

Almanach

Aktuálne otázky svetovej ekonomiky a politiky

Vedecký časopis
Ročník XVI.
4/2021



ALMANACH

Actual Issues in World Economics and Politics

Scientific journal

Faculty of International Relations

University of Economics in Bratislava

Volume XVI

Almanach

Aktuálne otázky svetovej ekonomiky a politiky

**Vedecký časopis
Ročník XVI.
4/2021**



ALMANACH

Actual Issues in World Economics and Politics

Scientific journal

Faculty of International Relations

University of Economics in Bratislava

Volume XVI

ALMANACH

Redakcia/Editorial Office

Fakulta medzinárodných vzťahov Ekonomickej univerzity v Bratislave
Dolnozemska cesta 1/b, 852 35 Bratislava, Slovak Republic
phone: +421 2 6729 5456, e-mail: eva.vlkova@euba.sk

Hlavný redaktor/Editor-in-chief

Rudolf KUCHARČÍK University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Redakčná rada/Editorial Board

Katarína BROCKOVÁ University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Ľubomír ČECH University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Samuel ČELOVSKÝ University in Novi Sad, Serbia

Lenka FOJTÍKOVÁ Technical University of Ostrava, Czech Republic

Tomáš GONGOL Silesian University in Opava, Czech Republic

Simona CHUGURYAN University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Jana ILIEVA University of Tourism and Management in Skopje,
Republic of Macedonia

Karol JANAS Alexander Dubcek University in Trencin, Slovak
Republic

Eva JANČÍKOVÁ University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Larisa KAPUSTINA Ural State University of Economics, Russia

Kiyoshi KASAHARA Rikkyo University, Japan

Rastislav KAZANSKÝ Matej Bel University, Slovak Republic

Olyana KINDIBALIK University of European Studies of Moldova, Republic
of Moldova

Helena KOŠCIELNIAK Technical University in Częstochowa, Poland

Milan KURUCZ University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Ľudmila LIPKOVÁ University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Stanislav MRÁZ University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

POGÁTSA Zoltán University of West Hungary, Hungary

František ŠKVRNDA University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Dalibor VLČEK Matej Bel University, Slovak Republic

Tetyana ZUBRO University of Economics in Bratislava, Slovak Republic

Výkonný redaktor/Managig Editor

Eva VLKOVÁ

Recenzenti/Reviewers

Peter Csányi, Ľubomír Čech, Martin Grešš, Ľubica
Harakaľová, Simona Chuguryan, Milan Kurucz, Ľudmila
Lipková, František Škvrnda, st.

Jazyková redakcia/Language editing: bez korektúry/no language editing

Vydavateľ/Publisher

Vydavateľstvo EKONÓM, Ekonomická univerzita v Bratislave

© Ekonomická univerzita v Bratislave, Fakulta medzinárodných vzťahov, 2021

IČO 00 399 957

ISSN 1339-3502

Issues in 2021

MARCH

JUNE

SEPTEMBER

DECEMBER

Obsah/Contents

Antagonizmus v iránsko-izraelských vzťahoch – príčiny a súčasný priestor na zmier <i>Antagonism in Iranian-Israeli Relations - Causes and Space for Reconciliation</i> <i>Ján Dančo</i>	5
Spoločná dopravná politika Európskej únie. Vznik a vývoj <i>European Union's Common Transport Policy. Origin and Development</i> <i>Boris Dziura</i>	14
Nástroje európskej bezpečnosti: zmena akcentov <i>European Security Instruments: Changing Accent</i> <i>Rudolf Kucharčík – Tetyana Zubro</i>	28
Medzinárodné a národné aspekty riešenia problémov klimatickej zmeny. Niektoré teoretické prístupy <i>International and National Aspects of Tackling Climate Change. Some Theoretical Approaches</i> <i>Milan Kurucz</i>	36
Príchod Industry 4.0 a pripravenosť slovenskej ekonomiky <i>Industry 4.0 and Readiness of the Slovak Economy</i> <i>Jakub Pernický</i>	43

ANTAGONIZMUS V IRÁNSKO-IZRAELSKÝCH VZŤAHOCH – PRÍČINY A SÚČASNÝ PRIESTOR NA ZMIER

ANTAGONISM IN IRANIAN-ISRAELI RELATIONS - CAUSES AND SPACE FOR RECONCILIATION

Ján Dančo

Fakulta medzinárodných vzťahov, Ekonomická univerzita v Bratislave, Dolnozemska cesta 1/b,
852 35 Bratislava 5, Slovenská republika, e-mail: jan.danco@euba.sk

Abstrakt Iránsko-izraelské vzťahy si prešli turbulentným vývojom od čias vzájomnej spolupráce v politickej, ale aj hospodárskej oblasti až po obdobie antagonizmu a politického nesúladu. Cieľom príspevku je definovať základne determinanty, ktoré podmienili vznik sporu medzi týmito krajinami a ktoré neustále tento konflikt udržiavajú. Príspevok sa zároveň pokúša objasniť, či je medzi týmito krajinami v súčasnosti priestor na obnovenie vzájomnej spolupráce.

Kľúčové slová: Irán, Izrael, Spojené štáty americké, zástupná vojna, jadrová dohoda

JEL klasifikácia: F51, F59, N45

Abstract Iran-Israel relations have gone through turbulent developments, from times of political as well as economic cooperation to a period of antagonism and political disagreement. The aim of the paper is to define the basic determinants which conditioned the dispute between these countries and which constantly maintain this conflict. At the same time, the paper tries to clarify whether there is currently room for renewed cooperation between these countries.

Key words: Iran, Israel, United States of America, proxy war, nuclear deal

JEL Classification: F51, F59, N45

Úvod

V prostredí prevládajúceho prúdu liberálnej demokracie a multilateralizmu upriamuje medzinárodne spoločenstvo s obavami svoju pozornosť na akýkoľvek náznak eskalácie vzájomného napätia medzi aktérmi medzinárodných vzťahov. Geopoliticky významný región Blízkeho východu je predmetom záujmu popredných svetových mocností, región bohatý na nerastné zdroje, no zároveň oblasť vyznačujúca sa vysokým stupňom politickej a bezpečnostnej nestability. Historický vývoj tejto oblasti, náboženská rozmanitosť, ale aj záujmy regionálneho a geopolitického charakteru mali za následok vznik viacerých sporov, častokrát vedúcich k otvoreným ozbrojeným konfrontáciám. Kľúčový míľnik v tomto smere predstavoval vznik štátu Izrael, ako výsledok sionistických snáh o vytvorenie vlastného židovského štátu. Tento okamih vzbudil odpor predovšetkým v skupine regionálnych arabských krajín, ktorých základnou zahraničnopolitickou prioritou sa na najbližšie dekády stalo zničenie novovzniknutého izraelského štátu. Istý stupeň osobitosti je však vidieť v postoji inej moslimskej krajiny – Iránu a vo formovaní izraelsko-iránskych vzťahov. Tie prešli turbulentným procesom vývoja od obdobia vzájomnej hospodárskej spolupráce, až po fázu absolútnej intolierancie a antagonizmu nie len v ekonomickej, ale predovšetkým v politickej sfére, prejavujúcej sa najmä vo vzájomnom podozrievaní a nenávisťnej rétorike politických lídrov.

