



*Europski gospodarski i socijalni odbor*

**REX 293**

**Prometna politika na  
Zapadnom Balkanu**

Bruxelles, 17. ožujka 2010.

**MIŠLJENJE**

Europskog gospodarskog i socijalnog odbora  
o  
**Prometnoj politici na Zapadnom Balkanu**

—————  
Izvjestitelj: **g. Zoltvány**  
—————

Dana 16. srpnja 2009. godine, Europski gospodarski i socijalni odbor, u skladu s odredbom 29(2) svog Poslovnika, odlučio je donijeti samoinicijativno mišljenje o:

*Prometnoj politici na Zapadnom Balkanu.*

Odjel za vanjske odnose, koji je bio odgovoran za pripremu predmetnog rada Odbora, donio je svoje mišljenje dana 4. ožujka 2010. godine. Izvjestitelj je bio g. Zoltvány.

Na svojoj 461. plenarnoj sjednici, održanoj 17. i 18. ožujka 2010. godine (na sastanku od 17. ožujka), Europski gospodarski i socijalni odbor usvojio je sljedeće mišljenje sa 132 glasa za, i 4 suzdržana glasa.

\*

\* \*

## 1. Preporuke

### 1.1 Preporuke za Europsku uniju (Europsku komisiju)

- nastaviti proces proširenja;
- ubrzati proces liberalizacije viznog režima s Albanijom i Bosnom i Hercegovinom kako bi se njihovim državljanima omogućilo putovanje bez vize u države Schengenskog sporazuma. Pokrenuti pregovore o tom pitanju s Kosovom<sup>1</sup> ;
- mobilizirati sve raspoložive izvore financiranja radi povećanja investicija u infrastrukturne projekte i u tu svrhu koristiti novi Investicijski okvir za Zapadni Balkan;
- održati socijalnu dimenziju kao prioritet prilikom provedbe ugovora o osnivanju Prometne zajednice. Podržati Socijalni forum kako bi postao učinkovitim instrumentom za poboljšanje sektorskog socijalnog dijaloga na regionalnoj razini;
- podržati aktivnosti usmjerene na ekološki prihvatljivije, tzv. zelene načine transporta kao što su unutarnji plovni putovi i željeznica na Zapadnom Balkanu;
- voditi računa o procjenama socio-ekonomskog utjecaja prometnih mreža u stvaranju zajedničke prometne politike
- podržati obnavljanje Osnovne regionalne prometne mreže u skladu s potrebama;
- voditi računa o Osnovnoj regionalnoj prometnoj mreži Jugoistočne Europe kao budućem dijelu projekata Transeuropske prometne mreže (TEN-T) u procesu Revizije politike TEN-T kako bi se podržala daljnja integracija Zapadnog Balkana u EU;
- pokrenuti studiju o zapošljavanju u Ugovornim stranama Prometne zajednice sa Zapadnog Balkana. Osim toga, posvetiti dužnu pažnju razvoju edukativnih programa kako za poslodavce tako i za zaposlenike kako bi mogli bolje odgovoriti na promjene na tržištu rada;
- dodijeliti dostatne ljudske resurse za socijalne poslove i socijalni dijalog u tajništvu Prometne zajednice.

### 1.2 Preporuke EESC-u

- kroz rad Zajedničkih savjetodavnih odbora poticati socijalne partnere u zemljama Zapadnog Balkana na aktivnije sudjelovanje u socijalnom dijalogu kako na razini zemlje tako i na razini regije;
- organizirati konferenciju o prometnoj politici na Zapadnom Balkanu uz sudjelovanje predstavnika organizacija civilnog društva iz zemalja Zapadnog Balkana, Europske komisije i EESC-a; i

---

<sup>1</sup> Temeljem Rezolucije 1244/1999 Vijeća sigurnosti UN-a.  
REX/293 - CESE 463/2010

- utvrditi mehanizme za stvaranje i institucionalizaciju buduće suradnje s regionalnim Socijalnim forumom, koji treba osnovati temeljem ugovora o osnivanju Prometne zajednice.

