



СПОРЕДБЕН ИЗВЕШТАЈ



1. ВОВЕД	3
2. ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРА.....	6
3. УРБАНО ОЗЕЛЕНУВАЊЕ	12
4. ДИГИТАЛИЗАЦИЈА И ВЕШТАЧКА ИНТЕЛИГЕНЦИЈА ВО ПРЕВОЗОТ	16
5. НЕДОСТАТОК НА ВОЗАЧИ	20
6. РЕЗУЛТАТИ ОД АНКЕТАТА.....	22
7. ЗЕЛЕНИОТ ДОГОВОР И НАЦИОНАЛНИОТ ПРИСТАП.....	25
8. ЗАКЛУЧОЦИ.....	27

Споредбениот извештај е заснован на националните извештаи од Полска, Шпанија, Словачка, Италија и Хрватска.

ВОВЕД

Фундаменталното намалување на емисијата од јаглерод-диоксид се пренесува во нови начини на производство на опрема (автомобили, возови, авиони), но, пред се, е комбинирано со низа предизвици кои што се однесуваат на организација на транспортот – кои облици ги употребуваме: приватни или јавни; каква улога ја игра зелениот транспорт (велосипед); како го планираме заедничкиот простор, итн?

Транспортот претставува скоро четвртина од европските емисии на гасови со ефект на стаклена градина и главна е причина за загадување на воздухот во градовите. Секторот за транспорт останува еден од ретките сектори на стопанството на ЕУ каде емисиите и понатаму се над нивото од 1990. година. Внатре во секторот, друмскиот транспорт е далеку најголем емитер кој што чини 70% од сите емисии на гасовите со ефект на стаклена градина (GHG) од транспортот во 2019. година.

За да се постигне климатска неутралност, ЕУ треба да ги намали емисиите од транспортот за 90% до 2050. година. Друмскиот, железничкиот, авио и водениот транспорт ќе морат да придонесат за намалување. Меѓутоа, напорот да се намали емисијата на CO₂ не е самостоен, изолиран процес, туку е дел од сеопфатено „озеленување“ на транспортот. „Озеленување“ на транспортот на многу начини е поврзано со процесите на дигитализација на транспортните услуги. Според тоа, можеме да зборуваме за партнерска транзиција, озеленување и дигитализација.

Следната дискусија е компилација на извештаи на земјите (Полска, Шпанија, Италија, Словачка и Хрватска). Нашата задача беше да размислиме за тоа каква улога играат (или би требало да играат) информациите и консултациите со вработените во назначениот процес на озеленување и дигитализација на транспортот.

Постои широка варијација на индустриските односи во земјите кои што учествуваат во проектот кога се во прашање поединечни (само синдикати) или двојни (синдикати и работнички совети) канали за информирање и консултации. Колективните договори, исто така можат да имаат разновидни улоги.

Во секторот за транспорт имаме работа со билатерални и трипартитни тела. На пример, во Хрватска постојат два социјални совети во секторот, Социјален совет за секторот за друмски транспорт (основан 2011. година) и Социјален совет за секторот за железнички транспорт (основан 2012. година). Двата совети се бипартитни тела која што требаат да се занимаваат со соработка на социјалните партнери со цел за одржлив развој на секторите, зголемување на конкурентноста и унапредување на условите за работа и социјален дијалог, со акцент на заеднички иницијативи со Владата. Социјалниот совет за секторот за друмски транспорт релативно е активен и се состанува еднаш или два пати годишно, расправа за условите за работење и работа во секторот, а повремено покренува заеднички иницијативи со Владата. Секторскиот совет за железнички транспорт не работи веќе неколку години, поради незаинтересираност на работодавачите.

Во Полска функционираат и трипартитни тела. Ова се трипартитни тимови за социјален дијалог кои што можат да ѝ се припишат на индустријата на транспортот:

- Трипартитен тим за бродарство и морски риболов (под Министерството за инфраструктура). По барање на социјалните партнери го основа министерот за труд и социјална политика.
- Трипартитен тим за железница (под Министерството за инфраструктура). Тимот е во функција од 17. септември 2003. година.
- Трипартитен тим за воздушен транспорт и аеродромски услуги (под Министерството за инфраструктура). Тимот е активен од 14. јули 2016. година.
- Трипартитен тим за друмски транспорт (под Министерството за инфраструктура). Тимот е основан на 8. декември 2016. година, а со состаноците прекинал 2017. година.
- Трипартитен тим за водење на социјален дијалог во секторот за морски пристаништа (под Министерството за инфраструктура). Тимот е основан на 25. април 2018. година.

Квалитетот на овие тимови е различен. Железничкиот тим или тимот за бродарство работаат умерено добро, но тимот за друмски транспорт, на пример, не се состанал ниту еднаш додека ЕУ преговарала за пакетот за мобилност кој што исклучително е важен за полските превозници.