Cieľom príspevku je zodpovedať na tieto základné otázky: Čo podmienilo narušenie vzťahu medzi Iránom a Izraelom? Aké motívy neustále živia túto vzájomnú antipatiu medzi dvoma národmi, ktoré nezdieľajú spoločné hranice a nelimituje ich žiadny teritoriálny spor? Je v súčasnosti priestor na dialóg a obnovenie ich vzájomnej spolupráce? Práca sa opiera predovšetkým o kvantitatívne metódy, najmä o metódu obsahovej analýzy textov. Tento druh metód predstavuje jeden z najlepších spôsobov pre skúmanie politických ale aj ideologických súvislostí v ich komplexnosti, formujúcich iránsko-izraelské vzťahy do súčasných čias.

1 Genéza vývoja iránsko-izraelských vzťahov

Aktuálny stav iránsko-izraelskej otázky je potrebné vnímať v kontexte historických súvislostí, ktoré vo významnej miere prispeli k formovaniu reality, v ktorej sa úroveň vzájomných vzťahov oboch krajín momentálne nachádza. Prvotné kroky Iránu bezprostredne po ohlásení vzniku nového židovského štátu v historickej oblasti Kanaánu v roku 1948 sa výrazným spôsobom odlišovali od reakcie ostatných moslimských, prevažne arabských krajín. Irán ako významný spojenec západných mocností, predovšetkým Spojených štátov amerických, prijal v roku 1950 rozhodnutie vyslovujúce sa za politickú podporu a uznanie Izraelského štátu *de facto*. Týmto aktom sa stal po Turecku druhou krajinou moslimského sveta, ktorá takýmto spôsobom Izrael uznala.¹ Irán sa rozhodol nepridať sa k arabským krajinám v snahe zničiť Izraelský štát nie len ekonomickou, ale najmä politickou a vojenskou cestou z viacerých dôvodov. Za jedným z nich je možné hľadať nejasnú zahraničnopolitickú orientáciu Izraela bezprostredne po jeho vzniku v období začínajúcej studenej vojny. Obavy z rozšírenia vplyvu Sovietskeho zväzu v regióne Blízkeho východu posilnili snahy iránskeho šáha *Mohammada Rezu Pahlavího*, ako spojenca Západu, o nadviazanie priateľských vzťahov s Izraelom. Pôvod tohto spojenectva je možné hľadať aj v prieniku spoločných záujmov oboch krajín, v ktorých ako zásadný prvok vystupoval spoločný nepriateľ – štát Irak. V Iraku žila v tom čase značná skupina Židov, ktorých bezpečnosť bola ohrozená najmä z hľadiska nepriateľského postoja irackých predstaviteľov voči vzniku izraelského štátu. Spojenectvo s Iránom tak predstavovalo možnosť presunu týchto irackých židov do bezpečia a zároveň obmedzenie vplyvu Iraku v oblasti Levanty, v ktorej mal značné záujmy. Na druhej strane Irán videl v Iraku jedného z hlavných súperov v boji o regionálnu nadvládu o ktorú sa usiluje do dnešných čias.²

Na počiatočnú fázu iránsko-izraelských vzťahov nadviazalo obdobie vzájomnej spolupráce na viacerých úrovniach, predovšetkým na úrovni hospodárskej. Od 50. rokov sa stal Irán významným zásobovateľom ropy pre židovský štát. Táto pomoc prišla v období, kedy väčšina arabských na ropu bohatých krajín zbrojila proti Izraelu a považovala ho za svojho úhlavného nepriateľa, čo malo vplyv aj na ich hospodárske vzťahy. Zo vzájomného obchodu profitoval aj Irán, ktorý do krajiny importoval značný objem izraelskej výroby, vrátane poľnohospodárskej produkcie a zdravotníckeho vybavenia. Takýto druh spolupráce bol výhodný pre obe strany a zapadal tak do konceptu vtedajšieho izraelského premiéra *Davidu Ben-Guriona* známeho ako „*periférna politika*“, na základe ktorého sa Izrael usiloval o získanie nových spojencov medzi ne-arabskými krajinami.³ Vzájomné zblížovanie oboch štátov prebiehalo aj na politickej a bezpečnostnej úrovni. Ako príklad je možné uviesť spoluprácu iránskej tajnej polície SAVAK a izraelskej spravodajskej služby Mosad. Toto partnerstvo považovali obe strany za výhodné najmä z hľadiska boja proti regionálnym silám v podobe agresívnych politík arabských krajín, či silnejúcej nacionalisticko-marxistickej

¹ MAHER, N. (2020): Balancing deterrence: Iran-Israel relations in a turbulent Middle East. Dostupné na: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/REPS-06-2019-0085/full/pdf?title=balancing-deterrence-iran-israel-relations-in-a-turbulent-middle-east>

² SOBHANI, S. (1989): The pragmatic entente : Israeli-Iranian relations, 1948-1988, s. 1-14.

³ GREEN, D. (2018): From friends to foes, [online]. Dostupné na: <https://www.haaretz.com/middle-east-news/iran/MAGAZINE-how-israel-and-iran-went-from-allies-to-enemies-1.6049884?v=1638879755085>

ideológie, ktorá sa medzičasom udomácnila v Egypte a pomocou ktorej sa Sovietsky zväz pokúšal vy dobyť si dominantné postavenie v regióne. Spolupráca na úrovni bezpečnostných a informačných zložiek zároveň predstavovala relatívne vyšší stupeň vzájomných vzťahov než klasický model výmeny diplomatických zástupcov a misií. Ako faktor funkčnosti tohto konceptu vystupovali Spojené štáty americké, ktoré sa stali významným strategickým spojencom nie len Iránu ale aj Izraelského štátu.⁴

Dôležitý bod obratu vo vzájomnom vnímaní oboch krajín predstavovali revolučné udalosti spojené so zásadnými politickými zmenami, ktoré zasiahli Irán koncom 70. rokov. Islamská revolúcia z roku 1979 priniesla zásadné zmeny aj vo vnímaní dovtedy kľúčových spojencov Iránu. Štátna moc nachádzajúca sa v rukách ajatolláha *Rúholláha Chomejního* sa za každú cenu snažila zbaviť svojej minulosti a všetkého, čo istým spôsobom pripomína bývalé monarchistické sekulárne zriadenie. V tomto kontexte boli Spojené štáty americké označené za „*Veľkého Satana*“, snažiaceho sa o zotročenie moslimských krajín vnútením im svojej vlastnej ideológie a kultúry. Kontinuálne sa táto rétorika prejavila aj na vzťahoch s Izraelom, ktorý bol zo strany Iránu označený ako „*Malý Satan*“ a ich vzájomná spolupráca tak bola v ohrození. Skúmanie pôvodu a hlavných determinantov vedúcich k nevraživosti iránskeho teokratického aparátu voči židovskej komunite ako celku je zložitou a komplexnou problematikou. Je zrejmé, že štátna moc vedená ajatolláhom sa v tomto smere snažila podložiť a podporiť prvotné, najmä politické dôvody spočívajúce v americko-izraelskom spojení dôvodmi hlbšieho, historického a náboženského charakteru. Opierajúc sa o jednotlivé státy Koránu sa *ší'itske* duchovenstvo pokúšalo poukázať na židovskú komunitu ako na dlhodobý zdroj nenávisťného správania voči moslimom. O národ, ktorý už od dávnych čias využíva proti-islamskú propagandu podkopávajúcu základne hodnoty islamu s cieľom dopomôcť k podmaneniu si moslimského regiónu zo strany imperialistických síl.⁵ Aj napriek antagonistickej rétorike nových predstaviteľov Iránu voči Izraelu sa paradoxne vzťahy medzi týmito regionálnymi mocnosťami bezprostredne po revolúcii nezhoršili. Prispel k tomu najmä teritoriálny konflikt medzi Iránom a Irakom, ktorý začal v roku 1980 a trval až do roku 1988. Po tom, čo sa na stranu Iraku pridali ostatné arabské regionálne mocnosti a Sovietsky zväz si iránski predstavitelia začali postupne uvedomovať nevyhnutnosť pokračovať v obchodných vzťahoch so Spojenými štátmi americkými a Izraelom. Tajnú spoluprácu a obchod so strategickým vojenským vybavením sa iránski predstavitelia pokúšali prekryť čoraz väčšmi silnejúcou anti-izraelskou rétorikou. Jej cieľom bolo jednak udržať nexus medzi Iránom a Izraelom z pragmatických dôvodov, no zároveň sa neodkláňať od protizápadnej ideológie Iránskej islamskej revolúcie.⁶