### 1.3 Preporuke vladama zemalja Zapadnog Balkana

- jačati regionalnu suradnju u području prometne politike i prometne infrastrukture;
- osigurati učinkovito planiranje javnih investicija od regionalnog interesa u prometnom sektoru i povećati stvaranje razvojnih kapaciteta u prometnom sektoru;
- provesti nužne reforme i ubrzati proces usvajanja pravne stečevine (acquis communautaire);
- istražiti mogućnosti za privatno financiranje/sufinanciranje prioriternih projekata kao i komplementarnih projekata (javno-privatno partnerstvo) i stvoriti povoljno okruženje za tu vrstu projekata;
- poboljšati transparentnost javne nabave;
- poboljšati upravljanje granicama i povećati kapacitet graničnih prijelaza radi ubrzanja i poboljšanja kvalitete transporta na regionalnoj razini;
- razviti koherentne politike na regionalnoj razini koje će poticati kombinirani (intermodalni) prijevoz i uvođenje inteligentnih transportnih sustava (ITS);
- nastaviti s poboljšanjem odnosa sa susjednim zemljama i rješavati otvorena pitanja u bilateralnim odnosima;
- aktivno se uključiti u razvoj Dunavske strategije, koja je u pripremi, kako bi se u najvećoj mjeri iskoristili zajednički infrastrukturni projekti s državama članicama EU i susjednim zemljama; i
- uključiti socijalne partnere, kao i predstavnike drugih relevantnih organizacija civilnog društva u proces razvoja regionalne prometne politike i ostvariti konvergenciju između reformi i politika zapošljavanja.

## 2. Osnova za mišljenje

2.1 Uloga transporta i infrastrukture u regionalnoj suradnji na Zapadnom Balkanu smatra se ključnim faktorom u sveukupnom gospodarskom, socijalnom i ekološkom razvoju regije Zapadnog Balkana. Razvoj Osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe (Osnovna mreža) predstavlja za zemlje Zapadnog Balkana odličnu mogućnost za udruživanje svojih interesa i iznalaženje gospodarski i socijalno povoljnih – i ekološki prihvatljivih – rješenja koja će biti korisna za regiju u cjelini. U smislu gospodarskog razvoja, provođenje regionalnih infrastrukturnih projekata ima pozitivan učinak na regionalna gospodarstva, pridonosi otvaranju njihovih tržišta novim inicijativama, te povećava učinkovitost trgovinske razmjene između zemalja u regiji. Razvoj Regionalne prometne mreže naročito pomaže vladama zemalja Zapadnog Balkana da se uhvate u koštac s visokom nezaposlenošću i povećaju ukupni gospodarski razvoj regije. Bolje mogućnosti zapošljavanja i veća mobilnost radne snage također pridonose socijalnom razvoju. Osim toga, Regionalna prometna mreža poboljšava prekograničnu suradnju i kontakte između ljudi. Budući da transport ima značajan utjecaj na okoliš, bitno je da se u razvoju Osnovne regionalne prometne mreže vodi računa o pitanjima zaštite okoliša.

Razvoj Regionalne prometne mreže ima i snažnu političku dimenziju. Razvojem infrastrukturnih projekata, vlade zemalja Zapadnog Balkana, zajedno sa svim ostalim uključenim sudionicima, mogu pokazati svoju spremnost da prevladaju bilateralne napetosti i probleme iz novije povijesti. Razvoj Regionalne prometne mreže stoga pridonosi regionalnoj integraciji zemalja Zapadnog Balkana.

2.2 Uloga Europske unije u razvoju prometne politike na Zapadnom Balkanu

2.2.1 EU ima direktan interes na Zapadnom Balkanu budući da se ta regija nalazi u srcu Europe. Sve zapadnobalkanske zemlje su ili kandidatkinje ili potencijalni kandidati za članstvo u EU. Da bi ostvarile taj cilj, moraju ispuniti kriterije i uvjete potrebne za članstvo. Regionalna suradnja

jedan je od preduvjeta njihove uspješne integracije u Europsku uniju i stoga predstavlja bitnu komponentu Procesa stabilizacije i pridruživanja (SAP). Zbog toga EU snažno podržava razvoj regionalnih projekata, uključujući Osnovnu regionalnu prometnu mrežu, koja ima presudnu ulogu.