Исто така, во нашата област на интересирање се и меѓусекторските тела кои што се занимават со трансформации во врска со озеленување на стопанството и дигитализација. На пример, во Словачка постојат:

- Сектор на Владата за Агенда 2030 за одржлив развој
- Совет на Владата за европскиот зелен договор

Заклучоци

Во сите земји учесници постои потреба за мерки за зголемување на капацитетот на синдикати и организации на работодавачите во секторот за транспорт. Размерот на предизвиците со кои што секторот се соочува ја покажуваат потребата за развој на колективните договори и вклучување на одредбите за, помеѓу останато, обука на вработените за дигитализација.

Препорака

И покрај се поголема дигитализација и озеленување, треба да се зајакне трипартитниот дијалог (со учество на државните органи). За жал, од истражувањето произлегува измешана слика (вклучувајќи ги случаевите на целосен колапс на трипартитниот дијалог – пример на друмскиот транспорт во Полска). Истовремено, постои потреба за зајакнување на улогата на колективните договори, посебно оние со секторска природа (нецелосна покриеност на работниците во секторските договори – Хрватска, на пример, или целосен недостаток на договори во секторот за друмски транспорт во Полска). Зајакнувањето на улогата на колективните договори се вклопува во задачите кои што произлегуваат од член 4. од Европската директива за адекватна минимална заработка (напори да се опфати 80% работници со колективни договори).

ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРА

Истражувањето покажало дека слични трендови се јавуваат во сите земји:

- развој на електромобилноста
- користење на средствата од Националниот план за оправување и отпорност (NRRP) за погоре наведените цели
- потреба за фокусирање на развојот на инфраструктурата за полнење на електрични автомобили

Еве некои коментари специфични за земјите.

Транспортот со нулта емисија во Полска е во рана фаза на развојот. Возилата на конвенционален погон веќе долга низа годините доминираат на домашниот автомобилски пазар. Голем дел од овие возила имаат дизел мотори (со стар дизајн). Во последните три години, само нешто повеќе од 1/3 од возилата кои што се продадени на полскиот пазар била нови возила (36% во 2018. и 2020. година и 37% во 2019. година). Половните автомобили кои загадуваат се увезени од другите земји членки на ЕУ и понатаму се голем предизвик во автомобилскиот сектор. Полска е најголем увозник на половни возила во Европска унија. Од 2000. година во Полска од странство се увезени околу 16 милиони од таквите возила. Ова лесно може да се комбинира со фактот дека од влегувањето во ЕУ 2004. година бројот на патничките автомобили на полските патишта се зголеми преку два пати од 12 милиони на 25 милиони ¹. Посебно е важно дека просечната старост на увезените автомобили постепено расте. Додека во ноември 2001. година била 7,4 години, во ноември 2020. година веќе била 11,89 години, што е историски рекорд. 48% од овие возила било опремено со дизел мотори. Полска до сега нема воведено ефикасни мерки против увозот на половни возила ².

Од друга страна, полскиот парк на електрични возила моментално има 50.679 патнички електрични возила (вклучувајќи нешто повеќе од 25.000 BEV возила) и само 1.800

¹<https://www.transportenvironment.org/discover/poland-decarbonising-challenges-remain/>

²<https://raport.togetair.eu/air/the-future-of-transport/polish-electromobility-needs-support>

електрични камиони. Се очекува дека во 2025. година бројот на патничките електрични возила да се зголеми на 300.000.

За да го постигне тоа, владата спроведе посебна програма наречена „Mój elektryk“ која што ги поттикнува луѓето да купуваат електрични автомобили. Од 2021. до 2026. година, можете да добиете субвенција за ЕВ, чија што цена не преминува 225.000 PLN – во износ од 18.000 PLN, односно 27.000 за семејство со најмалку 3 деца. Покрај тоа, во согласност со Законот за електромобилноста во големите градови, возачите на електрични возила имаат право на бесплатно паркирање, движење низ автобуски сообраќајни ленти и влегување во зони со ниска емисија. Што се однесува на инфраструктурата, моментално се во функција 4.431 јавни полначи (и наизменична (AC) и еднонасочна (DC)).

Италија долго време заземаше прво место меѓу индустриски најразвиените земји според бројот на автомобили во промет во споредба со постојаното население; 2021. година бројот на автомобилите според населението изнесувало 672,3 X 1000 жители³. Доколку ги разликуваме автомобилите според евро класа, во 2021. година најзастапената класа е Евро 6 (околу 30%), потоа Евро 4 (околу 24%) и Евро 0-2 (околу 18%). Кога е во прашање возниот парк на електрични или хибридни возила во вкупниот број (39.822.723 единици), на ден 31. декември 2021. година било:

- 118.034 единици со напојување на струја;
- 927.006 хибридно/бензиски единици;
- 104.488 хибридно/дизел единици

од вкупниот број од 1.149.528 единици.

Кога е во прашање возниот парк на електрични или хибридни камиони во вкупниот број (4.290.042 единици), на ден 31.12.2021. година било:

- 9.209 единици со напојување на струја;
- 6.999 хибридно/бензиски единици;
- 9.289 хибридно/дизел единици

³Статистички годишник 2022 АСИ.

од вкупниот број од 25.497 единици.