K zmene situácie došlo ku koncu 80. rokov. Irán sa ocitol v období veľkých politických zmien, počas ktorých bol strojca Islamskej revolúcie ajatolláh *Rúholláh Chomejní* po smrti v roku 1989 nahradený vo vedení krajiny ajatolláhom *Alí Chámeneím*. Z geopolitického hľadiska sa začiatkom 90. rokov svet ocitol vo fáze unipolarity súvisiacej so zánikom východného bloku a elimináciou hrozby šírenia marxistickej ideológie. Iránsko-izraelské vzťahy sa ocitli v novej historickej fáze založenej na bezprostrednej eliminácii vzájomnej politickej a ekonomickej spolupráce. Za zhoršením vzťahov je možné detegovať zánik spoločných hrozieb, ktoré toto spojenectvo udržiavali pri živote počas dlhých dekád. Jedná sa najmä o porážku irackého vodcu *Saddáma Hussajna* počas vojny v Perzskom zálive a zánik Sovietskeho zväzu. Nárast antagonizmu Iránu voči Izraelu urýchlili aj mierové rokovania z Osla zaoberajúce sa izraelsko-palestínskou otázkou, ktoré prispeli k stabilizácii vzťahov medzi

⁴ SOBHANI, S. (1989): The pragmatic entente : Israeli-Iranian relations, 1948-1988, s. 26-30.

⁵ SELIKTAR, O. – REZAEI, F. (2020): Iran, Revolution, and Proxy Wars, s. 8-11.

⁶ PARSİ, T. (2007): Treacherous alliance : the secret dealings of Israel, Iran, and the United States, s. 97-109.

Izraelom a arabskými krajinami a nabúrili tak základné plány ideológie vývozu islamskej revolúcie a zničenia sionistického nepriateľa.⁷

2 Izrael a ideológia šírenia islamskej revolúcie

So zmenou vo vedení Iránu došlo aj k zmene v zahraničnopolitickej orientácii krajiny. Do popredia sa dostala otázka ideológie vývozu islamskej revolúcie aktívnej od začiatku 80. rokov, ktorá sa premietla aj do fungovania iránsko-izraelských vzťahov. Podpora moslimských najmä *ší'itských* komunit v krajinách blízkovýchodného regiónu sa stala jednou z priorit iránskej zahraničnej politiky. Na základe toho došlo k vytvoreniu podmienok pre rozpútanie tzv. zástupných vojen. Takýto druh konfliktu je charakteristický tým, že štátny aktér, v tomto prípade Irán, výrazným spôsobom podporoval neštátneho aktéra v inej krajine s cieľom presadzovania svojich vlastných záujmov práve pomocou činnosti týchto skupín. Hlavnou úlohou týchto skupín je väčšinou vyvíjanie odporu voči miestnej vláde a destabilizácia krajiny.⁸ Iniciatívy Iránu zamerané na oblasti Iraku, Sýrie, či Libanonu sú zo strany Izraela vnímané ako značná snaha o vytvorenie priestoru spolupráce založenej na *ší'itskej* ideológii tiahnucej sa od Iránu až po oblasť Stredozemného mora s cieľom ohroziť existenciu Izraelského štátu.⁹

Počiatky zástupnej vojny medzi Iránom a Izraelom sú datované na 16. február 1985. Tento deň je spojený s programovým dokumentom libanonského hnutia Hizballáh, ktorým jeho členovia jasne deklarovali svoju oddanosť myšlienkam iránskej revolúcie a iránskeho duchovnému vodcovi. Irán mal k libanonskému národu blízko od dávnych čias a izraelská invázia do Libanonu začiatkom 80. rokov toto puto ešte viac prehĺbila. Vznik Hizballáhu ako produktu iránskej podpory odporu voči izraelským aktivitám v Libanone je spájaný s dvoma strategickými dôvodmi. Prvým dôvodom je destabilizácia židovského štátu, ktorý je zároveň spojenec „imperialistických“ Spojených štátov amerických. Druhým motívom pre iránsku intervenciu v Libanone bol dôvod ideologický, súvisiaci práve s exportom islamskej revolúcie. Takýmto spôsobom sa iránski predstavitelia pokúšali nájsť prienik záujmov s arabskými, prevažne *sunnitskými* krajinami, ktorý bolo možné objaviť v spoločnom nepriateľovi ohrozujúcom myšlienky moslimskej jednoty – Izraeli. Charakter spojenectva medzi Iránom a hnutím Hizballáh spočíval predovšetkým v poskytovaní vojenského výcviku domácemu osloboditeľskému hnutiu uskutočňovanému príslušníkmi iránskej Armády strážcov islamskej revolúcie (SPEE) a v strategicky dôležitom zásobovaní tejto skupiny technickým a vojenským materiálom.¹⁰ Proti-izraelská činnosť Hizballáhu, ktorý má v súčasnosti stále zastúpenie na libanonskej politickej scéne mala v priebehu dekád množstvo podôb. Od útokov na príslušníkov izraelských ozbrojených síl, cez útoky na izraelské námorníctvo až po ostreľovanie miest pomocou rakiet dodaných Iránom.¹¹ Všetky tieto kroky spájal hlavný strategický cieľ – destabilizovať Izrael a eliminovať jeho regionálny vplyv v oblasti Levanty.

Proti-izraelská činnosť Iránu je spájaná aj s priamou podporou Palestínčanov v boji proti Izraelu. Konkrétne je možné uviesť otvorenú podporu hnutia Hamas, či protiizraelskej organizácie Palestínsky islamský džihád.¹² Počiatky hnutia Hamas sú spájané s druhou polovicou 80. rokov a jeho pôvod je možné nájsť v islamistickej organizácii Moslimské bratstvo. Jeho prvotnou úlohou bola podpora palestínskeho obyvateľstva poskytovaním

⁷ MAHER, N. (2020): Balancing deterrence: Iran-Israel relations in a turbulent Middle East. Dostupné na: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/REPS-06-2019-0085/full/pdf?title=balancing-deterrence-iran-israel-relations-in-a-turbulent-middle-east>

⁸ BARZEGAR, K. – DIVSALLAR, A. (2017): Political Rationality in Iranian Foreign Policy, s. 48-49.

