimo, teisėkūros ir finansavimo srityje. Šias problemas reikėtų spręsti, tačiau tuo pat metu nereikėtų pamiršti, kad Vakarų Balkanų regionas pasižymi sava labai ryškia istorine, politine, ekonomine, socialine ir geografinė specifika, todėl ES transporto politikos įgyvendinimo dvylikoje naujųjų valstybių narių patirtį čia bus galima panaudoti tik iš dalies.

5.1 Planavimas

5.1.1 Pagrindinė transporto sektoriaus integracijos varomoji jėga yra reguliavimo suderinimas ir valdžios institucijų veiksmų koordinavimas. Dėl regioninės transporto politikos formavimo procese dalyvaujančių subjektų skaičiaus transporto politikai reikia tinkamo planavimo ir veiklos koordinavimo.

⁽¹⁰⁾ Komisija siūlo sukurti transporto bendriją su Vakarų Balkanais ir imasi tolesnių žingsnių stiprinti transporto srities bendradarbiavimą su kaimyninėmis šalimis, Briuselis, 2008 m. kovo 5 d., <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=lt>

5.1.2 Nacionaliniu lygmeniu – teisyno įgyvendinimas įpareigoja Vakarų Balkanų šalių vyriausybes planuoti ir įgyvendinti dideles transporto sektoriaus ir kitų susijusių sektorių reformas. Šį procesą turėtų papildyti kruopštus poveikio įvertinimas.

5.1.3 Veiksmingas viešųjų išlaidų planavimas ir bendradarbiavimas su kitais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant socialinius partnerius ir tarptautines finansų institucijas, paminėtini kaip vieni svarbiausių efektyvaus transporto politikos kūrimo aspektų.

5.1.4 Kitas iššūkis yra būtinybė suderinti nacionalines transporto strategijas su regioniniais interesais ir pagrindinio transporto tinklo projekto įgyvendinimo koordinavimas, nes tai prisidėtų prie veiksmingo pagrindinio transporto tinklo valdymo ir vystymo.

5.1.5 Ne mažiau svarbu tai, kad rengiant Pietryčių Europos transporto observatorijos (SEETO) pagrindinio regioninio transporto tinklo daugiamečius koreguojamuosius veiksmų planus reikia efektyviai planuoti veiklą ir ją koordinuoti regioniniu lygmeniu. Tokio koordinavimo taip pat reikės regioniniam socialiniam forumui, kuriame dalyvaus Vakarų Balkanų šalių socialinių partnerių atstovai ir kiti suinteresuotieji subjektai, įskaitant nevyriausybinės organizacijas.

5.2 Teisės aktai

5.2.1 Labai svarbu suderinti nacionalinius transporto sektoriaus teisės aktus su Bendrijos teisynu ir ES standartais. Transporto teisynas yra labai platus, jis apima galimybę patekti į rinką, socialinius, techninius, mokestinius, saugos ir ekologinius reikalavimus. Todėl Vakarų Balkanų valstybės susiduria su iššūkiu įgyvendinti didžiulį transporto teisyną, kurį sudaro daug reglamentų, direktyvų ir sprendimų, ir užtikrinti šio teisyno vykdymą. Kitas uždavinys – atrankinis Bendrijos teisyno perkėlimas ir įgyvendinimas.

5.2.2 Dėl didelio geografinio susiskaldymo valstybės sienos kirtimo klausimai yra labai svarbūs Pietryčių Europos regiono šalims. Šiuo metu laukimo pasienyje laikas labai apriboja pagrindinio transporto tinklo veiksmingumą ir konkurencingumą. Vakarų Balkanų šalys turi dėti papildomų pastangų siekdamas pagerinti sienų valdymą ir procedūras ir sumažinti laukimo laiką.

5.2.3 Būtina akcentuoti ir aplinkosaugos aspektus. Vis svarbiau, kad rengiant infrastruktūros projektus būtų taikomi ekologiniai standartai. Kadangi aplinkosaugos teisės aktai sudaro didelę teisyno dalį, klausimas, ar jie turi būti taikomi, yra beprasmiškas. Vis dėlto galima teigti, kad Vakarų Balkanų valstybėms kyla didelių problemų užtikrinti aplinkosaugos įstatymų įgyvendinimą.

5.3 Finansavimas

5.3.1 Transporto tinklams vystyti ir jiems palaikyti reikia finansavimo, kurio viešasis sektorius negali suteikti. Todėl šiuo atveju labai svarbu koordinuoti donorų veiklą. Savo veiklą koordinuoti ir būtina finansavimą skirti turėtų ne tik ES, bet ir tarptautinės finansų institucijos (Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas (ERPB), Pasaulio bankas, Europos investicijų bankas, Europos Tarybos plėtros bankas ir dvišaliai donoriai). Vakarų Balkanų valstybių vyriausybės transporto tinklus finansuoti gali ir pasitelkdamos viešojo ir privataus sektoriaus partnerystę.

