

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Η πολιτική μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια»

(2010/C 354/08)

Εισηγητής: ο κ. ZOLTVÁNY

Κατά τη σύνοδο ολομέλειας της 16ης Ιουλίου 2009 και σύμφωνα με το άρθρο 29(2) του Εσωτερικού Κανονισμού της, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε, να καταρτίσει γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με θέμα

Η πολιτική μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια.

Το ειδικευμένο τμήμα «Εξωτερικές σχέσεις», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 4 Μαρτίου 2010, με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Zoltvány.

Κατά την 461η σύνοδο ολομέλειας της 17ης και 18ης Μαρτίου 2010 (συνεδρίαση της 17ης Μαρτίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 132 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 4 αποχές.

1. Συστάσεις

1.1 Συστάσεις προς την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

- να συνεχισθεί η διαδικασία διεύρυνσης·
- να επιταχυνθεί η διαδικασία απελευθέρωσης του καθεστώτος των θεωρήσεων με την Αλβανία και τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη προκειμένου να επιτρέπεται η μετακίνηση των πολιτών τους προς τις χώρες Σένγκεν χωρίς θεώρηση και να ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις με το Κοσσυφοπέδιο ⁽¹⁾ για το θέμα αυτό·
- να κινητοποιηθούν όλοι οι διαθέσιμοι πόροι χρηματοδότησης προκειμένου να μεγιστοποιηθούν οι επενδύσεις σε έργα υποδομής και να χρησιμοποιηθεί το νεοσύστατο πλαίσιο επενδύσεων για τα Δυτικά Βαλκάνια για το σκοπό αυτόν·
- να παραμείνει η κοινωνική διάσταση προτεραιότητα κατά την εφαρμογή της Συνθήκης για την ίδρυση κοινότητας μεταφορών. Το κοινωνικό φόρουμ χρειάζεται στήριξη προκειμένου να αναδειχθεί σε έναν αποτελεσματικό μηχανισμό τομεακού κοινωνικού διαλόγου σε περιφερειακό επίπεδο·
- να προωθηθούν οι πιο οικολογικοί τρόποι μεταφορών, όπως οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι σιδηρόδρομοι στα Δυτικά Βαλκάνια·
- να συνεκτιμηθεί ο κοινωνικοοικονομικός αντίκτυπος των δικτύων μεταφορών κατά την ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής μεταφορών·
- να αναβαθμιστεί το κύριο δίκτυο περιφερειακών μεταφορών ανάλογα με τις ανάγκες·
- να θεωρηθεί το κύριο δίκτυο περιφερειακών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης ως μελλοντικό τμήμα του ΔΕΔ-Μ κατά την αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ, ούτως ώστε να υποστηριχθεί η περαιτέρω ενσωμάτωση των Δυτικών Βαλκανίων στην ΕΕ·
- να αρχίσει μια μελέτη σχετικά με την απασχόληση στα συμβαλλόμενα μέρη της κοινότητας μεταφορών από τα Δυτικά Βαλκάνια. Επίσης, να δοθεί η δέουσα προσοχή στην ανάπτυξη προ-

γραμμάτων κατάρτισης για τους εργοδότες και τους εργαζόμενους προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκρίνονται καλύτερα στις αλλαγές της αγοράς εργασίας·

- να διατεθούν επαρκείς ανθρώπινοι πόροι στη γραμματεία της κοινότητας μεταφορών για τον τομέα των κοινωνικών υποθέσεων και του κοινωνικού διαλόγου.

1.2 Συστάσεις προς την ΕΟΚΕ

- στο πλαίσιο των εργασιών των μεικτών συμβουλευτικών επιτροπών, να παροτρυνθούν οι κοινωνικοί εταίροι στις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων να συμμετέχουν ενεργά στον κοινωνικό διάλογο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο·
- να διοργανωθεί διάσκεψη για την πολιτική μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια με τη συμμετοχή εκπροσώπων των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών από τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ΕΟΚΕ·
- να προσδιορισθούν μηχανισμοί για τη δημιουργία και τη θεσμοθέτηση της μελλοντικής συνεργασίας με το περιφερειακό κοινωνικό φόρουμ, το οποίο πρόκειται να συσταθεί δυνάμει της Συνθήκης για την ίδρυση της κοινότητας μεταφορών.

1.3 Συστάσεις προς τις κυβερνήσεις των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων

- να ενισχυθεί η περιφερειακή συνεργασία στον τομέα της πολιτικής και της υποδομής μεταφορών·
- να εξασφαλισθεί αποτελεσματικός σχεδιασμός των δημόσιων επενδύσεων περιφερειακού ενδιαφέροντος στον τομέα των μεταφορών και να ενισχυθούν περαιτέρω οι δυνατότητες στον εν λόγω τομέα·
- να υλοποιηθούν οι απαραίτητες μεταρρυθμίσεις και να επιταχυνθεί η διαδικασία υιοθέτησης του κοινοτικού κεκτημένου·
- να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες για ιδιωτική χρηματοδότηση/συγχρηματοδότηση σχεδίων προτεραιότητας και συμπληρωματικών σχεδίων (συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα) και να δημιουργηθεί κατάλληλο περιβάλλον για αυτό το είδος σχεδίων·

⁽¹⁾ Σύμφωνα με το ψήφισμα 1244/1999 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών.