⁹ KAYE, D. D. – EFRON, S. (2020): Israel's Evolving Iran Policy, s. 7.

¹⁰ ČECH, L. (2016): Irán a kultura mučedníctví: Od zbožnosti k protestu, s. 362-380.

¹¹ KATZMAN, K. (2016): Iran's Foreign Policy, [online]. Dostupné na: <https://www.refworld.org/pdfid/57c6d6b54.pdf>

¹² ČECH, L. (2016): Irán a kultura mučedníctví: Od zbožnosti k protestu, s. 377-380.

sociálneho zabezpečenia. Táto palestínska organizácia bola paradoxne vo svojich začiatkoch podporovaná aj samotným Izraelom s cieľom oslabiť vplyv nacionalisticky orientovanej Organizácie za oslobodenie Palestíny.¹³ Spojenectvo medzi Iránom a hnutím Hamas je možné datovať do obdobia prijatia mierových zmlúv medzi Izraelom a predstaviteľmi Palestíny. Mierové rokovania z Oslo začiatkom 90. rokov prinútili Irán hľadať spojenca, ktorý by bol schopný pokračovať v boji proti Izraelu s cieľom jeho úplného zničenia. Poskytovaním finančných prostriedkov, zbraní a výcviku sa z Hamasu postupne vyformovala obávaná polovojenská organizácia spájaná s vlnami teroristických akcií vrátane bombových útokov a iných útokov na strategické aj civilné izraelské ciele. Od roku 2007 je pod kontrolou Hamasu pásma Gazy a každoročne dochádza k eskalácii vzájomného napätia medzi Izraelom a touto Iránom podporovanou organizáciou.¹⁴ Aj keď je spolupráca medzi Iránom a hnutím Hamas nespochybniteľná, na rozdiel od hnutia Hizballáh je založená predovšetkým na pragmatickej rovine, nie roviny ideologickej, či náboženskej. Hamas je na rozdiel od Hizballáhu sunnitskou organizáciou, ktorá odmieta akékoľvek náznaky prijatia *ší'itskej* ideológie prezentovanej Iránom. Toto pragmatické spojenectvo tak vytvára istý stupeň nezávislosti medzi Hamasom a jeho iránskym podporovateľom.¹⁵

Zložitou témou je aj otázka zasahovania Izraela do vnútroštátnych záležitostí Iránu pomocou svojich spojeneckých skupín. Irán dlhodobo podozrieva Izrael z podpory viacerých organizácií za hranicami, ale aj v rámci iránskych vnútropolitických štruktúr. Príkladom je údajná podpora politickej exilovej organizácie Ľudoví *mudžáhedíni*, ktorej hlavným cieľom je zosadenie súčasného iránskeho režimu, či podpora protivládneho Zeleného hnutia. Ostro kritizovaná je aj údajná prepojenosť medzi Izraelom a kurdským etnikom a to priamo podporou Strany slobodného života v Kurdistane (PJAK) operujúcu v iránskych severozápadných provinciách. Irán taktiež obviňuje Izrael z toho, že značne podporuje a využíva kurdské etnikum žijúce v susednom Iraku na vyvolávanie destabilizačných operácií v pohraničných oblastiach s Iránom, ktoré sú osídlené početným kurdským obyvateľstvom.¹⁶

3 Súčasný priestor na zmier

V novodobej etape iránsko-izraelských vzťahov aj naďalej dochádza k prelínaniu nenávistej rétoriky z oboch táborov. Náznaky možnej spolupráce a priestoru na zmier sú zatienené výrokmi politických predstaviteľov zamerané na zdôraznenie existenčnej hrozby, ktorú pre seba jednotlivé krajiny znamenajú a potreby zničenia druhej strany. Agresívnejšiu rétoriku bolo možné registrovať s príchodom *Mahmúda Ahmadinežáda* do iránskeho prezidentského úradu, ktorého postoj k izraelskej otázke sa výrazným spôsobom líšil od názoru jeho dvoch predchodcov – *Akbara Hášemího Rafsandžáního* aj *Muhammada Chátamího*. *Ahmadinežád* počas svojej funkcie verejne deklaroval, že Izrael musí byť nadobro vymazaný z mapy a zašiel dokonca ešte ďalej, keď trpké obdobie holokaustu označil za výmysel, ktorý stál za vytvorením židovského štátu.¹⁷ Podobnú rétoriku dlhodobo využíva aj najvyšší duchovný vodca Iránu *Alí Chámeneí*, ktorý v roku 2015 vyjadril svoj predpoklad, že za 25 rokov už pravdepodobne nebude o existencii židovského štátu žiadna zmienka.¹⁸

Na strane druhej, izraelskí politickí predstavitelia dlhodobo na základe svojich vyjadrení nevyklúčujú vojenský zásah proti Iránu súvisiaci so zastavením aktivít týkajúcich sa iránskeho

¹³ SELIKTAR, O. – REZAEI, F. (2020): Iran, Revolution, and Proxy Wars, s. 59-61.

¹⁴ KATZMAN, K. (2016): Iran's Foreign Policy, [online]. Dostupné na: <https://www.refworld.org/pdfid/57c6d6b54.pdf>

¹⁵ ČECH, L. (2016): Irán a kultura mučedníctví: Od zbožnosti k protestu, s. 377-380.

¹⁶ KAYE, D. D. – NADER, A. – ROSHAN, P. (2011): Israel and Iran A Dangerous Rivalry, s. 60-63.

¹⁷ ARJOMAND, S. A. (2009): After Khomeini : Iran under his successors, s. 196-197.

¹⁸ KATZMAN, K. (2016): Iran's Foreign Policy, [online]. Dostupné na: <https://www.refworld.org/pdfid/57c6d6b54.pdf>

