

Restrukturiranje i industrijski odnosi u sektoru prometa

RITS



Restrukturiranje i industrijski odnosi u sektoru prometa



HUP

Hrvatska udruga poslodavaca

2012.



Ova publikacija objavljena je u okviru projekta Restrukturiranje i industrijski odnosi u sektoru prometa (engl. Restructuring and Industrial Relations in the Transport Sector – RITS), koji je financiran od strane Europske komisije.

Odgovornost za izražena mišljenja i priloge snose isključivo autori. Europska komisija nije odgovorna za bilo kakvu uporabu sadržanih informacija.

Publikaciju možete dobiti od Hrvatske udruge poslodavaca – Udruge poslodavaca prometa ili preuzeti besplatno na internet stranicama udruge: www.hup.hr

Nakladnik:

Hrvatska udruga poslodavaca
Pavla Hatza 12, 10000 Zagreb, Hrvatska

Za nakladnika:

Davor Majetić

© Hrvatska udruga poslodavaca, 2012. Sva prava pridržana.

Zabranjeno je reproduciranje, distribuiranje ili uporaba ovog autorskog djela bez pisane suglasnosti nakladnika.

Autori:

Marijan Banelli, ing.prom.
mr.sc. Maja Pokrovac
dr.sc. Saša Šolman
mr.sc. Mario Švigir
mr.sc. Darko Vukadinović

Grafička priprema: Business Media Croatia d.o.o.

Tisak: Grafika Hrašće d.o.o.

Naklada: 2.500 primjeraka

Zagreb, Republika Hrvatska, 2012.

ISBN 978-953-97410-2-8

CIP zapis dostupan je u računalnom katalogu Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu pod brojem xxxxxxxxxx

Restrukturiranje
i industrijski odnosi
u sektoru prometa



Sadržaj

1. Uvod	
2. Obilježja sektora prometa u Sloveniji, Hrvatskoj, Bugarskoj, Makedoniji i Crnoj Gori	9
2.1. Obilježja sektora prometa u Sloveniji	11
2.2. Obilježja sektora prometa u Hrvatskoj	12
2.3. Obilježja sektora prometa u Bugarskoj	14
2.4. Obilježja sektora prometa u Makedoniji	18
2.5. Obilježja sektora prometa u Crnoj Gori	21
3. Cestovne naknade – novi pristupi u financiranju infrastrukture i iskustva Njemačke	25
3.1. Glavne karakteristike europskog okvira za cestarine i vinjete	26
3.2. Daljni razvoj pristupa internalizacije vanjskih troškova u Europskoj uniji	29
3.3. Cestovne naknade u Njemačkoj	29
3.4. Zaključci i pregled	31
4. Cestovni promet u Republici Hrvatskoj	35
4.1. Cestovni prijevoz u Republici Hrvatskoj	35
4.1.1. Uvod	35
4.1.2. Hrvatska prijevoznačka scena	37
4.1.3. Analiza međunarodnog cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj	39
4.1.4. Analiza prijevoznih zahtjeva i prijevoznika	39
4.1.5. Analiza prijevoznih sredstava i prijevoznika	41
4.1.6. Pokazatelji robne razmjene	42
4.1.7. Analiza djelovanja prijevoznih sredstava	44
4.1.8. Zakonska regulativa	44
4.1.9. Zaključci i prijedlozi	45
4.2. Analiza troškova u cestovnom prijevozu	47
4.2.1. Prijevozni zahtjevi u užem okruženju prijevoznika	47
4.2.2. Prijevozni zahtjevi u širem okruženju prijevoznika	47
4.2.3. Prijevozni zahtjevi u međunarodnom prijevozu	48
4.2.4. Direktni troškovi	48
4.2.5. Varijabilni troškovi prijevoza	49
4.2.6. Utjecaj fiksnih troškova	50
4.3. Prikaz stanja djelatnosti cestovnog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj	51

4.4. Case study - Hrvatska – cestovni promet, institucionalni socijalni dijalog i restrukturiranje: postignuća i izazovi	54
4.4.1. Sektorsko Vijeće za cestovni promet u Republici Hrvatskoj	57
4.4.2. Sporazum o sektorskom Vijeću	57
4.4.3. Prioriteti suradnje	58
4.4.4. Deklaracija o važnosti cestovnog prometa	58
4.4.5. Značaj sektora	59
4.4.6. Kako uvesti nove tehnologije	59
4.4.7. Razbiti negativne stereotipe o radnim mjestima u sektoru u sklopu ambicioznije vizije upravljanja ljudskih resursima	59
4.4.8. Konačno se obračunati sa sivom ekonomijom u sektoru	59
4.4.9. Zakonski urediti tržišnu utakmicu u sektoru	60
4.4.10. Pripremiti se za provedbu europskih direktiva	60
4.4.11. Podizati konkurentnost i utvrditi jedinstvene prometne politike	60
4.4.12. Adekvatno financijski pratiti cestovni prijevoz	60
4.4.13. Jačati kolektivno pregovaranje u sektoru i sve oblike produktivnog socijalnog dijaloga	60
5. Prilog	61
5.1. Lista relevantnih institucija za sektor prometa, po zemljama	61
5.1.1. Njemačka	61
5.1.2. Slovenija	61
5.1.3. Hrvatska	62
5.1.4. Bugarska	63
5.1.5. Makedonija	63
5.1.6. Crna Gora	63
5.2. Lista temeljnih propisa za sektor prometa, po zemljama	64
5.2.1. Njemačka	64
5.2.2. Slovenija	65
5.2.3. Hrvatska	65
5.2.4. Bugarska	66
5.2.5. Makedonija	66
5.2.6. Crna Gora	67



1. Uvod

Šest partnera iz Slovenije, Njemačke, Hrvatske, Bugarske, Crne Gore i Makedonije sudjelovalo je u jednogodišnjem europskom projektu “Restrukturiranje i industrijski odnosi u sektoru prometa” – engl. “RITS – Restructuring and industrial relations in the transport sector” od kolovoza 2011. godine.

Cilj projekta bio je promicati razvoj industrijskih odnosa u sektoru prometa u zemljama Jugoistočne Europe (Slovenija, Hrvatska, Bugarska, Crna Gora, Makedonija) na nacionalnoj, regionalnoj i razini poduzeća, unaprjeđenjem stručnosti i znanja o industrijskim odnosima i restrukturiranju. To je provedeno u okolnostima ovladavanja promjenama i restrukturiranja tijekom gospodarske krize s naglaskom na veliku važnost izgradnje perspektive za budućnost te time očuvanja postojećih i poticanja stvaranja novih i boljih radnih mjesta.

Projekt je također pomogao u uspostavi snažne mreže ključnih dionika u industrijskim odnosima u djelatnosti prometa. Kako je prometni sektor vrlo velik, odlučili smo se uglavnom fokusirati na restrukturiranje i industrijske odnose u cestovnom prometu. Uključene poslodavačke udruge (BDI/Njemačka, ZDS/Slovenija, BusinessMacedonia/Makedonija, UPCG/Crna Gora, BIA/Bugarska i HUP/Hrvatska), njihove granske udruge u prometu (TAS/Slovenija, UPP/Hrvatska, ZRSV/Makedonija, SOAT/Bugarska), tvrtke članice, kao i sindikalni partneri, povećali su svoju stručnost i razumijevanje u ovom području razmjenom iskustava i znanja na radionicama, sastancima, studijskom putovanju, nacionalnim aktivnostima, predmetnom publikacijom, na konferenciji i drugim aktivnostima.

Znanje stečeno kroz razmjenu iskustava, utvrđivanje najboljih praksi, kao i sastanke na europskoj razini s predstavnicima socijalnih partnera, pomoglo je u pripremi prijedloga za poboljšanje propisa i akata u području industrijskih odnosa i sektora prometa.

Sfera industrijskih odnosa vrlo je važna, obzirom da je oblikovana različitim tradicijama, institucijama i praksama koje utječu na interakciju između javne politike, kolektivnog pregovaranja i socijalnog dijaloga. Industrijski odnosi mogu dati važan doprinos dobrom upravljanju, poticati modernizaciju i ispitati nove načine za jačanje konkurentnosti uz socijalnu koheziju i stvaranje boljih izgleda za zapošljavanje. Projekt je pomogao u stjecanju znanja o tome kako poboljšati industrijske odnose kao dio upravljanja i prilagodbe u odgovarajuće i efikasnije sustave industrijskih odnosa u europskom okruženju, posebice za zemlje kandidatkinje.

Tijekom projekta partneri su proveli pet nacionalnih radionica o restrukturiranju u sektoru prometa u Sloveniji, Hrvatskoj, Bugarskoj, Crnoj Gori i Makedoniji, organizirali su studijsko



putovanje s posjetom predstavnicima socijalnih partnera i tvrtki u sektoru prometa u Bruxellesu (Belgija) te su održali završnu međunarodnu konferenciju u Ljubljani, u Sloveniji.

Partneri su također objavljivali internet stranice o restrukturiranju i industrijskim odnosima u zemljama Jugoistočne Europe na svojim internet portalima i pripremili publikaciju o industrijskim odnosima u sektoru prometa koja je pred Vama, na svim jezicima zemalja partnera Jugoistočne Europe (hrvatski, bugarski, makedonski, crnogorski, slovenski).

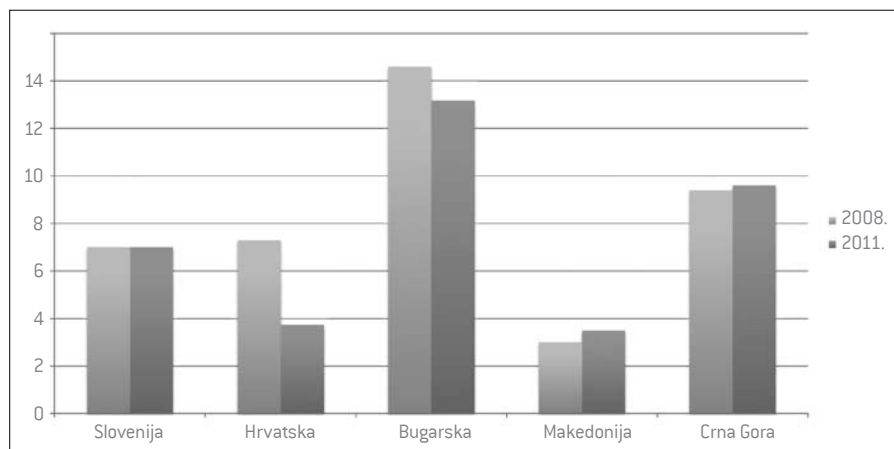
Ova publikacija je besplatna i fokusira se uglavnom na cestovni promet, sadrži kratku analizu trenutnog stanja u sektorima prometa uključenih zemalja kao i poglavlje o cestovnim naknadama - novim pristupima u financiranju infrastrukture i njemačkim iskustvima u ovom području. Također, predstavlja detaljniju analizu stanja u Hrvatskoj, u teretnom i putničkom prijevozu uz studiju slučaja o socijalnom dijalogu, a na kraju možete pronaći koristan popis organizacija i propisa u sektoru prometa iz zemalja Jugoistočne Europe.

2. Obilježja sektora prometa u Sloveniji, Hrvatskoj, Bugarskoj, Makedoniji i Crnoj Gori

Gospodarska kriza poništila je šest godina rasta u europskom cestovnom prijevozu tereta. Prvi znakovi povratka rasta pojavili su se u prvom i drugom tromjesečju 2010. godine, iako je drugo tromjesečje 2010. godine još uvijek bilo 9% ispod razine drugog tromjesečja 2008. godine, prema podacima Eurostat-a iz ožujka 2012. godine. U 2009. godini dogodio se značajan pad od 10% u ukupnom europskom cestovnom prijevozu u usporedbi s 2008. godinom. Sveukupno promatrano, međunarodni prijevoz zabilježio je najoštrij pad [-15% za EU-27], a slijedi ga pad unutarnjeg prijevoza [-9%]. Kombinirani pritisci recesije i perioda bez zaoštavanja propisa o vozilima dodatno su doveli i do starenja voznog parka. Kriza u Europskoj uniji također je utjecala na prometni sektor u zemljama kandidatkinjama.

Podaci prikupljeni od projektnih partnera pokazuju važnost prometnog sektora u referentnim zemljama i učinak krize na ovaj sektor. Iako podaci nisu u potpunosti usporedivi zbog različite metodologije, udjel prometnog sektora prikazan na slici bio je u rasponu od sedam do više od 10 posto BDP-a i izgubio je na vrijednosti za vrijeme krize.

Udjel sektora prometa u BDP-u odabranih zemalja (u %)

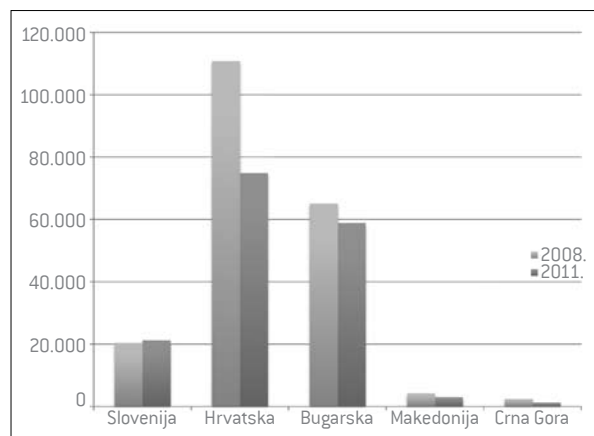


Izvor: Podaci projektnih partnera

¹ Podaci za Bugarsku su za prijevoz, skladištenje i komunikacije. Podaci za Crnu Goru za 2011. nisu dostupni, stoga su prikazani za 2010. Podaci za prometni sektor Makedonije prikazani su za 2010. (3,5%) i 2009. (3%). Broj zaposlenih u Crnoj Gori iskazan je za prijevoz, skladištenje i komunikacije (sektor poštanskih usluga)

Za vrijeme krize količina roba prevezenih cestovnim prijevozom se smanjila, kao što je bio slučaj i s brojem prevezenih putnika u Sloveniji, Bugarskoj i Hrvatskoj.

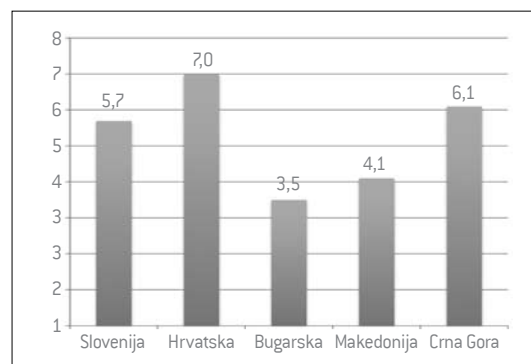
Prijevoz tereta u cestovnom prometu u odabranim zemljama (u tisućama tona)



zvor: Podaci projektnih partnera

Važnost prometnog sektora također je vidljiva kroz relativni udjel zaposlenih u sektoru u ukupnoj zaposlenosti koji se kreće od 3,5 posto u Bugarskoj do 7 posto u Hrvatskoj.

Relativni udjel zaposlenih u sektoru u ukupnoj zaposlenosti u odabranim zemljama, 2011



Izvor: Podaci projektnih partnera

Glavne razlike među zemljama su u prosječnoj bruto mjesečnoj plaći u zemlji, kao i onoj u sektoru prometa. Primjerice, u Sloveniji je prosječna bruto plaća u sektoru prometa za 2011. godinu iznosila 1.459 eura, a u Bugarskoj 421 euro.

2.1. OBILJEŽJA SEKTORA PROMETA U SLOVENIJI

Recesija je u Sloveniji uzrokovala slom dijela prijevoznih tvrtki (većinom velikih). Trenutačni problem sektora u Sloveniji je još uvijek smanjena potražnja za uslugama do koje je došlo uslijed rezova u proizvodnji, pritisaka kupaca za smanjenjem cijena prijevoznih usluga unatoč većim operativnim troškovima (energija, troškovi rada i itd.), dugotrajne naplate i nelojalne konkurencije.

U 2011. godini cestovna vozila za prijevoz tereta registrirana u Sloveniji prevezla su gotovo 76 milijuna tona robe i realizirala 16.439 milijuna tona-kilometara. U usporedbi s 2010., u 2011. godini manje roba prevezeno je u unutarnjem, a više u međunarodnom prometu. Obujam cestovnog i željezničkog teretnog prometa u Sloveniji povećan je u 2011., blago premašivši prosječne razine 2008. godine. Prošle godine obujam cestovnog teretnog prijevoza porastao je za 3,2%, što se može pripisati povećanju prijevoza od strane pravnih osoba od više od 10%, dok je teretni prijevoz fizičkih osoba ponovno pao. U 2011. ukupni cestovni prijevoz tereta već je bio 1,1% viši u odnosu na prosjek 2008. godine. Unutar toga, prijevoz u inozemstvu i kabotaža znatno su se povećali od 2008. do 2011. godine (više od četvrtine), dok su ostale kategorije međunarodnog prometa (gdje je mjesto istovara ili mjesto utovara u Sloveniji) i unutarnjeg prometa pale. Obujam željezničkog teretnog prijevoza porastao je za 9,7% prošle godine uglavnom zbog niskog baznog učinka. Međutim, povećao se samo u prvom kvartalu, a potom pao u sljedeća tri. U odnosu na prosjek 2008. godine, porastao je 6,6%. Za razliku od cestovnog prijevoza, u željezničkom prometu udjel međunarodnog prijevoza (između dva mjesta u stranoj državi) sličan je udjelu teretnog prijevoza obavljenog u Sloveniji (blizu jedne petine), dok najveći udjel ima obujam prijevoza s istovarom tereta izvan Slovenije (više od dvije petine).

• *Mjere protiv krize*

Udruga prometa Slovenije bila je autor brojnih prijedloga mjera za ublažavanje krize u sektoru prometa. Neke od mjera predstavljene su od strane vlade, kao što su povrat trošarina na gorivo, veće porezne olakšice za ulaganja u vozila, pravna regulacija rokova plaćanja u sektoru prometa koji je uključivao klauzulu solidarnosti za plaćanja.

• *Socijalni dijalog*

U sektoru prometa Slovenije na snazi je Kolektivni ugovor za željeznice i Kolektivni ugovor za zrakoplovstvo. Postoji i Kolektivni ugovor za cestovni prijevoz putnika koji je produljio period valjanosti, što znači da vrijedi za sve tvrtke u Sloveniji u ovom sektoru. Od 2003. godine ne postoji kolektivni ugovor za cestovni prijevoz tereta ni kolektivni ugovor za sektor otpremništva, skladištenja i pomorskog prometa.

U pravilu, bipartitni je dijalog u većini sektora u Sloveniji vrlo razvijen obzirom da postoji 25 važećih granskih kolektivnih ugovora. No, posljednjih nekoliko godina nastala je praznina u kolektivnom pregovaranju na nacionalnoj razini obzirom da sindikati nisu nastavili s pregovorima. Na tripartitnoj razini u Sloveniji postoji visoko razvijen socijalni dijalog temeljen na Gospodarsko-socijalnom vijeću.

2.2. OBILJEŽJA SEKTORA PROMETA U HRVATSKOJ

Hrvatska posjeduje 144.000 gospodarskih vozila, od kojih su cca 45.000 vozila (od 3,5 t > 24 t) javni cestovni prijevoznici u domaćem i međunarodnom prijevozu robe i putnika te 200.000 vozača, što prometni sektor stavlja na 4. mjestu po broju radno zaposlenih (8,6%). Ostali dio se odnosi na prijevoz za vlastite potrebe i građevinsku operativu. U odnosu na 2009. godinu danas ima 30% manje prijevozničkih tvrtki, kao pravnih i fizičkih osoba.

Okruženje u kojem prijevoznici posluju, a koje u trenutnim okolnostima nije gospodarski ni poduzetnički naklonjeno je ključni problem za razvoj ovog sektora. Rješavanje većine prepreka je moguće otkloniti definiranjem strateških prometnih prioriteta te stvaranjem gospodarski poticajnog okruženja.

Trenutačni problemi prometnog sektora u Hrvatskoj leže u nedostatku konkurentnosti hrvatskih prijevoznika u uvozu i izvozu prijevoznih usluga. Problemi se očituju kroz visoke i nerealne fiksne troškove (registracija vozila, izdaci za ceste, osiguranje i drugi troškovi koji opterećuju poslovanje prijevoznika), oko 10.000 € po vozilu. Prijevoznici iz pojedinih zemalja članica Europske unije imaju niže fiksne troškove, dok oni iz Bosne i Hercegovine i Srbije imaju i do 60% niže. Sljedeći problem je nedovoljno kvalitetno hrvatsko zakonodavstvo u prometnom sektoru koje bi trebalo imati strože kriterije glede gubitka licence neodgovornih prijevoznika.

Prošla restrukturiranja (privatizacija) utjecala su na sektor na način da je uništeno puno velikih dobro organiziranih prijevoznih sustava, zbog zlouporaba u privatizaciji.

Možemo očekivati i manjak odgovarajuće radne snage ako se ne započne ozbiljnije upravljanje radnom snagom, posebice s novim standardima koje donosi ulazak u Europsku uniju.