- να αυξηθεί η διαφάνεια στις δημόσιες συμβάσεις·
- να βελτιωθεί η διαχείριση των συνόρων και να αυξηθούν οι δυνατότητες διέλευσης των συνόρων με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο·
- να αναπτυχθούν συνεκτικές πολιτικές σε περιφερειακό επίπεδο που θα προωθούν τις διατροπικές μεταφορές και την ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων μεταφορών·
- να συνεχισθούν οι προσπάθειες βελτίωσης των σχέσεων με τις γειτονικές χώρες και να επιλυθούν τα ζητήματα διμερών σχέσεων που παραμένουν ανοικτά·
- να εξασφαλισθεί η ενεργός συμμετοχή στην ανάπτυξη της στρατηγικής για τον Δούναβη, η οποία βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας, προκειμένου να αξιοποιηθούν κοινά έργα υποδομής με κράτη μέλη της ΕΕ και γειτονικές χώρες·
- να εξασφαλισθεί η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων, καθώς και εκπροσώπων άλλων συναφών οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών στη διαδικασία ανάπτυξης της πολιτικής μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο, και να επιτευχθεί σύγκλιση μεταξύ των πολιτικών και των μεταρρυθμίσεων στον τομέα της απασχόλησης.

2. Πλαίσιο της γνωμοδότησης

2.1 Ο ρόλος των μεταφορών και των υποδομών στο πλαίσιο της περιφερειακής συνεργασίας στα Δυτικά Βαλκάνια θεωρείται καθοριστικός για τη συνολική οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των Δυτικών Βαλκανίων. Η ανάπτυξη του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης προσφέρει τη δυνατότητα στις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων να ενώσουν τα συμφέροντά τους και να εφαρμόσουν επωφελείς, από οικονομική και κοινωνική άποψη, και οικολογικές λύσεις για την περιοχή συνολικά. Σε επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης, η υλοποίηση περιφερειακών έργων υποδομής έχει θετικό αντίκτυπο στις περιφερειακές οικονομίες, συμβάλλει στο άνοιγμα των αγορών σε νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και ενισχύει την αποτελεσματικότητα των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των χωρών της περιοχής. Η ανάπτυξη του δικτύου περιφερειακών μεταφορών, ειδικότερα, βοηθά τις κυβερνήσεις των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων να αντιμετωπίσουν τα υψηλά επίπεδα ανεργίας, στηρίζοντας συνολικά την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Η δημιουργία καλύτερων θέσεων εργασίας και η αύξηση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού συνεισφέρουν επίσης στην κοινωνική ανάπτυξη. Το δίκτυο περιφερειακών μεταφορών συμβάλλει στη βελτίωση της διασυννοριακής συνεργασίας και των επαφών μεταξύ των λαών. Μιας και οι μεταφορές έχουν σημαντικό αντίκτυπο στο περιβάλλον, η περιβαλλοντική διάσταση θα πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη κατά την ανάπτυξη του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών.

Η ανάπτυξη του δικτύου περιφερειακών μεταφορών έχει επίσης έντονη πολιτική σημασία. Με την υλοποίηση έργων υποδομής, οι κυβερνήσεις των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων, μαζί με όλους τους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς, μπορούν να αποδείξουν τη βούλησή τους να υπερνικήσουν διμερείς εντάσεις και προβλήματα του πρόσφατου παρελθόντος. Η ανάπτυξη του δικτύου περιφερειακών μεταφορών συμβάλλει συνεπώς στην περιφερειακή ολοκλήρωση των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων.

2.2 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια

2.2.1 Η ΕΕ έχει άμεσο ενδιαφέρον στα Δυτικά Βαλκάνια, μιας και η περιοχή βρίσκεται στην καρδιά της Ευρώπης. Όλες οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων είναι είτε υποψήφιες είτε δυνητικά υποψήφιες προς ένταξη στην ΕΕ. Για να επιτύχουν το στόχο αυτόν, πρέπει να πληρούν όλα τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την ένταξη. Η περιφερειακή συνεργασία είναι μία από τις προϋποθέσεις αυτές και επομένως αποτελεί βασική συνιστώσα της διαδικασίας σταθεροποίησης και σύνδεσης. Για το λόγο αυτόν, η ΕΕ είναι πρόθυμη να στηρίξει την ανάπτυξη περιφερειακών σχεδίων, όπως το κύριο δίκτυο περιφερειακών μεταφορών, το οποίο είναι ζωτικής σημασίας.

2.2.2 Η ΕΕ εκτιμά ότι οι μεταφορές αποτελούν έναν προφανή και κατάλληλο τομέα πολιτικής για την ανάπτυξη αποτελεσματικής περιφερειακής συνεργασίας, και ως εκ τούτου υποστηρίζει ότι η πολιτική μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια μπορεί να έχει εκτεταμένο αντίκτυπο και να ωθήσει την περιοχή προς την ευθυγράμμιση με το κοινοτικό κεκτημένο. Η σημασία της πολιτικής μεταφορών ενισχύεται και από το γεγονός ότι τέσσερις από τους δέκα πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών διέρχονται από τα Δυτικά Βαλκάνια. Η πολιτική μεταφορών της ΕΕ στην περιοχή έχει τρεις κύριους στόχους: πρώτον, τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό του δικτύου μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης υπέρ της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης· δεύτερον, τη βελτίωση της κυκλοφορίας στο δίκτυο με την εφαρμογή ήπιων/οριζόντιων μέτρων· τρίτον, την παροχή βοήθειας στην περιοχή για την ευθυγράμμιση της με το κοινοτικό κεκτημένο στον τομέα των μεταφορών. Για την ανάπτυξη αυτών των προτεραιοτήτων, η ΕΕ διαπραγματεύεται επί του παρόντος μια συνθήκη για την ίδρυση κοινότητας μεταφορών με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων (βλέπε κατωτέρω σημείο 4.3).