Постои 6.772 полначи во 19.334 полначници (или станици) и 14.048 јавно достапни локации. Гледајќи ја дистрибуцијата на полначи на јавно и приватно земјиште, 72% полначи се наоѓаат на јавно земјиште (нпр. улица), а преостанати 28% на приватно земјиште за јавна употреба (нпр. супермаркети или трговски центри).

„EcoBonus“ претставува најважен поттикнувач за купување на „зелени“ возила; за 2023. година предвидено е 610 милиони евра за купување на чисти возила (електрични, хибридни и нискоемисиони). На оперативно ниво, дистрибутерот, откако ќе го прими налогот за купување со EcoBonus, треба да го резервира внесот на платформата, чија потврда ќе зависи од расположливи ресурси во фондот; по потврдата, дистрибутерот ќе примени попуст на куповната цена на возилото.

Италија

Шпанија има возен парк од 32 милиони возила, од кои што 24,6 се во туризмот (скоро 15 милиони дизел единици и 9 милиони бензиски единици). 2,7%, 675.000 возила е со ниски емисии (електрични, plug-in или класични хибриди и возила со погон на гас), што значи дека во 2030. година се очекува 13,5% од вкупниот број на возилата од овој вид (околу 5 милиони), според податоците од 2021. година, иако само во 2022. година се продадени повеќе од 300.000 возила со овие карактеристики: 36.452 електрични; 48.193 plug-in хибриди; 16.901 возила со погон на гас; и 243.267 класични хибриди. Се очекува дека во 2023. година пазарниот удел ќе достигне 22% од вкупниот број на возилата со ниска емисија.

Кога станува збор за полначи, постојат само 12.000 јавно достапни, поделени во 245 станици, на секој 1 милион жители; постојат само 92 ултрабрзи полначи. Прогнозата на Владата е дека таа количина ќе се зголеми до 100.000 полначи во 2023. година и пет милиони во 2030. година.

Шпанија во април 2021. година го активирала планот MOVES III, сет на мерки (помош во врска со комерцијализација), чија што цел е била да се стимулира пазарот на електрични автомобили, кој што ќе трае до 31. декември 2023. година, со финансирање од 1.200 милиони евра, со цел за поддршка при купување на енергетски ефикасни возила.

Владата очекува дека во 2023. година во прометот ќе биде најмалку 250.000 електрични возила; дека ќе постои најмалку 100.000 полначи (јавни и приватни); истовремено предвидува дека Moves III значи дополнителна инјекција од 2.900 милиони евра на националниот БДП која што ќе создаде околу 40.000 работни места низ целиот синџир на вредности.

Шпанија

Бројот на возилата со ниски емисии во Хрватска бил занемарливо мал се до 2019. година, после што почнал видлив, иако и понатаму бавен, тренд на растот. Во текот на 2022. година регистрирани се 1.374 нови електрични патнички возила (3,1 одсто од сите прв пат регистрирани возила), а 9.122 хибридни возила (20,7 одсто). Во Хрватска на крајот од 2022. година имало вкупно 1,8 милиони регистрирани патнички возила, од што 4.799 електрични (0,27 одсто) и 26.467 хибридни (1,47 одсто). Просечната старост на регистрираните патнички возила е повеќе од 12 години.

Земајќи ги во предвид наведените податоци, како и фактот дека голем број од граѓаните се потпира на личните возила поради недоволна достапност на јавен превоз, не изненадува дека друмскиот транспорт придонесува на значителни 38,4 одсто од емисијата на гасови со ефект на стаклена градина. Поради споредување, индустријата и градежништвото во тоа заедно учествуваат со 15,4 одсто, производство на енергија со 26 одсто, а неиндустриски постројки за согорување со 18,9 одсто. Од вкупната емисија на CO₂ во домашниот сообраќај, која што изнесува околу 5,6 милиони тони, скоро 3 милиони тони му отпаднава на друмскиот сообраќај. Во период од 2015. до 2020. година, друмскиот сообраќај ја намали емисијата на

штетни гасови за 0,5 одсто, но тоа исклучително е резултат на ограничување на движењата во текот на правата фаза на пандемота 2020. година, а без кои што емисиите всушност би пораснале.

Моментално во Хрватска постои околу 600 станици за полнење на електрични возила, со околу 1.200 полначи (од кои што околу една третина ја чинат брзи полначи). Исто како и кај бројот на електрични возила, бројот на станици за полнење доживеал значителен пораст дури во последните две години. Постјат амбициозни планови за понатамошен развој на мрежата, посебно во рамките на мрежата НЕР-ELEN, која што ја развива државната компанија Електропривреда, користејќи ги европските структурни фондови.

Владата на Словачка моментално планира финансијска поддршка за купување на електрични автомобили и plug-in хибриди низ финансиски субвенции како дел од мерката А5 од Нацртот на Акциониот план за развој на електрична мобилност во Словачка Република. Тоа би била поддршка за купување на возилата со нулта и ниска емисија од категориите М и N. Меѓу нефинансиските мерки спаѓа важна мерка Б9 – кориснички погонности за регистарски број на зелените возила, што би значило поголем комфор и подобра услуга за луѓе кои што се спремни да вложуваат во електромобилноста за личи цели. Покрај тоа, Словачка најавува и поддршка за електромобилност во вид на зајакнување на инфраструктурата за полнење од страна на државата. Овој облик на поддршка се обработува во контекст на Акциониот план за развој на електромобилноста во Словачка, кој што предвидува завршеток на националните мрежи на станици за брзо полнење, покрај дополнителни субвенции за воспоставување на станици за полнење за градовите и општините како и за стопанските субјекти⁴. За овие намени е предвидено околу 50 милиони евра.