• *Mjere protiv krize*

Gospodarstvo ukazuje na sljedeća razvojna rješenja koja mogu doprinijeti stvaranju održivog prijevoza:

1. Strategija prometnog razvitka RH



Hrvatska još uvijek ima strategiju iz 1999. godine i nužno ju je promijeniti sukladno načelima europske Bijele knjige o prometu. Smjernice su provedene gotovo samo na području cestovnog prometa. Nova strategija treba imati sustavan pristup prometu kao cjelini, a ne kao do sad uglavnom modularni (prometne grane). Strategija mora sadržavati i smjernice glede logistike. S obzirom da su se promijenile okolnosti vezane za primjenu „stare” strategije iz 1999. godine, a istoj je također istekao i „rok trajanja”, donošenje nove strategije nije samo potreba nego i nužnost. Autobusni prijevoznici zagovaraju stajalište da primjereno mjesto u novoj strategiji mora pripasti istraživanju perspektiva razvoja javnog prijevoza putnika, na načelima integralne i kombinirane uporabe više prometnih grana.

2. Multimodalni prijevoz - logističko distributivni centri

Ulaganje u novu nizinsku prugu Zagreb-Rijeka omogućuje pretpostavke daljnjeg razvoja riječke luke i Cargo centra Zagreb. Također je potrebno izgraditi i kanal Dunav-Sava koji omogućuje revitalizaciju dunavskog prostora odnosno istočne Hrvatske. Predlaže se bolje iskorištavanje cargo kapaciteta zračnih luka koje je danas na niskoj razini te su potrebna i ulaganja u skladišne kapacitete. Veliki je potencijal za rast te vrste prometa u sklopu multimodalnog prijevoza.

3. Nove tehnologije

Nužno je kvalitetnije ulaganje u nove tehnologije prijevoza putnika, a posebice u one namijenjene naplati prijevoznih karata na načelima tarifne unije, informiranju korisnika, praćenju tehnološke eksploatacije prijevoznih sredstava za prijevoz putnika, edukaciji menadžmenta prometnih poduzeća i vozača, ali i putnika, izgradnji putničkih prometnih terminala na kojima će se „susretati” različite prometne grane i slično.

4. Razvijenost prometne infrastrukture i suprastrukture

Razina razvijenosti prometne infrastrukture (posebice cestovne) daleko nadmašuje razinu razvijenosti prometne suprastrukture (prijevoznih sredstava). Nužna su ulaganja u prijevozna sredstva i „pomlađivanje” javnih voznih parkova, uz aktivno sudjelovanje kako države, tako i jedinica regionalne uprave i privatnog kapitala, s obzirom da je prijevoz putnika djelatnost od šireg društvenog interesa i sa socijalnog, ekonomskog, a posebice sa sigurnosnog aspekta.

5. Veza gospodarstva, zakonodavstva i znanosti

Gospodarstvo je direktno zainteresirano za unaprjeđenje odnosa i veza između gospodarstva, zakonodavstva i znanosti. S druge strane, znanost i struka trebaju biti više nazočni u edukaciji djelatnika u gospodarstvu i prilagodbi suvremenim tehnologijama. Nužna je daljnja rasprava i ulaganje u segmentu međusobne povezanosti gospodarstva, zakonske i podzakonske regulative i znanosti u području prometa i logistike te u regionalnu suradnju prometnih

sustava, uz prijedlog da se u segmentu putničkog prijevoza tomu posveti veća pozornost nego do sada. Važno je ojačati ulogu Savjeta za cestovni promet koji okuplja predstavnike gospodarstva, zakonodavstva i znanosti.

6. Hrvatska regionalni lider

a. Edukativno središte za sigurnost prometa i tehničku ispravnost vozila

Budući ulazak Hrvatske na tržište Europske unije, kvaliteta u području rada prometne inspekcije, kontrole tehničke ispravnosti vozila i uvođenja digitalnih tahografa te podrška od strane regionalnih udruženja prijevoznika i preporuke međunarodnih stručnjaka nameću ovu poziciju Hrvatske.

b. Izgradnja logističko-distributivnog centra

Izgradnja logističko-distributivnog centra je od regionalnog značaja ne samo na području prometnog nego i gospodarskog utjecaja Hrvatske jer se pozitivno utječe na njezin položaj u mreži intermodalnih i logističkih centara u Europskoj uniji. Godišnje kroz Hrvatsku prođe oko 1.000.000 kamiona koji odlaze po robu u europske luke Hamburg i Rotterdam. Omogućavanjem daljnjeg razvoja pretovarnih kapaciteta luke Rijeka i izgradnjom logističko-distributivnog centra sa kontejnerskim terminalom u Zagrebu, taj bi se broj mogao utrostručiti.

c. Regionalna suradnja

Povoljan prometni položaj Republike Hrvatske može omogućiti još bolju regionalnu suradnju, gdje je također bitna i uloga Savjeta za cestovni promet.

• Socijalni dijalog

U sektoru prometa postoje kolektivni ugovori u određenom broju tvrtki. U sektoru prometa, osnovano je i prvo Bipartitno vijeće za cestovni promet u Hrvatskoj po uzoru na dobru praksu Europske unije.

Trenutačno se vode pregovori na razini bipartitnog vijeća za cestovni prijevoz za praktičnu primjenu kolektivnih ugovora u cestovnom prijevozu, podsektorima tereta i putnika. Prvi rezultati tek započetog bipartitnog dijaloga su obećavajući.

2.3. OBILJEŽJA SEKTORA PROMETA U BUGARSKOJ

Prijevoz, skladištenje i komunikacije generiraju oko 13% bruto dodane vrijednosti u zemlji. Na kraju 2010. godine u sektoru je poslovalo 19.084 tvrtki, pretežito malih. Prometni sektor sam trenutačno zapošljava 73.466 osoba. U 2011. godini bugarski transportni sustav podržavao je na dnevnoj bazi prosječno 2,2 milijuna putnika i 278.000 tona tereta.

Prometni sektor u Bugarskoj visoko je konkurentan. Nacionalni statistički institut zabilježio je porast u ukupnom broju tvrtki koje posluju u sektoru prijevoza, skladištenja i komunikacija od 11,1% u 2010., u odnosu na predkriznu 2008. godinu, s najvećim rastom cestovnih teretnih tvrtki. Do rasta je došlo zbog nastajanja mikro-poduzeća koja zapošljavaju do 9 osoba, dok je broj srednjih i velikih tvrtki smanjen tijekom godina gospodarske krize. Broj zaposlenih u prometnom sektoru smanjen je tijekom gospodarskog pada 13,9%. Trgovina se u sektoru u razdoblju od 2008. do 2010. godine smanjila za 21,4%, s padom kopnenog prijevoza od 20,4%, vodenog prometa od 40,7% i zrakoplovnog prijevoza od 1,8%.

Tržište prijevoznih usluga u zemlji u velikoj je mjeri deregulirano. Nacionalno zakonodavstvo usklađeno je sa zakonodavstvom Europske unije. Bugarska je osigurala svim prijevoznicima slobodan pristup svim vidovima prometne infrastrukture, s izuzetkom željezničkog prijevoza putnika.

Bugarska ima povoljan zemljopisni položaj koji olakšava razvoj tranzitnog prometa uz pet paneuropskih prometnih koridora koji prolaze zemljom te povoljne uvjete za komunikaciju između Zapadne i Istočne Europe i Bliskog istoka, Zapadne i Središnje Azije. Bugarska ima visoku gustoću cestovne infrastrukture s više od 19.000 km cesta, ali samo 480 km od toga su autoceste. Trenutačno je u izgradnji 296 km autocesta i 261 km brzih cesta. Drugi željeznički i cestovni most preko rijeke Dunav također je u izgradnji. Postojeća cestovna infrastruktura nije dobro razvijena, posebno u prigradskim područjima velikih aglomeracija. Kvaliteta cestovne mreže nije zadovoljavajuća, uglavnom zbog lošeg održavanja cestovne infrastrukture i nedovoljno razvijene mreže autocesta i cesta s više od dva prometna traka. Druga slabost cestovne mreže je nedostatna infrastruktura obilaznih cesta, a rezultat toga je da promet motornih vozila prolazi kroz veliki broj gradova i mjesta. Sljedeći problem proizlazi iz nužnosti da se poveća nosivost pločnika na 11,5 tona po osovini duž glavnih međunarodnih prometnih odredišta do 2014. godine, a u skladu s međunarodnim obvezama preuzetim od strane države.

Sektor cestovnog prometa dobar je primjer uspješne privatizacijske strategije. Zbog liberalnih prometnih propisa, glavne cestovne prijevozne tvrtke u zemlji privatizirane su od poduzeća i fizičkih osoba s velikim iskustvom i znanjem u sektoru. Nakon privatizacije u sektoru, nacionalna komora prijevoznika je zajedno s Unijom poslodavačkih organizacija u cestovnom prijevozu (SOAT) provela kvalifikacijsku kampanju za osoblje u tvrtkama u sektoru na temelju iskustava i znanja država članica Europske unije.

Preko 50% cestovnog teretnog prometa u Bugarskoj obavlja se za vlastiti račun. Prijevoz tereta cestom koristi se za prijevoz robe na bliže i srednje udaljenosti. Glavna međunarodna tržišta su zemlje Europske unije s udjelom od 71%, Turska - 18%, a slijede zemlje Srednje i Istočne

Europe - 8% te druge zemlje - 3%. Posljednjih nekoliko godina primjetan je pomak od prijevoza robe željeznicom i vodenim putem prema cestovnom prijevozu.

Sektor cestovnog prijevoza je izuzetno konkurentan. Većina rastućih tvrtki su male. Porast broja licenciranih tvrtki od strane Europske unije je iznosio 42,5%, a onih koje su djelovale na domaćem tržištu 89,9%. Trenutno, 31,7% tvrtki od ukupnog broja svih tvrtki u sektoru cestovnoga prijevoza djeluje samo na domaćem tržištu.

Cestovni prijevoz putnika u Bugarskoj je najčešće korišten radi prijevoza na kraćim udaljenostima.

Posljednjih nekoliko godina javlja se tendencija koja je u porastu, a radi se o smanjenju putovanja međugradskim javnim prijevozom, kao i o smanjenju potražnje za međugradskim javnim prijevozom putnika. Uz gospodarsku krizu, drugi je razlog za navedeno značajni porast u broju novoregistriranih putnika motornih vozila koji je povećao broj putovanja privatnim motornim vozilima.

Kvaliteta usluga koje pružaju autobusni prijevoznici u sektoru prigradskih prijevoznih usluga nije odgovarajuća u smislu dostupnosti, učestalosti i pouzdanosti. U području cestovnog prijevoza 53,2% svih tvrtki radi samo na domaćem tržištu.

Uvođenje pravila Europske unije za cestovni prijevoz, npr., ograničenja vremena vožnje, kao i povećanje plaća i povećanje praga minimalnog osiguranja za 52% u odnosu na 2008. godinu, dovelo je do naglog povećanja troškova rada. Pad u potražnji tereta te pad cijena prijevoznih usluga, naročito na domaćem tržištu je, uz povećanje konkurencije i više troškove rada, smanjilo profitabilnost. To je mnoge tvrtke odvelo u stečaj, no pojavile su se i nove rastuće tvrtke, uglavnom male.

Osnovni problem sektora cestovnog prijevoza je mala potražnja za uslugama prijevoza. Drugi je značajan problem visoka razina vožnji prazne kilometraže, čime se ugrožava stopa iskoristivosti kilometraže. Zabrinjavajući je odlazak vozača u druge države Europske unije, kao i niska razina njihovog znanja stranih jezika.

Održivi razvoj prometa uključuje sigurnost prometa, uz cestovni promet koji predstavlja glavni izvor problema u ovom aspektu. Broj poginulih u prometnim nesrećama je posljednjih godina iznosio oko 1.000 žrtava godišnje, s prometnom sigurnošću kao glavnim izvorom zabrinutosti zbog povećanog broja nesreća na cestama te zbog broja povrijeđenih, što ukazuje na potrebu za neodgodivim mjerama za smanjenje ljudskih žrtava te ekonomskih i materijalnih šteta.

- ***Mjere protiv krize***

Bugarsko je Ministarstvo prometa, informacijske tehnologije i komunikacija u 2010. godini izdalo Strategiju za razvoj prometnog sustava do 2020. godine. Taj dokument predstavlja strateške prioritete – postizanje gospodarske učinkovitosti održavanjem, modernizacijom i razvojem prometne infrastrukture, integraciju bugarskog prometnog sustava u europski prometni sustav, omogućavanje transparentnog i harmoniziranog, konkurentnog poslovnog okruženja za tržište prometa, dostatno financiranje za razvoj i obavljanje prometa, učinkovitu apsorpciju fondova Europske unije, smanjenje negativnog utjecaja prometnog sektora na okoliš i ljudsko zdravlje, sigurnost i zaštitu prometnog sustava te omogućavanje dostupnog i visoko kvalitetnog prometa u svim regijama u zemlji uz održivi razvoj urbanog prijevoza putnika.

- ***Socijalni dijalog***

Socijalna suradnja u cestovnom prometu započela je prije više od 20 godina. Svih tih godina postojao je u industriji važeći i potpisani tripartitni kolektivni ugovor. Menadžeri iz više od 240 tvrtki i sindikalni čelnici su se pridružili "MATRA" programu nizozemske Vlade, što je rezultiralo smanjenjem populističkih zahtjeva sindikalnih organizacija.

Sve promjene u zakonodavstvu prometnog sektora su se raspravljale s poslodavačkim organizacijama od kojih je najaktivnija bila National Transport Chamber (Nacionalna prometna komora), Union of Employers Organizations in Road Transport – SOAT (Savez poslodavačkih organizacija u cestovnom prijevozu), the Association of the Bulgarian Enterprises for International Road Transport and the Roads (AEBTRI – Udruga bugarskih poduzeća za međunarodni cestovni prijevoz i ceste) i Bulgarian Association of the Road Transport Unions (BASAT – Bugarska udruga saveza cestovnog prijevoza). Dobra suradnja s trećim zemljama rezultirala je u većini slučajeva pronalaženjem brzih i odgovarajućih rješenja za probleme.

- ***Što je potrebno učiniti***

Nužni koraci za izlazak iz gospodarske krize s ciljem održivog transporta i stvaranja novih i boljih radnih mjesta u Bugarskoj mogu se grupirati u sljedeća područja: odgovarajuća fiskalna politika, uklanjanje administrativnih barijera, modernizacija prometne infrastrukture, jačanje kontrolnih funkcija Izvršne agencije automobilske administracije, kvalifikacija menadžera i zaposlenika u sektoru.

Nužno je da bugarska vlada uloži napore u vezi potpisivanja bilateralnih ugovora za povrat PDV-a sa zemljama nečlanicama Europske unije.

U smislu uklanjanja administrativnih barijera važno je da bugarske vlasti vode nužne pregovore s predstavnicima vlasti odredišnih i tranzitnih zemalja, tako da tvrtke u bugarskom prometnom

sektoru mogu imati neophodnu količinu dozvola za prijevoz dobara na najbrži mogući način, a sukladno Općem sporazumu o carinama i trgovini. Drugi korak ka dostizanju održivog razvoja prometa i stvaranja novih i boljih radnih mjesta u zemlji uključuje modernizaciju transportne infrastrukture u smislu kapaciteta i kvalitete, uz pomoć učinkovitog korištenja fondova iz programa Europske unije te provedbom prioriternih infrastrukturnih projekata. Usprkos napretku koji je postignut u provedbi prioriternih infrastrukturnih projekata i dalje postoji nepoželjna tendencija prema kašnjenju dovršetka pojedinih projekata. Poboljšanje infrastrukture kombinirano s optimizacijom prometa doprinijet će povećanju energetske učinkovitosti prometa.

2.4. OBILJEŽJA SEKTORA PROMETA U MAKEDONIJI

Za rješavanje postojećih problema u prometnom sektoru u Makedoniji nužna je prometna infrastruktura koja se treba razvijati i obnoviti, administrativne i pravne prepreke za kretanje ljudi i dobara trebaju biti uklonjene, a nove tehnologije primjenjene u prometni sustav. Kako je Makedonija dio europskoga prometnog sustava, treba usvojiti sve preporuke, pravila i odredbe Europske unije.

Uzimajući u obzir da financijsko tržište Makedonije i zemalja u regiji nije dovoljno razvijeno te da ne funkcioniraju značajnije sa sekundarnim financijskim instrumentima, financijska kriza nije direktno ugrozila sektor, ali je isti kroz pad realne ekonomije indirektno pogođen.

Uvažavajući strukturu makedonskog gospodarstva i njegovu ovisnost o apsorpciji na inozemnim tržištima na relativno niskoj razini konkurentnosti makedonskih proizvoda naspram tendencije pada cijena dionica za osnovne proizvode, globalna je gospodarska kriza najviše pogodila realni sektor.

• *Mjere protiv krize*

Tijekom studenog 2008. godine vlada je donijela prvi paket mjera protiv krize koje su se sastojale u mjerama financijske (nominalne) vrijednosti od oko 20 milijardi MKD. Te su mjere eksplicitno navedene u ovom programu:

- 1) Zakon o otpisu obveza po osnovi kamata na temelju poreza i doprinosa za obvezna socijalna osiguranja po skraćenoj proceduri - usvojen
- 2) Zakon o dopunama Zakona o oporezivanju
- 3) Zakon o dopunama Zakona o platnom prometu
- 4) Zakon – zahtjevi Republike Makedonije na temelju javnih davanja za ulazak u trajno vlasništvo tvrtki OHIS, EM0, Tobacco Factory Prilep i Euro composites.

- 5) Oporezivanje dobiti u slučaju podjele dividende, slijedeći estonski model
- 6) Smanjenje carina, s izmjenama i dopunama stopa carinskih tarifa
- 7) Dvogodišnje produljenje plaćanja poreza na kamate na štedne uloge

Drugi paket mjera protiv krize je osmogodišnji program kapitalnih investicija koji je usvojila makedonska Vlada za realizaciju projekata u infrastrukturu, a u visini od otprilike 8 milijardi eura.

Treći paket mjera protiv krize obuhvaća sljedeća područja:

- rebalans proračuna Makedonije,
- mjere za podršku poduzećima (kredit Europske investicijske banke - EIB) i
- druge mjere za podršku poduzećima.

Rebalansom su izdaci iz državnog proračuna smanjeni za 9%, a proračunski se manjak održao na projekciji od 2,8% BDP-a kako bi se održala makroekonomska stabilnost i devizni tečaj makedonske valute (denar). Za direktnu kreditnu podršku malim i srednjim poduzećima je upotrijebljen kredit Europske investicijske banke. Isto tako, 54 mjere su bile određene za pojednostavljenje carinskih procedura i ubrzanje protoka dobara na granicama.

Četvrti paket mjera protiv krize: zemljište za gradnju je 30% jeftinije, vađenje odobrenja i dozvola je prolongirano na dvije godine, postupak za promjene u detaljnom urbanističkom planu je pojednostavljen i lakši. Uvedena je nova kreditna linija od 15 milijuna eura Makedonske banke za promicanje razvoja. U području poreza, plaćanje PDV-a je odgođeno do 25. u mjesecu, umjesto 15. u mjesecu te je olakšana također registracija tvrtki. Za poljoprivredni sektor, kriteriji za IPARD program (Instrument pretprijetne pomoći EU za ruralni razvoj) su ublaženi. Agencija za strana ulaganja će postati Agencija za strana ulaganja i promociju izvoza.

Udruga poslodavačkih udruga u sektoru prometa Republike Makedonije (Association of employers associations in the transport sector of the Republic of Macedonia "MAKAM - TRANS"), koja je član BUSINESSMACEDONIA i bila je aktivno uključena u socijalni dijalog u vezi mjera protiv krize, predložila je nekoliko mjera u vezi podrške prijevoznicima.

• **Privatizacija**

Proces privatizacije u Makedoniji je započeo 1980. godine, no isti je ubrzan nakon neovisnosti, 1992. godine. Izabrani model privatizacije je bio MEBOs, to znači, prodaja zaposlenima s vrlo povoljnim uvjetima plaćanja.

Naročito su menadžeri kupovali najprofitabilnija poduzeća ili potencijalno profitabilna poduzeća sa često podcjenjenom vrijednošću imovine te plaćali samo 10 % kupovne cijene, a ostatak u desetogodišnjim ratama (Domadenik et al., 2003.), dok su slabija poduzeća s povećanom

vrijednošću imovine ("napumpana" cijena) često bila prodavana radnicima. MEBOs nije stvorio poboljšanje u korporativnom upravljanju jer su novi menadžeri bili stari direktori koji su rijetko sa sobom dovodili nove financijske i/ili trgovinske partnere potrebne za modernizaciju i proširenje proizvodnje. Štoviše, prodaja zaposlenima dovela je do pristranosti prema politikama koje su podržavale kratkoročne, često neodržive ciljeve zaposlenika kao što su očuvanje njihovih radnih mjesta, umjesto dugoročne maksimizacije profita (Zalduendo, 2003.).

Dakle, taj ustupak plaća je značajno rastao i dosego razinu od 25% svih isplaćenih plaća, iako reduciranih na 13% u 2006. godini. Zaposlenicima je njihova snažna pozicija omogućila suprotstavljanje otkazima te na taj način blokiranje prilagodbe u odnosu na veličinu i vještine radne snage prema novim zahtjevima otvorene tržišne ekonomije.

Početkom 1995. godine Zakon o specijalnom programu restrukturiranja regulirao je restrukturiranje i privatizaciju 23 poduzeća koja su poslovala s gubitkom, uključujući i državne tvrtke, elektroprivredu i željeznice. Proces privatizacije i restrukturiranja koji je prenio u ingerenciju Agencije za privatizaciju, učinio je državu vlasnikom i ojačao njezinu intervencijsku ulogu u upravljanju prijevoznim tvrtkama.

