

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o prometni politiki na Zahodnem Balkanu

(2010/C 354/08)

Poročevalec: **g. ZOLTVÁNY**

Evropski ekonomsko-socialni odbor je na plenarnem zasedanju 16. julija 2009 sklenil, da v skladu s členom 29(2) poslovnika pripravi mnenje na lastno pobudo o naslednji temi:

„Prometna politika na Zahodnem Balkanu.“

Strokovna skupina za zunanje odnose, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 4. marca 2010.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 461. plenarnem zasedanju 17. in 18. marca 2010 (seja z dne 17. marca) s 132 glasovi za, 2 glasovoma proti in 4 vzdržanimi glasovi.

1. Priporočila

1.1 Priporočila Evropski uniji (Evropski komisiji)

- nadaljevati je treba širitveni proces;
- pospešiti je treba proces liberalizacije vizumskega režima za Albanijo ter Bosno in Hercegovino, da bodo lahko državljani teh držav brez vizumov potovali v države schengenskega območja. S Kosovom ⁽¹⁾ je treba začeti pogajanja o tem vprašanju;
- izkoristiti je treba vse razpoložljive vire financiranja, da bo mogoče čim bolj povečati vlaganja v infrastrukturne projekte, in se pri tem opreti na novoustanovljeni naložbeni okvir za Zahodni Balkan;
- socialna razsežnost mora pri izvajanju pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti ostati prednostna naloga. Treba je podpreti socialni forum, da bo postal učinkovito orodje za boljši sektorski socialni dialog na regionalni ravni;
- podpirati je treba prizadevanja za okolju prijaznejše načine prevoza, kot so npr. celinske plovne poti in železniške povezave na Zahodnem Balkanu;
- pri razvijanju skupne prometne politike je treba upoštevati ocene socialno-ekonomskih vplivov prometnih omrežij;
- podpirati je treba posodabljanje ključnega regionalnega prometnega omrežja v skladu s potrebami;
- ključno regionalno prometno omrežje v Jugovzhodni Evropi je treba pri pregledu politike omrežja TEN-T obravnavati kot bodoči del omrežja TEN-T in tako podpreti nadaljnje vključevanje Zahodnega Balkana v EU;
- začeti je treba študijo o zaposlovanju v državah Zahodnega Balkana, ki so pogodbenice prometne skupnosti. Razvoju programov usposabljanja za delodajalce in delojemalce je

tudi treba nameniti ustrezno pozornost, da se bosta lahko obe skupini bolje odzivali na spremembe na trgu dela;

- sekretariatu prometne skupnosti je treba dati na razpolago dovolj kadrov, usposobljenih za socialne zadeve in socialni dialog.

1.2 Priporočila Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru

- skupni posvetovalni odbor mora s svojim delom spodbujati socialne partnerje iz držav Zahodnega Balkana k aktivni udeležbi v socialnem dialogu tako na državni kot na regionalni ravni;
- organizirati je treba konferenco o prometni politiki na Zahodnem Balkanu, ki bi se je udeležili predstavniki organizacij civilne družbe iz držav Zahodnega Balkana ter predstavniki Evropske komisije in EESO;
- opredeliti je treba mehanizme za vzpostavitev in institucionalizacijo prihodnjega sodelovanja z regionalnim socialnim forumom, ki naj bi bil ustanovljen v skladu s pogodbo o ustanovitvi prometne skupnosti.

1.3 Priporočila vladam držav Zahodnega Balkana

- okrepiti je treba regionalno sodelovanje na področju prometne politike in prometne infrastrukture;
- poskrbeti je treba za učinkovito načrtovanje javnih vlaganj, ki so v regionalnem interesu, v prometni sektor in v njem povečati obseg krepitve zmogljivosti;
- izvesti je treba potrebne reforme in pospešiti proces sprejemanja pravnega reda (*acquis communautaire*);
- izkoristiti je treba priložnosti za zasebno financiranje/sofinanciranje prednostnih in dopolnilnih projektov (javno-zasebno partnerstvo) ter zanje ustvariti primerne pogoje;

⁽¹⁾ V skladu z Resolucijo Varnostnega sveta ZN št. 1244/1999.