⁴ Министерство за стопанство на Република Словачка (2022) LP/2022/747 *Нацрт на Акциониот план за развој на електромобилноста во Република Словачка* (2022), Slov-Lex, 24. ноември 2022.година, на <https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LP/2022/747>

Заклучоци

Се чини дека може да се тврди дека програмите за субвенции за купување на електрични автомобили за индивидуални потрошувачи се неопходни, но не и доволни. Постои потреба за сеопфатни стратегии кои што ги земаат предвид потребите на претпријатија, вклучувајќи ги и малите и средните претпријатија и создавање на комплементарни стратегии за електромобилност. Референтната точка, исто така треба да биде одбегнување на опасностите од транспортната исклученост на сиромашните делови од општеството.

Препорака

Потребата за развој на неопходна инфраструктура за користење на електрични автомобили (полначи) е евидентна во сите земји. Програмите на поддршка на граѓаните за купување на електрични автомобили се појавуваат во сите земји. Таквите програми треба да се развијат. Истовремено, треба повеќе да се размислува за проблемот на еколошки ефекти од користење на стари и незелени автомобили. Во извештаите била присутна идеја за потреба на развојот на јавниот превоз (тоа посебно дојде до израз во хрватскиот извештај).

УРБАНО ОЗЕЛЕНУВАЊЕ

Урбаното озеленување подразбира планирање на просторот, зградите и јавните инфраструктури со цел за изведување на еко одржливи урбани центри.

Во рамките подолу наведени се примероци на добра пракса:

Пракса за изработка на нацртот на специфичен велосипедски план (Viciplan) од страна на општината за:

Проширување на постоечка велосипедска мрежа

Изработка на стативи и Bike Boxes (гаражи) како паркинг решенија за велосипеди.

Пружање на Vicipus услуги, односно организирани системи за пратење на децата од дома до школото исклучително со велосипеди.

Италија

Создавање на „зелени острови“, кои што се состојуваат од локалните улици, внатре во главните сообраќајници, со ограничена брзина на возилата (воглавно на 30 км/ч), без моторизиран транзитен сообраќај, за скоро исклучително користење на пешаци, велосипедисти и паркирани возила.

Италија

Република Словачка изготвила Национална стратегија за велосипедизам 2022 – 2030. Целта на Националната стратегија за велосипедизам е постепено постигнување на ефективна интеграција на велосипедизмот во транспортните системи на национално, регионално и локално ниво, што ќе придонесе за изедначување на велосипедизмот со другите видови на транспортот и негова дополнителна интеграција со истите. Истовремено, би требало да се постигне подобрување на перцепцијата за велосипедистите како полноправни учесници во друмскиот сообраќај. Документот има за цел да придонесе за намалување на негативни последици од автомобилскиот сообраќај и за вкупното подобрување на животната средина и квалитетот на животот на населението.

Република Словачка

Градот Мадрид – така наречениот Зелен велосипедски прстен е тркалезна велосипедска патека со должина од 65 км која го обиколува градот Мадрид, води низ целиот центар од градот и ги поврзува многуте општински паркови и спортски објекти и големи станбени четврти.

Другиот пример е – паркингот за електрични велосипеди за изнајмување за јавноста, наречен BiciMAD, со кој пто управува Градската транспортна агенција на Мадрид, чиј возен парк брои повеќе од 3.000 електрични велосипеди и повеќе од 260 станици. За користење на оваа услуга за изнајмување потребано е да се плати 15 до 25 евра годишно, плус трошоци за користење на велосипедот кои варираат од 0,5 евра за први 30 минути до 4 евра по часот почнувајќи од вториот час.

Шпанија

Пешки во градот Понтеведра: Градот е претворен во безбеден и еколошки простор во кој што се охрабрува да се оди пешки секаде доколку тоа не преминува 30 минути или одалеченост од 3 километри. Поради тоа, голем дел од градот е претворен во пешачка зона, пристапот до автомобилите е ограничен за обавување на основни дејствија и со бесплатен паркинг ограничен на 15 минути. Покрај тоа, максималната брзина утврдена за целиот град е 30 км/ч; емисиите на CO₂ се намалени за 65%.

Шпанија

Заклучоци

Степенот на специфичноста на земјите учесници во напорите за урбано озеленување веќе многу варира. Поради пример, стручно лице од Хрватска истакнува дека вкупно гледано, во Хрватска моментално нема важни примери и добра пракса во областа на урбаното озеленување. Најголемите градови се во почетна фаза на изработка на планови за озеленување на инфраструктурата. Така Загреб во декември 2020. година иницирал изработка на Стратегија за зелена инфраструктура, Сплит во 2020. година се вклучил во програмата Зелени градови и покренал изработка на Акционен план за Зелен град Сплит 2021. година, а Ријека во 2020. година изготвила и објавила Студија за зелена инфраструктура на градот Ријека. Осијек, по величина трет град во Хрватска (после Загреб и Сплит), на крајот на 2021. година го завршил проектот во кој што е креиран системот на заеднички велосипеди (50 електрични и 125 механички, достапни во 25 станици ширум градот), кој што, со оглед на одсуство на поголеми проекти од сличен тип, е представен на јавноста како пример за изузетно добра пракса.