Vlasnička podrška rekonstrukciji: nadzorni odbori jer jedini predstavnik države nije uvijek svjestan ili kvalificiran za razumijevanje potrebe poduzeća za komercijalizacijom ili privatizacijom. Isto nastaje zbog njihovih vrlo rijetkih analiza položaja na tržištu ili promjena u odnosu na to tržište. Program za privatizaciju najvažnijih sektora gospodarstva uključuje blizu 75% gospodarske imovine, kao što su sektor nafte i prirodnog plina, električne energije, telekomunikacija, prijevoza, ruda, izvora vode i opskrbenih sustava.

Ovoga se trenutka prometni sektor suočava sa sljedećim jakim izazovima zbog:

- zastarjele tehnologije i cjelokupne loše tehničke situacije, a radi pomanjkanja investicija u dugoročnom razdoblju;
- viška radnika;
- blokade u marketingu i velikog duga;
- niske razine menadžmenta, neadekvatnog planiranja, velikih intervencija države u svakodnevnim aktivnostima, površnog poznavanja tržišnih pravila,
- niske razine financijske discipline ili niske razine funkcioniranja institucija
- suprotstavljenih ili nejasnih ciljeva.

• **Najbolja praksa**

Primjer dobre prakse u području restrukturiranja je TAV Airports, tvrtka koja je preuzela menadžment Zračne luke Aleksandar Veliki u Skopju i međunarodne zračne luke Svetog Pavla

Apostola u Ohridu, a nakon uspješno dobivenog natječaja 2008. godine. TAV će upravljati tim dvjema zračnim lukama sljedećih 20 godina. Tijekom 2009. godine je približno 600.000 putnika prošlo kroz Zračnu luku Aleksandar Veliki u Makedoniji koja ima vrlo značajan strateški položaj. Planira se povećati broj putnika i doprinijeti gospodarskoj strukturi. Tijekom 2009. godine 39.000 putnika je prošlo kroz međunarodnu zračnu luku Svetog Pavla Apostola smještenoj u Ohridu. TAV Airports će povećati broj putnika i zračnih tvrtki koje slijeću u zračnu luku Svetog Pavla Apostola i time doprinijeti jačanju sektora turizma u Ohridu, a time i gospodarstva u cjelini.

- **Socijalni dijalog**

Postoje dva kolektivna ugovora u sektoru prometa, oba se odnose na javna poduzeća (na razini poduzeća), dok u privatnom sektoru nije potpisan niti jedan kolektivni ugovor.

Jako je važno ojačati kapacitete socijalnih partnera te njihovih pregovaračkih vještina u socijalnom dijalogu (sindikati i poslodavačke organizacije). Umrežavanje poslodavaca iz tog sektora (između konkurentskih organizacija) je izuzetno bitno. Također su potrebne analize i opis postojećih mehanizama i institucija socijalnog dijaloga na razini međunarodnog prometa iz drugih zemalja. Pomanjkanje statistike o važećim kolektivnim ugovorima uz broj radnika koje isti obuhvaćaju je drugi problem koji treba riješiti. Isto tako treba riješiti problem reprezentativnosti socijalnih partnera.

Tripartitni dijalog između vlade i socijalnih partnera se odvija uglavnom kroz Gospodarsko-socijalno vijeće. BUSINESSMACEDONIA planira biti aktivnija te će predložiti da se broj članova spomenutog Vijeća poveća.

2.5. OBILJEŽJA SEKTORA PROMETA U CRNOJ GORI

Osnovni problemi prometnog sektora u Crnoj Gori su nerazvijena mreža cesta, problemi koji postoje u željezničkom prijevozu, a koji se odnose na stanje infrastrukture i zastarjelih vozila, zatim zahtjevi za efikasniji rad zračnih luka te slab kapacitet Luke Bar. Nadalje, slaba prometna povezanost Crne Gore s regijom, nedovoljna dostupnost iskusnog i, prema tržišnim uvjetima, osposobljenog osoblja s visokom razinom vještina te nedovoljna ulaganja u aktivnosti istraživanja i razvoja, predstavljaju važne prepreke za poboljšanje pozicije tvrtki koje daju usluge prijevoza na tržištu.

Utjecaj svjetske gospodarske krize je bio vidljiv u svim sektorima u Crnoj Gori, uključujući i promet. Iako se recesija slabije osjećala u 2008. i 2009. godini, problemi su nastali u 2010. i 2011. godini što je rezultiralo velikom nelikvidnošću poslovnog sektora u Crnoj Gori.

Osnovne su karakteristike sektora prometa naročito vidljive kroz negativne statističke indikatore. Udjel broja zaposlenih je u ovome sektoru u odnosu na ukupan broj zaposlenih drastično pao, tj., iznosi svega 6,1% u odnosu na 8,6% u 2008. godini. Nadalje, recesija je bila vidljiva i u broju putnika u željezničkom i zračnom prometu jer je isti znatno smanjen u 2011. godini. Ono što zabrinjava još više jest činjenica da se u 2011. godini količina prevezenih dobara zračnim prijevozom prepolovila u odnosu na 2010. godinu. Situacija nije nimalo bolja u pomorskom prometu, u kojem je količina prevezenih dobara smanjena za 20%.

Kada se radio rebalans proračuna za 2009. godinu, crnogorska je vlada smanjila javnu potrošnju za 3,39%, uz uvođenje novih mjera štednje. Isto je uključivalo ograničavanje novoga zapošljavanja i racionalizaciju potrošnje javne administracije. Kako bi se osigurala likvidnost proračuna, Vlada je potpisala ugovor o pozajmici s Erste i Credit Suisse bankom u visini 120 milijuna eura. Kako bi osigurala financijsku stabilnost proračuna, prodano je zapisa u vrijednosti 41,6 milijuna eura te izdano euro obveznica u vrijednosti od 150 do 200 milijuna eura.

Kako bi se prevladao negativni utjecaj krize na sektor turizma kao najvažniji strateški sektor Crne Gore, Vlada je donijela niz mjera za aktivnosti turističke sezone koje uključuju smanjenje cijena u turističkom sektoru, održavanje i poboljšanje kvalitete usluga. Međutim, sve provedene mjere nisu mogle spasiti crnogorsko gospodarstvo od utjecaja krize u narednim godinama (2010. i 2011.), pogotovo imajući u vidu da nisu uvedene mjere za pojedine sektore.

U 2011. godini Crnogorska poslodavačka federacija (MEF) izradila je dokument pod nazivom "Doprinos promicanju i razvoju crnogorskog gospodarstva - analiza problema i prijedlog mjera". Isti je usvojen od strane Upravnog odbora i poslan premijeru. Sadrži niz mjera koje se odnose na poslovno okruženje i tržišno natjecanje, dužničko-vjerovničke odnose, poreze, carinske i javne troškove te specifična sektorska pitanja.

• **Privatizacija**

Proces privatizacije u Crnoj Gori u posljednjih nekoliko godina odvijao se u brojnim tvrtkama koje je trebalo privatizirati ili restrukturirati. Planovi za privatizaciju izrađivani su i prijavljivani na godišnjoj razini od strane Vijeća za privatizaciju. Međutim, ti planovi su daleko čak i od djelomične realizacije. Primjerice, u 2010. godini jedina tvrtka (od 19 u planu) koja je prošla proces privatizacije bila je "Pomorski poslovi" d.d.. Glavne prepreke u procesu privatizacije/restrukturiranja drugih tvrtki nalaze se u dugim postupcima pripreme natječaja, niskoj vrijednosti natječajnih ponuda, nedostatku interesa za nadmetanje, djelomično zbog ekonomske krize (kao u slučaju natječaja za privatizaciju "Kontejnerskog terminala i općeg tereta" d.d. kada niti jedan od četiri konzorcija koji su platili naknadu za natječajnu

dokumentaciju nije dostavio ponudu]. Kao posljedica toga, godišnji planovi privatizacije imaju slične popise tvrtki iz godine u godinu. Među najčešćim tvrtkama na tom popisu su one iz prometnog sektora, kao što su Željeznički promet d.d., Željeznička infrastruktura d.d., Montenegro Airlines d.d. Montecargo d.d. itd.

• **Najbolja praksa**

Primjer dobre prakse je restrukturiranje poduzeća Luka Bar koja je restrukturirana prema Programu restrukturiranja usvojenom od strane Vlade Crne Gore. Proces je dovršen u listopadu 2009. godine, kada je "Kontejnerski terminal i opći teret" odvojen od luke kao novo dioničko društvo zajedno s tri nova društva s ograničenom odgovornošću (u 100%-tnom vlasništvu luke): "Sigurnost i zaštita od požara", "Informacije i komunikacija" i "Pomorski poslovi". U travnju 2011. godine slijedilo je drugo restrukturiranje kojim je hotel "Sidro" kao društvo s ograničenom odgovornošću odvojeno od luke.

• **Socijalni dijalog**

Za sada crnogorski zakon priznaje jedan Opći kolektivni ugovor na nacionalnoj razini (potpisnici kojeg su reprezentativne radničke udruge SSCG i USSCG na jednoj strani, reprezentativna organizacija poslodavaca UPCG na drugoj i Vlada Crne Gore na trećoj strani) i 18 granskih kolektivnih ugovora. Među granskim kolektivnim ugovorima, tu je granski kolektivni ugovor za cestovni prijevoz (Službeni list Crne Gore br. 33/04 od 20. svibnja 2004.), kao i granski kolektivni ugovor za pomorski promet i pretovarne usluge luka (Službeni list Republike Crne Gore br. 40/04 od 11. lipnja 2004.) Svi granski kolektivni ugovori potpisani su 2004. godine i još uvijek su na snazi, osim odredbi koje nisu u skladu s odredbama Zakona o radu i Općeg kolektivnog ugovora koji su izmijenjeni u međuvremenu.

Odnosi sa sindikatima regulirani su Zakonom o radu (Službeni list Republike Crne Gore br. 49/08; 59/11), osobito člankom 148. i člankom 150. (strane sklapanja kolektivnog ugovora). Neki od segmenata odnosa sa sindikatima i Vladom, kada je riječ o nacionalnom kolektivnom ugovoru, regulirani su člancima:

- Općeg kolektivnog ugovora (Službeni list Republike Crne Gore br. 1/04, 24/06, 65/10, 5/12) i određenih ugovora usvojenih u svrhu provedbe Općeg kolektivnog ugovora;
- granskih kolektivnih ugovora koji su zaključeni u pojedinim gospodarskim granama, odnosno grupama djelatnosti između reprezentativnih organizacija poslodavaca i granskih sindikata;
- sporazuma, protokola i memoranduma o suradnji sklopljenih u svrhu proširenja kolektivnog pregovaranja.



Pogoršana gospodarska situacija i recesija koja nije zaobišla bilo koji od gospodarskih sektora, dodatno su istaknule potrebu za pravim socijalnim dijalogom i razumijevanjem potreba i stavova radnika, poslodavaca i Vlade. Sve to zahtijevalo je dodatne napore prema stvaranju sklada između svijeta rada i svijeta kapitala i traženje kompromisnih rješenja u spornim situacijama kroz kolektivno pregovaranje, zajednički rad na zakonodavstvu i aktivnostima najvišeg tripartitnog tijela - Socijalnog vijeća, kao i lokalnih socijalnih vijeća.

3. Cestovne naknade – novi pristupi u financiranju infrastrukture i iskustva Njemačke

Prijevoz i mobilnost su temelji ekonomskog razvoja, a učinkovit sustav prijevoza je preduvjet za rast i konkurentnost Europske unije. Samo prometni sektor zapošljava deset milijuna ljudi i čini 5% europskog BDP-a. K tome, sektor je značajan i za proizvođačku industriju koja se temelji na učinkovitoj, predvidivoj i dostupnoj prijevoznoj usluzi.

Potreba za prometnim i logističkim uslugama stalno raste i stoga se pojavljuju značajni problemi kako se nositi sa širenjem prometnih tokova. Prema podacima Europske komisije, teretni prijevoz će se do 2030. godine povećati za 40% te 80% do 2050., a putnički prijevoz će narasti za 34% u 2030. i 51% u 2050. godini. Imajući u vidu ove pokazatelje te činjenicu da se oko 75% današnjeg prometa odvija na cestama, nužno je učiniti cestovni prijevoz učinkovitijim te ojačati alternativne načine prijevoza kao što su željeznica ili unutrašnji vođeni putevi. Istovremeno, većina zemalja Europske unije je suočena s proračunskim ograničenjima i ograničenim financijskim sredstvima koja su na raspolaganju za ulaganje u infrastrukturu. Ovo nije nova dilema i razlog je uvođenja koncepta sudjelovanja korisnika u financiranju infrastrukture. Većina europskih zemalja je do sada uvela vremenski ograničenu (vinjeta) ili naplatu pristojbi za teška vozila na temelju prijedene udaljenosti (cestarina). U 1999. godini Europska unija je usvojila Direktivu o pristojbama za teška vozila (1999/62/EC) ili „Direktivu o eurovinjeti“ koja određuje zajednička pravila za one zemlje članice koje primjenjuju pristojbu za vozila teža od 3.5 tone. Važno je spomenuti da europski okvir ne obvezuje zemlje članice da uvedu financijsku shemu koja se temelji na sudjelovanju korisnika.

Paralelno, povećanje prometa i mobilnosti je dovelo od značajnih negativnih popratnih učinaka kao što je zagađenje zraka, buka, emisije stakleničkih plinova i zagušenje. Braneći stajalište da troškove ne treba snositi društvo, Europska komisija je 2008. godine u okviru dokumenta „Greening Transport Package“-a predložila internalizaciju troškova za one negativne učinke na način da ih uključi u cestarinu. U Bijeloj knjizi iz 2011. godine Europska komisija se opredijelila za uspostavljanje održivije mobilnosti kao prioriteta te najavila namjeru da postepeno uvede zakonsku obvezu na načelu „zagađivač plaća“ u cijelom prometnom sektoru. Iste godine,

² U usporedbi s 2005.

³ Trenutno, Austrija, Češka Republika, Francuska, Njemačka, Grčka, Irska, Italija, Poljska, Portugal, Slovačka, Slovenija i Španjolska primjenjuju sustav cestarine, a Belgija, Bugarska, Danska, Mađarska, Litva, Luksemburg, Nizozemska, Rumunjska i Švedska primjenjuju vremenski ograničenu pristojbu [Danska, Belgija i Mađarska su najavile da će uskoro prijeći na sustav cestarina]

Europska unija je revidirala Direktivu o eurovinjeti kojom se omogućava zemljama članicama naplatu teškim vozilima ne samo troška za održavanje i razvoj infrastrukture nego i za vanjske učinke, kao što su zagađivanje zraka i buka.

Revizija Direktive o eurovinjeti se stoga može promatrati kao početak uključivanja internalizacije vanjskih troškova u zakonodavne akte. U sljedećem koraku je namjera Europske komisije primijeniti načelo „zagađivač plaća“ i na ostala vozila u cestovnom prometu, a poslije i na ostale oblike prijevoza.

3.1. GLAVNE KARAKTERISTIKE EUROPSKOG OKVIRA ZA CESTARINE I VINJETE

Prva Direktiva o eurovinjeti iz 1999. je dozvolila zemljama članicama naplatu cestarine i vinjete za vozila teža od 3.5 tona na autocestama ili ostalim cestama s više traka sa sličnim obilježjima, mostovima, tunelima i planinskim prolazima. Maksimalna prosječna cestarina je bila isključivo ograničena na održavanje i razvoj cestovne infrastrukture, a Direktiva je zabranila uključivanje ostalih vanjskih troškova u cestarinu. Direktiva se odnosila isključivo na ceste u sklopu Transeuropske mreže za promet (TEN-T) što uključuje polovicu autocesta u Europi.

Direktiva se već mijenjala u 2006. godini, ali najvažnije promjene su uvedene revizijom Direktive u 2011. Primjena Direktiva se proširila na sve autoceste u Europi tako da su zemlje članice mogle naplatiti vozilima za prijevoz teškog tereta negativne učinke koje cestovni promet uzrokuje na okoliš. Vanjski troškovi se kreću od tri do četiri centa po kilometru ovisno o europskoj klasi vozila, vremenima vožnje i položaju ceste. Zemlje članice su ovlaštene uvesti veće pristojbe tijekom najvećih gužvi podrazumijevajući da se ukupni iznos naknade ne povećava.

Vozila koja su sukladna s trenutnim visokim standardima emisija plinova su privremeno izuzeta od plaćanja troška za zagađivanje zraka. To se odnosi na Euro 5 vozila od prosinca 2013. (kada će Euro 6 standardi biti uvedeni) i Euro 6 vozila do prosinca 2017. K tome, vozila koja manje zagađuju od Euro 6 kao što su hibridna i električna vozila su također izuzeta.

- ***Načelo uključivanja vanjskih troškova u naplatu cestovnih naknada***

Ovaj novi pristup je označio veliku promjenu u europskoj prometnoj politici. Ideja je bila oblikovati pravedniji i učinkovitiji sustav određivanja premija prema europskim klasama vozila i stvarnu uporabu cesta. Europska komisija je namjeravala raspodijeliti troškove negativnog utjecaja na okoliš na korisnike cesta i time prebaciti odgovornost na „zagađivača“. Ovo se objašnjavalo kao poticaj koji se nudi korisnicima cesta kako bi smanjili negativne učinke prometa promjenom

vozačkih navika nabavom „čišćih“ vozila. Prihod od pristojbi omogućava financijska sredstva za ulaganje u infrastrukturu kao i za projekte koji doprinose održivosti prijevoza.

Cilj mobilnosti koja će se temeljiti na očuvanju okoliša podržava i njemačko gospodarstvo. Ključno pitanje je da li je internalizacija vanjskih troškova prikladan instrument koji će smanjiti štetne emisije i učiniti teretni prijevoz održivim. Jedino se u tome slučaju može govoriti o dodatnoj pristojbi koja bi bila cjenovno opravdana europskom prijevoznom sektoru. Povećanje troškova u teretnom prijevozu najviše pogađa male i srednje logističke tvrtke jer visoko konkurentno tržište ostavlja malo prostora za prebacivanje dodatnih troškova na potrošače. S obzirom na rast troškova prijevoza, moraju se smanjiti ostali troškovi te izgubiti potencijal ulaganja u nove i učinkovitije tehnologije.

Uključivanje vanjskih troškova u cestovne naknade je dodana vrijednost ukoliko se poštuju sljedeći kriteriji. Prvo, negativan učinak na okoliš je rezultat korisnika cesta i predstavlja financijsku vrijednost koja se lako može utvrditi na metodološki i transparentan način. Drugo, ovaj negativan učinak se još uvijek nije iskoristio kao politički instrument. Treće, prihodi se isključivo upotrebljavaju za financiranje infrastrukture i održive prometne projekte. Uzimajući ove kriterije kao mjerilo usporedbe, Direktiva o eurovinjeti pokazuje i neke nedostatke.

Buka se može samo djelomično pridodati korisnicima cesta jer razina buke ne ovisi isključivo o vozilima nego i o kvaliteti površina cesta. Korisnici cesta mogu utjecati na svoje ponašanje nabavom novih vozila, no ne mogu utjecati na kvalitetu cesta.

Već postoje učinkoviti instrumenti koji su zadnjih godina doprinjeli značajnim uspjesima u cilju jače mobilnosti i zaštite okoliša. Ti instrumenti uključuju ograničene vrijednosti za štetne tvari i porezni poticaj za vozila koja imaju manja zračenja ili ispuštanja ugljika. S ciljem djelovanja na iste vanjske utjecaje, Direktiva o eurovinjeti djelomično dovodi do dvostruke regulacije.

K tome, Direktiva može omogućiti poboljšanja za naplatu indirektnih zagušenja prometa u obliku visokih tarifa tijekom najprometnijeg razdoblja i neprimjenjivanje stroge namjene prihoda od cestarina.

- ***Cestovna naknada – odgovarajući alat za smanjenje zagušenosti prometa?***

Revidirana Direktiva o eurovinjeti dozvoljava zemljama članicama uspostavu različitih razina cestarina koja predstavlja instrument za kanaliziranje prometa i smanjenja zagušenosti. U zagušenim područjima, zemlje članice mogu tražiti do 175% iznad prosječne takse tijekom najprometnijeg razdoblja koja su ograničena na najviše pet sati u danu. Bilo koje diferenciranje takse se mora primijeniti na neutralan način kojim se prikuplja prihod. On

omogućava prijevoznicima uporabu istih dionica ceste tijekom najprometnijeg vremena i korist od značajno manjih taksi.

Rasprava između Europske komisije, Europskog parlamenta i Vijeća o opravdanosti uključivanja razine zagušenosti prometa u pristojbu je pomalo sporna. Neki argumenti su suprotni pretpostavci kako će pristojbe na zagušenje prometa promijeniti ustaljene obrasce prijevoza i smanjiti razinu zagušenja. Putnička vozila najviše uzrokuju zagušenja, a ne teška vozila. K tome, prijevoznici često nemaju drugu alternativu mogućih načina prijevoza ili prometnih pravaca. Infrastrukturna mreža u mnogim zemljama članicama je donekle ograničena i ne nudi alternativne pravce kako bi se izbjegla zagušenja. Prijevoznici također nemaju veliku mogućnost prilagođavanja svojeg vremena vožnje jer ovise o zahtjevima potrošača i roku isporuke. U mnogim zemljama članicama Europske unije, prijevoznici su suočeni s ograničenim vremenima vožnje npr. zabrana vožnje tijekom noćnih sati ili nedjeljom i praznicima što dodatno ograničava njihovo prilagođavanje. Stoga prijevoznici nemaju stvarne mogućnosti kako bi izbjegli zagušenost prometa. Posljedično, oni dvaput snose trošak: kao korisnici cesta, sami su suočeni s negativnim učincima zagušenja zbog gubitka vremena i još moraju platiti za te iste učinke kroz pristojbu.