- 2.2.2 EU smatra transport očiglednim i prikladnim područjem za učinkovitu regionalnu suradnju te vjeruje da prometna politika na Zapadnom Balkanu može imati dalekosežne učinke i da može pomoći regiji na putu usklađivanja s pravnom stečevinom Unije. Važnost prometne politike dodatno je naglašena činjenicom da od ukupno deset paneuropskih koridora njih četvero prolazi Zapadnim Balkanom. Prometna politika EU u ovoj regiji ima tri glavna cilja. Prvi je poboljšanje i modernizacija Prometne mreže jugoistočne Europe radi socijalnog i gospodarskog razvoja. Drugi je poboljšanje prometa mrežom putem provođenja mekih/horizontalnih mjera. Treći je pomoć u usklađivanju regije s prometnom stečevinom. Da bi se spomenuti prioriteti razvili, EU trenutačno pregovara o ugovoru o osnivanju Prometne zajednice sa zemljama Zapadnog Balkana (vidi točku 4.3 dolje).

### 3. Opis Osnovne regionalne prometne mreže

Osnovna mreža definirana je u Memorandumu o razumijevanju o razvoju Osnovne regionalne prometne mreže jugoistočne Europe kao kombinirane (multimodalne) mreže koja uključuje cestovne, željezničke i unutrašnje plovne putove u sedam zapadnobalkanskih zemalja sudionica – Albaniji, Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Bivšoj Jugoslavenskoj Republici Makedoniji, Crnoj Gori, Srbiji i Kosovu<sup>2</sup>, zajedno s određenim brojem navedenih pomorskih luka, riječnih luka i zračnih luka.

Osnovna cestovna i željeznička mreža sastoji se od koridora i ruta. Koridori su definirani kao utvrđeni Paneuropski koridori (PEC) V, VII, VIII i X, koji osiguravaju međunarodne veze s EU. Rute, od kojih sedam cestovnih i šest željezničkih, upotpunjuju Osnovnu mrežu s ciljem međusobnog povezivanja glavnih gradova u regiji kao i u susjednim zemljama. Cilj je također povezati velike regionalne gradove, osigurati pristup lukama (i zračnim lukama) Osnovne mreže te osigurati adekvatno servisiranje udaljenih područja regije. Osnovna mreža unutarnjih plovnih putova sastoji se od Koridora VII (rijeka Dunav) i rijeke Save.

#### 3.1 Osnovna cestovna mreža

Ukupna duljina Osnovne cestovne mreže iznosi 5975 km, a sastoji se od 3019 km koridora i 2956 km ruta. Prema podacima podnjetima Prometnom opservatoriju Jugoistočne Europe, 13,2% Osnovne cestovne mreže pripada u kategoriju loših ili vrlo loših, dok je čak 87% cesta kategorizirano kao prometnice u srednje dobrom ili vrlo dobrom stanju<sup>3</sup>.

Prevladava cestovni sektor što također znači da je najveći iznos financijskih sredstava dodijeljen upravo njemu. Potrebno je poboljšati kvalitetu cesta kako bi se smanjila kašnjenja, prometna zagušenja i zagađivanje te povećala sigurnost. Unatoč naporima relevantnih zemalja u donošenju novih, strožih zakona, sigurnost cestovnog prometa ostaje jedan od najvećih problema<sup>4</sup>. Prema podacima o sigurnosti cestovnog prometa, situacija u jugoistočnoj Europi je zabrinjavajuća zbog stalnog rasta nastradalih, kao rezultat akumuliranog nedovoljnog investiranja i nedostatka adekvatnog održavanja i kontrole.

---

<sup>2</sup> Temeljem Rezolucije 1244/1999 Vijeća sigurnosti UN-a.

<sup>3</sup> Plan razvoja Osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe, SEETO, prosinac 2008., [www.seetoint.org/index.php?option=com\\_rubberdoc](http://www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc).

<sup>4</sup> Europska cestovna federacija i Gospodarska komora Belgija/Luxembourg/Jugoistočna Europa *Izvišće: Mreže za mir i razvoj* (2006.), [http://www.erf.be/index.php?option=com\\_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31](http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31).

### 3.2 Osnovna željeznička mreža

3.2.1 Ukupna duljina Osnovne željezničke mreže iznosi 4615 km, a sastoji se od 3083 km koridora i 1532 km ruta. Samo 15% Osnovne željezničke mreže je u dobrom stanju, dok je 19% u lošem ili vrlo lošem stanju<sup>5</sup>.