Се чини дека е клучно да се споделуваат информациите за добри практики во оваа област (посебно кога се во прашање помали градови и градови кои што не се водечки туристички атракции) за да може да се покаже дека процесите на урбаното озеленување се потребни секаде и дека се случуваат секаде. Улогата на синдикати и организации на работодавачи во процесот на урбаното озеленување не е примарна и се потпира на соработка со други субјекти (локална самоуправа, здруженија, невладини организации, итн.), но важно е социјалните партнери повеќе да се вклучат во процесите за озеленување.

Препорака

Да се развие водач за социјални партнери кој што ги опишува најдобрите практики, но и ограничувањата кои што се сретнуваат во озеленувањето на градот.

ДИГИТАЛИЗАЦИЈА И ВЕШТАЧКА ИНТЕЛИГЕНЦИЈА ВО ПРЕВОЗОТ

Во областа на развојот на сообраќајот постепено се воведува дигитализација на определени делови на процесот, од производство на превозните средства, преку нивната функционалност, автоматизација на безбедносните елементи, комуникација помеѓу превозните средства до собирање и евалуација на информациите. Еден од првите примери на употреба на дигитализација во транспортот е дигитализација на документите кои што се користат во рамката на товарниот транспорт. Европската унија одобрила уредба за електронски податоци за транспорт на товар (eFTI), со која што се воведува задолжително прифаќање на товарниот лист во дигитален облик. Тоа беше првиот чекор кон управување со документите и комуникација помеѓу компаниите и власта во електронски облик. Оваа уредба постепено се применува во пракса, моментално низ дефинирање на техничките параметри неопходни за успешно овозможување на остварување на дигитализираните процеси и интероперабилноста. Уредбата целосно ќе се применува од август 2025. година. Целта е да се намали административното оптеретување, папирологијата, а комуникацијата да се направи поефикасна како и одржливоста на целосното одделение за логистика.⁵

⁵ Trans.eu (2020) Советот на ЕУ усвоил правила за електронските документи во товарниот транспорт, *Trans.eu*, 24. јуни 2020. година, на <https://www.trans.eu/sk/blog/rada-eu-schvalila-pravidla-tykajuje-sa-elektronickyh-dokumentov-v-nakladnej-doprave/>

За автономното возење најчесто се зборува во врска со патничките автомобили или такси служби. Но, меѓу стручните лица постои консензус дека камионите ќе бидат првото автономно транспортно средство во широка употреба. Поголемиот дел од своето патување камионите го помунуваат на автопатот, каде што сообраќајот во поголем дел од времето е предвидлив. Нивниот дизајн нуди подобро окружување за поставување на сензори во поглед на подобар преглед на околниот сообраќај. Во пракса автономните возила веќе се тестираат на патиштата, на пример, во Соединетите Држави или Шведска. Според тестот од 2021. година, автономните камиони можат да испорачаат товар во САД 42% побрзо (за 14 часови) од камионите со кои што управуваат луѓето (за 24 часови). Човечка помош била потребна само при утоварот и истоварот на стоката, камионот поминал скоро 1,5 илјади километри потполно сам (на „средната милја“).

Се на се, технологиите за вештачка интелигенција имаат значителен потенцијал за двете страни на социолошкиот дијалог, што може да се илустрира со неколку примери. Во првиот правец, социјалниот дијалог во текот на воведувањето на овие технологии апсолутно е неопходен за правилно комуницирање на влијанијата на овие процеси, како и за дискусија за можностите на овие процеси за развој на работната сила и односите помеѓу партнерите. Во поглед на специфичните позитивни влијанија, следните погодности за работодавачите се клучни:

- Помалку возачи: Или возилото може да се движи целосно без возач, или еден возач може да надгледува повеќе камиони истовремено.
- Побрз и поефикасен транспорт на товар како и превоз на патници: автономниот камиони, автобусот или дури и патничкиот автомобил можат да патуваат до клиентите со помала загуба на време благодарейќи на фактот дека авоматизираните системи имаат неограничено работно време и дека немаат потреба за правење задолжителни паузи.

- Континуирано работење: со правилно одржување, автономните возила можат да работат дење и ноќе до 365 дена во годината.
- Поголема безбедност: Употреба на системите за вештачка интелигенција го намалува ризикот од сообраќајна незгода, што посебно е опасно во случај на масовен транспорт или тешки камиони.
- Унапредување на процесот: за испорака на производи или стока на потешки локации на компанијата веќе се користи помош од лице кое што го презема управувањето за дел од патот (тнр. „првата милја“ или „последната милја“)⁶.