U svakom slučaju, pristojbe ne upućuju na pravi problem: nedostatak odgovarajuće infrastrukture u mnogim zemljama i alternativnih oblika prijevoza koji će odgovoriti na posebne potrebe teretnog prijevoza. Teretni prijevoz uvelike ovisi o raširenosti infrastrukturne mreže te pouzdanosti i predvidivosti roka isporuke. Razvoj infrastrukture i inovativna rješenja koja bi optimizirala logističke lance su zasigurno prihvatljivija rješenja za smanjenje zagušenosti prometa.

• ***Izdvajanje prihoda – osiguranje ulaganja u cestovnu infrastrukturu***

Ovo nije jedini razlog zbog kojeg je krajnje važno da prihodi iz infrastrukture i naknade na vanjske troškove se isključivo koriste za održavanje i proširenje infrastrukture. Direktiva o eurovinjeti trenutno ne sadrži obvezu izdvajanja prihoda koji se prikupio od naknada za infrastrukturu. Zbog jakog suprotstavljanja zemalja članica o obvezujućoj klauzuli, europske institucije su se uspjele jedino usuglasiti o političkim preporukama koje upućuju na ulaganje prihoda iz naknada na infrastrukturu za dobrobit prijevoznog sektora i promicanje održivog prometa. Prihod bi se prvenstveno trebao ulagati u kvalitetne izračune premija, smanjenje zagađivanja zraka, uštede energije i ispuštanja emisija CO₂, optimizirati logistiku te razviti alternativnu infrastrukturu ili proširiti kapacitete. Zemlje članice mogu također izabrati i ulagati u cestovnu infrastrukturu ili upotrijebiti prihod za sigurna parkirališta, a mogu uložiti i 15% od prihoda dobivenih od infrastrukture i vanjskih troškova u projekte Transeuropske mreže za promet. Svake četvrte godine, počevši od 2014., zemlje članice će izvještavati o

prihodima prikupljenih od infrastrukture i vanjskih troškova te do koje razine su upotrijebili prihod za razvoj infrastrukturne mreže i primijenili projekte za održiviji prijevoz.

Transparentnost i obveze izvještavanja o javnoj potrošnji su važni alati kako bi se osigurala veća odgovornost zemalja članica o njihovoj potrošnji i strategijama ulaganja. To omogućava dionicima kontrolu koliko se cestovne naknade ponovo ulažu u prometni sektor te zahtijevati poboljšanja ukoliko se naknade koriste za druge svrhe. Nepostojanje izričite obveze o izdvajanju prihoda ukazuje na ograničenja Direktive o eurovinjeti i općenito europskog okvira o financiranju infrastrukture. Trenutni europski okvir za cestovne naknade poskupljuje prijevoz i ne nudi prihvatljiv odgovor na potrebu hitnog razvoja infrastrukture i održivijeg prometa.

3.2. DALJNI RAZVOJ PRISTUPA INTERNALIZACIJE VANJSKIH TROŠKOVA U EUROPSKOJ UNIJI

S obzirom na opisane nedostatke, Europska komisija je ovlaštena redovito izvještavati o učinkovitosti mjera koje predviđa Direktiva o eurovinjeti s ciljem rješavanja negativnih učinaka cestovnog prijevoza i usmjeravanje korisnika prema zaštiti okoliša i učinkovitim prometnim rješenjima. Tom izvještaju mogu slijediti novi zakonodavni prijedlozi.

Do listopada 2012., Europska komisija će dati pregled svih postojećih zakonskih mjera koje se primjenjuju u različitim vidovima prijevoza kako bi se internalizirali ili smanjili vanjski troškovi koji se odnose na zaštitu okoliša ili zdravlja. Uz sažetak postojećih mjera pripremit će se i projekcija novih mjera na načelu „zagađivač plaća“ i na ostala vozila i ostale vidove prijevoza ili daljnji razvoj elemenata vanjskog troška o kojima se do sada nije vodilo računa.

Europska komisija će vjerojatno pokušati učvrstiti odredbe o izdvajanju prihoda jer je to ključno za uspostavu valjane sheme cestovnih naknada. To podržava i industrija iako su trenutno male mogućnosti da države članice svojevoljno prepuste dio svoje suverenosti u javnoj potrošnji.

Iako se u Njemačkoj sustav cestarine na teška vozila donekle uspješno primjenjuje od 2005. godine, to nije doprinijelo povećanju ulaganja u infrastrukturu cestovnog prometa.

3.3. CESTOVNE NAKNADE U NJEMAČKOJ

Od siječnja 2005. godine, Njemačka je uvela cestarinu za teška vozila s maksimalnom dozvoljenom težinom većom od 12 tona kada koriste mrežu autocesta od 13.000 km i glavne državne prometnice. Njemačka vlada je iskoristila klauzulu o izuzeću u Direktivi o eurovinjeti

koja dozvoljava zemljama članicama izuzimanje vozila s maksimalnom težinom između 3,8 i 12 tona u slučaju da njihovo uključivanje u nacionalni sustav cestarina uzrokuje nepovoljno preusmjeravanje prometa ili nerazmjerne administrativne troškove. Njemačka tvrdi da administrativni troškovi primjene cestarine na kamione s težinom manjom od 12 tona bi značilo do 30% prihoda. Očekivani prihod bi u ovom segmentu bio manji, a udio kamiona s težinom manjom od 12 tona je četiri puta veći nego udio teških vozila stoga bi ukupan administrativan trošak bio nerazmjerno velik.

Njemačka se odlučila za satelitsko praćenje sustava cestarine te je 2002. godine ovlastila privatnu tvrtku Toll Collect GmbH, zajedničko ulaganje njemačkog Telekom AG, Daimler Financial Services AG i francuske tvrtke Cofiroute SA kako bi se uspostavio elektronički sustav cestarine i njime upravljalo. Zbog organizacijskih i tehničkih problema, elektronički sustav je uspostavljen 16 mjeseci nakon predviđenog roka, u kolovozu 2003.

Njemački sustav cestarina dozvoljava tri različita načina registracije i plaćanja. Logističke tvrtke mogu unaprijed rezervirati pravce na internetu ili računalnim terminalima koji su npr. smješteni na autoputevima ili odmorištima u sklopu benzinskih postaja. U slučaju da se logistička tvrtka odluči za automatsko obračunavanje, ugrađuje se naprava On-boards-units koja putem satelita određuje vrijeme i udaljenost koju je kamion prešao na cestama gdje se zaračunava cestarina. Podaci se prenose putem bežičnih signala u centar za obradu podataka i obračunavanje. Do kraja 2011. godine 90% prihoda od cestarina se prikupilo automatskim obračunavanjem i oko 700.000 on-boards-units naprava je ugrađeno u teška vozila od kojih polovica dolazi izvan Njemačke.

Različiti iznosi cestarina ovise o razredima emisija, broju osovine kamiona i prijeđenim kilometrima. Kako bi se potaknula uporaba ekoloških vozila, ona vozila koja koriste najnovije ispušne sustave i sustave za smanjenje emisija plaćaju manje takse. Trenutno, takse se kreću od 14 do 28,8 eurocenta po kilometru.

U prvoj godini, sustav cestarine je prikupio 2,85 milijarde eura. Prihodi su stalno rasli tijekom zadnjih sedam godina do 4,48 milijarde eura u 2010. godini i 4,5 milijarde eura u 2011. Oko 143.000 prijevoznika i logističkih tvrtki i 936.000 vozila je evidentirano kroz Toll Collect sustav. Prikupljeno je oko 26,7 milijarde kilometara cestarine što je bilo 700 milijuna kilometara više nego u prethodnoj godini.

Toll Collect je donio više od 24 milijarde eura Njemačkoj do 31. kolovoza 2011. Do 2011. prihodi su uloženi u održavanje i produljenje cestovne i željezničke infrastrukture kao i unutarnjih vodenih puteva. U studenom 2010. njemački parlament je odlučio da se prihodi moraju isključivo ulagati u autoceste i savezne prometnice što znači strogo izdvajanje prihoda od



cestarina. Istovremeno, javna potrošnja u cestovnu infrastrukturu se smanjuje čime se ne ostvaruje prvotna namjera povećanja raspoloživih ulaganja u cestovnu infrastrukturu uz pomoć cestarine.

Uvođenje cestarine u 2005. godini se stoga može promatrati kao početak prelaska s javnog na privatno financiranje cestovne infrastrukture. Ovaj pristup se uvelike kritizira od mnogih dionika, kao što su predstavnici industrije, a posebice logističke djelatnosti koja traži jamstvo da će prihodi od cestarina dopunjavati javnu potrošnju u cestovnoj infrastrukturi, a ne biti zamjena za nju.

Usprkos ovoj prepriči, trenutni sustav cestarine za teška vozila je široko prihvaćen. On osigurava da domaći i strani teretnjaci podjednako sudjeluju u financiranje infrastrukture koji je važan aspekt tranzitnih zemalja kao što je Njemačka koja se zemljopisno nalazi u središtu Europske unije.

Neosporne prednosti njemačkog elektroničkog sustava cestarine su pouzdanost i fleksibilnost – dijelovi cesta se mogu jednostavno dodati ili oduzeti iz sustava i što je najvažnije, to ne utječe na cestovne prometne puteve. Ne manje važna je i činjenica da razni načini bezgotovinskog plaćanja dozvoljavaju prijevoznicima održavanje administrativnih troškova na minimumu.

Udio Euro V vozila na cestama gdje se plaća cestarina se značajno povećava tijekom zadnjih sedam godina od uvođenja njemačkog sustava. To je možda pokazatelj pozitivnog utjecaja okoliša i sustava naplate koji se temelji na različitim kategorijama ispušnih plinova. Niže cestarine su zasigurno važne pri odluci o kupovini vozila, no i ostali faktori kao što su tehnički razvoj, cijena, dostupnost ili privremeno izuzeće Euro 5 i Euro 6 vozila iz njemačkog poreza na vozila su također doprinijeli ovom učinku.

I dalje se vode rasprave o proširenju primjene cestarine za teška vozila i na ostale ceste. Tomu se suprotstavlja prijevoznička industrija iz dva razloga: logistički sektor je osjetljiv na rast troškova i ne postoji jamstvo da će državni budžet odvojiti sredstva za održavanje i razvoj infrastrukture.

3.4. ZAKLJUČCI I PREGLED

Uz spomenute nedostatke Direktive o eurovinjeti i trenutnim shemama za cestarine u Europskoj uniji, donositelji politika na europskoj i nacionalnoj razini bi se prvo trebali usredotočiti na strože oblikovanje važećih zakona i shema cestarina, a potom razmišljati o proširenju cestarine na ostale dijelove prometnica i vozila ili o daljnjem uključivanju elemenata vanjskih troškova.

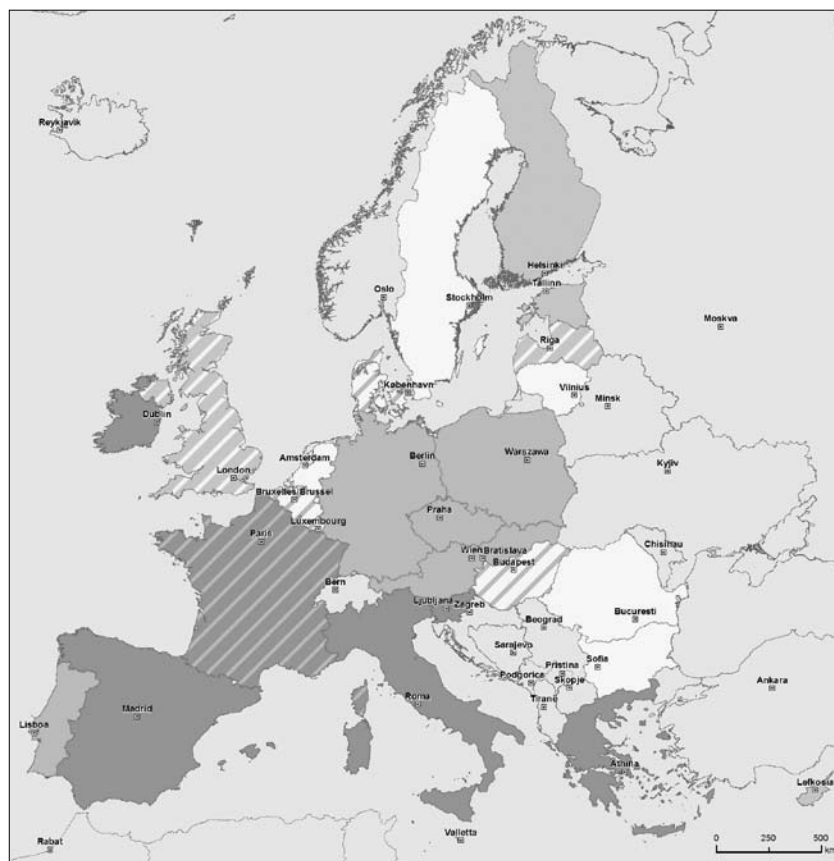


Cestarina je vrijedan alat zemljama članica kako bi osigurale sudjelovanje korisnika cesta u financiranje infrastrukture što je posebice važno za tranzitne zemlje. Koncept cestarina mora biti valjan kako bi bio prihvaćen među logističkim tvrtkama i općenito korisnicima cesta. U slučaju da nacionalne vlade ne mogu jamčiti javnu potrošnja u prometnom sektoru u vrijeme ekonomske krize i proračunskih ograničenja, one moraju barem osigurati da će prihodi iz sustave cestarine biti ponovo uloženi u cestovnu infrastrukturu, održavanje i razvoj.

Nacionalni sustavi cestarina se uspostavljaju na način koji omogućava prometovanje bez ograničenja. K tome, prijevoznici ih moraju poštivati sa što manjim administrativnim troškovima. To se postiže uspostavljanjem interoperabilnih elektroničkih sustava cestarine. Direktiva o eurovinjeti predviđa za zemlje članice Europske unije uspostavljanje elektroničkog sustava naplate cestarine u skladu s Direktivom 2004/52/EK gdje god je to ekonomski moguće. Direktiva 2004/52/EK utvrđuje uvjete interoperabilnosti elektroničkih sustava naplate cestarine i daje prednost sljedećim tehnologijama: satelitsko pozicioniranje (GNSS), mobilne komunikacije (GSM-GPRS) i mikrovalna tehnologija (DSRC).

Sukladno Direktivi o eurovinjeti, Europska komisija mora izvijestiti o uporabi elektroničkih sustava u zemljama članicama do listopada 2015.

Cestovne naknade za teška teretna vozila u zemljama članicama EU



Legenda

- | | |
|---|--|
| Vinjeta (naplata prema vremenu vožnje) | Vinjeta (vremenska pristojba) u pripremi |
| Elektronička cestarina (naplata po udaljenosti dionice) | Elektronička cestarina (naplata po udaljenosti dionice) u pripremi |
| Cestarina s fizičkim preprekama (u pripremi) | |
| Nema vinjeta ni cestarina | |

© EuroGeographics 2011 for the administrative boundaries
Cartography: GIG WCVN, B.T. - 2006 - 18. JUNI 2012
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure_en.htm

Izvor: Europska komisija, webstranica 18. lipanj 2012

Primjena elektroničkog sustava cestarine još uvijek nije proširena.



Austrijski operator cestarina ASFINAG i njemački operator Toll Collect uspostavljaju novu, transnacionalnu uslugu cestarina od rujna 2011: Toll2Go. Ova usluga omogućava kombiniranu uporabu njemačkog satelitskog prikupljanje cestarine i austrijskog sustava koji se temelji na mikrovalnoj tehnologiji. Prijevoznici samo s jednom ugrađenom napravom, on-board-unit, mogu uskladiti oba sustava naplate, a ugovori i računi ostaju odvojeni. Sustav je do sada ugrađen u 30.000 vozila iz Austrije, Njemačke, Češke Republike, Nizozemske i Poljske. S obzirom da će oba sustava odigrati važnu ulogu u Europi, usluga Toll2Go je ključna u širenju interoperabilnosti elektroničkog sustava cestarine u cijeloj Europskoj uniji.

Stoga opći cilj mora biti uspostava jedinstvene elektroničke usluge prikupljanja cestarine u Europskoj uniji koja će prijevoznicima omogućiti poštivanje postojeće sheme prikupljanja cestarine s jednom napravom i s jednim računom. Takva europska elektronička usluga cestarine (EETS) je već predviđena u Direktivi 2004/52/EK s početkom primjene od listopada 2012. Prema najavi Europske komisije u proljeće 2012., prijevoznici će morati pričekati do kraja 2013. godine kada će ta usluga uspostaviti.

Istovremeno, ostala troškovno učinkovita i inovativna rješenja se moraju ponuditi prijevozničkoj djelatnosti kako bi sektor bio učinkovitiji i održiviji. Dodatno povećanje učinkovitosti se može postići kroz optimiziranje dimenzija i težine teških vozila koje propisuje Direktiva 96/53/EK. Druga mogućnost je ukidanje ograničenja kabotaže čime se smanjuju prazne vožnje po istovaru u okviru transeuropskog prijevoza u zemlji članici Europske unije. Veliki potencijal je u razvoju i primjeni Inteligentnog transportnog sustava (ITS) koji nudi rješenja za upravljanje prometom sa smanjenjem zagušenja. On ne doprinosi samo učinkovitijem prijevozu nego i sigurnosti. Intermodalni sustav prijevoza koji povezuje cestovni, željeznički i pomorski postaje sve važniji u postizanju učinkovitog i održivog prijevoza. Države članice mogu poticati ovakav razvoj, ovisno o odgovarajućoj infrastrukturalnoj mreži. Europska komisija je u smjernicama za Transeuropsku mrežu za promet (TEN-T) predstavila pristup s deset koridora od kojih svaki povezuje najmanje tri oblika prijevoza, tri zemlje članice i dva granična prijelaza. To će omogućiti bolje usklađivanje infrastrukturnih projekata između zemlje članice Europske unije i brži razvoj europske glavne mreže. Odgovarajuća infrastrukturna mreža u svim prometnim sektorima je preduvjet za učinkovit i održiv prijevoz u Europskoj uniji. Sustavi cestovne naplate mogu i imat će važnu ulogu u nacionalnim shemama financiranja ali to ne oslobađa državu od odgovornosti održavanja, razvijanja i ulaganja u mrežu infrastrukture, kao važnog čimbenika našeg gospodarstva.

4. Cestovni promet u Republici Hrvatskoj

4.1. CESTOVNI PRIJEVOZ U REPUBLICI HRVATSKOJ

Marijan Banelli, ing.prom

mr.sc. Darko Vukadinović

4.1.1. Uvod

Cestovni prijevoz kao sastavni dio sustava društvene reprodukcije ima svoje specifičnosti, posebna obilježja i specifične elemente, tako da se proces proizvodnje prijevoznih usluga bitno razlikuje od tehnološkog procesa u ostalim područjima materijalne proizvodnje.

Za razliku od ostalih grana gospodarstva, kod kojih se pouzdanost funkcioniranja osigurava rezerviranjem, svrsishodna djelatnost u procesu proizvodnje prijevoznih usluga je prijevoz putnika i robe na određenoj udaljenosti. Ona se ne manifestira u ostvarenom korisnom učinku, već je to materijalna usluga koja se ne može izdvojiti iz samog procesa prijevoza. Postoji potpuno sinkroniziran proces proizvodnje i proces trošenja rezultata proizvodnje – prijevoznih usluga. Stoga ne može doći do kumuliranja prijevoznih usluga, što obilježava ostale sustave društvene reprodukcije i po čemu se oni lako uočavaju i prepoznaju.

Korisnici prijevoznih usluga u proizvodnji i potrošnji traže odgovarajuće prijevozne kapacitete onda kada to njima pojedinačno odgovara, ali i pouzdane vozače koji će izvršiti zadanu funkciju u granicama optimizacije pokazatelja kvaliteta prijevoznog procesa.

Budući se radi o neravnomjernosti zahtjeva korisnika prijevoznih usluga, pružatelj usluga trebao bi imati na raspolaganju veći broj odgovarajućih prijevoznih sredstava te odgovarajući broj kvalitetnih vozača. Neophodnost angažiranja visoko profesionalnog kadra posebno je naglašena u prijevozu putnika, s obzirom na izravan kontakt korisnika prijevoznih usluga–putnika i vozača.

Uz navedeno proizlazi zaključak da cestovni prijevoz mora imati značajne pričuve, glede prijevoznih kapaciteta i kadrova, što u prvi plan stavlja potrebu optimizacije veličine i strukture kapaciteta prema zahtjevima korisnika prijevoznih usluga, ali i izbora i zapošljavanja kvalitetnih osoba na odgovornu poziciju vozača u međunarodnom prijevozu putnika i roba.

Stoga upravljanje ljudskim resursima, a posebno u segmentu stručnog osposobljavanja i

permanentnog treninga vozača ima izuzetno bitnu ulogu. Međutim, preliminarna istraživanja pokazuju da u području upravljanja ljudskim resursima u cestovnom prijevozu nije u potpunoj mjeri korišten suvremeni pristup organizacije.