- izboljšati je treba preglednost javnih naročil;
- izboljšati je treba upravljanje meja in povečati pretočnost mejnih prehodov, da bo mogoče pospešiti regionalni promet in izboljšati njegovo kakovost;
- na regionalni ravni je treba razviti skladne politike za spodbujanje intermodalnega prevoza in uvajanje inteligentnih prometnih sistemov;
- še naprej je treba izboljševati odnose s sosednjimi državami in reševati odprta dvostranska vprašanja;
- aktivno je treba sodelovati pri razvoju strategije za Donavo, ki se pravkar pripravlja, da bo mogoče izkoristiti prednosti skupnih infrastrukturnih projektov s članicami EU in sosednjimi državami;
- socialne partnerje in predstavnike drugih ustreznih organizacij civilne družbe je treba vključiti v proces razvoja regionalne prometne politike in doseči zблиžanje politik zaposlovanja z reformami.

2. Ozadje mnenja

2.1 Vloga prometa in infrastrukture pri regionalnem sodelovanju na Zahodnem Balkanu velja za glavni dejavnik v skupnem gospodarskem, družbenem in okoljskem razvoju regije Zahodnega Balkana. Razvoj ključnega regionalnega prometnega omrežja v Jugovzhodni Evropi (ključno omrežje) je za države Zahodnega Balkana odlična priložnost, da združijo interese in si prizadevajo za gospodarsko in družbeno koristne rešitve, ki so poleg tega tudi okolju prijazne in koristijo celotni regiji. Z gospodarskega vidika izvajanje regionalnih infrastrukturnih projektov ugodno vpliva na razvoj regionalnih gospodarstev, pripomore k odpiranju njihovih trgov za nove poslovne pobude in omogoča učinkovitejšo trgovinsko izmenjavo med državami v regiji. Razvoj regionalnega prometnega omrežja pomaga vladam držav Zahodnega Balkana predvsem v boju proti visoki stopnji brezposelnosti in s tem spodbuja gospodarski razvoj celotne regije. Boljše priložnosti za delo in večja mobilnost delovne sile prispevajo tudi k družbenemu razvoju. Regionalno prometno omrežje prav tako pomaga poglobiti čezmejno sodelovanje in stike med ljudmi. Promet ima precejšen vpliv na okolje, zato je bistveno, da se pri razvoju ključnega regionalnega prometnega omrežja upoštevajo okoljska vprašanja.

Razvoj regionalnega prometnega omrežja ima tudi pomembno politično razsežnost. Z razvojem infrastrukturnih projektov lahko vlade držav Zahodnega Balkana skupaj z drugimi sodelujočimi akterji dokažejo svojo pripravljenost za premostitev dvostranskih napetosti in težav iz bližnje preteklosti. Razvoj

regionalnega prometnega omrežja zato prispeva k regionalnemu povezovanju držav Zahodnega Balkana.

2.2 Vloga Evropske unije pri razvoju prometne politike na Zahodnem Balkanu

2.2.1 EU ima na Zahodnem Balkanu neposreden interes, saj ta regija leži sredi Evrope. Vse države Zahodnega Balkana so bodisi kandidatke bodisi potencialne kandidatke za članstvo v EU, ta cilj pa bodo dosegle, ko bodo izpolnjevale vsa merila in pogoje za članstvo. Regionalno sodelovanje je eden od pogojev za uspešno vključitev teh držav v Evropsko unijo in je zato bistven del stabilizacijsko-pridružitvenega procesa. EU si zato prizadeva podpirati razvoj regionalnih projektov, vključno s ključnim regionalnim prometnim omrežjem, ki ima pri tem bistveno vlogo.

2.2.2 EU meni, da je promet najbolj primerno in ustrezno področje za učinkovito regionalno sodelovanje, in je zato prepričana, da ima lahko prometna politika na Zahodnem Balkanu daljnosežen učinek in da je z njo mogoče spodbuditi prilagajanje regije pravnemu redu Unije. Če upoštevamo dejstvo, da prek Zahodnega Balkana potekajo štirje od desetih vseevropskih prometnih koridorjev, je pomen prometne politike še toliko večji. Prometna politika EU v regiji ima tri glavne cilje. Prvi je izboljšati in posodobiti prometno omrežje v Jugovzhodni Evropi v korist družbenega in gospodarskega razvoja. Drugi je izboljšati promet v omrežju z mehкими/horizontalnimi ukrepi. Tretji je pomagati regiji, da področje prometa uskladi s pravnim redom Unije. EU se z državami Zahodnega Balkana trenutno pogaja o pogodbi o ustanovitvi prometne skupnosti (glej točko 4.3), da bi te prednostne naloge lahko izvajali.