Во рамките подолу се наведени примери на добра пракса

На почетокот на 2023. година во Хрватска е претставен планот за новиот систем за наплата на патарина на автопатишта. Новиот систем базиран на автоматско читување на регистарски таблички би требало да го замени досегашниот систем во кој добар дел од наплатата и понатаму го обавуваат работниците на Хрватска автоцеста (а сега постои и дигитализирана можност на наплата, преку автоматски уреди или уреди за плаќање со банковна картичка, но го користи помал број на корисници). Новиот систем кој што би требало да биде во функција најрано на крајот на 2024. година, секако ќе предизвика намалување на потребата за работници, но за сега нема попрецизни проценки за точен број. Со оглед на силата на синдикатите на хрватските автопатишта, извесно е дека програмата за згрижување на вишокот на работници ќе биде предмет на сериозен социјален дијалог. Воведување на новиот систем ќе го финансира NRRP.

Хрватска

⁶ TotalEnergies (2022) „5 trendov, ktoré zmenia logistiku a cestnú dopravu nielen na Slovensku“, *TotalEnergies*, 29. септември 2022. година, на <https://totalenergies.sk/blog/5-trendov-ktore-zmenia-logistiku-cestnu-dopravu-nielen-na-slovensku>

Во рамките на компонентата 6 од Планот за оправување, трансформација и отпорност на шпанската влада, вклучена е Програмата за поддршка на одржлив и дигитален превоз кој што се состои од 15 мерки, од кои што една, M13, издвојува 47,5 милиони евра за реализација на проекти за дигитализација на услугите за превоз на патници и стоки на национално ниво.

Целта на оваа мерка е финансирање акции за поддршка на дигитализација и оптимизација на процесите во интермодални центри за превоз на стока (железница и пристаништа), со вклучување на дигитализација поврзана во логистички синџир за да се намалат емисиите на гасови со ефект на стаклена градина и за да постигне ефикасност.

Шпанија

Заклучоци

Степенот на употреба на дигиталните решенија во транспортот варира. Се чини дека е можно да се изнесе теза дека моментално воглавно се работи за циркулација на документи, планирање на транспортните рути и издавање на билети. За очекување е дека овој процес динамички ќе се продлабочува.

Препорака

Потребно е повеќе истражувања за тоа како дигитализацијата влијае врз условите на работењето на работниците во транспортот.

НЕДОСТАТОК НА ВОЗАЧИ

Во извештаите од двете земји (Полска и Словачка) темата на недостаток на возачите била многу истакната.

Република Словачка се соочува со огромен недостаток на возачи. Во евиденцијата на Централниот завод за вработување, социјални прашања и семејство на Република Словачка моментално има повеќе од 12.000 слободни работни места и само 900 кандидати за предметната професија. Истовремено, треба да се додаде дека и цела Европа се соочува со недостатокот. Во 2021. година, според статистика на Меѓународната унија за друмскиот транспорт (IRU), имало 424.000 непополнети работни места за позицијата за возач. Според достапните податоци, IRU исто така, претпоставува дека 30% од возачите ќе заминат во пензија до 2026. година и дека нивната замена, односно бројот на млади возачи, ќе се намали 4 – 7 пати. Доколку ништо не се преземе, овој негативен тренд ќе достигне цифра од 1 милион до 2026. година, што е алармантно. Во Република Словачка за наведеното прашање се води интензивен социјален дијалог на нивото на работодавачи и надлежните државни органи со цел да се пронајде решение за решавање на проблемот. Еден од резултатите на оваа соработка е прифаќање на можност за добивање на национални визи за возачи од 9 земји од третиот свет во 2021. година и на тој начин делумно се придонесува на намалување на недостатокот. Бидејќи мерката била временски ограничена на 2022. година (можност за примена) и бројките покажуваат дека на превозниците легитимно им е потребно продолжување на оваа опција, денеска повторно се водат интензивни преговори за да се постават услови за добивање на национални визи за возачи од 3 земји.

Кога се анализира ситуацијата на пазарот и бројот на отворени работни места, може да се воочи дека практично секој подсектор во превозот се соочува со недостаток на работници и програми за вработување, почнувајќи од друмскиот, железничкиот, поморскиот и воздушниот транспорт. Секоја од овие области има малку поинакви проблеми и различна големина, но секоја се соочува со недостаток на специфични компетенции⁷.

⁷<https://kadry.infor.pl/wiadomosci/5437484,W-branzy-transportowej-brakuje-pracownikow.html>

Најголем недостаток на работна сила е во друмскиот транспорт на голема оддалеченост. Се проценува дека во Полска недостасуваат околу 60.000 возачи. Во друмскиот транспорт се предвидува дека 40 одсто од возачите ќе го напушти пазарот на работната сила до 2030. година кога ќе ја достигнат староната граница за пензија. За размер на проблемот сведочи податокот дека со оптимален однос на вработеноста од 1,5 возачи по камион, дури и во најголемите компании (кои само со тоа нудат и подобри услови за работа) овој однос 1,1, а во помалите компании 0,9⁸. Возачи помлади од 35 години чинат само 17 одсто од сите оние кои што имаат професионална возачка дозвола. Возачката професија и самиот друмски превоз немаат добри односи со јавноста (PR) во смисла на привлекување на нови вработени, посебно млади. Тоа поради фактот дека преференциите на луѓето кои што влегуваат на денешниот пазар на работна сила се донекаде поинакви, а професијата возач бара висок степен на достапност и пристапност, бидејќи тоа е работа за викенд, после работното време и кое подразбира одвојување од семејството. Поради тоа младите луѓе често едноставно се одлучуваат за друга понуда.