jadrového programu. Práve téma obohacovania uránu a jeho využitia na výrobu nukleárnych zbraní už viac ako desaťrošie prispieva k eskalácii vzájomného napätia medzi oboma krajinami. Už v roku 2008 vtedajší izraelský viceprezident a bývalý minister obrany Izraela *Šaul Mofaz* vyjadril vážne obavy z možnosti iránskeho disponovania jadrovými zbraňami a nevyhlásil vojenskú intervenciu voči iránskym jadrovým zariadeniam.¹⁹ Izraelskí predstavitelia na čele s bývalým premiérom *Benjaminom Netanjahuom* v roku 2015 rázne odsúdili prijatie Spoločného komplexného akčného plánu (JCPOA) známeho ako „jadrová dohoda s Iránom“ ako výsledok intenzívnych rokovaní medzi Izraelom a zástupcami popredných politických a ekonomických veľmocí. Izraelčania označili túto dohodu za obrovskú chybu, ktorá žiadnym spôsobom nezabráni Iránu k vytvoreniu vlastnej zbrane hromadného ničenia. Bývalý izraelský minister zahraničných vecí *Avigdor Lieberman* porovnal tento dokument s Mníchovskou dohodou z roku 1938, ktorá je dodnes považovaná za synonymum zrady a ukážkovú príklad politiky appeasementu. O to viac uvítali Izraelčania krok administratívy *Donalda Trumpa* z roku 2018 odstúpiť od tejto dohody a uvaliť ďalšiu vlnu sankcií na iránsku ekonomiku.²⁰ K poslednému nárastu antagonizmu došlo po tom, čo novozvolený americký prezident *Joe Biden* oznámil, že jeho krajina má v záujme obnoviť rokovania vedúce k vytvoreniu a podpísaniu novej jadrovej dohody s Iránom. Stanovisko Izraela je v tomto smere konzistentné a izraelský premiér *Naftali Bennett* podobne ako jeho predchodca rázne odmietol akúkoľvek iniciatívu smerujúcu k podpísaniu nového dokumentu. Jadrová dohoda podľa Izraelčanov nie je zárukou odstránenia hrozby, ktorú pre Blízky východ predstavuje politika Iránu. Izrael v tomto smere dlhodobo zdôrazňuje, že samotná diplomacia nemá na Irán žiadny vplyv a vyzýva tak na potrebu vyvinúť na túto krajinu čo najväčší vojenský nátlak s cieľom ukončenia jeho jadrových plánov.²¹ Tento postoj sa Izrael snaží aplikovať aj aktívnym spôsobom, o čom svedčí aj jedná z posledných izraelských akcií zameraná na narušenie iránskeho jadrového programu pomocou novodobých prostriedkov boja - kybernetických útokov. V roku 2021 sa na základe viacerých zdrojov stalo terčom Izraelskej tajnej služby – Mosadu iránske jadrové zariadenie v meste Natanze. Kybernetický útok, ktorý je pripisovaný práve Izraelčanom mal údajne v tomto zariadení vyvolať rozsiahly výbuch, ktorý odstavil jeho činnosť na niekoľko mesiacov.²²

K prevládajúcemu spôsobu využitia konfrontačného slovníka namiesto diplomatických rokovaní prispieva aj absencia priamych komunikačných liniek medzi oboma štátmi. Je za tým možné hľadať aj prerušenie akýchkoľvek diplomatických väzieb, ktoré boli s Izraelom za čias monarchie nadviazané a k ich narušeniu došlo bezprostredne po revolúcii v roku 1979. K obnoveniu týchto diplomatických kanálov do dnešných čias nedošlo.²³ Naopak je čoraz viac zrejmé, že Izrael sa vo väčšej miere pokúša upevňovať spojenectvá s inými regionálnymi aktérmi s cieľom obmedziť geopolitický vplyv Iránu. Svedčí o tom napríklad spolupráca na rôznych úrovniach a postupná normalizácia vzťahov medzi Izraelom a Saudskou Arábiou, či Spojenými arabskými emirátmi.²⁴ Proaktívna činnosť Izraelu sa však neobmedzuje bezprostredne iba na krajiny Perzského zálivu. Obavy u iránskych predstaviteľov vzbudzujú aj kroky vedúce k posilneniu spojenectva medzi Izraelom a Azerbajdžanom. Dlhoročný rozpor

¹⁹ BEGUM, S. – BAKHT, N. (2018): Nuclear Program of Iran and Perception of West, s. 187-188.

²⁰ KAYE, D. D. – EFRON, S. (2020): Israel's Evolving Iran Policy, s. 7-18.

²¹ ALJAZEERA (2021): Israel's Bennett urges hard line against Iran at nuclear talks. [online]. Dostupné na: <https://www.aljazeera.com/news/2021/12/5/israels-bennett-urges-stron-line-against-iran-at-nuclear-talks>

²² WINTOUR, P. (2021): Natanz nuclear plant attack 'will set back Iran's programme by nine months'. [online]. Dostupné na: <https://www.theguardian.com/world/2021/apr/12/iran-blames-israel-attack-natanz-nuclear-plant>

²³ GREEN, D. (2018): From friends to foes. [online]. Dostupné na: <https://www.haaretz.com/middle-east-news/iran/MAGAZINE-how-israel-and-iran-went-from-allies-to-enemies-1.6049884?v=1638879755085>

²⁴ AZODI, S. (2020): Why is Iran concerned about the peace agreement between the UAE and Israel? [online]. Dostupné na: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/iransource/why-is-iran-concerned-about-the-peace-agreement-between-the-uae-and-israel/>

medzi Azerbajdžanom a Iránom je podmienený predovšetkým kontradikciou medzi azerbajdžanským sekulárnym a iránskym teokratickým politickým usporiadaním. V Iráne žije približne 20 miliónové azerbajdžanské etnikum, ktoré môže predstavovať potenciálny problém týkajúci sa snáh o autonómiu severných iránskych provincií. Za podporou Azerbajdžanu pritom nestojí len samotný Izrael, ale aj ďalší dôležitý regionálny aktér – Turecko.²⁵ Pozornosť Iránu sa obracia predovšetkým na Čínu, s ktorou bol podpísaný dokument o vzájomnej spolupráci na obdobie 25 rokov a na Ruskú federáciu, s ktorou sa Irán chystá uzavrieť podobnú dohodu v blízkej budúcnosti.²⁶ Regionálne spojenectvá tak predstavujú jeden zo základných determinantov prevažne negatívne ovplyvňujúcich stav v akom sa iránsko-izraelské vzťahy v súčasnosti nachádzajú. Eliminácia napätia je tak častokrát podmienená aj rétorikou tretích strán, v tomto prípade predovšetkým Spojených štátov amerických a ich schopnosti nadviazania konštruktívneho dialógu s Iránom. Akákoľvek forma zmierlivých rokovaní by mohol prispieť nie len k posunu v samotných izraelsko-iránskych vzťahoch, ale predovšetkým k stabilizácii celého blízkovýchodného regiónu.

Je viac než zjavné, že vo formovaní iránsko-izraelských vzťahov je v súčasnosti viac antagonizmu, než náznakov spolupráce.²⁷ Hľadanie prieniku spoločných záujmov a obnovenie kooperácie, ktorá dokázala formovať vzájomné vzťahy medzi Izraelom a Iránom po viac než 30 rokov je dnes predovšetkým v rukách politických lídrov oboch krajín. Izraelsko-iránske zmierenie by však malo byť v záujme celého regiónu a malo by predstavovať príležitosť na odstránenie jednej z hlavných bezpečnostných výziev na Blízkom východe. Napriek odlišnostiam, ktoré sa snažia politickí predstavitelia zdôrazniť, izraelský a iránsky ľud majú mnoho spoločného. V prvom rade sú to bohaté tisícročné kultúry, ktoré sa výrazným spôsobom ovplyvňovali a v priebehu storočí prelínali. Spájajúcim prvkom je aj inteligenčná úroveň obyvateľstva spojená s vysokým stupňom vzdelanosti a technologickej zručnosti. V neposlednom rade je to spoločná túžba obyvateľov oboch národov žiť v mieri a s tým spojenou prosperitou.²⁸

Záver

Prvotným problémom pri skúmaní vývoja vzťahov medzi Iránom a Izraelom sú hlavné činitele, ktoré viedli k narušeniu dlhoročného spojenectva. V tomto kontexte je možné definovať 3 základné faktory. Prvým je faktor náboženskej povahy a rozporu medzi prvkami sekulárneho štátu a štátu riadeného teokratickými silami, ako je to v Iráne od obdobia Islamskej revolúcie. Druhým faktorom je strata opodstatnenosti udržiavania vzájomného spojenectva. Tá bola spôsobená predovšetkým obmedzením regionálneho vplyvu Iraku začiatkom 90. rokov a elimináciou hrozby šírenia komunizmu spojenej so zánikom Sovietskeho zväzu. Tretím faktorom je pozícia Izraela ako zástupcu úhlavného nepriateľa iránskeho teokratického režimu – Spojených štátov amerických v regióne Blízkeho východu. Všetky tieto činitele prispeli k vytvoreniu antagonistického vzťahu, ktorý je v úplnom rozpore s myšlienkami mierového, idealistického vnímania usporiadania medzinárodných vzťahov.