3. Opis ključnega regionalnega prometnega omrežja

Ključno omrežje je v Memorandumu o soglasju o razvoju ključnega regionalnega prometnega omrežja v Jugovzhodni Evropi opredeljeno kot večmodalno omrežje, ki ga sestavljajo cestne, železniške in celinske vodne povezave med sedmimi sodelujočimi državami Zahodnega Balkana – Albanijo, Bosno in Hercegovino, Hrvaško, Nekdanjo jugoslovansko republiko Makedonijo, Črno goro, Srbijo in Kosovim⁽²⁾ – in določena morska in rečna pristanišča ter letališča.

Ključno cestno in železniško omrežje je sestavljeno iz koridorjev in prometnih poti. Koridorji se prekrivajo z že vzpostavljenimi vseevropskimi koridorji V, VII, VII in X, ki zagotavljajo mednarodne povezave z EU. Prometne poti, od teh je sedem cestnih in šest železniških, dopolnjujejo ključno omrežje, njihov namen pa je med seboj povezati glavna mesta v regiji ter ta mesta povezati tudi s sosednjimi državami. Namenjene so tudi povezovanju večjih mest v regiji, dostopu do pristanišč (in letališč), ki so del ključnega omrežja, in zagotavljanju zadostne povezanosti z oddaljenimi območji v regiji. Ključno omrežje celinskih plovnihi poti sestavljata koridor VII (reka Donava) in reka Sava.

⁽²⁾ V skladu z Resolucijo Varnostnega sveta ZN št. 1244/1999.

3.1 Ključno cesto omrežje

Skupna dolžina ključnega cestnega omrežja je 5 975 km; koridorji so dolgi 3 019 km, prometne poti pa 2 956 km. Podatki, ki so bili posredovani Prometnemu observatoriju za Jugovzhodno Evropo (SEETO), kažejo, da je 13,2 % ključnega cestnega omrežja v slabem ali zelo slabem stanju, medtem ko je skoraj 87 % cest v srednje do zelo dobrem stanju. ⁽³⁾

Cestni sektor je prevladujoč, zato mu je namenjenih tudi največ sredstev. Da bi zmanjšali zamude, zastoje in onesnaževanje ter izboljšali varnost, bo treba izboljšati kakovost cest. Čeprav si sodelujoče države prizadevajo za novo in strožjo zakonodajo, ostaja varnost v cestnem prometu ena večjih težav ⁽⁴⁾. Glede na podatke o varnosti v cestnem prometu je stanje v Jugovzhodni Evropi zaskrbljujoče, saj se zaradi nakopičenega učinka preizkih vlaganj, nezadostnega vzdrževanja in pomanjkljivega izvajanja predpisov število žrtev nenehno povečuje.

3.2 Ključno železniško omrežje

3.2.1 Skupna dolžina ključnega železniškega omrežja je 4 615 km; koridorji so dolgi 3 083 km, prometne poti pa 1 532 km. V dobrem stanju je samo 15 % ključnega železniškega omrežja, medtem ko je 19 % omrežja v slabem ali zelo slabem stanju. ⁽⁵⁾

3.2.2 Med vsemi načini prevoza so železnice najšibkejši člen. Analiza dostopnosti je pokazala, da je med istima točkama začetka in konca poti čas prevoza po železnici do 200 % daljši kot po cesti. Železniška infrastruktura je v vseh državah Zahodnega Balkana nezadostno razvita. Zato bodo v vseh državah v regiji potrebna obsežna vlaganja v železnice, v prihodnosti pa bo izziv tudi prestrukturiranje železniških podjetij, za katera pogosto velja, da imajo preveč zaposlenih.