3. Περιγραφή του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών

Το κύριο δίκτυο ορίζεται στο μνημόνιο συνεννόησης για την ανάπτυξη του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης ως ένα πολυτροπικό δίκτυο, το οποίο περιλαμβάνει οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές συνδέσεις στις επτά συμμετέχουσες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων (Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Μαυροβούνιο, Σερβία και Κοσόβο (2)), μαζί με συγκεκριμένους θαλάσσιους και ποτάμιους λιμένες και αερολιμένες.

Το κύριο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελείται από διαδρόμους και οδούς. Ως διάδρομοι νοούνται οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών V, VII, VIII και X, οι οποίοι προσφέρουν διεθνείς συνδέσεις με την ΕΕ. Οι οδοί, εκ των οποίων επτά είναι οδικές και έξι είναι σιδηροδρομικές οδοί, συμπληρώνουν το κύριο δίκτυο με στόχο τη διασύνδεση των πρωτεύουσών της περιοχής και των πρωτεύουσών με γειτονικές χώρες. Στόχος είναι επίσης η σύνδεση κύριων περιφερειακών πόλεων, η παροχή πρόσβασης σε λιμένες (και αερολιμένες) του κύριου δικτύου και η επαρκής εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων περιοχών. Το κύριο δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών περιλαμβάνει το διάδρομο μεταφορών VII (το Δούναβη) και τον ποταμό Sava.

(2) Σύμφωνα με το ψήφισμα 1244/1999 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών.

3.1 Το κύριο οδικό δίκτυο

Το συνολικό μήκος του κύριου οδικού δικτύου είναι 5 975 km, εκ των οποίων 3 019 km αντιστοιχούν σε διαδρόμους μεταφορών και 2 956 km σε οδούς. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν υποβληθεί στο Παρατηρητήριο Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, το 13,2 % του κύριου οδικού δικτύου χαρακτηρίζεται ως ελλιπές ή εξαιρετικά ελλιπές, ενώ περίπου το 87 % των οδών βρίσκονται σε μέτρια έως πολύ καλή κατάσταση. (3)

Ο οδικός τομέας είναι κυρίαρχος και για το λόγο αυτόν αποσπά το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης. Υπαρκτή είναι η ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας των οδών προκειμένου να αποφευχθούν καθυστερήσεις, καταστάσεις συμφόρησης και ρύπανσης, καθώς και για την αύξηση της ασφάλειας. Παρά τις προσπάθειες των οικείων χωρών να εισάγουν νέα και πιο αυστηρή νομοθεσία, η οδική ασφάλεια παραμένει ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα (4). Σύμφωνα με τα στοιχεία οδικής ασφάλειας, η κατάσταση στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης είναι ανησυχητική λόγω της συνεχούς αύξησης των ατυχημάτων, η οποία οφείλεται σε χρόνιες υποεπενδύσεις και σε ανεπαρκή συντήρηση και εφαρμογή.

3.2 Το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο

3.2.1 Το συνολικό μήκος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου είναι 4 615 km, εκ των οποίων 3 083 km αντιστοιχούν σε διαδρόμους μεταφορών και 1 532 km σε οδούς. Μόνον το 15 % του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου βρίσκεται, σύμφωνα με τη σχετική ταξινόμηση, σε καλή κατάσταση, ενώ το 19 % κρίνεται ελλιπές ή εξαιρετικά ελλιπές. (5)

3.2.2 Από όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι σιδηρόδρομοι παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη αδυναμία. Η ανάλυση προσβασιμότητας καταδεικνύει ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο προσφέρει χρόνο μετακίνησης έως και 200 % μεγαλύτερο από τους αντίστοιχους δρόμους που εξυπηρετούν το ίδιο ζευγάρι προέλευσης-προορισμού. Η σιδηροδρομική υποδομή είναι υποτυπώδης σε όλες τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων. Ως εκ τούτου, απαιτούνται εκτεταμένες επενδύσεις σε έργα σιδηροδρομικής υποδομής σε όλες τις χώρες τις περιοχής. Μία άλλη πρόκληση είναι η αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών εταιρειών, οι οποίες συχνά θεωρούνται ότι έχουν υπεράριθμο προσωπικό.

3.3 Άλλοι τρόποι μεταφοράς (εσωτερικές πλωτές οδοί, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιοι λιμένες)

3.3.1 Το συνολικό μήκος του Δούναβη (διάδρομος μεταφορών VII) (6) στην Κροατία και τη Σερβία είναι 588 km και το πλόιμο τμήμα του ποταμού Sava είναι 593 km. Το κύριο δίκτυο περιλαμβάνει επίσης επτά θαλάσσιους και δύο ποτάμιους λιμένες. (7) Με εξαίρεση περίπου 30 km, ο Δούναβης βρίσκεται κυρίως σε καλή

κατάσταση, ενώ η κατάσταση του ποταμού Sava είναι σαφώς χειρότερη (8).