Súčasný priestor na prípadné nadviazanie spolupráce medzi Izraelom a Iránom je negatívne ovplyvnený vzájomnou nedôverou a podozrievaním. K destabilizácii tejto situácie

²⁵ VATANKA, A. (2021): Azerbaijan and Israel's encirclement of Iran. [online]. Dostupné na: <https://www.mei.edu/publications/azerbaijan-and-israels-encirclement-iran>

²⁶ AL ARABIYA (2021): Iran says ready to sign Russia strategic partnership, similar to one with China. [online]. Dostupné na: <https://english.alarabiya.net/News/middle-east/2021/10/11/Iran-says-ready-to-sign-Russia-strategic-partnership-similar-to-one-with-China>

²⁷ Pozri aj: ČECH, L. – KRUPOVÁ, K. (2020): Shia Islam and Its Influence on the Islamic Republic of Iran's Foreign Policy in President Rouhani's Era. In: Politické vedy, roč. 23, č. 4, s. 137-159.

²⁸ COATES, V. – KHODORKOVSKY, L. (2021): Is peace between Iran and Israel inevitable? [online]. Dostupné na: <https://www.jpost.com/opinion/peace-between-iran-and-israel-is-inevitable-opinion-657351>

prispievajú aj izraelské pochybnosti ohľadom iránskeho jadrového programu a podpísania novej jadrovej dohody, ako aj nové regionálne spojenectvá, ktorými sa Izrael snaží nájsť cestu k arabským krajinám s cieľom vytvorenia protiváhy k iránskemu zahraničnému vplyvu. Je viac ako nutné, aby k normalizácii iránsko-izraelských vzťahov prispela tretia strana v úlohe mediátora. Za najpravdepodobnejší je možné považovať diplomatický zásah kľúčového izraelského partnera – Spojených štátov amerických, ale aj Ruskej federácie – významného spojenca Iránu. Je zrejmé, že cesta nenávistej rétoriky s absenciou priamych komunikačných kanálov a bez spôsobov hľadania dialógu a nadviazania diplomatických stykov nie je východiskom z tejto situácie a ohrozuje tak celý blízkovýchodný región.

Použitá literatúra:

1. AL ARABIYA (2021): Iran says ready to sign Russia strategic partnership, similar to one with China. [online]. In: *Al Arabiya*, 11. 10. 2021. [Citované 10. 12. 2021] Dostupné na internete: <https://english.alarabiya.net/News/middle-east/2021/10/11/Iran-says-ready-to-sign-Russia-strategic-partnership-similar-to-one-with-China>
2. AL JAZEERA (2021): Israel's Bennett urges hard line against Iran at nuclear talks. [online]. In: *Al Jazeera*, 5. 12. 2021. [Citované 10. 12. 2021] Dostupné na internete: <https://www.aljazeera.com/news/2021/12/5/israels-bennett-urges-stron-line-against-iran-at-nuclear-talks>
3. ARJOMAND, S. A. (2009): *After Khomeini : Iran under his successors*. New York: Oxford University Press, Inc., 2009. ISBN 978-0-19-539179-4.
4. AZODI, S. (2020): Why is Iran concerned about the peace agreement between the UAE and Israel? [online]. In: Atlantic Council, 20. 8. 2020. [Citované 10. 12. 2021] Dostupné na internete: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/iransource/why-is-iran-concerned-about-the-peace-agreement-between-the-uae-and-israel/>
5. BARZEGAR, K. – DIVSALLAR, A. (2017): Political Rationality in Iranian Foreign Policy. In: *The Washington Quarterly*, 2017, roč. 40, č. 1, s. 39-53.
6. BEGUM, S. – BAKHT, N. (2018): Nuclear Program of Iran and Perception of West. In: *Journal of Pakistan Vision*, 2018, roč. 19, č. 2, s. 182-193.
7. COATES, V. – KHODORKOVSKY, L. (2021): Is peace between Iran and Israel inevitable? [online]. In: *The Jerusalem Post*, 1. 2. 2021. [Citované 10. 12. 2021] Dostupné na internete: <https://www.jpost.com/opinion/peace-between-iran-and-israel-is-inevitable-opinion-657351>
8. ČECH, L. (2016): *Irán a kultura mučedníctví: Od zbožnosti k protestu*. Praha: Nakladatelství Academia, 2016. ISBN 978-80-200-2546-3.
9. ČECH, L. – KRUPOVÁ, K. (2020): Shia Islam and Its Influence on the Islamic Republic of Iran's Foreign Policy in President Rouhani's Era. In *Politické vedy : časopis pre politológiu, najnovšie dejiny, medzinárodné vzťahy, bezpečnostné štúdiá*, roč. 23, č. 4, s. 137-159. ISSN 1335-2741.
10. GREEN, D. (2018): From friends to foes. [online]. In: *Haaretz*, 8. 5. 2018. [Citované 1. 12. 2021] Dostupné na internete: <https://www.haaretz.com/middle-east-news/iran/MAGAZINE-how-israel-and-iran-went-from-allies-to-enemies-1.6049884?v=1638879755085>
11. KATZMAN, K. (2016): Iran's Foreign Policy. [online]. In: *Congressional Research Service*. 24. 8. 2016. [Citované 4. 12. 2021] Dostupné na internete: <https://www.refworld.org/pdfid/57c6d6b54.pdf>
12. KAYE, D. D. – EFRON, S. (2020): Israel's Evolving Iran Policy. In: *Survival*, 2020, roč. 62, č. 4, s. 7-30.
13. KAYE, D. D. – NADER, A. – ROSHAN, P. (2011): *Israel and Iran A Dangerous Rivalry*. Santa Monica: RAND Corporation, 2011. ISBN 978-0-8330-5860-7.