3.3 Drugi načini prevoza (celinske plovne poti, pristanišča na celinskih vodah, morska pristanišča)

3.3.1 Skupna dolžina reke Donave (koridor VII) ⁽⁶⁾ na ozemlju Hrvaške in Srbije je 588 km, medtem ko je plovni del reke Save dolg 593 km. Ključno omrežje vključuje tudi sedem morskih in dve rečni pristanišči ⁽⁷⁾. Donava je – z izjemo

približno 30 km – povečini v dobrem stanju, medtem ko je stanje reke Save precej slabše ⁽⁸⁾.

3.3.2 Celinske plovne poti so okolju najbolj prijazen in najcenejši način prevoza, njihova pomanjkljivost pa je počasnost.

3.3.3 Intermodalni prevoz je omejen, trenutno predvsem na kopenski prevoz ladijskih zabojnikov med pristanišči, obstoječi intermodalni terminali pa se še vedno premalo uporabljajo. Kljub temu bi lahko intermodalni prevoz v okviru ključnega omrežja dosegel okoli 10-odstotni delež, ki pa se bo do leta 2015 predvidoma dvignil za 15 %.

3.3.4 Lahko bi dejali, da z izvajanjem nacionalnih prometnih strategij in sprejemanjem nove zakonodaje in predpisov, skladnih s pravnim redom Unije na področju prometa in njeno prometno politiko, vse države v regiji nenehno dosegajo napredek pri reformi prometnega sektorja. Države se na splošno zavedajo, da bi morale biti reforme v skladu z regionalnim interesom, kar pomeni, da ne bi smele ustvarjati razlik, ki bi utegnile zavirati razvoj in učinkovito upravljanje ključnega omrežja. Podobno kot za proces vključevanja v EU tudi v tem primeru velja, da so nekatere države dosegle večji, druge pa manjši napredek.

4. Okvirni dokumenti in institucionalni dogovori

4.1 Skupna prometna politika na Zahodnem Balkanu izhaja iz časa Pakta stabilnosti za Jugovzhodno Evropo iz leta 1999. Kot je navedeno zgoraj, EU meni, da je regionalno sodelovanje nujno za prihodnje članstvo držav Zahodnega Balkana v EU in tudi pogoj za razvoj regionalne prometne politike. EU zato te države spodbuja, naj začnejo sodelovati v okviru regije in izboljšajo usklajevanje na področju skupne prometne politike. Leta 2004 so Evropska komisija in sodelujoče države v regiji podpisale memorandum o soglasju za razvoj ključnega regionalnega prometnega omrežja, da bi spodbudile razvoj prometne infrastrukture v Jugovzhodni Evropi. Posledično so razne forume, vključene v dejavnosti v zvezi z regionalno prometno infrastrukturo, nadomestili trije glavni usklajevalni organi. Strateške odločitve se sprejemajo na letnem srečanju ministrov, izvajanje memorandumu o soglasju usklajuje usmerjevalni odbor, Prometni observatorij za Jugovzhodno Evropo (SEETO) pa opravlja funkcijo stalnega sekretariata ⁽⁹⁾. Memorandum o soglasju sodelujoče strani zavezuje k skupnemu razvoju in izvajanju večletnega drsečega akcijskega načrta za obdobje petih let. Memorandum o soglasju ima pomembno vlogo tudi pri zagotavljanju okvira za usklajen proces priprave pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti z državami Zahodnega Balkana.

⁽³⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan, SEETO, december 2008, www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc

⁽⁴⁾ Poročilo Evropske zveze za ceste (European Road Federation) ter gospodarske zbornice Belgije, Luksemburga in Jugovzhodne Evrope: *Networks for Peace and Development* (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, SEETO, december 2008, www.seetoint.org/

⁽⁶⁾ Pomen reke Donave je priznan v strategiji za Podonavje, ki se trenutno pripravlja na ravni EU.

⁽⁷⁾ V ključno omrežje so vključena naslednja morska pristanišča: Reka, Split, Ploče, Dubrovnik (Hrvaška), Bar (Črna gora) ter Drač in Vlorë (Albanija). Obe rečni pristanišči sta v Srbiji, in sicer v Beogradu in Novem Sadu.