Наостаток на пазарот на работна сила постои и во градскиот превоз. Понудите за работа во овој сегмент не се доволно конкурентни – платите се под националниот просек, а во ера на пандемијата COVID – 19, возачите од јавниот превоз се поподложни на инфекции и сродни проблеми.

Исто така, железничкиот превоз е во тешкотии, бидејќи постои недостаток на специјализирани работници за работење на новиот возен парк и инфраструктура.

Препорака

Да се анализира кои активности можат да го направат работењето во секторот за транспортот (првенствено во друмскиот транспорт) поатраактивен, ги преминува рамките на овој проект. Меѓутоа, недвосмислено е можно да се изнесе тезата за потреба за такво делување. Таквите дејствија можат да се однесуваат и на унапредување на процесот на миграција на работната сила.

⁸<https://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/8592791,brak-pracownikow-to-wciaz-realny-problem.html>

РЕЗУЛТАТИ ОД АНКЕТАТА

Испитаниците од анкетата во Словачка во секторот за транспорт очекуваат значително негативен став спрема планираните трансформации во поглед на зелената технологија, а истовремено не ја гледат позитивната дополнителна вредност на социјален дијалог за стабилизација на своето работење. Во врска со тоа, не постојат доволно информации за работодавачите за планираните процеси и политики кои што влијаат на нивното работење и можат да ги зголемат нивните деловни трошоци. Изостанок на консултации на национално и локално ниво во врска со имплементација на Стратегијата за одржлива и интелигентна мобилност укажува дека испитаниците се чувствуваат исклучено од овој процес и предвидуваат негативни влијанија врз условите и трошоците на работењето, исто така негативно гледаат на нивниот можен останок во работењето во овој сектор. Моментално е неопходно да се развива размена на информациите за планираните процеси на национално и локално ниво, како и да се фокусира на стабилноста на деловното окружување, за да можат компаниите да го планираат своето работење во наредните неколку години.

Во Италија, во врска со достапност на информациите за политика за заштита на животната средина:

- На страна на работодавачите, информациите достапни за „Зелениот договор“ и стратегиите за поодржлива и поинтелигентна мобилност се сметаат како доволни (70%);
- На страна на работниците, погоре наведените информации се недоволни за околу 50 одсто покрај незаинтересираноста од 17% одсто.

Овој јаз може да се оправда со поголема способност, која што ја изразуваат компаниите, во пронаоѓање на информациите благодарение на ресурсите кои што им се на располагање; се чини дека е корисно да се запамти дека економските оператори обрнуваат повеќе внимание на регулаторните движења бидејќи врз основа на тие ќе мораат да ги постават деловните стратегии (покрај тнр. обврски за усогласеноста).

Што се однесува на предвидивото влијание на „зелената“ политика во временската перспектива:

- На страна на работодавачите, ефектите се моментални (70%);
- На страна на работниците, ефектите ќе се јават во среден и долгорочен период (55%), покрај манифестираната незаинтересираност од 11%.

Во Полска, анкетата покажува јасна потреба за повеќе информации за озеленување на превозот и општествени и економски влијанија на овој процес.

Во Шпанија двете групи веруваат дека одржливата мобилност веќе има влијание врз работното место: 54% од вработените и 40% од работодавачите;

- 80% од работодавачите, во споредување со 54% од вработените, кажуваат дека дигиталните технологии се применуваат во нивните компании;
- Што се однесува на влијанието на оваа имплементација за одржлива мобилност, 77% од работниците и 20% од работодавачите смета дека нема да влијае на нив. Поради споредување, 40% од работодавачите и 23% од работниците веруваат дека условите ќе се подобрат. Работодавачите се опесимистични за ова прашање, 20% веруваат дека условите ќе се влошат, а 20% дека постоењето на компанијата би можело да биде загрозено.

Огромно мнозинство од работниците кои што учествувале во анкетата во Хрватска смета дека моменталниот систем за информирање и советување кај нивниот работодавач би требало да се подобри со оглед на предизвиците кои произлегуваат од праведната транзиција кон нискојаглената економија. Од преостанатите, еден испитаник смета дека овој систем е адекватен, а тројца веруваат дека воопшто не постои. На прашање за начините на кои што може да се зајакне системот за информирање и советување на работниците на ниво на работодавачот, најголем број од испитаниците (11) смета дека работодавачите мораат да сфатат дека информирањето и советувањето позитивно влијаат врз работниците и работењето. Тројца работници сметаат дека синдикатите мораат да соберат повеќе работници, двајца сметаат дека недостасува систем на санкции кога не се консултира

работодавачот, а еден смета дека законот мора јасно да назначи кога постои обврска за консултирање со работниците.