5.3.2 Pastarosios svarba buvo pabrėžta 2009 m. rugsėjo mėn. Sarajeve vykusioje ministrų lygio konferencijoje. Susitikime dalyvavę ministrai savo deklaracijoje ne tik pripažino ir teigiamai įvertino privataus sektoriaus vaidmenį infrastruktūros vystymo procese, bet ir sutiko, kad reikia sukurti institucinę ir teisinę aplinką, kuri remiantis viešojo ir privataus sektoriaus partnerystę leistų privačiam sektoriui dalyvauti infrastruktūros projektuose. Be to, ministrai paskelbė esą pasiruošę parengti regioninio lygmens infrastruktūros projektus ir pritarė Pietryčių Europos viešosios ir privačios partnerystės tinklo steigimui⁽¹¹⁾. Pati deklaracija yra geras pagrindas sparčiau rengti viešosios ir privačios partnerystės infrastruktūros vystymo projektus regione. Tačiau šios deklaracijos įgyvendinimui reikia reformų, įskaitant teisinių ir reguliavimo mechanizmų reformas, bei aktyvios tarptautinių partnerių – Europos Komisijos, tarptautinių finansavimo įstaigų, dvišalių donorų – techninės ir finansinės paramos.

5.3.3 Kita svarbi priemonė, kuri turėtų užtikrinti glaudesnę tarptautinių finansavimo įstaigų, dvišalių donorų ir ES bendradarbiavimą, yra Vakarų Balkanų investicijų programa (WBIF). 2009 m. gruodžio mėn. sukurta programa sudaro bendra subsidijų priemonę ir bendra skolinimo priemonę, kurios finansuos prioritetinius projektus Vakarų Balkanuose. Iš šių projektų svarbus vaidmuo tenka infrastruktūros projektams⁽¹²⁾.

6. Ekonominės ir socialinės pasekmės. Pilietinės visuomenės vaidmuo

Regioninių transporto tinklų kūrimas atveria galimybių iškelti uždavinių tiek darbdaviams, tiek darbuotojams. Abiejų visuomenės grupių dalyvavimas būtinas, kad bet koks infrastruktūros projektas būtų sėkmingai įgyvendintas. Tačiau galima teigti, kad nei darbdavių organizacijos, nei profesinės sąjungos sėkmingai nesinaudoja savo, kaip socialinių partnerių, vaidmeniu santykiuose su ES institucijomis, tarptautiniais donoriais ir finansų įstaigomis. Kita vertus, infrastruktūros restruktūrizavimo ir jį

lydinčių reformų sėkmė labai priklauso nuo visuotinio palaikymo ir pritarimo. Šie dalykai nebūtų įmanomi be aktyvaus pilietinės visuomenės organizacijų dalyvavimo. Todėl Vakarų Balkanuose formuojant bet kokios srities, įskaitant transportą, politiką dialogui su socialiniais partneriais ir pilietinės visuomenės subjektais turėtų tekti svarbus vaidmuo. Tačiau Vakarų Balkanų šalyse socialinio ir pilietinio dialogo tradicijos silpnos, konsultaciniai mechanizmai nėra pakankamai išsivystę, partnerystės koncepcija turi trūkumų. Todėl Vakarų Balkanų šalių vyriausybės reikėtų raginti sudaryti sąlygas socialiniams partneriams ir kitoms pilietinės visuomenės organizacijoms aktyviai dalyvauti regioninės transporto politikos ir reformų strategijų kūrimo procese.

6.1 Darbdavių organizacijos

6.1.1 Transportas yra vienas labiausiai dominuojančių užimtumo sektorių regione. Todėl darbdaviai turėtų atlikti tam tikrą vaidmenį formuojant politiką ir vykdant reformas, kurios būtų naudingos ne tik jų bendrovėms, bet ir jų valstybių darbuotojams ir piliečiams. Šakinės transporto organizacijos ir atskiri darbdaviai taip pat gali prisidėti prie nacionalinių ir regioninių transporto tinklų prioritetų nustatymo, analizuoti tų tinklų poveikį judumo skatinimui, darbo vietų kūrimui ir išsaugojimui ir bendrą jų naudą nacionalinei ekonomikai.

6.1.2 Regiono valstybėse darbdavių organizacijų žinomumas ir įtaka yra skirtingi. Apskritai jų pozicijos yra palyginti silpnos, pirmiausia todėl, kad šios organizacijos nepajėgios susitelkti viduje, jos nepakankamai veiksmingai atstovauja darbdaviams ir nepakankamai gina jų interesus vyriausybės ir kitų suinteresuotųjų subjektų atžvilgiu.

6.1.3 Reikia siekti, kad darbdavių organizacijų nariai gerintų savo atstovavimą ir analitinius gebėjimus, nes tai būtų naudinga ne tik atskiroms šalims, bet ir ES.

6.2 Profesinės sąjungos

6.2.1 Transportas yra bene daugiausiai darbo vietų turintis sektorius regione. Socialinės ir darbo rinkos sąlygos daugumoje Vakarų Balkanų šalių yra nestabilios, čia vyrauja didelis nedarbas, skurdas ir darbingo amžiaus gyventojų migracija, be to, socialinės apsaugos sistemos yra pernelyg apkrautos. Geležinkelių sektoriuje per dešimtmetį darbo jėgos sumažėjo apie 50 proc.⁽¹³⁾ Kiekviena šalis turėtų įgyvendinti geležinkelių reformą: mažinti darbuotojų skaičių, privatizuoti krovinių operatorius ir uždaryti nepelningas vietas linijas⁽¹⁴⁾. Todėl geležinkelių transporto liberalizavimo planai turės įtakos užimtumui ir darbo sąlygoms.