⁽⁸⁾ South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan, SEETO, December 2009, www.seetoint.org/

⁽⁹⁾ Cilj observatorija SEETO je tudi spodbujanje sodelovanja pri razvoju glavne in pomožne infrastrukture v večmodalnem ključnem regionalnem prometnem omrežju v Jugovzhodni Evropi ter spodbujanje in izboljševanje lokalnih zmogljivosti za izvajanje investicijskih programov, upravljanje ter zbiranje in analiziranje podatkov o ključnem regionalnem prometnem omrežju; www.seetoint.org

4.2 Pogodba o ustanovitvi prometne skupnosti z državami Zahodnega Balkana, o kateri trenutno tečejo pogajanja, bo nadomestila obstoječi memorandum o soglasju. Cilj te pogodbe je vzpostaviti povezan trg za infrastrukturo ter sisteme in storitve prevoza po kopnem, celinskih plovnih poteh in morju, ki so tesno povezani z ustreznim notranjim trgov prevoza v Evropski uniji. Ustanovitev prometne skupnosti bi pospešila povezovanje sistemov prevoza v regiji in povezovanje s tovrstnimi sistemi v EU. Prometna skupnost bi poleg hitrejšega prilagajanja ustrezne zakonodaje, vključno z deli pravnega reda, ki se nanašajo na socialne zadeve, uporabnikom storitev prevoza in državljanom omogočila, da bi hitreje izkoristili ugodnosti pristopanja k EU. Prav tako bi upravljavcem in investitorjem v prometnem sektorju zagotovila pravno varnost ter s tem spodbudila in pospešila potrebne naložbe in gospodarski razvoj⁽¹⁰⁾.

4.3 Drugi cilji so vzpostaviti stabilen zakonodajni in tržni okvir, s katerim bi bilo mogoče privabiti naložbe v vse načine prevoza in sisteme za upravljanje prometa, povečati učinkovitost načinov prevoza, prispevati k bolj trajnostni strukturi načinov prevoza ter pri razvoju prometa upoštevati tudi družbeni napredek in skrb za okolje. Poudariti je treba še dejstvo, da pogodba v nekaterih državah Zahodnega Balkana ne bo začela veljati, dokler ne bodo uveljavile vseh potrebnih delov pravnega reda Unije.

5. Glavni izzivi za prometno politiko na Zahodnem Balkanu

Povezovanje infrastrukture je za države Zahodnega Balkana velik izziv. Čeprav sta prometna infrastruktura in spodbujanje prometa bistven element gospodarskega razvoja, socialne kohezije in povezovanja, bi lahko rekli, da so za regijo Zahodnega Balkana značilne ravno izjemna razdrobljenost prometnega sistema, izrabljenost prometne infrastrukture in neučinkovitost storitev prevoza. Da bi dosegli spremembo na tem področju, si bo treba prizadevati za ustrezno načrtovanje, zakonodajo in financiranje. Pri iskanju odgovorov na te izzive bi bilo treba kljub temu upoštevati, da ima regija Zahodnega Balkana veliko zgodovinskih, političnih, ekonomskih, socialnih in geografskih posebnosti, zato je mogoče izkušnje s širitvijo prometne politike EU na dvanajst novih držav članic uporabiti le v omejenem obsegu.

5.1 Načrtovanje

5.1.1 Povezovanje v prometnem sektorju temelji predvsem na harmonizaciji predpisov in usklajevanju pristojnih organov. V procesu razvoja regionalne prometne politike sodelujejo številni akterji, zato je treba aktivnosti ustrezno načrtovati in usklajevati.

⁽¹⁰⁾ Sporočilo za javnost: Commission proposes a Transport Community with the Western Balkans and takes further steps in strengthening cooperation with neighbouring countries in the transport sector, Brussels, 5. marec 2008, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en>

5.1.2 Zaradi izvajanja pravnega reda Unije morajo vlade držav Zahodnega Balkana na nacionalni ravni načrtovati in izvajati pomembne reforme v prometnem sektorju, pa tudi v sektorjih, ki so z njim povezani. Ta proces bi bilo treba dopolniti še z natančno oceno učinka.

5.1.3 Kot enega pomembnih vidikov učinkovitega razvoja prometne politike bi bilo treba omeniti tudi učinkovito načrtovanje javne porabe in sodelovanje z drugimi zainteresiranimi stranmi, vključno s socialnimi partnerji in mednarodnimi finančnimi institucijami.