3.2.2 Željeznica je uvijek najslabija karika od svih načina prijevoza. Analiza pristupačnosti pokazuje da su vremena putovanja željeznicom do 200% duža od odgovarajućeg cestovnog prometa istim dionicama od polazišta do odredišta. Željeznička infrastruktura nedovoljno je razvijena u svim zemljama Zapadnog Balkana. Stoga su potrebna velika ulaganja u željeznicu u svim zemljama u regiji. Još jedan izazov predstavlja restrukturiranje željezničkih poduzeća, u kojima često ima previše zaposlenih.

### 3.3 Ostali načini prijevoza (unutarnji plovni putovi, riječne luke, morske ruke)

3.3.1 Ukupna duljina rijeke Dunav (Koridor VII)<sup>6</sup> u Hrvatskoj i Srbiji iznosi 588 km, a plovna duljina rijeke Save iznosi 593 km. Osnovna mreža također obuhvaća sedam morskih luka i dvije riječne luke.<sup>7</sup> Osim otprilike 30 km, rijeka Dunav uglavnom je u dobrom stanju, dok je stanje rijeke Save mnogo gore<sup>8</sup>.

3.3.2 Unutarnji plovni putovi predstavljaju najzeleniji i najjeftiniji način prijevoza. Njihov nedostatak, međutim, je sporost prijevoza.

3.3.3 Kombinirani (intermodalni) način prijevoza je ograničen i trenutačno obuhvaća uglavnom kopneni prijevoz pomorskih kontejnera u luke i iz luka. Osim toga, postojeći terminali za kombinirani prijevoz još uvijek se nedovoljno koriste. No, postoji određeni potencijal za kombinirani prijevoz od oko 10% uz predviđeni rast od 15% do 2015. godine u Osnovnoj mreži.

3.3.4 Može se tvrditi da zemlje u regiji ostvaruju kontinuirani napredak u reformiranju prometnog sektora provođenjem svoj nacionalnih prometnih strategija i uvođenjem novih zakona i propisa u skladu s prometnom stečevinom i politikom EU. Uglavnom razumiju da reforme moraju biti u skladu s regionalnim interesom, što znači da ne smiju stvarati razlike koje bi mogle spriječiti razvoj i učinkovito upravljanje Osnovnom mrežom. Kao i kod procesa integracije s EU, neke su zemlje odmakle dalje od drugih.

## 4. Okvirni dokumenti i institucionalna rješenja

4.1 Zajednička prometna politika za Zapadni Balkan datira od Pakta za stabilnost Jugoistočne Europe usvojenog 1999. godine. Kao što je rečeno gore, EU smatra regionalnu suradnju preduvjetom budućeg članstva zapadnobalkanskih zemalja u EU i preduvjetom razvoja regionalne prometne politike. EU stoga potiče zemlje Zapadnog Balkana na razvoj međuregionalne suradnje i povećanje koordinacije na području zajedničke prometne politike. Radi stimuliranja razvoja prometne infrastrukture u Jugoistočnoj Europi, između Europske komisije i sudionika iz regije, 2004. godine potpisan je Memorandum o razumijevanju o razvoju Osnovne regionalne transportne mreže. Kao rezultat, različite forume uključene u aktivnosti regionalne prometne infrastrukture zamijenila su tri glavna koordinirana tijela. Strateške odluke donose se na Godišnjem sastanku ministara; provedbu Memoranduma usklađuje Koordinacijski odbor; dok Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu (SEETO) služi kao stalno tajništvo<sup>9</sup>. Memorandum o razumijevanju obvezuje sudionike na zajednički razvoj višegodišnjeg akcijskog

<sup>5</sup> Plan razvoja Osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe, SEETO, prosinac 2008., [www.seetoint.org/](http://www.seetoint.org/).

<sup>6</sup> Važnost Dunava prepoznata je u strategiji za područje rijeke Dunav (Dunavska strategija) koja se priprema na razini EU.

<sup>7</sup> U Osnovnu mrežu uključeno je sljedećih sedam morskih luka: Rijeka, Split, Ploče, Dubrovnik (Hrvatska), Bar (Crna Gora), i Drač, Vlore (Albanija). Obje riječne luke nalaze se u Srbiji, točnije u Beogradu i Novom Sadu.

<sup>8</sup> Plan razvoja Osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe, SEETO, prosinac 2009., [www.seetoint.org/](http://www.seetoint.org/).