3.3.2 Οι εσωτερικές πλωτές οδοί αποτελούν τον πιο οικολογικό και τον πιο φθινό τρόπο μεταφοράς. Το μειονέκτημά τους, ωστόσο, είναι η βραδύτητα της μετακίνησης.

3.3.3 Οι διατροφικές μεταφορές είναι περιορισμένες και επί του παρόντος περιλαμβάνουν κυρίως τις χερσαίες μεταφορές θαλάσσιων εμπορευματοκιβωτίων από και προς τους λιμένες. Επιπλέον, οι υπάρχοντες διατροφικοί τερματικοί σταθμοί δεν αξιοποιούνται επαρκώς. Ωστόσο, το κύριο δίκτυο μπορεί να υποστηρίξει διατροφικές μεταφορές σε ποσοστό 10 % με προβλεπόμενη αύξηση σε 15 % έως το 2015.

3.3.4 Είναι γνωστό ότι οι χώρες της περιοχής σημειώνουν διαρκώς πρόοδο όσον αφορά τη μεταρρύθμιση του τομέα των μεταφορών, εφαρμόζοντας εθνικές στρατηγικές για τις μεταφορές και θεσπίζοντας νέα νομοθεσία και κανονισμούς σύμφωνα με το κεκτημένο και την πολιτική της ΕΕ στον εν λόγω τομέα. Γενικά αναγνωρίζουν ότι οι μεταρρυθμίσεις θα πρέπει να εξυπηρετούν το συμφέρον της περιοχής και επομένως δεν θα πρέπει να δημιουργούν αποκλίσεις που μπορούν να εμποδίσουν την ανάπτυξη και την αποτελεσματική διαχείριση του κύριου δικτύου. Όπως ισχύει και στην ενταξιακή διαδικασία, άλλες χώρες σημειώνουν μεγαλύτερη και άλλες μικρότερη πρόοδο.

4. Έγγραφο-πλαίσιο και θεσμικές ρυθμίσεις

4.1 Η κοινή πολιτική μεταφορών για τα Δυτικά Βαλκάνια χρονολογείται από το Σύμφωνο Σταθερότητας για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, το οποίο θεσπίστηκε το 1999. Όπως προαναφέρεται, η περιφερειακή συνεργασία αποτελεί προϋπόθεση για τη μελλοντική ένταξη των Δυτικών Βαλκανίων στην ΕΕ και απαραίτητη συνθήκη για την ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο. Για το λόγο αυτόν, η ΕΕ ενθαρρύνει τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων να αναπτύξουν δράσεις διαπεριφερειακής συνεργασίας και να ενισχύσουν το συντονισμό στον τομέα της κοινής πολιτικής μεταφορών. Για την περαιτέρω ανάπτυξη της υποδομής των μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, το μνημόνιο συνεννόησης για την ανάπτυξη του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών υπογράφηκε το 2004 μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και συμμετεχόντων από την περιοχή. Κατά συνέπεια, τα διάφορα φόρουμ που συμμετείχαν σε δραστηριότητες σχετικά με την υποδομή των περιφερειακών μεταφορών αντικαταστάθηκαν από τρεις κύριους συντονιστικούς φορείς. Οι στρατηγικές αποφάσεις λαμβάνονται από την ετήσια υπουργική σύνοδο. Η εφαρμογή του Μνημονίου παρακολουθείται από μια συντονιστική επιτροπή, ενώ το Παρατηρητήριο Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (SEETO) λειτουργεί ως μόνιμη γραμματεία (9). Το Μνημόνιο δεσμεύει τους συμμετέχοντες να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν από κοινού ένα πολυετές κυλιόμενο σχέδιο δράσης για περίοδο 5 ετών. Μια άλλη σημαντική αποστολή του Μνημονίου είναι ότι παρέχει ένα πλαίσιο συντονισμένης διαδικασίας που θα οδηγήσει στην κατάρτιση της Συνθήκης για την ίδρυση κοινότητας μεταφορών με τα Δυτικά Βαλκάνια.

(3) Σχέδιο ανάπτυξης του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, SEETO, Δεκέμβριος 2008, www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc.

(4) Ευρωπαϊκή Οδική Ομοσπονδία και Εμπορικό Επιμελητήριο – Βέλγιο / Λουξεμβούργο / Νοτιοανατολική Ευρώπη, έκδοση: Networks for Peace and Development (Δίκτυα για την ειρήνη και την ανάπτυξη), 2006, http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31

(5) Σχέδιο ανάπτυξης του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, SEETO, Δεκέμβριος 2008, www.seetoint.org/

(6) Η σημασία του ποταμού Δούναβη αναγνωρίζεται σε μια στρατηγική για την περιοχή του Δούναβη (στρατηγική για το Δούναβη), η οποία καταρτίζεται επί του παρόντος σε επίπεδο ΕΕ.

(7) Οι ακόλουθοι επτά θαλάσσιοι λιμένες περιλαμβάνονται στο κύριο δίκτυο: Rijeka, Split, Ploce, Dubrovnik (Κροατία), Bar (Μαυροβούνιο) και Durres, Vlore (Αλβανία). Οι δύο ποτάμιοι λιμένες βρίσκονται στη Σερβία, στο Βελιγράδι και το Novi Sad.