14. MAHER, N. (2020): Balancing deterrence: Iran-Israel relations in a turbulent Middle East. In: *Review of Economics and Political Science*, 2020. Dostupné na: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/REPS-06-2019-0085/full/pdf?title=balancing-deterrence-iran-israel-relations-in-a-turbulent-middle-east>
15. PARSI, T. (2007): *Treacherous alliance : the secret dealings of Israel, Iran, and the United States*. London: Yale University Press, 2007. ISBN 978-0-300-12057-8.
16. SELIKTAR, O. – REZAEI, F. (2020): *Iran, Revolution, and Proxy Wars*. Cham: Palgrave Macmillan, 2020. ISBN 978-3-030-29418-2.
17. SOBHANI, S. (1989): *The pragmatic entente : Israeli-Iranian relations, 1948-1988*. New York: Praeger Publishers, 1989. ISBN 0-275-93337-7.
18. VATANKA, A. (2021): Azerbaijan and Israel's encirclement of Iran. [online]. In: *Middle East Institute*, 5. 10. 2021. [Citované 10. 12. 2021.] Dostupné na internete: <https://www.mei.edu/publications/azerbaijan-and-israels-encirclement-iran>
19. WINTOUR, P. (2021): Natanz nuclear plant attack 'will set back Iran's programme by nine months'. [online]. In: *The Guardian*. 12. 4. 2021 [Citované 12. 1. 2022] Dostupné na internete: <https://www.theguardian.com/world/2021/apr/12/iran-blames-israel-attack-natanz-nuclear-plant>

Kontakt:

Ing. Ján Dančo

Ekonomická univerzita v Bratislave

Fakulta medzinárodných vzťahov

Dolnozemska cesta 1/b

852 35 Bratislava 5

Slovenská republika

e-mail: jan.danco@euba.sk

SPOLOČNÁ DOPRAVNÁ POLITIKA EURÓPSKEJ ÚNIE. VZNIK A VÝVOJ EUROPEAN UNION'S COMMON TRANSPORT POLICY. ORIGIN AND DEVELOPMENT

Boris Dziura

Fakulta medzinárodných vzťahov, Ekonomická univerzita v Bratislave, Dolnozemska cesta 1/b,
852 35 Bratislava 5, Slovenská republika, e-mail: boris.dziura@euba.sk

Abstrakt: Spoločná dopravná politika Európskej únie (SDP) patrí medzi základné kamene európskeho integračného procesu, prispieva k uskutočňovaniu voľného pohybu osôb, tovaru a služieb. V článku poukazujeme na udalosti a politické rozhodnutia, ktoré viedli ku vzniku SDP. Vychádzame z analýzy dostupných dokumentov a dát. Cieľom je definícia SDP, poukázanie na jej historické korene a načrtnutie jej pokračovania v horizonte nasledujúcich desaťročí.

Kľúčové slová: dopravná politika, Európska únia, trvalo udržateľný rozvoj

JEL klasifikácia: Q01, R41, R42

Abstract: The European Union's Common transport policy (CTP), one of the cornerstones of the integration process, contributes to the common movement of people, goods and services. In this article, we point out the events and political decisions that led to the creation of the CTP. We are based on the analysis of available documents and data. The aim is to define the CTP, to point out its historical roots and to outline its continuation over the next decades.

Key words: transport policy, European Union, sustainable development

JEL Classification: Q01, R41, R42

Úvod

Budovanie spoločnej Európy, nie je možné bez fungujúceho prepojenia dopravných systémov v rámci celého kontinentu. Cesta ako zabezpečiť vzájomné prepojenie, bola limitovaná do roku 1989 rozdelením Európy na dva nezmieriteľné tábory a vo východnom bloku ešte aj častým prispôbením sa sovietskym dopravným štandardom a technickým normám. Tieto štandardy predstavujú veľmi ťažko riešiteľné zmeny a krajiny, ktoré by sa radi pripojili k Európskej únii (napr. Ukrajina, Gruzínsko či Moldavsko) to do značnej miery limituje a vyvoláva potrebu obrovských finančných investícií. V našom článku sme sa však nesústredili ani tak na budúce perspektívy dopravného prepojenia celého kontinentu, či na projekty, ktoré by sa mali realizovať v nasledujúcich desaťročiach. Hlavným zámerom bolo predstaviť korene fungovania SDP vo vnútri EÚ, nakoľko celá matéria je tak veľmi zložitá a jej zdroj sprevádzalo množstvo riešení, na ktorých sa členské štáty dohadovali len komplikovane. Vybrali sme len určité časti danej problematiky, ktoré sme následne v našom článku popísali a analyzovali.

1 Prehľad literatúry

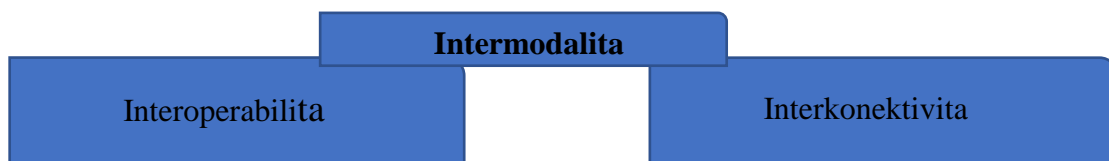
V článku sme použili čo možno najnovšie zdroje, ktoré by sa problematikou SDP EÚ komplexne zaoberali. Autori, ktorí sú združení v ACEA (Asociácia európskych automobilových výrobcov), vo svojom materiáli z roku 2020 nazvanom „ACEA Position Paper European Transport Policy after 2020“ tvrdia, že „V automobilovom priemysle pracuje 13,8 milióna Európanov (priamo aj nepriamo), čo predstavuje 6,1 % všetkých pracovných miest v EÚ. Z toho je 11,4 % pracovných miest vo výrobnom sektore EÚ – približne 3,5 milióna –

v automobilovom priemysle. Obrat automobilového priemyslu predstavuje viac ako 7 % HDP EÚ. Automobilový priemysel investuje ročne 57,4 miliardy EUR do výskumu a vývoja, čo znamená, že je najväčším súkromným prispievateľom k inováciám v Európe a predstavuje 28 % celkových výdavkov EÚ.”¹ V hore spomínanom texte sa na viacerých miestach taktiež objavujú poznámky, ktoré zdôrazňujú dôležitosť individuálnej (automobilovej) dopravy, pričom jej hlavným pozitívom je podľa nich jej flexibilita. Tento druh dopravy by mal zostať podľa autorov zachovaný ako dostupný a spoľahlivý v celej Európe (EÚ).

Taktiež sa poukazuje na problematiku “first mile” vs. “last mile”, túto však už riešil aj dokument Európskej agentúry životného prostredia, ktorá sa vo svojej výročnej správe za rok 2019 snaží zdôrazniť rozdiel medzi dopravou tovaru a osôb v prípade “first vs. last mile”. First mile sa chápe ako celý začiatok procesu a prepravy či už osôb, alebo tovaru. V prípade prepravy tovaru ide o prvú časť cesty, ktorú musí tovar absolvovať, pokiaľ opustí brány distribučného centra. A je dôležité, aby sa pri tejto ceste hľadali alternatívy k použitiu automobilu resp. automobilu so spaľovacím pohonom. Last mile sa naproti tomu chápe ako záverečná časť cesty osôb/tovaru, keď sa úmyselne využívajú environmentálne ohľaduplnejšie dopravné prostriedky (bicykle, mopedy, malé/elektrické autá atď.).²

Reggiani a kol. vo svojom článku,³ zdôrazňujú, že „intermodálna (t. j integrovaná) dopravná sieť má výkon, ktorý je možné analyzovať a merať charakteristickými znakmi určujúcimi a ovplyvňujúcimi ich celkovú kvalitu. Vo všeobecnosti ide o kvalitu a kapacitu jednotlivých dopravných prepojení. Kapacita a kvalita samotných prestupových a koncových bodov na jednej strane a tri faktory súdržnosti, ako je intermodalita, interoperabilita a prepojenosť na strane druhej“ (viď dole obrázok 1).