Negativne posljedice takvog stanja su:

- nedovoljno korištenje suvremenih tehnologija prijevoza, koje ulaze u fazu kada je neophodna analiza tržišta i primjena marketing koncepta u planiranju njegovog rasta i razvoja;
- nedovoljno poznavanje važnijih zakonitosti i relevantnih tehničko - tehnoloških, organizacijskih, pravnih, financijskih i marketinških aspekata proizvodnje prijevoznih usluga u sadašnjem trenutku otvaranja širokog obzora reformi i uklapanju u tržište Europske unije;
- neodgovarajući i nesustavan pristup upravljanju ljudskim resursima, koji treba biti zasnovan na analizi i respektiranju suvremenih organizacijskih i marketinških dostignuća;
- nedovoljna profesionalna osposobljenost menadžera i njihova nezainteresiranost za složenim istraživanjem suvremenih aspekata proizvodnje usluga u cestovnom prijevozu;
- nepovoljna stručna i starosna struktura voznog osoblja;
- nekonzistentnost u profesionalnom osposobljavanju voznog i drugog osoblja.

Integralan i sustavan pristup u praksi je do sada uglavnom izostajao, stoga se neumitno postavlja zahtjev shvaćanja i prihvaćanja suvremene koncepcije upravljanja ljudskim resursima, kao temelja sustavnog izgrađivanja tržišno orijentirane razvojne i poslovne politike.

Iz tih se razloga cestovni prijevoz mora orijentirati prema tržištu i temeljiti na upravljanju ljudskim resursima prema suvremenom konceptu, tako da se na osnovu spoznaja o tehničko-tehnološkim, organizacijskim, marketinškim i menadžment funkcijama može projektirati optimalna i efikasna kadrovska struktura koja će biti sposobna osigurati brzu, sigurnu i racionalnu uslugu s ciljem uspješnog zadovoljavanja potreba korisnika usluga, ali i istovremenog ostvarivanja odgovarajućeg profita davatelja usluga.

Sukladno suvremenim načelima upravljanja ljudskim resursima ključ postizanja ciljeva cestovnog prijevoza u suvremenim uvjetima sastoji se u stalnom profesionalnom osposobljavanju i obuci menadžmenta tvrtke i ostalog osoblja, s ciljem stvaranja polaznih pretpostavki za efikasno zadovoljavanje potreba tržišnih skupina korisnika prijevoznih usluga.



Međutim, upravljanju ljudskim resursima u cestovnom prijevozu nije poklanjana dužna pozornost. Ovakav je pristup definirala spoznaja da se cestovni prijevoz razvio zahvaljujući ekspanziji motorizacije uopće, i ostalim okolnostima, tako da nisu učinjeni značajniji naponi na planu sustavnog zapošljavanja kvalificiranih kadrova u menadžmentu tvrtke kao i vozača i njihovog stalnog stručnog i permanentnog osposobljavanja.

S aspekta suvremenih kretanja u sferi cestovnog prijevoza, posebnu pažnju treba obratiti na činjenicu da je danas sve fokusirano na postulate koje nam diktira najnovija Bijela knjiga transporta Europske unije. Svi resursi usmjereni su na ekologiju i u tom kontekstu nužno je potrebno usmjeravanje i usklađivanje zakonske legislative u svim zemljama Europe s tim trendovima. Zemlje izvan Europske unije u tome moraju hvatati korak s realnim zbivanjima, ali pri tome treba paziti da u općoj euforiji usklađivanja ne povrijede nacionalni interes svoga gospodarstva, a posebno cestovnih prijevoznika.

Takvo stanje pojačava i određeni nedostatak odgovarajuće stručne literature koja bi promptno sadržavala važnije spoznaje, zakonitosti, pravila, standarde i procedure relevantne za cestovni prijevoz, odnosno za rad i ponašanje svih sudionika u ovoj, nadasve propulzivnoj djelatnosti.

4.1.2. Hrvatska prijevoznačka scena

U vrjednovanju i statusu ove grane gospodarstva koja je krvožilni sustav svakog uređenog društva došli smo do spoznaje da je to djelatnost koja se maksimalno iskorištava, ali joj društvo ne vraća odgovarajućim statusnim vrijednostima. Tek unatrag nekoliko godina krenuli su vidljivi pomaci u pokušaju vrjednovanja ove djelatnosti i ponajprije zaslugom Europske unije koja je kroz usklađivanje zakonske regulative u Poglavlje 14. Prometna politika primorala državnu birokraciju da krene na izmjenu zakona i propisa prema pravilima Europske unije. Za hrvatske prijevoznike to je veliki korak naprijed jer su se dosadašnji zakonski propisi svodili na prepisivanje zakona bivše države ili donošenje nedorečenih zakonskih akata od strane države birokracije bez posebnog utjecaja prijevoznika.

Hrvatska je glede teretnog cestovnog prijevoznništva u njegovoj prvotnoj fazi do 80-tih godina u bivšoj državi bila nažalost prilično marginalizirana. Najjača izvoznačka sila bivše države bila je Slovenija. Slovenske prijevoznačke tvrtke (Špedtrans, Auto-Kočevje, Vektor, SAP Gorica, Viator, AP Ilirska Bistrica, Inter-Evropa itd.) bile su tada izvozni prijevoznački brend SFRJ. U Hrvatskoj u to je vrijeme bilo nekoliko tvrtki koje su prometovale u inozemstvu (Kontinentaltrans, Jadrantrans, Čazmatrans, ATP Varaždin, Autotrans-Rijeka), no u odnosu na slovenske prijevoznike to je bio vrlo mali udio u izvozno-uvoznim poslovima. Početkom

80-ih godina, i formiranjem SOUR-a UTRA (Croatitrans, Drava, Zagrebtrans i Kontinetaltrans), koji je poslije postao R0 Zagrebački transporti, situacija se uvelike poboljšala. Ekspanzijom prijevoznih kapaciteta Čazmatransa tako su se pojavile dvije jake prijevoznice tvrtke koje su mogle donekle parirati slovenskim prijevoznicima.

Uspostavom Republike Hrvatske otvorio se prostor za punopravnu djelatnost privatnog poduzetništva u prijevozničkoj djelatnosti. Nažalost, ratna su zbivanja poremetila regularan tijek kretanja te je čitav proces formiranja prijevoznice djelatnosti bio podređen izvanrednim okolnostima. U takvim smo izvanrednim okolnostima nažalost uvelike djelovali i dugo nakon završetka Domovinskog rata. Prvi Zakon o cestovnom prijevozu napisan je 1992. godine, a izmjenjivan je 1998., 2002. i 2004. godine.

U tom razdoblju do danas prijevoznika struka temeljito je izmijenila strukturu vlasništva. Propali su prijevoznički divovi poput Zagrebačkih transporta, Čazmatransa (teretni prijevoz), Jadrantransa, Autotransa Rijeka itd, a pojavile su se velike tvrtke poput RALU-a i Laloga.

Danas je hrvatsko cestovno prijevozništvo doseglo visoke razine kompatibilnosti sa europskim prijevozništvom. Vozni parkovi hrvatskih prijevoznika iz dana u dan sve su više suvremeni. Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju sigurno da će i hrvatski cestovni prijevoznici dostignuti i preostale razine Europske unije te tako postati ravnopravan partner europskom prijevozničkom tržištu.

Mogućnosti ostvarivanja trajnog i stabilnog poslovanja uvjetovane su stalnim unaprjeđenjem postojećih poslovnih aktivnosti, primjenom suvremenih postupaka i procedura i profesionalnim osposobljavanjem osoblja koje izravno realizira prijevozne usluge. Kroz organiziranu edukaciju prijevoznika treba producirati i gospodarske koristi koje su višestruke, kako s gledišta društva u cjelini, tako i s gledišta prijevoznika koji će zahvaljujući primjeni modernih metoda upravljanja ljudskim resursima imati na raspolaganju obučene i osposobljene kadrove, sposobne za zadovoljenje stvarne potrebe korisnika za određenim vrstama i kvalitetama prijevozne usluge.

Imajući u vidu specifičnosti cestovnog prijevoza, kao i njegove komparativne prednosti u odnosu na ostale prometne grane, treba navesti neophodnost njegove potpune orijentacije na EU standarde i njihove implementacije u svakodnevnim poslovnim aktivnostima, a što u osnovi treba osigurati uspješan nastup na međunarodnom prijevoznom tržištu.

Zakonitosti, pravila, procedure, postupci i standardi, kao i marketinške informacije su presudni elementi uspješnog i efikasnog razvoja i poslovanja cestovnog prijevoza. Na taj način cestovni prijevoz može maksimalno valorizirati stvarne mogućnosti i prednosti u odnosu na ostale

sudionike na prijevoznom tržištu i doći u poziciju efikasnog i racionalnog zadovoljavanja potreba korisnika prijevoznih usluga i ostvarivanja rentabilnog poslovanja.

Lokacija voznog parka prijevoznike tvrtke ima veliki utjecaj na poslovanje. Povoljna lokacija može nastati uslijed niza čimbenika:

- jaka industrijska proizvodnja
- velika bilateralna razmjena
- blizina državne granice
- smještaj na prometnim koridorima.

Zemljopisno relativno mali prostor Sjeverozapadne Hrvatske sjedište je prijevoznika, koji produciraju oko 50 % prijevoznog učinka Hrvatske.

4.1.3. Analiza međunarodnog cestovnog prijevoza u republici hrvatskoj

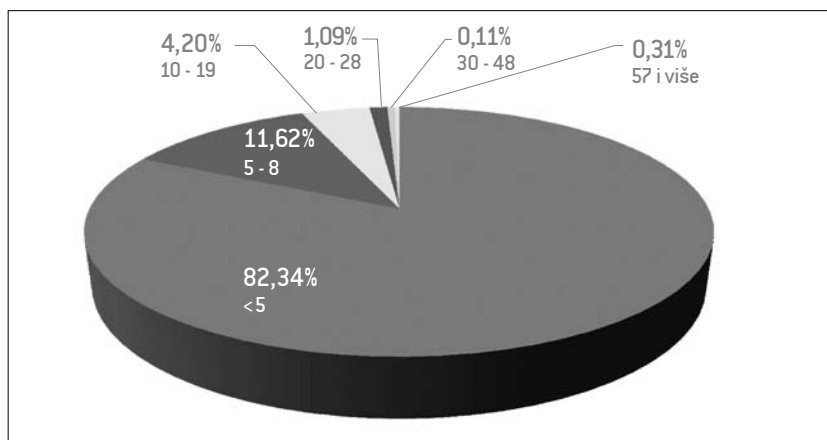
Dominantna uloga cestovnog prijevoza u kopnenom prijevozu je već dugogodišnja pojava te će taj trend zasigurno nastaviti i u narednom vremenskom razdoblju. Posljednjih nekoliko godina došlo je do osjetnog porasta broja prijevoznika i vozila u međunarodnom cestovnom teretnom prijevozu u Republici Hrvatskoj. Sve stroži prometni propisi u većini zapadnoeuropskih država postavljaju pred prijevoznike zahtjeve za stalnim pomlađivanjem voznog parka, odnosno nabavkom odgovarajućih suvremenih prijevoznih sredstava. Promet zauzima visoko mjesto na ljestvici zagađivača okoliša, osobito cestovni promet. Prometna politika i njeni instrumenti imaju velik utjecaj i značenje u međusobnom odnosu prometa i zaštite okoliša. Administrativnim mjerama kvalitetno reguliranog prometnog tržišta u Europskoj uniji prijevoznici se potiču na kupnju ekoloških vozila novijih generacija.

S druge strane, hrvatsko gospodarstvo je u recesiji, a usprkos pozitivnim kretanjima zadnjih godina prijevozna ponuda još osjetno premašuje potražnju. Dugogodišnji vanjskotrgovinski deficit, odnosno nedovoljan obujam izvoza otežava poslovanje hrvatskih prijevoznika i smanjuje im konkurentnost. 2003. godine utjecaj cestovnog prijevoza u BDP-u bio je 9,3 %, a danas se kreće od 3-4 %.

4.1.4. Analiza prijevoznih zahtjeva i prijevoznika

Posljednjih nekoliko godina broj međunarodnih prijevoznika je u padu, dok broj vozila slijedi taj trend, ali u blažem obliku. Prosječna veličina njihovog voznog parka je dakle u blagom rastu i trenutno iznosi 4,1 vozilo, dok 34 % prijevoznika posjeduje samo jedno vozilo.

S obzirom na odobrene povlastice za kupovinu Euro 4 i 5 vozila, porastao je utjecaj Euro 5 vozila u administrativnim pogodnostima.



Grafikon 1. Udjel prijevoznika u ovisnosti o veličini voznog parka u ukupnom broju prijevoznika

Samo 6% prijevoznika posjeduje deset i više vozila, što je dosta zabrinjavajući podatak zato što je s tako malim prosječnim voznim parkom teško biti konkurentan stranim prijevoznicima. S druge strane, 94% prijevoznika s manje od 10 vozila imaju udjel od 64% u ukupnom broju vozila. Vrlo zanimljiva je kategorija prijevoznika od 10-19 vozila, većina kojih je nastala iz prijevozničkog obrta i koja je na samom početku djelovanja najčešće posjedovala svega jedno do dva vozila. Takvih prijevozničkih tvrtki je svega 4% u ukupnom broju prijevoznika, a u ukupnom broju vozila imaju udjel od 15%. Ukoliko pravodobno pristupe praktičnoj transformaciji iz obrta u prijevozničku tvrtku, imaju dobre izgleda, s obzirom na stanje hrvatskog prometnog tržišta, kvalitativno napredovati te povećati vozni park.

Sudjelovanje prijevoznika na međunarodnom prometnom tržištu izravno je ovisno o bilateralnoj razmjeni države. Prometne tokove kod provoza privlači se zemljopisnim položajem, kvalitetnom prometnom infrastrukturom, manjim prijevoznim troškovima, manjim administrativnim ograničenjima na itineraru i itd. Prijevozni procesi u međunarodnom prijevozu (izvan zemalja članica Europske unije) obilježeni su aktivnostima glede carinskih formalnosti na graničnim prijelazima.

Utjecaj bilateralne razmjene Hrvatske na rad prijevoznika u međunarodnom prijevozu je važan (prijevoz za treće države je u sponu, ali još uvijek nedovoljno). Već godinama cestovni prijevoz ima dominantan udjel u kopnenom prijevozu, prevezenoj količini tereta te prijevoznom učinku (>2/3). Pomorski prijevoz je opet u većini slučajeva povezan jednim dijelom s cestovnim prijevozom jer je većina proizvodnih kapaciteta smještena u unutrašnjosti zemlje.

4.1.5. Analiza prijevoznih sredstava i prijevoznika

Nakon analize prijevozne potražnje moguće je sustavnije analizirati strukturu voznog parka (prijevoznih sredstava) i licenciranih prijevoznika. Težište je na osnovnom pregledu strukture voznog parka cestovnog teretnog prijevoza u Hrvatskoj. Struktura vozila analizirana je prema metodologiji Državnog zavoda za statistiku tako da se razlikuju:

- javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe,
- prema vrstama vozila (namjena i ekološke značajke vozila) i
- prema teritorijalnoj pripadnosti pojedinim županijama.

Moguće su i drugačije analize kako je to naznačeno u udžbenicima i publikacijama.

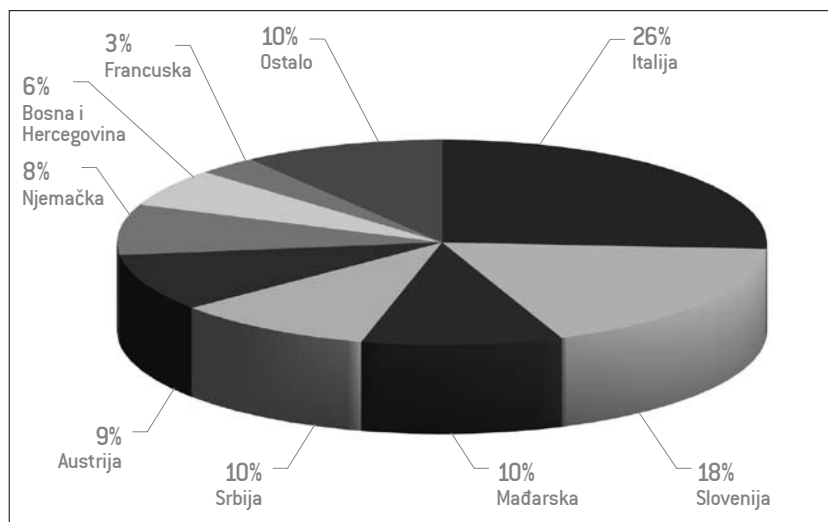
Iz prikaza je vidljiv pad broja prijevoznika u okviru predviđanja, a u skladu s recesijskim kretanjima budući da je porast broja prijevoznika u korelaciji s rastom bruto društvenog proizvoda. Stopa rasta broja vozila se smanjuje.

Važan strateški cilj je do ulaska u Europsku uniju postići zadovoljavajuću zastupljenost ekoloških vozila.

Analiza strukture vozila prema vrsti - namjeni uključuje sljedeće vrste vozila:

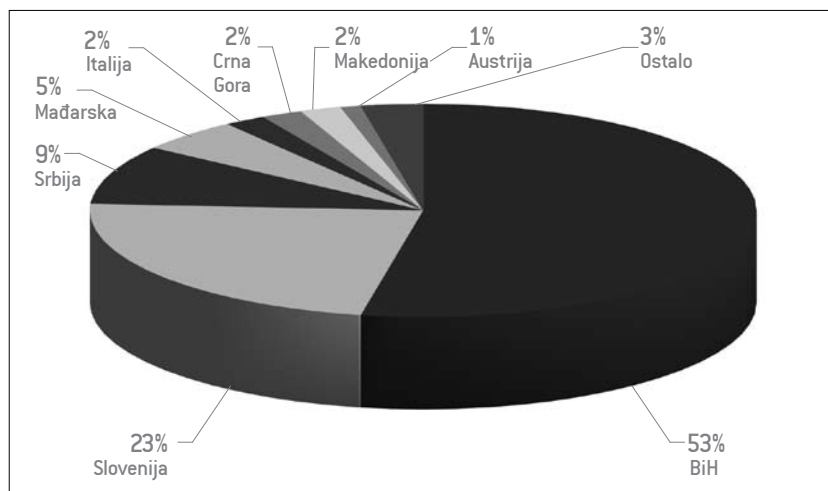
- otvorena vozila/ravna s ceradom,
- druga zatvorena vozila,
- hladnjače,
- kiperi,
- vozila za prijevoz živih životinja,
- cisterne i
- ostala vozila.

4.1.6. Pokazatelji robne razmjene

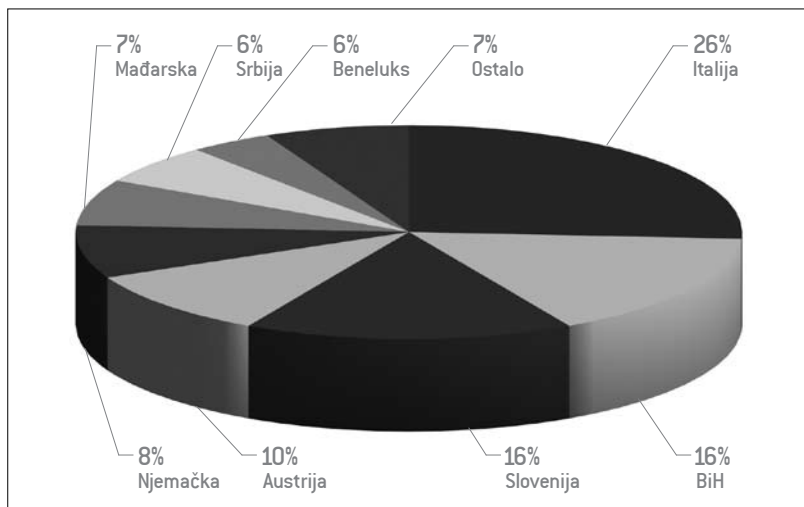


Grafikon 2. Količina tereta u izvozu prema zemljama iskrcaja

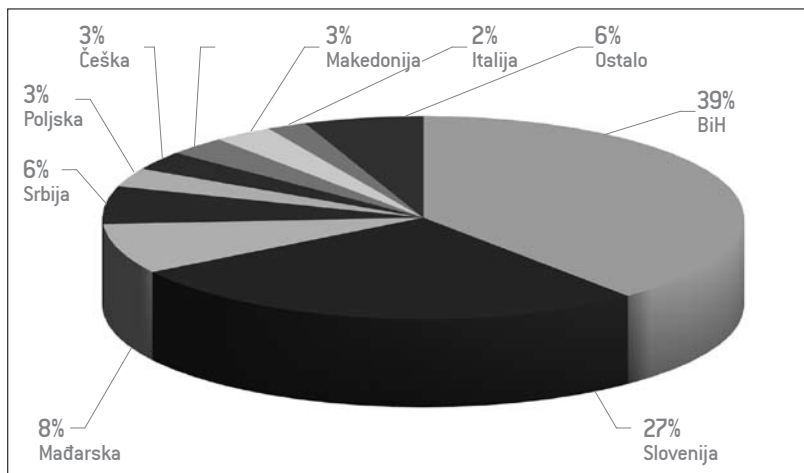
U grafikonu 2. prikazana je količina tereta u izvozu prema zemljama iskrcaja. Najveći udjel imaju Italija [26%], Slovenija [18%], Mađarska i Srbija [10%].