(8) Σχέδιο ανάπτυξης του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, SEETO, Δεκέμβριος 2009, www.seetoint.org/

(9) Στόχος του SEETO είναι επίσης η προώθηση της συνεργασίας για την ανάπτυξη της κύριας και βοηθητικής υποδομής του πολυτροπικού κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και η ενίσχυση των τοπικών δυνατοτήτων για την υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων, τη διαχείριση, καθώς και τη συλλογή και ανάλυση δεδομένων σχετικά με το κύριο δίκτυο περιφερειακών μεταφορών. www.seetoint.org

4.2 Η Συνθήκη για την ίδρυση κοινότητας μεταφορών με τα Δυτικά Βαλκάνια, για την οποία οι διαπραγματεύσεις βρίσκονται σε εξέλιξη, θα αντικαταστήσει το υπάρχον μνημόνιο συνεννόησης. Στόχος της εν λόγω συνθήκης είναι η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης αγοράς υποδομών, καθώς και συστημάτων και υπηρεσιών χερσαίων, εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων μεταφορών που θα είναι στενά συνδεδεμένες με τη σχετική εσωτερική αγορά μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η δημιουργία της κοινότητας μεταφορών θα επιταχύνει την ολοκλήρωση των συστημάτων μεταφορών στην περιοχή και σε σχέση με τα αντίστοιχα της ΕΕ. Εκτός από την ταχύτερη ευθυγράμμιση της σχετικής νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένου του σχετικού κοινωνικού κεκτημένου, η κοινότητα μεταφορών θα επιτρέψει στους χρήστες και τους πολίτες να επωφεληθούν αμεσότερα από την ενταξιακή διαδικασία. Η κοινότητα μεταφορών θα προσφέρει επίσης σε φορείς εκμετάλλευσης και επενδυτές στον τομέα των μεταφορών ασφάλεια δικαίου, προωθώντας και επιταχύνοντας τις απαραίτητες επενδύσεις και την οικονομική ανάπτυξη⁽¹⁰⁾.

4.3 Μεταξύ των στόχων συγκαταλέγεται η δημιουργία σταθερού ρυθμιστικού πλαισίου και πλαισίου αγοράς για την προσέλκυση επενδύσεων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και στα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, η αύξηση της αποτελεσματικότητας των τρόπων μεταφοράς και ο βιώσιμος διαχωρισμός τους, καθώς και η ανάπτυξη των μεταφορών σε συνδυασμό με την κοινωνική πρόοδο και το σεβασμό για το περιβάλλον. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εν λόγω συνθήκη δεν θα ισχύσει σε συγκεκριμένες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, εάν δεν υλοποιήσουν το σχετικό κοινοτικό κεκτημένο.

5. Κύριες προκλήσεις της πολιτικής μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια

Η ολοκλήρωση της υποδομής αποτελεί μεγάλη πρόκληση για τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων. Ενώ η υποδομή και η διευκόλυνση των μεταφορών αποτελούν κείριους παράγοντες για την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή και την ολοκλήρωση, είναι σαφές ότι η περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων χαρακτηρίζεται από ένα εξαιρετικά κατακερματισμένο σύστημα μεταφορών, ελλιπείς υποδομές και αναποτελεσματικές υπηρεσίες. Για να αλλάξει η κατάσταση, απαιτούνται κατάλληλα μέτρα σε επίπεδο σχεδιασμού, νομοθεσίας και χρηματοδότησης. Για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, θα πρέπει ωστόσο να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων έχει έντονες ιστορικές, πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές και γεωγραφικές ιδιαιτερότητες και ως εκ τούτου η εμπειρία από την επέκταση της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ στα δώδεκα νέα κράτη μέλη μπορεί να μεταφερθεί μόνο σε περιορισμένο βαθμό.

5.1 Σχεδιασμός

5.1.1 Ο κύριος μοχλός ολοκλήρωσης στον τομέα των μεταφορών είναι η ρυθμιστική εναρμόνιση και ο συντονισμός μεταξύ των αρχών. Λόγω του αριθμού των φορέων που συμμετέχουν στη διαδικασία ανάπτυξης της πολιτικής μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο απαιτείται επαρκής σχεδιασμός και συντονισμός των δραστηριοτήτων.

⁽¹⁰⁾ Η Επιτροπή προτείνει τη δημιουργία κοινότητας μεταφορών με τα Δυτικά Βαλκάνια και λαμβάνει περαιτέρω μέτρα για την ενίσχυση της συνεργασίας με τις γειτονικές χώρες στον τομέα των μεταφορών, Βρυξέλλες, 5 Μαρτίου 2008, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en>

5.1.2 Σε εθνικό επίπεδο, η εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου δεσμεύει τις κυβερνήσεις των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν σημαντικές μεταρρυθμίσεις στον τομέα των μεταφορών και σε άλλους συναφείς τομείς. Η διαδικασία θα πρέπει να συμπληρώνεται από εμπειριστωμένη εκτίμηση αντικτύπου.

5.1.3 Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός των δημόσιων δαπανών και η συνεργασία με άλλους εμπλεκόμενους φορείς, μεταξύ των οποίων οι κοινωνικοί εταίροι και διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, αποτελούν σημαντικές παραμέτρους για την αποτελεσματική ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών.

5.1.4 Μια άλλη συναφής πρόκληση είναι η ανάγκη εναρμόνισης των εθνικών στρατηγικών για τις μεταφορές με τα περιφερειακά συμφέροντα και ο συντονισμός της υλοποίησης του κύριου δικτύου, με στόχο την αποτελεσματική διαχείριση και ανάπτυξή του.