5.1.4 S tem povezan izziv je tudi potreba po usklajevanju nacionalnih prometnih strategij z regionalnimi interesi in usklajevanju izvajanja projekta ključnega omrežja, kar bi pripomoglo k učinkovitemu upravljanju in razvoju ključnega omrežja.

5.1.5 Priprava večletnih drsečih akcijskih načrtov SEETO za razvoj ključnega regionalnega prometnega omrežja pa zahteva tudi učinkovito načrtovanje in usklajevanje dejavnosti na regionalni ravni. Takšno usklajevanje bo potrebno tudi v okviru regionalnega socialnega foruma, v katerem bodo sodelovali predstavniki socialnih partnerjev in drugih zainteresiranih strani iz držav Zahodnega Balkana, vključno z nevladnimi organizacijami.

5.2 Zakonodaja

5.2.1 Prilagajanje nacionalne zakonodaje pravnemu redu in standardom EU je v prometnem sektorju prednostna naloga. Pravni red na področju prometa je še posebno obsežen, saj pokriva dostop do trga, pa tudi socialne, tehnične, davčne, varnostne in okoljske zahteve. Države Zahodnega Balkana se tako soočajo z izzivom izvajanja in uveljavljanja obsežnega korpusa pravnega reda na področju prometa, ki ga sestavljajo številne uredbe, direktive in sklepi. Dodaten izziv je tudi selektivno prenašanje in izvajanje pravnega reda.

5.2.2 Zaradi velike razdrobljenosti so vprašanja, povezana z mejnimi prehodi, za regijo Jugovzhodne Evrope zelo pomembna. Vpliv čakalnih dob na mejnih prehodih na učinkovitost in konkurenčnost ključnega omrežja je trenutno precej velik. Sodelujoče države Zahodnega Balkana bi si morale bolj prizadevati za izboljšanje upravljanja meja in postopkov ter skrajšanje čakalnih dob.

5.2.3 Opozoriti je treba tudi na okoljske vidike, saj je pri razvoju infrastrukturnih projektov upoštevanje okoljskih standardov vse bolj v ospredju. Okoljska zakonodaja je pomemben del pravnega reda Unije, zato njeno izvajanje niti ni vprašljivo. Kljub temu pa lahko rečemo, da imajo države Zahodnega Balkana resne težave z izvajanjem okoljske zakonodaje.

5.3 *Financiranje*

5.3.1 Razvoj in vzdrževanje prometnih omrežij zahtevata finančna sredstva, ki jih javni sektor ne more zagotoviti. Zato je usklajenost med donatorji zelo pomembna. Poleg EU bi morale tudi mednarodne finančne institucije, kot so Evropska banka za obnovo in razvoj, Svetovna banka, Evropska investicijska banka, Razvojna banka Sveta Evrope, in donatorji na bilateralni ravni usklajevati svoje dejavnosti in zagotoviti potrebna finančna sredstva, vlade držav Zahodnega Balkana pa bi lahko prometna omrežja financirale tudi s pomočjo javno-zasebnih partnerstev (JZP).

5.3.2 Pomen JZP je bil izpostavljen na ministrski konferenci septembra 2009 v Sarajevu. V ministrski izjavi so sodelujoči ne le priznali in pozdravili pomembno vlogo zasebnega sektorja pri razvoju infrastrukture, ampak tudi potrdili, da je treba razviti institucionalni in zakonodajni okvir, ki bi zasebnemu sektorju prek javno-zasebnega partnerstva omogočil sodelovanje v infrastrukturnih projektih. Poleg tega so se zavzeli za razvoj infrastrukturnih projektov na regionalni ravni in podprli ustanovitev Omrežja za javno-zasebna partnerstva v Jugovzhodni Evropi ⁽¹¹⁾. Ta izjava je dober okvir za izboljšanje razvoja infrastrukturnih projektov z JZP v regiji. Kljub temu bodo za njeno izvajanje potrebne reforme, vključno z reformo zakonodajne in regulativne ureditve, in dejavna podpora mednarodnih partnerjev, tj. Evropske komisije, mednarodnih finančnih institucij in donatorjev na bilateralni ravni, v obliki tehnične in finančne pomoči.