Grafikon 3. Količina tereta u izvozu prema zemlji registracije prijevoznika



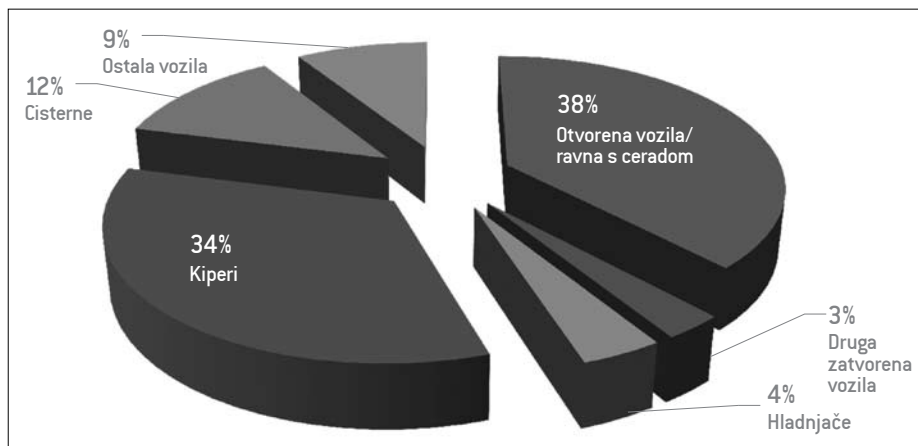
Grafikon 4. Količina tereta u uvozu prema zemljama ukrcaja



Grafikon 5. Količina tereta u uvozu prema zemlji registracije prijevoznika

4.1.7. Analiza djelovanja prijevoznih sredstava

Prikaz prevezenih količina tereta prema navedenim vrstama vozila vidljiv je iz grafikona 6.



Grafikon 6. Prevezena količina tereta prema vrstama vozila

Iz grafikona 6 je vidljiv dominantni udjel otvorenih vozila - ravnih s ceradom (37%), kiperi (35%) te cisterne (12%). Velik udjel u ukupnoj prevezenoj količini tereta imaju kiper vozila zbog značajnog obujma građevinskih radova. Kiper vozila imaju obilježje velike nazivne nosivosti (20 tona i više) pa je očekivano velika prevezena količina tereta, ali se istovremeno teret prevozi na malim udaljenostima što rezultira malim prijevoznim učinkom u tonskim kilometrima, malim ukupno pređenim putem, odnosno malim pređenim putem pod teretom.

4.1.8. Zakonska regulativa

U kontekstu potrebnih promjena Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je napraviti komparativnu analizu zakonskih regulativa pojedinih zemalja. U ovom istraživanju dotaknuta su samo neka pitanja kako bi se identificirale države od interesa za komparativnu analizu.

Izdvojene su sljedeće države:

- Švicarska,
- Austrija,
- Italija,
- Velika Britanija i
- Slovenija.

Prve tri navedene države se po svojoj nacionalnoj zakonskoj regulativi razlikuju u odnosu

na hrvatsko zakonodavstvo stoga što su povijesne okolnosti nastanka zakona bile različite. Međutim, postoje i međusobne razlike između tih država zbog različitih nacionalnih interesa.

Velika Britanija se općenito razlikuje po svom zakonodavstvu pa je stoga potrebno uzeti u obzir različitosti pravnih akata pri kreiranju vlastitog zakonskog okvira.

Slovenija u kontekstu zakonodavstva ima najviše sličnosti s Hrvatskom. Zakonska regulativa susjedne države u trenutku pristupa Europskoj uniji može biti smjernica Hrvatskoj u smislu rješenja prihvatljivog Europskoj komisiji, ali budući su u tijeku promjene aktualnog slovenskog zakona svakako treba analizirati i korekcije koje će nastati.

4.1.9. Zaključci i prijedlozi

Temeljem prikupljenih podataka i analiza te spoznaja vezanih za otvaranje tržišta prijevoza roba (i putnika) moguće je dati temeljne smjernice i preporuku za otvaranje tržišta ('pristup u djelatnost') roba danom pristupanja Europskoj uniji. U tom kontekstu potrebno je dalje intenzivirati izobrazbu, podizanje tehnološke razine i konzistentnu politiku koja bi se verificirala kroz raspravu sa zainteresiranim skupinama.

U petom krugu proširenja Europske unije po pitanju otvaranja tržišta roba postoji različita praksa. Posebno su zanimljivi slučajevi Cipra, Malte, Slovenije i itd. koji mogu poslužiti za odgovor na pitanje da li zatražiti odgodu ili otvoreni pristup tržištu kod pridruživanja. U situaciji kada Hrvatska ima premalo CEMT dozvola, a zemlje Europske unije previše, potrebno je otvoriti prostor propulzivnim prijevoznicima i spriječiti komplikacije oko izdavanja dozvola te potencijalne popratne negativne pojave.

Postojeću flotu cestovnih prijevoznih sredstava potrebno je sustavno obnavljati u cilju dostizanja visokih ekoloških zahtjeva. Budući da to kratkoročno nije izvedivo i zbog naglašene usitnjenosti hrvatskog prijevoznništva potrebno je promišljati načine učinkovitog udruživanja prijevoznika („klasterizacija“, „kooperacija“).

Iz analize prikazanih podataka može se zaključiti da su u prijevoznim procesima izvoznih i uvoznih obilježja najviše zastupljeni strani prijevoznici koji dolaze iz susjednih zemalja Bosne i Hercegovine te Slovenije.

Razlog što prijevoznici iz zemalja s kojima također ostvarujemo veliku bilateralnu razmjenu (Italija, Njemačka, Austrija) nisu u odgovarajućem omjeru zastupljeni na hrvatskom prometnom tržištu, počiva na činjenici da im to tržište još nije dovoljno atraktivno, za razliku od prijevoznika iz zemalja bivše Jugoslavije.



Administrativne mjere mogu spriječiti ulaz vozila stranih prijevoznika s ekološki neprihvatljivim vozilima koje su vrlo često i upitne tehničke ispravnosti. U broju stranih vozila prednjače istočne države, gdje je stanje voznog parka međunarodnih prijevoznika puno lošije u odnosu na hrvatske međunarodne prijevoznike. To se odnosi kako na provozni promet, tako i na bilateralne prijevoze.

S aspekta cjelovite sustavne analize važno je uočiti da cilj nije samo naplatiti cestarinu i ostale doprinose na itineraru, već je potrebno razmišljati i o drugim aspektima (prvenstveno sigurnosti prometa i ekologije). Državna tijela trebaju biti u službi povećane konkurentnosti hrvatskih prijevoznika, uz uvažavanje zahtjeva otvaranja tržišta i slobodnog protoka na prostoru Europske unije.

Sve ove čimbenike potrebno je razmotriti i analizirati prije aktivnosti za pristup Hrvatske u Europsku uniju, odnosno uskladbe njenog zakonodavstva na području prometne politike. Kada će Hrvatska liberalizirati svoje prometno tržište glede dozvola i kabotaže i kakve će to učinke imati na konkurentnost hrvatskih prijevoznika, teško je i složeno pitanje na koje bi prometna struka trebala dati odgovor, a sve u cilju održivog razvoja hrvatskog prijevoznništva.

Ostalo je još relativno malo vremena do nastanka velikih promjena na prometnom tržištu uslijed njegove liberalizacije koje je potrebno pametno iskoristiti. To se odnosi na državu koja bi morala još aktivnije djelovati sa svojim instrumentima u povećanju konkurentnosti hrvatskih prijevoznika. To se odnosi i na svakog prijevoznika koji se mora prvenstveno posvetiti povećanju kvalitete svoje prijevozne usluge te uz poduzimanje svih potrebnih planskih aktivnosti, treba biti potpuno pripremljen na još zahtjevniju tržišnu utakmicu nakon liberalizacije.

Na ostvarene pokazatelje djelatnosti u prijevoznim procesima provoznih obilježja, prema kojima hrvatski prijevoznici imaju manje od desetina udjela u ukupnoj količini prevezenog tereta, moguće je jednim dijelom utjecati putem administrativnih mjera za ekološki neprihvatljiva vozila u provozu.

Iz analize uvoznih i izvoznih tokova moguće je izvesti zaključke glede prostornog lociranja intermodalnih transportno-logističkih centara.

4.2. ANALIZA TROŠKOVA U CESTOVNOM PRIJEVOZU

Marijan Banelli, ing.prom
mr.sc. Darko Vukadinović

U Hrvatskoj, kao i na velikom dijelu europskog transportnog tržišta nema propisanih prijevoznih tarifa što otežava određivanje mjere financijskog učinka. Osnovni pokazatelji rada su kvantitativni pokazatelji iskazani u količini prevezenog tereta, broju prevezenih putnika te ostvareni učinak.

U cilju sagledavanja strukture utjecajnih čimbenika na kalkulaciju prijevoznih troškova potrebno je navesti sljedećih šest elemenata:

- Prijevozni zahtjevi u užem okruženju prijevoznika,
- Prijevozni zahtjevi u širem okruženju prijevoznika,
- Prijevozni zahtjevi u međunarodnom cestovnom prijevozu,
- Direktni troškovi cestovnog prijevoza,
- Varijabilni troškovi cestovnog prijevoza i
- Fiksni troškovi i njihov utjecaj na prijevoznu djelatnost.

U ovom pristupu se čini nužnim sažeto sagledavanje specifičnosti navedenih elemenata.

4.2.1. Prijevozni zahtjevi u užem okruženju prijevoznika

Prijevozni zahtjevi uvjetovani su gospodarskom aktivnošću u određenom okruženju. Snažniji gospodarski subjekti generiraju veći broj prijevoznih zahtjeva u otpremi i dopremi, odnosno u uvozu i izvozu roba i nastavno tome mogu bitnije utjecati na formiranje cijena prijevoza i kapacitiranje voznog parka u okruženju. Prijevoznici, u pravilu, brzo reagiraju na uvjete tržišta užeg okruženja i tu ne postoje zakonska ograničenja. Istraživanja pokazuju da u našim uvjetima ne postoji ujednačena zastupljenost prijevoznih zahtjeva po županijama. Tako 38% svih prevezenih količina roba otpada na Grad Zagreb i Zagrebačku županiju, čime se otvara i pitanje realne usporedbe rada cestovnih prijevoznika. Bliža lokacija prijevoznika jačoj gospodarskoj aktivnosti mu omogućava veću konkurentnu sposobnost pred onima koji su dalje locirani, manje praznih prijeđenih kilometara do utovara i od istovara do domicila prijevoznika, kao i lakše i brže angažiranje većeg broja prijevoznih jedinica na zahtjev nadležnog davca.

4.2.2. Prijevozni zahtjevi u širem okruženju prijevoznika

Prijevozna sredstva cestovnog prometa su po naravi fleksibilna. Izražena potražnja prijevozne

usluge u širem okruženju je pozitivna jer povećava zaposlenost prijevoznika, a s druge strane jača konkurentnost. Međutim, pojavljuju se i negativni učinci u praksi poznati pod pojmom „nelojalne konkurencije“. Povećani prijevozni zahtjevi mogu omogućiti postizanje boljih eksploatacijskih pokazatelja.

4.2.3. Prijevozni zahtjevi u međunarodnom prijevozu

U postojećim uvjetima hrvatsko tržište cestovnog prijevoza ograničeno je kvotom međunarodnih dozvola. To se posebice manifestira pri kraju svake godine kada i cijene prijevoza rastu zbog nedostatka međunarodnih dozvola. Ulaskom Hrvatske u članstvo Europske unije nestat će ovaj utjecaj na cijene prijevoza.

4.2.4. Direktni troškovi

Direktni troškovi ovisni su o kretanju vozila i to u odnosu na prijevoznom putu i vrstu robe koja se prevozi pa su više naglašeni u međunarodnom nego u domaćem prijevozu.

Direktne troškove prijevoznih sredstava čine troškovi:

- cestarine,
- vožnje tunelima, mostovima, trajektima, vlakovima (RO-LA) i sl.,
- parkiranje vozila,
- upravne pristojbe i takse,
- otpremništvo te
- veterinarski, fitosanitarni i sanitarni pregledi.

Prema tome, oni su posljedica korištenog itinerara i primijenjene tehnologije. Postoje tržišta koja izazivaju osjetno veće direktne troškove zbog svojih specifičnosti. Tako je cestarina u Austriji najskuplja, za Veliku Britaniju se mora koristiti trajekt, kroz Austriju se u nedostatku tranzitnih dozvola koristi uprtni vlak (RO-LA) i sl. Na neke od ovih troškova prijevoznik ne može utjecati već ih mora ukalkulirati u vozarinu.

Ovdje je važno napomenuti da se u nekim državama Europske unije cestarine određuju i prema ekološkoj klasifikaciji prijevoznih sredstava. Time se potiče prijevoz tereta novijim, tehnološki i ekološki suvremenijim vozilima. Tako stimulirani prijevoznici postaju konkurentniji od prijevoznika sa zastarjelim voznim parkom. Kod nas bi se umjesto starosnog kriterija za ograničenje zadržavanja vozila u prijevoznoj funkciji trebao uvesti sve aktualniji kriterij ekološke prihvatljivosti.

Činjenica je da su zadnjih nekoliko godina cestarine u Zapadnoj Europi znatno poskupjele te time u velikoj mjeri utječu na povećanje transportnih troškova.

Cestarine u Hrvatskoj su skuplje od prosječnih cestarina u Europskoj uniji, što smanjuje konkurentnost hrvatskog prijevoznništva.

U Hrvatskoj postoji opcija kartičnog plaćanje cestarina i goriva po principu „postpay“ tj. odgođenog plaćanja te na temelju toga određeni rabati na korištenje autocesta i točenja goriva. Usprkos tomu, još uvijek nije moguće plaćanje cestarina europskim karticama za gorivo (Shell, DKV, ESSO, UTA itd.) zbog toga što Hrvatska još nije članica Europske unije.

4.2.5. Varijabilni troškovi prijevoza

Varijabilni su troškovi uvjetovani kretanjem vozila te ovise o prijeđenim kilometrima. Najznačajniji varijabilni troškovi se odnose na:

- pogonsko gorivo,
- auto-gume,
- maziva i motorna ulja te
- održavanje vozila.

Trošak pogonskog goriva je jedan od najvećih troškova poslovanja prijevozne tvrtke i danas čini i više od 35% ukupnog prometa prijevozničke tvrtke. Ovaj trošak u znatnoj mjeri ovisi i o državi u kojoj prijevoznik ima domicil zato što država kroz trošarinu određuje cijenu pogonskog goriva, čime direktno utječe na konkurentsku sposobnost svojih prijevoznika. Naše tržište pogonskih goriva još nije razvijeno te naše prijevozničke tvrtke ne dobivaju uobičajeni rabat na godišnje količine kupljenog goriva, na što bi trebalo u budućnosti računati. Treba imati u vidu da prijevoznici nisu krajnji potrošači goriva jer je njima gorivo sirovina za proizvodnju prijevozne usluge koju pružaju pri obavljanju svoje osnovne djelatnosti. Kako bi proizveli prijevoznu uslugu prijevozna sredstva moraju koristiti pogonsko gorivo. Tako gledajući, zaključuje se da cijena pogonskog goriva za prijevoznike može biti manja nego za krajnje potrošače. U tom slučaju, našim prijevoznicima omogućava se također veća konkurentnost na transportnom tržištu.

Cijena auto-guma neposredno utječe na cijenu prijevoza, a njihova kvaliteta utječe na eksploatacijski vijek i sigurnost u prijevoznom procesu (u međunarodnom prijevozu eksploatacijski vijek auto-gume odgovara 150.000 do 250.000 prijeđenih kilometara). Po cijeni i kvaliteti se ponuda auto-guma na hrvatskom tržištu bitno ne razlikuje od ponude okruženja.

Za cijenu maziva i ulja vrijedi isto što i za cijenu auto-guma. Interval izmjene ulja kod novijih vozila kreće se između 50.000 i 80.000 km (6-11 tisuća €), a ovisan je o kvaliteti ulja, kvaliteti korištenog goriva, uvjetima eksploatacije vozila i dr. Troškovi održavanja prijevoznih sredstava značajna su stavka u prijevoznim troškovima i ovise o: starosti vozila, homogenosti voznog parka, kvaliteti vozačkog kadra, kvaliteti kadra u održavanju vozila te broju, lokaciji

i osposobljenosti servisa. Vozila do dvije godine starosti (u jamstvenom roku) imaju male troškove održavanja (oko 3% od bruto prihoda tog vozila), dok kod vozila starijih od 6 godina taj postotak i dalje raste do 18%.

Homogenost voznog parka prijevoznicima omogućuje provođenje kvalitetnijeg održavanja uz manji trošak i kvalitetniju usporedbu troškova održavanja pojedinih vozila.

Jedno od važnih pitanja rada prijevozničke djelatnosti je vozačko osoblje. Primjetan je raskorak između tehnološki sve naprednijih vozila i vozača koji se školuju na tehnološki zastarjelim prijevoznim sredstvima. Nekad su vozači započinjali svoj radni vijek na manjim vozilima i tek nakon određene prakse prelazili bi na novija i suvremenija vozila. Danas, zbog manjka navedenog osoblja, mladi vozači odmah prelaze na tehnološki vrhunski opremljena motorna vozila velike nosivosti.

Lokacija tj. udaljenost servisa od sjedišta prijevoznika utječe, ne samo na trošak održavanja vozila, već i na gubitak vremena i praznog hoda te se širenje servisne mreže postavlja kao važno pitanje. K tome, opremljenost servisa i osposobljenost operativnog osoblja u servisu traži usavršavanje i nova znanja za održavanje novih vozila.

4.2.5. Utjecaj fiksnih troškova

Fiksni troškovi imaju veliki utjecaj na cijenu prijevozne usluge. Na ovu razinu troškova utječu zakonom propisane pristojbe te se stoga može reći da „država“ bitno utječe na cijenu prijevoza i konkurentnost svojih prijevoznika, ne samo na domaćem nego i na međunarodnom tržištu. Ova činjenica je od velikog značaja za otvaranje tržišta transportnih usluga. U današnjim uvjetima za naše prijevoznike u međunarodnom prijevozu postoje ograničenja uvjetovana kvotama međunarodnih dozvola, ali ta ograničenja će nestati na prostoru zemalja Europske unije.

Problem fiksnih troškova u Hrvatskoj još je kompliciraniji jer se razlikuju po županijama pa nose predznak diskriminacije (osobito kod osiguranja i poreznih olakšica). Ova diskriminacija po županijama je neodrživa jer sjedište prijevoznika (pogotovo za međunarodni prijevoz) ne utječe na rizike u prijevoznom procesu.

Naime, kod osiguravatelja postoje zone rizika, što u prijevozničkoj djelatnosti nema logiku jer prijevoz nije djelatnost koja se obavlja samo unutar županije, već između regija i država te se time stvara diskriminacija među prijevoznicima.

Značajna je novost da bi po uzoru na Europsku uniju i kod nas trebala nastupiti liberalizacija cijena osiguranja od 1. siječnja 2008. te time i očekivanja prijevoznika za manjim premijama i promjenama u zonama rizika za teretni program. No, država nije ovaj zakon stavila u funkciju.

Fiksne troškove u cestovnom prijevozu čine troškovi koji ne ovise o kretanju prijevoznog sredstva.

4.3. PRIKAZ STANJA DJELATNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZA PUTNIKA U REPUBLICI HRVATSKOJ

dr.sc. Saša Šolman

Djelatnost cestovnog prijevoza putnika u Hrvatskoj može se prikazati kroz njeno strukturiranje po horizontali i vertikali.

Po horizontali djelatnost čine autobusni prijevoz, autotaksi prijevoz i nekonvencionalni oblici prijevoza, a po vertikali djelatnost čine tehnički, tehnološki, organizacijski, ekonomski, pravni, kadrovski, razvojni, sigurnosni i ekološki aspekt svakog od elemenata po horizontali.

Autobusni prijevoz je i nadalje najznačajniji oblik cestovnog prijevoza putnika u Hrvatskoj. Djelatnost je regulirana odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Obavlja se kao međugradski (međumjesni) na temelju dozvola u županijskom, međužupanijskom i međunarodnom prometu i to vozilima koja osim mjesta za vozača imaju više od 8 mjesta za putnike. Prijevoz se također obavlja i kao gradski i prigradski prijevoz na području većih gradova temeljem Zakona o komunalnom gospodarstvu na osnovu koncesija. Autotaksi prijevoz se obavlja na temelju licencije ili dozvola i to vozilima koja osim mjesta za vozača imaju najviše 8 putničkih mjesta (dakle, autotaksi prijevoz se obavlja i sa tzv. kombi vozilima 8+1).

Nekonvencionalni oblici prijevoza putnika u Hrvatskoj (carpooling, carsharing i sl.) formalno-pravno ne postoje već se govori o tzv. „neformalnom carsharingu“ (više osoba sa istim ili sličnim polazištem i/ili odredištem putuje jednim osobnim automobilom koji je u vlasništvu jednog od putnika s ciljem smanjivanja svojih osobnih prijevoznih troškova). Osim Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu te Zakona o komunalnom gospodarstvu, pojedini segmenti djelatnosti cestovnog prijevoza putnika regulirani su odredbama Zakona o koncesijama, Zakona o sigurnosti prometa na cestama, Zakona o obveznim osiguranjima u prometu te Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu, kao i njihovim podzakonskim aktima. Nadzor nad obavljanjem predmetnih djelatnosti je uređen Zakonom o inspekciji cestovnog prometa i cesta te propisima o komunalnom gospodarstvu.

Najznačajniji problemi koji se pojavljuju s tim u vezi su: zakonska regulativa koja autobusnim prijevoznicima ne dopušta obavljanje javnog prijevoza putnika osobnim vozilima u slučajevima

smanjene prijevozne potražnje, nelojalna konkurencija autotaksi prijevoza autobusnom prijevozu u smislu prometovanja neposredno ispred autobusnih linija, veliki broj ukinutih polazaka i linija u autobusnom prijevozu na područjima s malom naseljenosti i malom prijevoznom potražnjom (javnog prijevoza gotovo nema), raznolikost propisa na lokalnoj razini kojima se regulira obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza i dr.