<sup>9</sup> Cilj SEETO-a je promicanje suradnje na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnoj Osnovnoj regionalnoj prometnoj mreži Jugoistočne Europe, i promicanje i povećanje lokalnih kapaciteta za provedbu investicijskih programa, upravljanje i prikupljanje podataka te analiza Osnovne regionalne prometne mreže. [www.seetoint.org](http://www.seetoint.org)

plana za razdoblje od 5 godina. Još jedna važna uloga Memoranduma o razumijevanju je ta što omogućuje okvir za koordinirani proces izrade nacrtu ugovora o osnivanju Prometne zajednice sa Zapadnim Balkanom.

- 4.2 Ugovor o osnivanju Prometne zajednice sa Zapadnim Balkanom, o kojem se upravo pregovara, zamijenit će postojeći Memorandum o razumijevanju. Cilj ugovora je stvoriti integrirano tržište za infrastrukturu, i prometne sustave za kopneni promet, promet unutarnjim plovnim putovima i pomorski promet, te za usluge usko povezane s relevantnim unutarnjim prometnim tržištem Europske unije. Osnivanje Prometne zajednice ubrzalo bi integraciju prometnih sustava u samoj regiji ali i sa sustavima EU. Osim ubrzavanja usklađivanja relevantnih zakona, uključujući relevantnu pravnu stečevinu, Prometna zajednica bi omogućila korisnicima prometnih usluga i državljanima dotičnih zemalja brže uživanje u koristima pristupnog procesa. Prometna zajednica također će omogućiti operatorima i investitorima u prometni sektor pravnu sigurnost, čime bi se potakla i ubrzala potrebna ulaganja i gospodarski razvoj<sup>10</sup>.
- 4.3 Ostali ciljevi su stvaranje stabilnog regulatornog i tržišnog okvira koji će privući investicije u sve načine prijevoza i u sustave upravljanja prometom, kako bi se povećala učinkovitost načina prijevoza i pridonijelo održivijoj modalnoj razdiobi putovanja, te kako bi se razvoj prometa popratio socijalnim napretkom i brigom za očuvanje okoliša. Neophodno je naglasiti činjenicu da ugovor neće postati valjan u određenim zemljama Zapadnog Balkana ako ne provedu sve potrebne elemente pravne stečevine.

## 5. Glavni izazovi prometne politike na Zapadnom Balkanu

Integracija infrastrukture predstavlja veliki izazov za zemlje Zapadnog Balkana. Iako su prometna struktura i njeno unapređenje presudni za gospodarski razvoj, socijalnu koheziju i integraciju, može se reći da regiju Zapadnog Balkana karakteriziraju krajnje fragmentiran prometni sustav, istrošena prometna infrastruktura i neučinkovite prometne usluge. Kako bi se promijenio ovaj status quo, potrebni su odgovarajući naponi na području planiranja, zakonodavstva i financiranja. U odgovoru na navedene izazove, treba, međutim, uzeti u obzir činjenicu da regija Zapadnog Balkana ima snažna specifična svojstva - povijesna, politička, gospodarska, socijalna i geografska - stoga se iskustvo proširenja prometne politike EU na dvanaest novih država članica može prenijeti tek u ograničenoj mjeri.

### 5.1 Planiranje

- 5.1.1 Glavni pokretač integracije u prometnom sektoru je regulatorno usklađivanje i koordinacija između tijela vlasti. Broj sudionika u procesu razvoja regionalne prometne politike zahtijeva odgovarajuće planiranje i koordinaciju aktivnosti.
- 5.1.2 Na nacionalnoj razini, provedba pravne stečevine obvezuje vlade zapadnobalkanskih zemalja na planiranje i provođenje važnih reformi u prometnim sektorima, kao i u drugim povezanim sektorima. Točna procjena učinka mora biti dopunski dio procesa.
- 5.1.3 Kao jedan od najvažnijih aspekata učinkovitog razvoja prometne politike treba spomenuti učinkovito planiranje javne potrošnje i suradnju s drugim sudionicima, uključujući socijalne partnere i međunarodne financijske institucije.
- 5.1.4 Sljedeći povezani izazov jest potreba za usklađivanjem nacionalnih prometnih strategija s regionalnim interesima i koordinacijom provođenja projekta Osnovne mreže, kako bi se podržalo učinkovito upravljanje i razvoj Osnovne mreže.
- 5.1.5 I na kraj, ali ništa manje važno, razvoj višegodišnjih akcijskih planova SEETO-a za razvoj Osnovne regionalne prometne mreže zahtijeva učinkovito planiranje i koordinaciju aktivnosti na regionalnoj razini. Koordinacija će također biti potrebna u regionalnom Socijalnom forumu, u