5.3.3 Eden izmed pomembnih ukrepov, ki naj bi zagotovili tesnejše sodelovanje med mednarodnimi finančnimi institucijami, donatorji na bilateralni ravni in Evropsko unijo, je tudi naložbeni okvir za Zahodni Balkan. Ta je bil vzpostavljen decembra 2009, sestavljata pa ga skupni mehanizem nepovratne pomoči in skupni mehanizem posojanja, ki sta namenjena financiranju prednostnih projektov na Zahodnem Balkanu, med katerimi imajo infrastrukturni projekti osrednjo vlogo ⁽¹²⁾.

6. *Ekonomске in socialne posledice/vloga civilne družbe*

Razvoj regionalnih prometnih omrežij je tako za delodajalce kot delojemalce hkrati priložnost in izziv, udeležba obeh skupin pa je bistvena za uspešno izvedbo katerega koli infrastrukturnega projekta. Kljub temu bi lahko dejali, da niti organizacije delodajalcev niti sindikalne organizacije svoje vloge socialnih partnerjev v odnosu do institucij EU, mednarodnih donatorjev in finančnih institucij ne izkoriščajo učinkovito. Po drugi strani je uspešnost obnove infrastrukture in reform, ki so s tem povezane, močno odvisna od široke podpore in njihovega vsesploš-

nega sprejetja. Brez aktivne udeležbe organizacij civilne družbe tega ne bi bilo mogoče doseči. Zato bi moral biti dialog s socialnimi partnerji in akterji civilne družbe bistven del priprave katere koli politike na Zahodnem Balkanu, vključno s prometno politiko. Vendar pa države Zahodnega Balkana nimajo dolge tradicije na področju socialnega in civilnega dialoga, njihovi mehanizmi posvetovanja so nezadostno razviti, njihovo pojmovanje partnerstva pa pomanjkljivo. Zato bi bilo treba vlade držav Zahodnega Balkana spodbujati, naj predstavnikom socialnih partnerjev in drugih ustreznih organizacij civilne družbe omogočijo aktivno udeležbo v procesu razvoja regionalne prometne politike in priprave strategij za reforme.

6.1 *Organizacije delodajalcev*

6.1.1 Promet je eden izmed sektorjev, v katerih se v regiji največ zaposluje. Zato bi morali biti delodajalci vključeni v pripravo politik in izvajanje reform, ki koristijo njihovim podjetjem, delojemalcem in državljanom njihovih držav. Sektorske organizacije za promet in posamezni delodajalci so prav tako vključeni v pogajanja o prednostnih ciljnih nacionalnih in regionalnih prometnih omrežjih in analizo njihovega vpliva na spodbujanje mobilnosti, ustvarjanja in ohranjanja delovnih mest ter splošnih koristi za nacionalna gospodarstva.

6.1.2 Organizacije delodajalcev imajo v državah v regiji različno prepoznavnost in vpliv. Njihov položaj je na splošno dokaj šibak, predvsem zaradi nezadostne sposobnosti notranje mobilizacije ter težav pri zagotavljanju učinkovite zastopanosti in uveljavljanju interesov v razmerju do vlad in drugih zainteresiranih strani.

6.1.3 Treba bo okrepiti zastopanost in analitične sposobnosti članov organizacij delodajalcev, kar bi lahko prineslo koristi ne le posameznim državam, temveč tudi EU.

6.2 *Sindikalne organizacije*

6.2.1 Promet je eden izmed sektorjev, ki v regiji zagotavljajo največ delovnih mest. V večini držav so socialne razmere in razmere na trgu dela negotove, hkrati pa se soočajo s trajno visoko brezposelnostjo, velikim deležem revščine in preseljevanja v aktivni populaciji ter imajo preobremenjene sisteme socialne varnosti. Železniški sektor je v enem desetletju v povprečju izgubil 50 % delovne sile ⁽¹³⁾. Reforma železnic, ki naj bi jo izvedle vse države, pomeni zmanjšanje števila zaposlenih, privatizacijo prevoznikov tovora in ukinitvev nedobičkonosnih krajevnih povezav ⁽¹⁴⁾. Načrti za liberalizacijo železniškega prevoza bodo zato vplivali na zaposlovanje in delovne pogoje.