5.1.5 Τέλος, για την κατάρτιση πολυετών κυλιόμενων σχεδίων δράσης του SEETO σχετικά με την ανάπτυξη του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών απαιτείται αποτελεσματικός σχεδιασμός και συντονισμός των δραστηριοτήτων σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτός ο συντονισμός απαιτείται και σε επίπεδο περιφερειακού κοινωνικού φόρουμ, στο οποίο θα συμμετέχουν οι εκπρόσωποι των κοινωνικών εταίρων και άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς, όπως μη κυβερνητικές οργανώσεις, από τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

5.2 Νομοθεσία

5.2.1 Η ανάγκη προσαρμογής της εκάστοτε εθνικής νομοθεσίας στο κοινοτικό κεκτημένο και στα πρότυπα της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών αποτελεί προτεραιότητα. Το κοινοτικό κεκτημένο στον τομέα των μεταφορών είναι ιδιαίτερα εκτενές: καλύπτει την πρόσβαση στην αγορά και κοινωνικές, τεχνικές, φορολογικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις, καθώς και απαιτήσεις ασφάλειας. Οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων καλούνται επομένως να υλοποιήσουν και να εφαρμόσουν ένα μεγάλο μέρος του κοινοτικού κεκτημένου στον τομέα των μεταφορών που περιλαμβάνει πολυάριθμους κανονισμούς, οδηγίες και αποφάσεις. Μια άλλη πρόκληση αφορά την επιλεκτική μεταφορά και υλοποίηση του κοινοτικού κεκτημένου.

5.2.2 Λόγω του υψηλού βαθμού κατακερματισμού, τα ζητήματα της διέλευσης των συνόρων είναι πολύ σημαντικά για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (ΝΑΕ). Επί του παρόντος, ο χρόνος αναμονής για τη διέλευση των συνόρων επηρεάζει σημαντικά την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα του κύριου δικτύου. Θα πρέπει να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες από τις συμμετέχουσες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων για να βελτιωθεί η διαχείριση των συνόρων και οι σχετικές διαδικασίες και να μειωθεί ο χρόνος αναμονής.

5.2.3 Οι περιβαλλοντικές πτυχές χρήζουν επίσης ειδικής μνείας. Η εφαρμογή περιβαλλοντικών προτύπων είναι ολοένα και πιο σημαντική κατά την ανάπτυξη σχεδίων υποδομής. Εφόσον η περιβαλλοντική νομοθεσία αποτελεί σημαντικό μέρος του κοινοτικού κεκτημένου, δεν τίθεται ζήτημα μη εφαρμογής της. Είναι γνωστό, ωστόσο, ότι οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα για την επιβολή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

5.3 Χρηματοδότηση

5.3.1 Η ανάπτυξη και η συντήρηση των δικτύων μεταφορών απαιτούν χρηματοδότηση, η οποία δεν εξασφαλίζεται από το δημόσιο τομέα. Ο συντονισμός των χορηγών έχει επομένως ιδιαίτερη σημασία. Εκτός από την ΕΕ, τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΤΑΑ), η Παγκόσμια Τράπεζα, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), η Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης και διμερείς χορηγοί θα πρέπει να συντονίσουν τις δραστηριότητές τους και να διαθέσουν την απαραίτητη χρηματοδότηση. Για τις κυβερνήσεις των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων, μια άλλη δυνατότητα χρηματοδότησης των δικτύων μεταφορών υπάρχει μέσω της αξιοποίησης των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα.

5.3.2 Η σημασία των συμπράξεων αυτών υπογραμμίστηκε κατά την υπουργική διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Σεράγεβο το Σεπτέμβριο του 2009. Στη δήλωσή τους, οι υπουργοί όχι μόνον αναγνώρισαν και χαιρέτισαν το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει ο ιδιωτικός τομέας στην ανάπτυξη των υποδομών, αλλά και συμφώνησαν ως προς την ανάγκη ανάπτυξης ενός θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου που θα επιτρέψει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε σχέδια υποδομών μέσω των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα. Επιπλέον, δεσμεύτηκαν να καταρτίσουν σχέδια υποδομών σε περιφερειακό επίπεδο και τάχθηκαν υπέρ της δημιουργίας ενός δικτύου συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.⁽¹¹⁾ Η σχετική δήλωση προσφέρει ένα καλό πλαίσιο για την προώθηση των σχεδίων ανάπτυξης υποδομών μέσω των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην περιοχή. Η υλοποίησή της, ωστόσο, απαιτεί μεταρρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων μεταρρυθμίσεων του νομοθετικού και κανονιστικού καθεστώτος, καθώς και την ενεργό στήριξη διεθνών εταιρών (της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, διμερών χορηγών) με την παροχή τεχνικής και οικονομικής βοήθειας.

5.3.3 Ένα άλλο σημαντικό μέτρο που αναμένεται να εξασφαλίσει στενότερη συνεργασία μεταξύ των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των διμερών χορηγών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το πλαίσιο επενδύσεων για τα Δυτικά Βαλκάνια (WBIF). Το WBIF δημιουργήθηκε το Δεκέμβριο του 2009 και αποτελείται από έναν κοινό μηχανισμό χορηγήσεων και έναν κοινό μηχανισμό δανείων για τη χρηματοδότηση σχεδίων προτεραιότητας στα Δυτικά Βαλκάνια, μεταξύ των οποίων τα σχέδια υποδομών έχουν κεντρικό ρόλο⁽¹²⁾.

6. Οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες / ο ρόλος της κοινωνίας των πολιτών

Η ανάπτυξη δικτύων περιφερειακών μεταφορών αποτελεί ευκαιρία και πρόκληση τόσο για τους εργοδότες όσο και για τους εργαζόμενους. Η συμμετοχή των δύο πλευρών έχει ουσιώδη σημασία για την επιτυχή υλοποίηση κάθε σχεδίου υποδομών. Είναι, ωστόσο, γνωστό ότι ούτε οι οργανώσεις εργοδοτών ούτε τα συνδικάτα συνεισφέρουν αποτελεσματικά ως κοινωνικοί εταίροι έναντι των θεσμικών οργάνων της ΕΕ, διεθνών χορηγών και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Η επιτυχία της αναδιάρθρωσης των υποδομών και των συνοδευτικών μεταρρυθμίσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη συνολική υποστήριξη και τη γενική αποδοχή. Αυτό δεν θα ήταν εφικτό

χωρίς την ενεργό συμμετοχή των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών. Ο διάλογος με τους κοινωνικούς εταίρους και τους φορείς της κοινωνίας των πολιτών θα πρέπει να διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη κάθε είδους πολιτικής στα Δυτικά Βαλκάνια, συμπεριλαμβανομένης της πολιτικής μεταφορών. Οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, ωστόσο, χαρακτηρίζονται από μια ανίσχυρη παράδοση κοινωνικού διαλόγου και διαλόγου με την κοινωνία των πολιτών, από υποτυπώδεις μηχανισμούς διαβούλευσης και από μια περιορισμένη ιδέα της σύμπραξης. Ως εκ τούτου, οι κυβερνήσεις των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων θα πρέπει να ενθαρρύνονται να επιτρέπουν στους εκπροσώπους των κοινωνικών εταίρων να άλλων συναφών οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών να συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία ανάπτυξης της πολιτικής μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο και στη χάραξη μεταρρυθμιστικών στρατηγικών.

6.1 Οργανώσεις εργοδοτών

6.1.1 Οι μεταφορές αποτελούν έναν από τους κυρίαρχους τομείς απασχόλησης στην περιοχή. Ως εκ τούτου, οι εργοδότες θα πρέπει να συμμετέχουν στη χάραξη πολιτικών και στην υλοποίηση μεταρρυθμίσεων προς όφελος των εταιρειών τους, αλλά και των εργαζομένων και των πολιτών της χώρας τους. Οι οργανώσεις ανά κλάδο μεταφορών και οι μεμονωμένοι εργοδότες έχουν επίσης ρόλο στη διαπραγμάτευση των προτεραιοτήτων για τα εθνικά και περιφερειακά δίκτυα μεταφορών και στην ανάλυση του αντικτύπου τους στην προώθηση της κινητικότητας, τη δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας και στα γενικά οφέλη για τις εθνικές οικονομίες.

6.1.2 Η προβολή και η επιρροή των οργανώσεων των εργοδοτών διαφέρει ανά χώρα. Γενικά η θέση τους είναι μάλλον αδύναμη, ελλείψει ικανοτήτων εσωτερικής κινητοποίησης και αποτελεσματικής εκπροσώπησης και υπεράσπισης των συμφερόντων τους στην κυβέρνηση και σε άλλους φορείς.

6.1.3 Τα μέλη των οργανώσεων των εργοδοτών χρειάζονται περαιτέρω αναλυτικές ικανότητες και ικανότητες εκπροσώπησης που θα λειτουργήσουν προς όφελος όχι μόνον των χωρών ξεχωριστά, αλλά και της ΕΕ.

6.2 Συνδικάτα

6.2.1 Οι μεταφορές αποτελούν έναν από τους μεγαλύτερους παρόχους θέσεων εργασίας στην περιοχή. Οι κοινωνικές συνθήκες/συνθήκες της αγοράς εργασίας στις περισσότερες χώρες είναι επισφαλείς με σταθερά υψηλά ποσοστά ανεργίας, υψηλούς δείκτες φτώχειας και μετανάστευσης του ενεργού πληθυσμού, καθώς και επιβαρυνμένα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης. Στο σιδηροδρομικό κλάδο, το 50 % του εργατικού δυναμικού κατά μέσο όρο έχει εγκαταλείψει την εργασία του μέσα σε μία δεκαετία⁽¹³⁾. Η σιδηροδρομική μεταρρύθμιση που θα πραγματοποιηθεί σε κάθε χώρα θα επιφέρει περικοπές προσωπικού, ιδιωτικοποίηση των φορέων εκμετάλλευσης εμπορευματικών μεταφορών και παύση λειτουργίας μη κερδοφόρων τοπικών γραμμών⁽¹⁴⁾. Τα σχέδια απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών θα έχουν επομένως επιπτώσεις στην απασχόληση και τους όρους εργασίας.

⁽¹¹⁾ Υπουργική δήλωση σχετικά με τις συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για την ανάπτυξη υποδομών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, 25 Σεπτεμβρίου 2009.

⁽¹²⁾ Παρουσίαση του πλαισίου επενδύσεων για τα Δυτικά Βαλκάνια, http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf, έναρξη του πλαισίου επενδύσεων για τα Δυτικά Βαλκάνια, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

⁽¹³⁾ ETF – Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μεταφορών, The social impact of EU transport infrastructure policy (Ο κοινωνικός αντίκτυπος της πολιτικής της ΕΕ για τις υποδομές των μεταφορών), 2005. Συνεισφορά στη δημόσια διαβούλευση.