---

<sup>10</sup> Komisija predlaže Prometnu zajednicu sa zemljama Zapadnog Balkana i poduzima daljnje korake na jačanju suradnje sa susjednim zemljama na području prometnog sektora, Bruxelles, 5. ožujka 2008., <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en>.

kojem će sudjelovati predstavnici socijalnih partnera i drugih relevantnih zainteresiranih strana, uključujući nevladine organizacije iz zemalja Zapadnog Balkana.

## 5.2 Zakonodavstvo

- 5.2.1 Potreba za prilagođavanjem nacionalne legislative pravnoj stečevini i standardima EU u prometnom sektoru jest prioritet. Prometna pravna stečevina naročito je velika jer pokriva zahtjeve za pristup tržištima kao i socijalne, tehničke, fiskalne, sigurnosne i ekološke zahtjeve. Zemlje Zapadnog Balkana stoga su suočene s izazovom provođenja i primjene ogromne pravne stečevine na području prometa koja obuhvaća velik broj propisa, direktiva i odluka. Sljedeći izazov odnosi se na selektivno inkorporiranje i provedbu pravne stečevine Zajednice.
- 5.2.2 Zbog velike fragmentacije, pitanja graničnih prijelaza vrlo su važna za regiju Jugoistočne Europe. Vremena čekanja na graničnim prijelazima sada bitno utječu na učinkovitost i konkurentnost Osnovne mreže. Zapadnobalkanske zemlje sudionice moraju uložiti dodatne napore radi poboljšanja upravljanja granicama i graničnih postupaka kako bi se smanjila vremena čekanja.
- 5.2.3 Treba naglasiti i ekološke aspekte. Primjena ekoloških standarada sve je važnija u izgradnji infrastrukturnih projekata. Budući da legislativa o zaštiti okoliša čini važan dio pravne stečevine, nebitno je pitanje hoće li se ona primijeniti ili ne. S druge strane, može se reći da zemlje Zapadnog Balkana imaju ozbiljne probleme s primjenom zakona o zaštiti okoliša.

## 5.3 Financiranje

- 5.3.1 Izgradnja i održavanje prometnih mreža zahtijeva financijska sredstva koja se ne mogu dobiti iz javnog sektora. Stoga ovdje važnu ulogu ima koordinacija donatora. Uz Europsku uniju, svoje aktivnosti trebaju koordinirati i dodijeliti potrebna sredstva međunarodne financijske institucije kao što su Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD), Svjetska banka (WB), Europska investicijska banka (EIB), Razvojna banka Vijeća Europe (CEB) kao i bilateralni donatori. Vladama zemalja Zapadnog Balkana za financiranje prometnih mreža na raspolaganju stoji i mogućnost financiranja putem javno-privatnog partnerstva (JPP).
- 5.3.2 Važnost ovog potonjeg naglašena je na ministarskoj konferenciji održanoj u Sarajevu u rujnu 2009. godine. U Ministarskoj izjavi, sudionici ne samo da su prepoznali i pozdravili važnu ulogu privatnog sektora u izgradnji infrastrukture, nego su izrazili potrebu za stvaranjem institucionalnog i zakonodavnog okruženja koje će omogućiti sudjelovanje privatnog sektora u infrastrukturnim projektima upravo kroz instrument javno-privatnih partnerstva. Osim toga, obvezali su se na izradu infrastrukturnih projekata na regionalnoj razini i podržali osnivanje Mreže javno-privatnog partnerstva Jugoistočne Europe.<sup>11</sup> Njihova izjava osigurava kvalitetan okvir za poboljšanje razvoja infrastrukturnih projekata putem JPP-a u regiji. Njena provedba, međutim, zahtijeva reforme, uključujući i reformu zakonskih i regulatornih režima, kao i aktivnu podršku međunarodnih partnera – Europske komisije, međunarodnih financijskih institucija i bilateralnih donatora – putem tehničke i financijske pomoći.
- 5.3.3 Sljedeća važna mjera kojom bi se trebala osigurati uža suradnja između međunarodnih financijskih institucija, bilateralnih donatora i Europske unije je Investicijski okvir za Zapadni Balkan (WBIF). WBIF je pokrenut u prosincu 2009. a sastoji se od zajedničkog fonda za pomoć i zajedničkog kreditnog fonda namijenjenih financiranju prioritetnih projekata na Zapadnom Balkanu, među kojima središnju ulogu imaju infrastrukturni projekti<sup>12</sup>.