⁽¹¹⁾ Ministrų deklaracija dėl infrastruktūros vystymo viešosios ir privačios partnerystės Pietryčių Europoje, 2009 m. rugsėjo 25 d.

⁽¹²⁾ Vakarų Balkanų investicijų programos pristatymas, http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf; Vakarų Balkanų investicijų programos paskelbimas, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=LT&guiLanguage=lt>

⁽¹³⁾ ETF – Europos transporto federacija, ES transporto infrastruktūros politikos socialinis poveikis, 2005 m. Nuomonė viešosioms konsultacijoms.

⁽¹⁴⁾ Pasaulio bankas, Geležinkelių reforma Vakarų Balkanuose. Neskelbtas dokumentas. Pasaulio bankas, Vašingtonas, 2005 m.

6.2.2 Darbo vietų sumažėjimas susijęs ir su uostų sektorium, taip pat su nuo uostų priklausomomis bendruomenėmis ir vietos ekonomika. Vidaus vandenų sektoriuje taip pat buvo prarastas panašus darbo vietų kiekis.

6.2.3 Profesinėms sąjungoms teks svarbus vaidmuo kartu su kitais socialiniais partneriais vertinant pagrindinio regioninio transporto tinklo vystymo poveikį užimtumui. Šio regiono transporto profesinės sąjungos, vadovaujamos Europos transporto darbuotojų federacijos, tiek ES, tiek savo šalyse siekė, kad socialinio poveikio įvertinimas būtų atliekamas viso Transporto bendrijos steigimo sutarties strateginio planavimo ir įgyvendinimo proceso metu ⁽¹⁵⁾. Kita profesinių sąjungų veiklos kryptis – suartinti užimtumo politiką ir reformas.

6.3 Kitos interesų grupės

Infrastruktūros vystymas turi nemažą poveikį aplinkai. Todėl aplinkosaugai šiame procese tenka didelis vaidmuo ir į ją reikėtų atsižvelgti planuojant ir vystant infrastruktūros tinklą. Šioje srityje daug nuveikti gali aplinkosaugos organizacijos. Viena tokių organizacijų – Vidurio ir Rytų Europos regioninis aplinkosaugos centras – atlieka ypatingą funkciją. Šio centro misija – padėti spręsti ekologines regiono problemas. Pagrindinis jo tikslas – skatinti nevyriausybinių organizacijų, vyriausybių, įmonių ir kitų suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimą, taip pat skatinti keitimąsi informacija ir visuomenės dalyvavimą aplinkosaugos sprendimų priėmimo procese. Šis centras su

kita įtakinga regionine organizacija, Regionine bendradarbiavimo taryba, susitarė įgyvendinti pagrindų programą – Pietryčių Europos aplinkosaugos bendradarbiavimo planą, kuriame numatyta kartą per ketvirtį rengti keletą aukšto lygio teminių konferencijų. Be aplinkosaugos organizacijų, infrastruktūros vystymas yra ypač susijęs su viso regiono vartotojų organizacijomis, įvairiomis nevyriausybėmis organizacijomis, kurių veikla susijusi su vietos vystymusi, ir automobilių naudojimą propaguojančiomis asociacijomis, pavyzdžiui, automobilių pramonės asociacijomis.

7. EESRK vaidmuo kuriant Vakarų Balkanų transporto politiką

Vakarų Balkanų šalyse socialinio ir pilietinio dialogo tradicijos silpnos, o socialinių partnerių konsultaciniai mechanizmai nėra pakankamai išsivystę. Todėl gyvybiškai svarbi tvaros Vakarų Balkanų regioninės transporto politikos sąlyga yra socialinių partnerių dalyvavimas reformų procese. Taigi EESRK galėtų atlikti didelį patariamąjį vaidmenį sustiprindamas socialinį dialogą regione, taip pat ir Vakarų Balkanų pilietinės visuomenės forumė. EESRK gali padėti nustatyti, kokios Vakarų Balkanų šalių pilietinės visuomenės organizacijos galėtų tapti partnerėmis, taip pat padėti šioms organizacijoms ir jų nariams stiprinti gebėjimus. Be to, EESRK patirtis galėtų duoti naudos steigiant regioninį socialinį forumą, kurį reikėtų numatyti būsimoje Transporto bendrijos steigimo sutartyje.

2010 m. kovo 17 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI

⁽¹⁵⁾ Europos transporto darbuotojų federacija profsąjunginius veiksmus su jai priklausančiais nariais iš Pietryčių Europos derina nuo 2003 m. sausio mėn. Federacija veikia šiuose sektoriuose: kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandenų ir aviacijos. Uostų sektoriuje europinis sektorių socialinis dialogas kol kas nevyksta.