⁽¹⁴⁾ Παγκόσμια Τράπεζα, Railway Reform in the Western Balkans (Μεταρρύθμιση στον τομέα των σιδηροδρόμων στα Δυτικά Βαλκάνια). Αδημοσίευτη μελέτη. Παγκόσμια Τράπεζα, Washington D. C., 2005.

6.2.2 Οι απώλειες θέσεων εργασίας αφορούν επίσης τον κλάδο των λιμένων, καθώς και τις κοινότητες που εξαρτώνται από τους λιμένες και τις εγχώριες οικονομίες. Ανάλογες απώλειες θέσεων εργασίας καταγράφονται στον κλάδο των εσωτερικών πλωτών οδών.

6.2.3 Τα συνδικάτα συνεισφέρουν σημαντικά μαζί με άλλους κοινωνικούς εταίρους στην εκτίμηση του αντικτύπου που έχει η ανάπτυξη του κύριου δικτύου περιφερειακών μεταφορών στην απασχόληση. Τα συνδικάτα της περιοχής στον τομέα των μεταφορών, υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές, πραγματοποίησαν εκστρατεία σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο για την ενσωμάτωση των εκτιμήσεων κοινωνικού αντικτύπου στο στρατηγικό σχεδιασμό και την υλοποίηση της Συνθήκης για την ίδρυση κοινότητας μεταφορών⁽¹⁵⁾. Ένας άλλος στόχος των συνδικάτων είναι η σύγκλιση μεταξύ των πολιτικών και των μεταρρυθμίσεων στον τομέα της απασχόλησης.

6.3 Άλλες ομάδες συμφερόντων

Η ανάπτυξη των υποδομών έχει σημαντικό αντίκτυπο στο περιβάλλον. Ως εκ τούτου, η προστασία του περιβάλλοντος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε αυτήν τη διαδικασία και θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του δικτύου υποδομών. Σε αυτό το πλαίσιο οι περιβαλλοντικές οργανώσεις μπορούν να συνεισφέρουν ουσιαστικά. Μεταξύ των οργανώσεων αυτών, το περιφερειακό περιβαλλοντικό κέντρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης κατέχει μοναδική θέση. Αποστολή του είναι η συμβολή στην επίλυση περιβαλλοντικών προβλημάτων στην περιοχή. Κύριος στόχος του είναι η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ μη κυβερνητικών οργανώσεων, κυβερνήσεων, επιχειρήσεων και άλλων περιβαλλοντικών φορέων, καθώς και η στήριξη της ανταλλαγής πληροφοριών και της δημόσιας συμμετοχής στη διαδικασία λήψης

αποφάσεων για το περιβάλλον. Το Κέντρο έχει συμφωνήσει με το συμβούλιο περιφερειακής συνεργασίας (μια άλλη σημαντική περιφερειακή πρωτοβουλία) να υλοποιήσουν το πρόγραμμα-πλαίσιο «οδικός χάρτης για την περιβαλλοντική συνεργασία στη Νοτιοανατολική Ευρώπη», το οποίο περιλαμβάνει μια σειρά θεματικών διασκέψεων υψηλού επιπέδου σε τριμηνιαία βάση.

Εκτός από τις περιβαλλοντικές οργανώσεις, η ανάπτυξη των υποδομών αφορά ιδιαίτερα τις οργανώσεις καταναλωτών σε ολόκληρη την περιοχή, καθώς και ποικίλες μη κυβερνητικές οργανώσεις που εστιάζουν στην τοπική ανάπτυξη ή ενώσεις που προωθούν τη χρήση αυτοκινητών, όπως ενώσεις του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας.

7. Ο ρόλος της ΕΟΚΕ στην ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια

Οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων χαρακτηρίζονται από ανίσχυρη παράδοση κοινωνικού διαλόγου και υποτυπώδεις μηχανισμούς διαβούλευσης μεταξύ των κοινωνικών εταίρων. Η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων στις μεταρρυθμίσεις αποτελεί συνεπώς απαραίτητη προϋπόθεση για μια βιώσιμη πολιτική περιφερειακών μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια. Η ΕΟΚΕ μπορεί να έχει σημαντικό συμβουλευτικό ρόλο για την ενίσχυση του κοινωνικού διαλόγου στην περιοχή, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο του φόρουμ της κοινωνίας των πολιτών των Δυτικών Βαλκανίων. Η ΕΟΚΕ μπορεί να συνεισφέρει στον προσδιορισμό εταίρων μεταξύ των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών στις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, καθώς και στην ενίσχυση των δυνατοτήτων των οργανώσεων αυτών και των μελών τους. Επιπλέον, η εμπειρία της ΕΟΚΕ μπορεί να αποδειχθεί πολύτιμη κατά τη δημιουργία του περιφερειακού κοινωνικού φόρουμ, το οποίο θα αποτελεί μέρος της μελλοντικής Συνθήκης για την ίδρυση κοινότητας μεταφορών.

Βρυξέλλες, 17 Μαρτίου 2010.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI

⁽¹⁵⁾ Από τον Ιανουάριο του 2003 η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) συντονίζει τη δράση των συνδικάτων με τη βοήθεια των μελών της από την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η ETF καλύπτει τους ακόλουθους κλάδους: οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εσωτερικές πλωτές και αεροπορικές μεταφορές. Στον κλάδο των λιμένων δεν υπάρχει καμία ευρωπαϊκή δομή κοινωνικού διαλόγου.