---

11 Ministarska izjava o Javno-privatnom partnerstvu za infrastrukturni razvoj u Jugoistočnoj Europi, 25. rujna 2009.

12 Pokretanje Investicijskog okvira za Zapadni Balkan, [http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf); pokrenut Investicijski okvir za Zapadni Balkan, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>.

## 6. **Gospodarske i socijalne posljedice/uloga civilnog društva**

Razvoj regionalnih prometnih mreža predstavlja i priliku i izazov kako za poslodavce tako i za zaposlenike. Sudjelovanje obiju grupa bitno je za uspješno provođenje svakog infrastrukturnog projekta. No, može se reći da niti organizacije poslodavaca niti sindikati ne obavljaju na učinkovit način svoju ulogu socijalnih partnera u odnosu prema institucijama Europske unije, međunarodnih donatora i financijskih institucija. S druge strane, uspjeh restrukturiranja infrastrukture i pratećih reformi u velikoj mjeri ovisi o sveobuhvatnoj podršci i općoj prihvaćenosti. To nije moguće bez aktivnog uključivanja organizacija civilnog društva. Dijalog sa socijalnim partnerima i sudionicima iz civilnog društva stoga mora imati ključnu ulogu u razvoju bilo koje vrste politike na Zapadnom Balkanu, pa tako i prometne politike. Zemlje Zapadnog Balkana, međutim, karakteriziraju slaba tradicija socijalnog i civilnog dijaloga, nerazvijeni mehanizmi savjetovanja i nedostatak koncepta partnerstva. Zato vlade zemalja Zapadnog Balkana treba potaknuti na osposobljavanje predstavnika socijalnih partnera i drugih relevantnih organizacija civilnog društva za aktivno sudjelovanje u procesu razvoja regionalne prometne politike i izrade strategija reforme.

### 6.1 Organizacije poslodavaca

6.1.1 Transport je jedan od glavnih sektora zapošljavanja u regiji. Stoga bi poslodavci trebali sudjelovati u kreiranju politika i provođenju reformi korisnih za njihova poduzeća ali i za zaposlenike i građane njihovih zemalja. Sektorske prometne organizacije i pojedinačni poslodavci također imaju određenu ulogu u pregovorima o prioritetima nacionalnih i regionalnih prometnih mreža i analiziranju njihova utjecaja na unapređenje mobilnosti, stvaranja i očuvanja radnih mjesta, te općenite koristi za nacionalna gospodarstva.

6.1.2 Vidljivost i utjecaj organizacija poslodavaca različiti su u različitim zemljama regije. Općenito govoreći, njihov položaj prilično je slab uglavnom zbog nedostatka sposobnosti interne mobilizacije i teškoća u osiguravanju djelotvornog zastupanja i u ostvarivanju njihovih interesa u odnosima s državom i drugim sudionicima.

6.1.3 Potrebno je razviti vještine zastupanja i analitičke vještine među članovima organizacija poslodavaca, koje bi koristile ne samo pojedinačnim zemljama, nego i EU.

### 6.2 Sindikati

6.2.1 Sektor prometa i prijevoza jedan je od onih koje zapošljavaju najviše ljudi u regiji. Socijalni uvjeti odnosno uvjeti na tržištu rada u većini zemalja su teški uz stalnu visoku nezaposlenost, visoke stope siromaštva i migracija aktivne populacije, kao i preopterećene sustave socijalne sigurnosti. U željezničkom sektoru prosječno je posao napustilo oko 50% radne snage u razdoblju od deset godina<sup>13</sup>. Reforma željezničkog sustava koja će se provesti u svakoj pojedinoj zemlji uključuje smanjenje broja zaposlenih, privatizaciju teretnog prijevoza i zatvaranje neprofitabilnih lokalnih linija<sup>14</sup>. Planovi za liberalizaciju željezničkog prijevoza utjecat će tako na zaposlenost i uvjete rada.