S tehničkog aspekta u Hrvatskoj je primjetna izrazita heterogenost autobusnog voznog parka s aspekta starosti vozila te strukture po markama, tipovima i kapacitetu. Od oko 4700 registriranih autobusa koji se operativno koriste u obavljanju djelatnosti prijevoza, tek manji broj je ekološki prihvatljivih standarda motora Euro 4, Euro 5 i EEV, s tendencijom poboljšanja ukoliko se nastavi i pojača program subvencioniranja nabave takvih vozila od strane države u budućnosti. Također je primjetan trend okrupnjavanja tvrtki koje su u proteklom razdoblju slabije poslovale u velike poslovne sustave (Čazmatrans, Autotrans, Veolia), stoga se očekuje daljnja modernizacija autobusnih voznih parkova, kao i nužna diferencijacija vozila za prijevoz putnika unutar prijevoznčkih tvrtki (vozila za gradski i prigradski prijevoz, vozila za međumjesni prijevoz i vozila za međunarodni linijski prijevoz te povremeni prijevoz putnika).

S tehnološkog aspekta, problem predstavlja i dalje korišten institut usklađivanja autobusnih voznih redova koji onemogućava daljnju liberalizaciju prijevoznog tržišta u javnom linijskom prijevozu, a linije od državnog i županijskog značenja na kojima bi prijevoznici ostvarivali prava na subvenciju troškova nisu definirane. Nije se započelo s realizacijom projekata integriranog prijevoznog sustava koji bi omogućili povezivanje autobusnog (i uopće cestovnog) prometa s drugim prometnim granama u prijevozu putnika, s jedinstvenim i usklađenim redovima vožnje i drugim tehnološkim elementima, a posebice s tarifnim sustavom.

S organizacijskog aspekta, primjetno je okrupnjavanje autobusnih prijevoznika gledano vlasnički, ali i nazočnost na tržištu velikog broja malih prijevoznika koji su tehnologijom rada, kapacitetom svojih voznih parkova te kadrovskom strukturom orijentirani prema obavljanju povremenih prijevoza, posebice za vrijeme turističke sezone.

S ekonomskog aspekta, nazočna su dva problema. Prvi, nedostatak jasne politike subvencioniranja u funkciji optimizacije javnog prijevoza putnika i drugi, previsoki fiksni i direktni troškovi poslovanja koji značajno umanjuju konkurentnost hrvatskih prijevoznika u odnosu na druge, pa čak i u odnosu na individualni prijevoz.

S pravnog aspekta je završeno usklađivanje domaćih propisa koji reguliraju djelatnost cestovnog prijevoza putnika s pravnom stečevinom Europske unije, no nove europske uredbe i direktive zahtijevaju da usklađivanje prometnih politika postane trajna aktivnost.

S kadrovskog aspekta se očekuje primjena novog načina edukacije vozača s ulaskom u Europsku uniju, što će omogućiti kvalitetniji prijevoz putnika.

Što se tiče ostalih aspekata, problemi su gotovo istovjetni onima u prijevozu tereta.

Tablica 1.: Prevezeni putnici i prijevozni učinak u unutarnjem i međunarodnom prijevozu prema granama prometa od 2006. do 2010. godine

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.1
ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ					
Prevezeni putnici (u tis.)	46.212	63.131	70.961	73.545	69.564
Putnički kilometri (u mil.)	1.362	1.611	1.810	1.835	1.742
CESTOVNI PRIJEVOZ					
Prevezeni putnici (u tis.)	63.576	63.144	62.064	58.493	56.419
Putnički kilometri (u mil.)	3.537	3.808	4.093	3.438	3.284
Gradski prijevoz	376.613	425.954	408.865	384.252	373.233
POMORSKI I OBALNI PRIJEVOZ					
Prevezeni putnici (u tis.)	12.079	12.723	12.861	12.550	12.506
Putničke milje (u mil.)	245	265	265	263	493
ZRAČNI PRIJEVOZ					
Prevezeni putnici (u tis.)	2.148	2.288	2.329	2.053	1.861
Putnički kilometri (u mil.)	1.959	2.055	1.945	1.636	1.510
UKUPNO PREVEZENI PUTNICI	124.015	141.286	148.215	146.641	140.350
UKUPNI PKM	7.103	7.739	8.113	7.172	7.029

Izvor: DZS, Statistički ljetopis, 2011. god.

4.4. CASE STUDY

HRVATSKA – CESTOVNI PROMET, INSTITUCIONALNI SOCIJALNI DIJALOG I RESTRUKTURIRANJE: POSTIGNUĆA I IZAZOVI

mr.sc. Mario Švigir, Predsjednik Socijalnog vijeća za cestovni promet u Republici Hrvatskoj
mr.sc. Maja Pokrovac, HUP-Udruga poslodavaca prometa

Specifičnost hrvatskog modela socijalnog dijaloga u cestovnom prometu jest relativno veća razvijenost institucionalnog socijalnog dijaloga sektora u odnosu na stupanj razvoja klasičnih industrijskih odnosa u sektoru. Osobito ako se promatraju s osnove usporedbe za drugim sektorima u hrvatskom gospodarstvu, primjerice turizmom i ugostiteljstvom i graditeljstvom.

To se prvenstveno odnosi na činjenicu da je cestovni promet u Hrvatskoj prvi sektor koji je osnovao sektorsko vijeće po uzoru na ustroj partnerskih organizacija u Europskoj uniji osnovanih oko i za potrebe vođenja Europskog socijalnog dijaloga, koji je bitan instrument za upravljanje promjenama koje proizlaze iz restrukturiranja.

U tom dijelu socijalni partneri u ovom sektoru su krenuli putem koji je put prilagodbe načinu rada naših europskih partnerskih organizacija na nacionalnoj razini, ali i na razini Zajednice.

U razdoblju kada je financijska kriza, posljedična recesija i restrukturiranje financijsko-fiskalnih politika ostavilo veliki pečat na gospodarskim strukturama globalno i lokalno, hrvatski su akteri koji predstavljaju i poslovnu zajednicu i zaposlene u sektoru započeli dijalog o stabiliziranju i utvrđivanju kvalitetnih oblika povećanja konkretnosti sektora, na obostranu korist poslovne zajednice i zaposlenih.

Naša je nada da će kvaliteta ovog procesa ojačati i kvalitetu dijaloga u sferi klasičnih industrijskih odnosa te da će ovaj sektor ojačati i taj oblik institucionalnog ugovornog dijaloga, ne samo o režimu i cijeni rada već i o utvrđivanju standarda u sektoru koji bi imali za cilj jačati i davati podršku kvalitetnom, odnosno produktivnom poduzetništvu i kvalitetnom radu. U nastavku su, uz dva prikaza, izloženi ključni momenti za razumijevanje načina i isticanje rezultata rada osnovanog bipartitnog vijeća za sektor cestovnog prometa u Hrvatskoj.

MATRICA INDUSTRIJSKI ODNOSI – cestovni promet

	Nacionalni kolektivni ugovor	Prošireni nacionalni kolektivni ugovor	Pokrivenost kolektivnim ugovorima na svim razinama	Industrijski odnosi i restrukturiranje
Putnici	Ne postoji	Ne postoji	- Dominantna kategorija su kolektivni ugovori (KU) na razini tvrtke - Većina kompanija ima sklopljen KU - S pojavom krize dolazi do poteškoća u pregovorima - Najčešće se ugovara privremeno umanjenje visine određenog instrumenta	- Nema ex ante preventivnog dijaloga u pogledu prilagodbe i traženja kompromisnih rješenja za povećane troškove i smanjene prihode unutar krize
Robe	Ne postoji	Ne postoji	- Uglavnom bez KU	Ne postoje
Inicijative u	- u 2012. započeli bilateralni razgovori o utvrđivanju nacionalnih minimalnih standarda (za putnike i za robe) - u Hrvatskoj već postoje slični obrasci kao što je nacionalni KU za turizma i graditeljstvo	po zaključenju nacionalnog KU odmah bi se započela procedura proširenja (postupak je da se zahtjev za proširenje KU prosljeđuje nacionalnom Gospodarsko-socijalnom Vijeću i Vladi RH, odnosno resornom ministru)	- u 2012. inicijative i pripreme radnje na razini više poduzeća za sklapanje KU na razini instrumenata ugovorenih aktima poslodavca - u poduzećima koja su regionalna i multinacionalna poduzeća testirat će se jednoobraznost KU za cijelu regiju (prilagođeno hrvatskim propisima)	- postoji potreba da se u KU sve više pozornosti posveti temama koje se odnose na upravljanje promjenama koje proizlaze iz restrukturiranja (vidi u nastavku socijalni dijalog u sektoru)

Izvor: autori

MATRICA SEKTORSKI SOCIJALNI DIJALOG – cestovni promet

	Neformalni socijalni dijalog	Institucionalna rješenja	Akteri	Socijalni dijalog i restrukturiranje
Benchmarks	- započeo u 2010. godini između HUP Udruga za promet i Sindikata prometa i veza Hrvatske - organizacije su senzibilizirane na potrebu sektorskog promišljanja budućnosti prometa od strane socijalnih partnera - donesene odluke na izvršnim tijelima socijalnih partnera o početku procesa institucionaliziranja socijalnog dijaloga - predsjednik RH prihvatio sponzorstvo na procesom uspostavljanja Sektorskog Vijeća - senzibilizirani i uključeni i ostali akteri u cestovnom prometu u proces priprema za osnivanje sektorskog vijeća	- u 2011. Međunarodna konferencija o sektorskom dijalogu u prometu održana u Zagrebu pod pokroviteljstvom predsjednika Republike Hrvatske i uz sudjelovanje Međunarodne organizacije rada - potpisan Sporazum o osnivanju Socijalnog Vijeća za cestovni promet u Republici Hrvatskoj - Vijeće je održalo niz sastanaka sa tijelima državne uprave, od čega posebno treba istaknuti sastanak i podršku od resornog ministra rada koji je zadužen za socijalni dijalog - predstavnici Vijeća su i službeno imenovani od strane resornog ministra kao članovi radne skupine za izradu nove Strategije razvoja prometne djelatnosti u RH	- HUP udruga za promet - Sindikat prometa i veza Hrvatske - Nezavisni cestarski sindikat - Sindikat hrvatskog vozača - izvršna tajnica Vijeća, Snježana Štefok je viša stručna savjetnica u Samostalnoj službi za socijalni dijalog - Ministarstvo rada kroz svoju službu za socijalni dijalog pruža logističku potporu radu Vijeća te služi kao komunikacijska točka sa ostalim tijelima državne uprave - članovi Vijeća su: Maja Pokrovac (potpredsjednica) Marijan Baneli Zdravko Šimek Mijat Stanić (potpredsjednik) Miljenko Goččin Mario Švigir (predsjednik)	- u 2012. usvojen Plan rada Vijeća kao i ostali ustrojbeni akti - usvojena Deklaracija o važnosti cestovnog prometa u RH vezano uz potrebe koje proizlaze iz restrukturiranja i upravljanja promjenama - održane su tematske sjednice vezane uz: sektorske kompetencije, konkurentnost poslovnih subjekata u prometu, potrebu izrade nove strategije razvoja prometa koja bi hrvatski cestovni promet uspješno integrirala na jedinstveno tržište - u proces strateškog planiranja potrebno je uključiti okvire prometne politike EU posebno iskazane u novoj Bijeloj knjizi prometa

Izvor: autori

4.4.1. Sektorsko Vijeće za cestovni promet u Republici Hrvatskoj

23. siječnja 2012. godine konstituirano je Socijalno vijeće za sektor cestovnog prometa. To je prvo bipartitno sektorsko vijeće u Hrvatskoj, osnovano po uzoru na europski model radi ostvarenja kvalitetnog socijalnog dijaloga, a svojim pokroviteljstvom verificirao ga je i predsjednik Republike Hrvatske, prof. dr. Ivo Josipović. Zajednički cilj sindikata i poslodavaca kao socijalnih partnera u sektoru cestovnog prometa je rad na zajedničkoj nacionalnoj strategiji za promet.

Važnost socijalnog dijaloga ističu europski i hrvatskih političara u javnosti te je jedan od stupova odnosno instrumenata europske demokracije, a uloga sektorskih socijalnih vijeća kao mehanizma utvrđena je Ugovorom iz Lisabona, u člancima 154. i 155.

Zadaća Socijalnog vijeća koje je osnovano posebnim bipartitnim Sporazumom jest zajednička i aktivna briga svih sektorskih dionika na nacionalnoj razini, odnosno socijalnih partnera za usmjeravanje promjena u sektoru, a sukladno ciljevima politika Europske unije kao što su: Strategija razvoja Europe 2020., Strategija zapošljavanja te u našeg sektoru, Bijela knjiga razvoja prometne politike Europske unije.

Cilj takvih aktivnosti i zajedničkih napora je unaprjeđenje konkurentnosti sektora, njihova neminovna tehnička i tehnološka modernizacija u socijalno i ekološki održivim okvirima, čineći tako prometni sektor stjecištem novih investicija, ali i dodatnog zapošljavanja. Gospodarski model u tranzicijskim zemljama, a tako i u Hrvatskoj, često nije počivao na najsuvremenijoj tehnologiji, a niti na ulaganju u ljudske resurse, kako bi se nosili s novim izazovima koje pred njih postavljaju promjene.

Novina ovakvog oblika institucionalne i sadržajne suradnje, a koja se razlikuje od tripartitnog modela koji je domaćoj javnosti puno poznatiji, jest autonomnost dijaloga socijalnih partnera koji ne pokreće i ne daje mu tempo resorno državno tijelo. Tempo, razinu i sadržaj daju same partnerske organizacije. Na nedostatak istog, kvalitetnog bipartitnog dijaloga u gospodarstvu, opetovano je ukazivalo i Izvješće o napretku Republike Hrvatske u procesu pregovora za članstvom u Europskoj uniji.

Stožerni dokumenti za rad Vijeća su hodogram i plan rada za 2012. godinu, Deklaracija o važnosti cestovnog prometa kao programski dokument Vijeća. Vijeće, kao nacionalno tijelo socijalnih partnera, logistički u smislu tajništva podržava Samostalna služba za socijalni dijalog.

4.4.2. Sporazum o sektorskom Vijeću

Sporazumom o sektorskom Vijeću su potpisnici Sporazuma osnovali Socijalno vijeće za sektor cestovnog prometa osobito radi:

- predlaganja promjena propisa u cilju povećanja konkurentnosti,
- jačanje kolektivnog pregovaranja na razini sektora,

- utvrđivanje minimalnih standarda u sektoru,
- unaprjeđivanja sposobnosti predviđanja i upravljanja onim promjenama koje su relevantne za društveno odgovorno poslovanje,
- praćenja stanja u sektoru te savjetovanja o pitanjima kao što su sektorski plan za povećanje konkurentnosti, politika zapošljavanja, industrijska politika,
- sudjelovanja u oblikovanju obrazovnih programa i redefiniranja uloge institucija potrebnih poslodavcima i sindikatima kako bi se osigurala edukacija radne snage sukladno potrebama gospodarstva kao i radnicima radi podizanja njihove zapošljivosti i prilagodljivosti te verificiranja oblika osposobljavanja ostvarivanjem kojih će se premostiti razdoblje u kojem javne obrazovne institucije trebaju provesti potrebne reforme i
- definiranje onih informacija i statističkih pokazatelja koji se moraju redovito dostavljati socijalnim partnerima (organizacijama poslodavaca i sindikatima), na ravnopravnoj osnovi kako bi socijalni partneri mogli izgrađivati svoje kapacitete za vođenje socijalnog dijaloga i odgovorno obavljati svoje zadaće.

Potpisnici Sporazuma i članovi Vijeća izražavaju na institucionalan način volju i spremnost poticati sve oblike suradnje između socijalnih partnera na svim razinama u cilju poticanja gospodarskog rasta i poboljšanja uvjeta rada i života radnika, kao i jačanja kapaciteta socijalnih partnera za djelatno sudjelovanje u socijalnom dijalogu.

4.4.3. Prioriteti suradnje

Prioriteti suradnje utvrđeni su godišnjim programima rada. U 2012. godini radni program će biti usmjeren na sljedeća područja:

- a) Strateški razvoj cestovnog prometa (nova strategija razvoja cestovnog prometa i ukupna strategija razvoja prometa, pokretanje novog investicijskog ciklusa kroz projekt izgradnje intermodalnog razvoja prometa u RH te domaćih investicija i proizvodnje u infrastrukturu i prometna sredstva),
- b) Deklaracija o važnosti cestovnog prometa (postojeći tekst je osnova za rad radne skupine),
- c) Utvrđivanje minimalnih standarda u sektoru,
- d) Ulaganje u ljudske resurse u cestovnom prometu (priprema materijala za projekt koji bi se aplicirao za pretpristupni fond EU) i
- e) Izrada kodeksa profesionalizacije rukovodećih službi javnih poduzeća u prometu (depolitizacija i podizanje kvalitete upravljanja cestovnim sustavom).

4.4.4. Deklaracija o važnosti cestovnog prometa

Deklaracija o važnosti cestovnog prometa kao programski dokument Vijeća iznosi sljedeću viziju rada u procesu korištenja socijalnog dijaloga kako bi se upravljalo promjenama koje proizlaze iz

restrukturiranja. Namjera je socijalnih partnera da se kroz poseban dokument istaknu dugoročni ciljevi zajedničkog rada.

Cilj Deklaracije je promjena slike o cestovnom prijevozu koju često pogrešno percipiraju kao:

- Nezanimljivu strateškim investitorima,
- Nerazvojnu granu sa slabim multiplikacijskim potencijalom u odnosu na ostatak gospodarstva,
- “troškovnu granu” s aspekta fiskalne politike i
- Nezanimljivu za zapošljavanje, posebice mladih.

4.4.5. Značaj sektora

Djelatnost prometa i veza doprinosi stvaranju hrvatskog bruto domaćeg proizvoda s prosječno 7,6% unutar desetak godina, s tendencijom pada u zadnje dvije godine. Jedna je to od djelatnosti koja je visoko elastična na promjene na međunarodnom i domaćem tržištu, posebice u pogledu robnog prijevoza. Tako je u okolnostima izraženije globalne, ali i domaće gospodarske krize u prošloj godini, zbog smanjenja putničkog i robnog prometa smanjena i bruto dodana vrijednost, a samim time i udio u BDP-u. Tu činjenicu treba respektirati i bolje valorizirati u okviru ekonomske politike u Hrvatskoj. Izgradnjom intermodalnog i infrastrukturnog sustava, Hrvatska dobiva na strateškom značaju i u Europskoj uniji i u regiji.

4.4.6. Kako uvesti nove tehnologije

Nužno je kvalitetnije ulaganje u nove tehnologije prijevoza putnika, a posebice u one namijenjene naplati prijevoznih karata na načelima tarife unije, informiranju korisnika, praćenju tehnološke eksploatacije prijevoznih sredstava za prijevoz putnika, edukaciji menadžmenta prometnih poduzeća i vozača, ali i putnika, izgradnji putničkih prometnih terminala na kojima će se „susretati” različite prometne grane i sl.

4.4.7. Razbiti negativne stereotipe o radnim mjestima u sektoru u sklopu ambicioznije vizije upravljanja ljudskih resursima

Sektorsko vijeće za promet će u grupi cestovni promet voditi konkretan dijalog o dugoročnim pretpostavkama o potrebnim znanjima i vještinama u sektoru te kako zajedničkim naporima svih aktera sektorskog socijalnog dijaloga učiniti sektor atraktivnim za mlade ljude i zapošljavanje.

4.4.8. Konačno se obračunati sa sivom ekonomijom u sektoru

Siva ekonomija uzima sve više maha u cestovnom prijevozničkom sektoru (ali i u prometu roba) i tako omogućuje nelojalnu konkurenciju poslovanja u ovom sektoru, narušava tržišnu utakmicu,

a posljedično ugrožava standarde poslovanja i sigurnost putnika te popularizira poslovanje bez plaćanja državnih poreznih i ostalih nameta. Uz ovu temu pojavljuje se i pitanje efikasnosti rada i nadležnosti, odnosno postupanja inspeksijskih službi i Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja.

4.4.9. Zakonski urediti tržišnu utakmicu u sektoru

Imperativ poslovanja mora biti u skladu sa propisima. Vijeće u tom smislu inicira izmjenu i dopunu zakonskih propisa u skladu s potrebama tržišta. Osim toga Vijeće se zalaže za utvrđivanje minimalnog praga troškova za oporezivanje u cestovnom prometu te se zalaže za analizu politike subvencioniranja odnosno zagovara adekvatne izmjene politike subvencioniranja u cestovnom prometu (kao što se zalaže za razlučivanje komunalnog od komercijalnog).

4.4.10. Pripremiti se za provedbu europskih direktiva

Ovo pitanje zahtijeva prilagodbu dugoročnim uvjetima poslovanja. U tijeku je prihvaćanje nove Bijele knjige o prometnoj politici u Europskoj uniji koja će značajno izmijeniti cijeli sustav prometa europskog tržišta. Ovom dugoročnom okviru trebaju se prilagoditi kako veliki korporativni sustavi tako i mala i srednja domaća poduzeća.