Работодавачите се многу поамбивалентни во проценката на социјалниот дијалог помеѓу здружението на работодавачите и синдикатите за Зелениот план и Стратегијата за одржлива и паметна мобилност во секторот за транспорт: тројца сметаат дека ова е социјален дијалог во тек, но дека ништо конкретно од тоа не произлегло, двајца дека тоа е сосема очигледно, а тројца изјавуваат дека немаат суд за ова прашање. Кога се запрашани како да се зајакне дијалогот помеѓу работодавачот и синдикатот за стопанската транзиција во секторот за транспорт, нив тројца сметаат дека ниту една страна нема доволно знаење за актуелните процеси и идните планирани политики, двајца дека е потребно повеќе добра волја и разбирање со двете страни, двајца сметаат дека е потребна поголема поддршка од државните органи, а еден смета дека ситуацијата е толку осетлива и нестабилна да не може да се очекува плоден дијалог.

ЗЕЛЕНИОТ ДОГОВОР И НАЦИОНАЛНИОТ ПРИСТАП

Извештајот покажува, прво, голема улога на активностите кои што ќе се спроведуваат во рамките на NRRP. Шпанските автори нагласуваат дека дискусијата околу озеленувањето на транспортот и врамнотежниот развој не е многу развиена.

Претставниците на работодавачите во Словачка се изјасниле дека ги поддржуваат темите за Зелениата спогодба, но напмнале дека во рамките на Зелената спогодба е неопходен и социјален договор. Колективното преговарање и социјалниот дијалог мораат да бидат почетната точка и одтука треба да се зајакнат механизмите на социјалната заштита. На ниво на ЕУ, според мислењето на претставници на вработените, неопходно е да се воспостават минимални стандарди, како што се надоместок за невработени. Зелената транзиција може да биде прилика да се намалат разликите помеѓу граѓаните и помеѓу европските региони. Меѓутоа, според претставници на вработените во Словачка, потребна е поголема социјална конвергенција. Според мислењето на двете страни од социјалните партнери, неопходно е да се поддржи развој на регионот и работниците во процесот на трансформација во Словачка, посебно низ зголемување на квалификациите. Неопходно е да се биде свесен за предизвиците од загуба на работата, потребата не само за преквалификација, туку и за финансиската поддршка на вработените. Социјалните партнери, исто така ја гледаат потребата за развој на новите институционални алати на сличен начин. Целите на борбата за климатски промени мораат да се стават во контекст со моменталната енергетска криза, бидејќи развојот на енергетската безбедност, намалување на цената на енергијата и целите од помало негативно влијание врз климата се многу слични. Опсежниот социјален дијалог и силната поддршка на социјалната конвергенција можат да осигурат одговорите на овие предизвици да бидат во синергија едни со други за да се осигури праведната транзиција.

Во Полска не се развиваат дискусии околу озеленување на превозот. Зелениот договор првенствено се посматра како прашање за запирање на употребата и екстрација на фосилни горива, а тоа тесно се анализира од перспектива на исчезнувањето на рударските работи и

постоечкиот енергетски микс (заснован во главно на јаглен). Недостасува поширок поглед во врска со другите аспекти.

Социјалниот дијалог во областа на озеленување на превозот скоро е невидлив. Ова првенствено е поради 3 истовремни причини:

- општ недостаток на дијалог во друмскиот транспорт, што е последица на слабоста на синдикатите (ниска синдикализација, недостаток на колективно преговарање), неволност на работодавачите и инструментален пристап до јавните власти;
- премалку интересирање за сеопфатен поглед на концептот за озеленување како одговор на климатските промени. Уште погоре, доколку на синдикалната страна веќе се спомнуваат Зелениот договор или најновиот проект на ЕУ Fitfor 55, тие немаат позитивен призвик, туку ги карактеризира непријателски став кој што ги обвинува за „идеологизација“ или дури создавање на „нова религија“.

Италијанскиот извештај укажал на значај на стрдствата од NRRP. Хрватскиот и шпанскиот извештај нагласуваат дека дебатата околу озеленување на превозот и неговиот одржлив развој не напредувала многу.

ЗАКЛУЧОЦИ

Активностите на проектот, националниот извештај и резултатите од анкетата укажуваат на потреба за понатамошна работа на овозможување на пристапот до широк спектар на информации поврзани со политиките на ЕУ и областа на одржлив развој на транспортот.

Истражувањето покажува дека во овој момент е тешко целосно да се сагледа степенот на застапеноста на дигиталните решенија во работата на транспортот (меѓутоа, трендот многу е видлив). Потребата за повеќе обуки во оваа област е јасна.

Недвосмислена е и потребата да се подобри квалитетот на процесот на информирање и консултирање на нивото на работното место. Клучно е овој процес да се однесува и на мерките кои што се преземаат за изградбата на одржлив превоз. Исто така, очигледна е потребата за зајакнување на трипартитниот дијалог.

LOAD

GREEN.SMART.TRANSPORT.DEAL



This copy is free



Co-funded by
the European Union

"Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only, and do not necessarily reflect those of the European Union or European Commission. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them"