6.2.2 Gubitak radnih mjesta također pogađa i lučku industriju kao i o njoj ovisne zajednice i domaće ekonomije. Sličan gubitak radnih mjesta zabilježen je i u sektoru unutarnjih plovnih putova.

6.2.3 Sindikati imaju važnu ulogu u procjeni učinaka razvoja osnovne regionalne prometne mreže na zaposlenost s drugim socijalnim partnerima. Regionalni sindikati zaposlenih u prometu i prijevozu u koordinaciji s Europskom federacijom transportnih radnika, zalažu se – i na razini EU i na nacionalnoj razini – za integriranje procjena socijalnog učinka u cjelokupno strateško

---

<sup>13</sup> ETF – Europska prometna federacija, Socijalni učinak Politike prometne infrastrukture EU, 2005. Doprinosi za javno savjetovanje.

<sup>14</sup> Svjetska banka, Reforma željezničkog sustava na Zapadnom Balkanu. Neobjavljeni dokument. Svjetska banka, Washington, D. C., 2005.



planiranje i provedbu ugovora o osnivanju Prometne zajednice<sup>15</sup>. Osim toga, sindikati žele postići konvergenciju između politika zapošljavanja i reforme.

### 6.3 Ostale interesne skupine

Razvoj infrastrukture ima značajan utjecaj na okoliš. Stoga zaštita okoliša ima važnu ulogu u ovom procesu i mora se uzeti u obzir prilikom planiranja i razvoja infrastrukturne mreže. U tom smislu, važnu ulogu moraju imati ekološke organizacije. Jedinstveno mjesto među njima ima Regionalni centar za zaštitu okoliša za Srednju i Istočnu Europu (REC). Njegova misija je pomoći u rješavanju problema vezanih uz zaštitu okoliša u regiji. Njegov glavni cilj je promicanje suradnje između nevladinih organizacija, vlada, poduzeća i drugih strana zainteresiranih za zaštitu okoliša, kao i podržati razmjenu informacija i sudjelovanje javnosti u donošenju odluka važnih za pitanja okoliša. REC je postigao sporazum s drugom važnom regionalnom inicijativom – Regionalnim vijećem za suradnju (RCC) – za provedbu okvirnog programa *Plan aktivnosti za ekološku suradnju u Jugoistočnoj Europi*, koji uključuje kvartalne tematske konferencije na visokoj razini.

Osim ekoloških organizacija, razvoj infrastrukture osobito zabrinjava organizacije potrošača u cijeloj regiji, kao i mnogobrojne razne nevladine organizacije koje se bave lokalnim razvojem ili udruge koje promiču upotrebu automobila, na primjer automobilska udruženja i saveze.

## 7. Uloga EESC-a u razvoju prometne politike na Zapadnom Balkanu

Zemlje Zapadnog Balkana karakteriziraju slaba tradicija socijalnog dijaloga i nedovoljno razvijeni mehanizmi savjetovanja između socijalnih partnera. Uključenost socijalnih partnera u procese reformi stoga je ključni preduvjet za održivu regionalnu prometnu politiku na Zapadnom Balkanu. EESC može imati važnu savjetodavnu ulogu u jačanju socijalnog dijaloga u regiji, kao primjerice prigodom Foruma civilnog društva Zapadnog Balkana, između ostalog. EESC može pomoći u pronalaženju partnera među organizacijama civilnog društva u pojedinim zemljama Zapadnog Balkana, te može pomoći u osposobljavanju tih organizacija i njihovih članova. Osim toga, iskustvo EESC-a može imati dodanu vrijednost kod osnivanja regionalnog Socijalnog foruma koji bi trebao biti dijelom ugovora o osnivanju Prometne zajednice.

Bruxelles, 17. ožujka 2010.

Predsjednik

Europskog gospodarskog i socijalnog odbora

Mario Sepi

---

<sup>15</sup>

Europska federacija transportnih radnika koordinira sindikalnu aktivnost s pridruženim članovima iz Jugoistočne Europe od siječnja 2003. ETF pokriva sljedeće sektore: cestovni, željeznički, pomorski, unutarnje plovne putove i avionski promet. U lučkom sektoru nema europskog sektorskog socijalnog dijaloga.