4.4.11. Podizati konkurentnost i utvrditi jedinstvene prometne politike

Ključna stvar za dionike cestovnog prometa, s obzirom na ulazak Hrvatske u Europsku uniju i njihovu što bolju prilagodbu novim tržišnim uvjetima poslovanja, jest izrada i donošenje nove Strategije cestovnog prometa za razdoblje od 2013. do 2023. godine. U svim strategijama razvoja Hrvatske ističe se važnost našeg geoprometnog položaja što do danas nije dovoljno iskorišteno. Promet može biti jedan od nositelja hrvatskog gospodarstva, a svi dionici cestovnog prometa u tome mogu značajno doprinijeti kroz aktivno uključivanje članova Vijeća prilikom oblikovanja zakonske regulative i procjena učinka propisa (osobito u dijelu koji se tiče zapošljavanja i radnih odnosa).

4.4.12. Adekvatno financijski pratiti cestovni prijevoz

Svaka gospodarska grana ima svoj investicijski ciklus i svoje multiplikacijske efekte te postoji potreba definiranja posebnih bankarskih proizvoda odnosno kreditnih linija za budžetiranje obrtnog i razvojnog kapitala cestovnih prijevoznika (putnika i roba).

4.4.13. Jačati kolektivno pregovaranje u sektoru i sve oblike produktivnog socijalnog dijaloga

Po uzoru na europsku praksu i sukladno njezinim temeljenim vrijednostima, nužno je jačati kolektivno pregovaranje u sektoru i sve oblike produktivnog socijalnog dijaloga s ciljem ekonomskog jačanja sektora i kreiranja kvalitetnih radnih mjesta, odnosno mogućnosti karijernog napretka.

5. Prilog

5.1. LISTA RELEVANTNIH INSTITUCIJA ZA SEKTOR PROMETA, PO ZEMLJAMA

5.1.1. Njemačka

- Savezno ministarstvo prometa, gradnje i urbanog razvoja (BMVBS)
(http://www.bmvbs.de/EN/Home/home_node.html)
- Savezni istraživački institut autocesta (BASt)
(http://www.bast.de/cln_033/nn_43710/EN/e-Home/e-homepage_node.html?_nnn=true)
- Savezna uprava za automobilske transport
(http://www.kba.de/cln_031/nn_124384/sid_A6FB01823B7320F84C97EF5BBB5071FF/nsc_true/EN/Home_en/homepage_node.html?_nnn=true)
- Savezni ured za teretni prijevoz (BAG)
(http://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html [na njemačkom])
- Savezna uprava željeznica (EBA)
(http://www.eba.bund.de/cln_032/sid_801BC0A6BB5C001FC411A5A7E8FF827F/DE/Home/homepage_node.html?_nnn=true)
- Uprava savezne Vlade za vodene puteve i prijevoz brodom (WSV)
(http://www.wsv.de/Wir_ueber_uns/anlagen/kurzinfo_en.pdf)
- Njemačka udruga automobilske industrije (VDA)
(<http://www.vda.de/en/index.html>)
- Savezna udruga cestovnog prijevoza, logistike i odlagališta (BGL)
(<http://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>)
- Njemački prometni forum
(<http://www.verkehrsforum.de/en.html>)
- Udruga njemačkih poslodavaca prometnog sektora (VDV)
(<http://www.vdv.de/en/index.html>)
- Udruga poslodavaca pružatelja usluga u prometu i mobilnosti (AgvMoVe)
(<http://www.agv-move.net/> [na njemačkom])

5.1.2. Slovenija

- Ministarstvo infrastrukture i prostornog uređenja (<http://www.mzip.gov.si/en/>)
- Uprava Republike Slovenije za pomorstvo (<http://www.up.gov.si/en/>)
- Slovenska cestovna agencija (<http://www.dc.gov.si/index.php?id=1823&L=1>)
- Ministarstvo prometa, Prometni inspektorat (<http://www.arhiv.pi.gov.si/en/>)

- Slovenska Agencija za sigurnost u prometu (<http://www.avp-rs.si/en/index.php>)
- Agencija Republike Slovenije za željeznički transport (<http://www.azp.si/www/index.php>)
- Slovenska udruga poslodavaca - ZDS (<http://www.zds.si>)
- Udruga prometa, Gospodarska komora Slovenije (http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet)
- Sindikat radnika u prometu i telekomunikacijama - SDPZ (<http://www.sindikat-sdpz.si/>)

5.1.3. Hrvatska

- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (www.mmpi.hr)
- Ministarstvo unutarnjih poslova (www.mup.hr)
- Ministarstvo gospodarstva (www.mingorp.hr)
- Ministarstvo poduzetništva i obrta (www.minpo.hr)
- Ministarstvo rada i mirovinskog sustava (www.mrms.hr)
- Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja (www.mzoip.hr)
- Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa (<http://public.mzos.hr>)
- Hrvatska udruga poslodavaca - HUP (www.hup.hr)
- Hrvatski cestovni prijevoznici - HCP (www.hcp.hr)
- Hrvatska gospodarska komora (www.hgk.hr)
- Hrvatska obrtnička komora (www.hok.hr)
- Centar za vozila Hrvatske (www.cvh.hr)
- Hrvatska udruga koncesionara za autoceste s naplatom cestarine (www.huka.hr)
- Fakultet prometnih znanosti (www.fpz.hr)
- Pomorski fakulteti Rijeka, Split, Zadar, Dubrovnik
(www.pfri.uniri.hr), (www.pfst.hr), (www.unizd.hr), (www.unidu.hr)
- Institut prometa i veza (www.ipv-zg.hr)
- Državni zavod za mjeriteljstvo (www.dzm.hr)
- Hrvatski zavod za norme (www.hzn.hr)
- Savez samostalnih sindikata Hrvatske - Sindikat prometa (www.sssh.hr)
- Hrvatski sindikat profesionalnih vozača (www.sindikatvozaca.hr)
- Nezavisni cestarski sindikat (www.ncs.hr)
- Bipartitno socijalno vijeće cestovnog prometa

Medijske kuće - kontinuirano praćenje prometnog sektora

- Business Media Croatia d.o.o. - „Kamion & Bus“ (www.bmcroatia.hr)
- Il program hrvatskog radija - emisija „Konvoj“ (www.hrt.hr)
- Ekonomski tjednik „Lider“ - attachment „TheCarrier“ (www.liderpress.hr)
- Internet portal (www.hrvatskiprijevoznik.hr)

- Kapital Network TV, emisija “Aktualno” (www.kapital.tv)

5.1.4. Bugarska

- Ministarstvo prometa, informacijske tehnologije i komunikacija
- Izvršna agencija “Automobilska administracija”
- Nacionalna prometna komora
- Udruga poslodavačkih organizacija cestovnog prometa - SOAT
- Udruga bugarskih poslodavaca za međunarodni cestovni prijevoz i ceste - AEBTRI
- Bugarska udruga sindikata cestovnog prijevoza - BASAT

5.1.5. Makedonija

- Ministarstvo prometa i veza (<http://www.mtc.gov.mk/>)
- Ministarstvo okoliša i prostornog uređenja (<http://www.moepp.gov.mk>)
- Ministarstvo rada i socijalne politike (<http://www.mtsp.gov.mk/>)
- Ministarstvo gospodarstva (<http://www.economy.gov.mk/>)
- Ministarstvo lokalne samouprave (<http://www.mls.gov.mk/>)
- Makedonski institut za normiranje (<http://www.isrm.gov.mk/>)
- Agencija za energetiku Republike Makedonije (<http://www.ea.gov.mk/>)
- Državni inspektorat za rad
(<http://www.mtsp.gov.mk/?ItemID=9863721A3FFC86428BB08EA40ACF1AD4>)
- Agencija za civilno zrakoplovstvo (<http://www.dgca.gov.mk>)
- Makedonska zračna luka (<http://www.airports.com.mk/>)
- Makedonske željeznice – Infrastruktura (<http://www.mzi.mk>)
- Carinska uprava (<http://www.customs.gov.mk>)
- Makedonija Pat (<http://www.makedonijapat.com.mk>)
- Javno prometno poduzeće Skopje (<http://www.jsp.com.mk/>)
- Udruga poslodavaca prometa i komunikacija tel:+389 (0)2 2464 384
- Savez nezavisnih sindikata prometa Republike Makedonije MAKAMTRANS
(<http://www.makamtrans.org.mk>)
- Sindikat prometa i komunikacija (<http://www.fstv.mk>)
- Sindikat radnika u prometu i komunikacijama Makedonije (<http://www.ssm.org.mk>)

5.1.6. Crna Gora

- Ministarstvo prometa i pomorstva (<http://www.msp.gov.me>)
- Ministarstvo održivog razvoja i turizma (<http://www.mrt.gov.me>)
- Ministarstvo unutarnjih poslova (<http://www.mup.gov.me>)
- Uprava za promet (<http://dzscg.com>)

- Agencija za zaštitu okoliša Crne Gore (<http://www.epa.org.me>)
- Željeznički prijevoz Crne Gore (<http://www.zcg-prevoz.me>)
- Željeznička infrastruktura Crne Gore (<http://www.zicg.me>)
- Društvo „Montecargo“ (<http://www.montecargo.me>)
- Uprava pomorske sigurnosti Crne Gore (<http://pomorstvo.me>)
- Lučka uprava Crne Gore (<http://www.luckauprava.me>)
- Luka Bar (<http://www.lukabar.me>)
- Luka Kotor (<http://www.portofkotor.co.me>)
- Agencija civilnog zrakoplovstva (<http://www.caa.me>)
- Zračna luka Crne Gore (<http://www.montenegroairports.com>)
- Institut za promet (<http://www.intra.co.me>)
- Pomorski fakultet u Kotoru (<http://www.fzpkotor.com>)
- Strojarski fakultet (<http://www.mf.ac.me>)
- Auto-moto savez Crne Gore (<http://www.amscg.org>)

5.2. LISTA TEMELJNIH PROPISA ZA SEKTOR PROMETA, PO ZEMLJAMA

5.2.1. Njemačka

- Zakon o cestovnom prometu (Straßenverkehrsgesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>)
- Zakon o savezним autocestama (Bundesfernstraßengesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/index.html>)
- Zakon o savezним cestarinama (Bundesfernstraßenmautgesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html>)
- Pravilnik o cestarinama za teretne kamione (Lkw-Maut-Verordnung)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/lkw-mautv/index.html>)
- Zakon o tegljenju (Güterkraftverkehrsgesetz)
(http://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/index.html)
- Pravilnik o registraciji vozila (Fahrzeug-Zulassungsverordnung)
(http://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/)
- Pravilnik o prekograničnom teretnom prijevozu i kabotaži (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr)
(http://www.gesetze-im-internet.de/g_kgrkabotagev_2012/index.html)
- Zakon o kvalifikacijama profesionalnih vozača (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/bkrfqg/index.html>)
- Zakon o željeznicama (Allgemeines Eisenbahngesetz)
(http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html)

- Zakon o unutarnjim plovnim putevima (Binnenschiffahrtsgesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/binschprg/gesamt.pdf>)
- Savezni zakon o plovnim putevima (Bundeswasserstraßengesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/>)
- Zakon o transportu opasnog tereta (Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/gefahrgutg/index.html>)

5.2.2. Slovenija

(http://www.mzip.gov.si/en/legislation_and_documents/)

- Zakon o javnim cestama
- Zakon o tvrtki za autoceste u Republici Sloveniji (DARS)
- Zakon o zračnom prometu
- Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu
- Zakon o željezničkom prometu
- Zakon o sigurnosti u cestovnom prometu
- Zakon o cestovnom prometu
- Zakon o ugovorima u cestovnom prijevozu
- Rezolucija o nacionalnom programu sigurnosti prometa na cestama
- Pomorski zakonik Republike Slovenije
- Zakon o unutarnjim vodenim putevima

5.2.3. Hrvatska

- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne Novine 178/04, 48/05, 151/05, 111/06, 63/08, 124/09, 91/10, 112/10)
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama (Narodne Novine 67/08, 48/10, 74/11)
- Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu (Narodne Novine 60/08, 124/10)
- Zakon o inspekciji cestovnog prometa i cesta (Narodne Novine 77/99, 55/11)
- Zakon o željeznici (Narodne Novine 123/03)
- Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (Narodne Novine 40/07, 120/08, 61/11)
- Zakon o agenciji za sigurnost željezničkog prometa (Narodne Novine 120/08)
- Zakon o agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (Narodne Novine 79/07, 75/09, 61/11)
- Zakon o zračnim lukama (Narodne Novine 19/98, 14/11)
- Zakon o zračnom prometu (Narodne Novine 69/09 i 84/11)
- Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (Narodne Novine 132/98, 63/08)
- Pomorski zakonik (Narodne Novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11)
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (Narodne Novine 109/07 i 132/07)

5.2.4. Bugarska

- Zakon o cestovnom prijevozu
- Zakon o cestovnom prometu
- Zakon o cestama
- Uredba 2 o uvjetima i postupku odobrenja transportnih shema i implementaciji javnog autobusnog prijevoza putnika
- Uredba 11 o međunarodnom prijevozu putnika i tereta
- Uredba 11 o prijevozu velikih ili teških vozila
- Uredba H-3 o nužnim mjerama za implemenatciju i primjenu Uredbe (EEC) 3821/85 Vijeća o opremi za snimanje u cestovnom prometu i Uredbe (EEC) 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o harmonizaciji određenih socijalnih zakona povezanih sa cestovnim prometom i amandmana Uredbe Vijeća (EEC) 3821/85 i (EC) 2135/98 te ukidanje Uredbe (EEC) 3820/85 Vijeća.
- Uredba 13 o zahtjevima za obvezatnu uporabu aparata za smanjenje brzine, instaliranim u motornim vozilima
- Uredba H-14 o sporazumu, cilju i organizaciji inspekcije na cesti te klasifikacija prijevoznika i osoba koje se bave prijevozom za svoj račun
- Uredba o zahtjevima, rokovima i uvjetima za dobivanje vozačke dozvole
- Uredba H-32 o povremenoj inspekciji cestovne ispravnosti vozila
- Uredba 33 o javnom prijevozu putnika i roba unutar Bugarske Republike
- Uredba 36 o zahtjevima za psihofizičko zdravlje i dogovor za vođenje psiholoških studija kandidata za dobivanje vozačke dozvole, vozača i predsjednika ispitivačkog Odbora
- Uredba 37 o uvjetima i rokovima za obuku kandidata za dobivanje vozačke dozvole te uvjeti i procedura za dobivanje dozvole za njihovu obuku
- Uredba 38 o uvjetima za vođenje ispita kandidata o njihovim sposobnostima za vožnju i o proceduri vođenja ispita
- Uredba 39 o zahtjevima za vozače motornih vozila raznih kategorija i podkategorija
- Uredba 40 o rokovima i uvjetima za prijevoz opasnog tereta
- Uredba 41 o uvjetima i proceduri za vođenje obuke vozača za promet putnika i tereta te uvjeti i procedura za vođenje ispita za dobivanje početnih kvalifikacija.
- Uredba 53 o kombiniranom teretnom prijevozu
- Uredba I-45 o registraciji, izvještaju stavljanju u funkciju i imobilizaciji motornih vozila i njihovih prikolica
- Uredba o uvjetima i procedurama za prikupljanje naknada od uporabe prometne infrastrukture za natkriveni put, upotreba posebnih usluga na republičkim cestama i za posebnu uporabu republičkih cesta i njihovih dijelova

5.2.5. Makedonija

- Zakon o cestovnom prijevozu (Službeni list 68/2004, 127/2006, 114/2009, 83/2010, 140/2010, 17/2011, 53/2011, 6/2012)

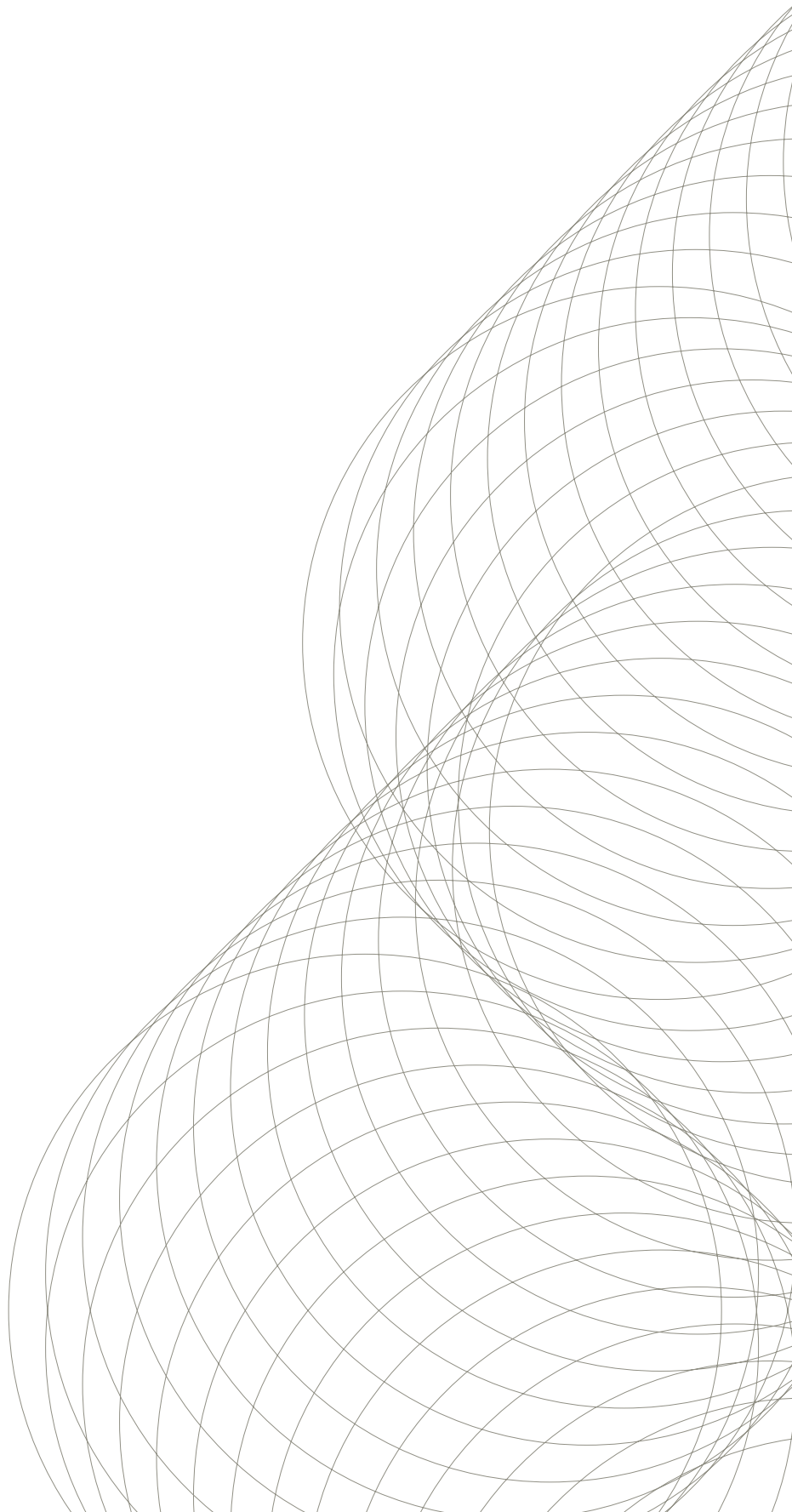
- Zakon o javnim cestama (Službeni list 84/2008, 52/2009, 114/2009, 124/2010, 23/2011, 53/2011)
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama (Službeni list 57/2007, 86/2008, 98/2008, 64/2009, 161/2009, 36/2011, 56/2011)
- Zakon o prijevozu opasnog tereta u cestovnom i željezničkom prometu (Službeni list 92/2007, 161/2009, 17/2011, 54/2011)
- Zakon o zaštiti na radu (Službeni list 92/2007, 136/2011)
- Zakon o željezničkom sustavu (Službeni list 47/2010, 23/2011)
- Zakon o organizaciji prijevoza u željezničkom prometu (Službeni list 55/2007)
- Zakon o agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (Službeni list 07/2008)
- Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu (Službeni list 48/2010, 23/2011, 53/2011, 158/2011)
- Zakon o pretvorbi javnog poduzeća Makedonske željeznice (Službeni list 29/2005)
- Zakon o pretvorbi javnih poduzeća za održavanje i zaštitu nacionalnih i regionalnih cesta „Makedonija pat“ (Službeni list 53/2009)
- Zakon o zračnom prometu (Službeni list 14/2006, 27/2007, 103/2008, 67/2010, 24/2012)
- Zakon o koncesijama i javno-privatnom partnerstvu (Službeni list 06/2012)

5.2.6. Crna Gora

- Zakon o sigurnosti prometa na cestama
- Zakon o cestovnom prometu
- Zakon o cestama
- Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu
- Zakon o ugovorima u cestovnom prometu
- Zakon o željezničkom prometu
- Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom prometu
- Zakon o lukama
- Zakon o sigurnosti u pomorskom prometu
- Zakon o zračnom prometu
- Zakon o carinskoj tarifi
- Zakon o porezu na promet rabljenih motornih vozila, plovila i zrakoplova
- Zakon o porezu na putnička motorna vozila, plovila i zrakoplove

Dokumenti važni za razvoj prometnog sektora

- Strategija razvoja prometa Crne Gore
- Strategija razvoja državnih cesta





Projekt RITS– »Restrukturiranje i industrijski odnosi u sektoru prometa« sufinancira Europska komisija.

Mišljenja iznesena u ovoj publikaciji mišljenja su autora objavljenih članaka i tekstova. Europska komisija ne snosi odgovornost za daljnje korištenje informacija objavljenih u ovoj publikaciji.