⁽¹¹⁾ Ministrska izjava o javno-zasebnih partnerstvih za razvoj infrastrukture v Jugovzhodni Evropi, 25. september 2009.

⁽¹²⁾ Introducing the Western Balkans Investment Framework, http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf; Western Balkans Investment Framework launched, <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. Prispevek v okviru javnega posvetovanja.

⁽¹⁴⁾ World Bank, Railway Reform in the Western Balkans. Neobjavljen dokument. World Bank, Washington, D. C., 2005.

6.2.2 Zmanjšanje števila delovnih mest vpliva tudi na pristaniški sektor, skupnosti, ki so od njega odvisne, in domače gospodarstvo. Do podobnega zmanjšanja števila delovnih mest je prišlo tudi v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh.

6.2.3 Sindikalne organizacije imajo skupaj z drugimi socialnimi partnerji pomembno vlogo pri ocenjevanju učinka razvoja ključnega regionalnega prometnega omrežja na zaposlovanje. Regionalni sindikati s področja prometa so se pod okriljem Evropske federacije delavcev v prometu tako na ravni EU kot na nacionalni ravni zavzemali za vključitev ocene socialnega učinka v celoten proces strateškega načrtovanja in izvajanja pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti⁽¹⁵⁾. Sindikalne dejavnosti se osredotočajo tudi na zblíževanje politik zaposlovanja in reform.

6.3 Druge zainteresirane skupine

Razvoj infrastrukture ima velik vpliv na okolje. Varovanje okolja je zato pomemben del tega procesa in bi ga bilo treba upoštevati pri načrtovanju in razvoju infrastrukturnega omrežja. Pri tem imajo pomembno vlogo okoljevarstvene organizacije, med katerimi ima posebno mesto Regionalni center za okolje za Srednjo in Vzhodno Evropo (REC). Poslanstvo tega centra je zagotavljanje pomoči pri reševanju okoljskih problemov v regiji, njegov glavni cilj pa spodbujanje sodelovanja med nevladnimi organizacijami, vladami, podjetji in drugimi zainteresiranimi stranmi s tega področja ter podpiranje izmenjevanja informacij in vključitve javnosti v sprejemanje odločitev v zvezi z okoljem.

REC je skupaj s še eno pomembno regionalno pobudo, Svetom za regionalno sodelovanje, sklenil dogovor o izvajanju okvirnega programa *Načrt za okoljsko sodelovanje v Jugovzhodni Evropi*. Ta vključuje vrsto tematskih konferenc na visoki ravni, ki bi potekale štirikrat na leto.

Razvoj infrastrukture je poleg okoljevarstvenih organizacij pomemben predvsem za potrošniške organizacije iz celotne regije, pa tudi za najrazličnejše nevladne organizacije, ki delujejo na področju lokalnega razvoja, in združenja, ki spodbujajo uporabo avtomobilov, denimo avtomobilska združenja.

7. Vloga EESO pri razvoju prometne politike na Zahodnem Balkanu

Za države Zahodnega Balkana je značilno, da nimajo dolge tradicije na področju socialnega dialoga, hkrati pa so njihovi mehanizmi posvetovanja med socialnimi partnerji nezadostno razviti. Sodelovanje socialnih partnerjev v reformnem procesu je zato bistven pogoj za oblikovanje trajnostne regionalne prometne politike na Zahodnem Balkanu. EESO lahko z nasveti pomembno prispeva h krepitvi socialnega dialoga v regiji, tudi med forumom civilne družbe Zahodnega Balkana. Pomaga lahko pri iskanju partnerjev med organizacijami civilne družbe iz posameznih držav Zahodnega Balkana ter pri krepitvi zmogljivosti teh organizacij in njihovih članov. Poleg tega lahko njegove izkušnje pomenijo dodano vrednost pri ustanavljanju regionalnega socialnega foruma v sklopu pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti.

V Bruslju, 17. marca 2010

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Mario SEPI

⁽¹⁵⁾ Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) že od leta 2003 usklajuje sindikalne dejavnosti s člani iz Jugovzhodne Evrope. ETF pokriva naslednje sektorje: cestni promet, železniški promet, morski promet, promet po celinskih plovnih poteh in letalski promet. V pristaniškem sektorju socialni dialog na evropski ravni ne obstaja.