Obrázok č. 1



Zdroj: vlastné spracovanie autora podľa: REGGIANI, A. et al. FREIGHT TRANSPORT IN EUROPE: Policy Issues and Future Scenarios on Trans-Border Alpine Connections. (2000)

Alias s kolektívom⁴ tvrdia, že „od 90. rokov 20. storočia charakterizujú európsku dopravnú politiku ciele ako liberalizácia, súdržnosť, ochrana životného prostredia, zmena spôsobu dopravy, konkurencieschopnosť, globalizácia a efektívne využívanie zdrojov.“

Reggiani a kolektív taktiež vyjadrujú názor,⁵ že „počas posledných desiatich rokov urobila EÚ niekoľko dôležitých krokov smerom k vytvoreniu jednotného trhu odstránením bariér medzi 15 členskými štátmi. Voľný pohyb osôb a tovaru v rámci členských štátov únie sa ukázal ako hlavný cieľ, ale aj ako predpoklad pre celkový budúci vyvážený rast jednotného trhu. Aby boli oba ciele plne efektívne, potrebujú členské štáty dopravný systém, ktorý je schopný takúto úlohu splniť. Najdôležitejšou akciou vykonanou na úrovni EÚ bolo vytvorenie a implementácia SDP.“

¹ACEA Position Paper European Transport Policy after 2020, (2019).

² The first and last mile — the key to sustainable urban transport Transport and environment report 2019 EEA Report No 18/20191994-2019.

³ REGGIANI, A. et al. FREIGHT TRANSPORT IN EUROPE: Policy Issues and Future Scenarios on Trans-Border Alpine Connections, (2000).

⁴ ALIAS, C., KLEINHEYER, B., FIEBER-ALIAS, C.: *Transport Policy and European Union Policy*.

⁵ REGGIANI, A. et al. FREIGHT TRANSPORT IN EUROPE: Policy Issues and Future Scenarios on Trans-Border Alpine Connections, (2000).

V materiáli EU Transport Policy⁶ sa uvádza, že „problém emisií v doprave predstavuje takmer štvrtinu celkových emisií skleníkových plynov a viac ako štvrtinu celkových emisií CO₂ v EÚ-27. Emisie z dopravy (okrem medzinárodných palív v zásobníkoch) sa medzi rokmi 1990 a 2007 zvýšili o 28 %, pričom ročná miera nárastu vzrástla z 0,97 % medzi rokmi 2005 a 2006 na 1,29 % medzi rokmi 2006 a 2007.“

2 EÚ a historický vývoj v oblasti spoločnej dopravnej politiky

Medzi základné oblasti spoločných politík Európskej únie (EÚ) patrí už od jej vzniku aj dopravná politika. Jej význam narástol jednak v rámci európskych integračných procesov od 80. rokov 20. storočia, ako aj v dnešnom v post-pandemickom období, ktoré bude nasledovať po roku 2021. Prijaté záväzky zo strany Európskej únie, spolu s výhľadom na ambiciózne ciele znižovania skleníkových plynov vypúšťaných do ovzdušia zo strany členských štátov a s následným prechodom na ekologicky šetrné využívanie prírodných zdrojov, len zdôrazňujú potrebu podporovať rozvoj európskych dopravných riešení s dôrazom na masovú dopravu. Individuálna doprava zostane v rámci európskeho priestoru taktiež zachovaná, avšak potreba väčšej konkurencieschopnosti EÚ voči jej hospodárskym a vojensko-politickým konkurentom, či už sú to USA, Ruská federácia resp. ČĽR, len podčiarkuje potrebu venovať v rámci EÚ väčšie úsilie vzájomnému dopravnému prepojeniu členských štátov a kontinentu ako takému.

Je len logické, že práve spoločná dopravná politika bude jedným z dôležitých aspektov, ktorý môže prispieť k naplneniu potenciálu, ktorý Európa má a to pri plnom a efektívnom dopravnom prepojení členských štátov Únie. V súvislosti s potrebou plnenia klimatických cieľov, ktoré si EÚ predsavzala v dokumente Európska zelená dohoda (prijatom v roku 2021),⁷ je dôležité poukázať na fakt, že do roku 2050 sa má stať EÚ uhlíkovo neutrálnou entitou.⁸ Daný cieľ by sa mal dosiahnuť postupne, pričom kľúčovým sa má stať rok 2035, keď všetky novovyrobené osobné automobily, majú mať už nulové emisie CO₂.

Dôležitý bude aj rok 2026, kedy začne plnohodnotne fungovať trh s emisnými povolenkami týkajúci sa cestnej dopravy. Je predpoklad, že používanie inej ako čistej energie pri cestnej doprave nebude viac rentabilné a investície do čistých energií a s nimi spojenými technológiami sa stanú nutnosťou. Zmeny nastanú aj v vodnej, železničnej ako aj leteckej preprave na európskom kontinente. Jednak v členských štátoch ako aj nečlenských štátoch, ktoré sa budú taktiež musieť prispôbiť novej realite, pokiaľ budú chcieť pôsobiť resp. umožniť podnikateľským subjektom zo svojich krajín pôsobenie na celoeurópskom dopravnom trhu.

2.1 Historické korene spolupráce

Základy spoločnej dopravnej politiky budúcej Európskej únie, determinovala už v roku 1957, Zmluva o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva (EHS). Budúcim vývojom malo byť neustále sa prehĺbujúce prepojenie (nielen dopravné) medzi národmi a štátmi Európy, pričom malo prísť k odstraňovaniu prekážok, ktoré Európu rozdeľujú. Malo prísť k posilneniu jednoty ekonomík členských krajín Spoločenstva, k odstraňovaniu rozdielov medzi jednotlivými krajinami a k posilneniu regiónov jednotlivých krajín, ktoré hospodársky

⁶ EU TRANSPORT POLICY – INNOVATION, INTEGRATION AND 21ST CENTURY INFRASTRUCTURE, (2011).

⁷ Delivering the European Green Deal. In: European Commission - European Commission, (2021).

⁸ Čo je to uhlíková neutralita a ako ju môžeme dosiahnuť do roku 2050?, (2019). Spravodajstvo, Európsky parlament.

zaostávali. Práve spoločná politika mala taktiež viesť k postupnému odstraňovaniu obmedzení v medzinárodnom obchode.⁹

Hlava číslo IV Zmluvy o založení EHS (Zmluva), konkrétne jej články 74 až 84, presne stanovovali, zásady a obsah spoločnej dopravnej politiky, boli to:¹⁰

- zákaz preferovania špecifického odvetvia dopravy,
- pre medzinárodnú dopravu sa zavádzajú spoločné pravidlá,
- podpora liberalizácii dopravných služieb v rámci vzniknutého Európskeho hospodárskeho spoločenstva,
- zabránenie diskriminácie dopravcov z titulu ich štátnej príslušnosti,
- umožnenie kobotáže, t. j. zaistenia slobodného prístupu poskytovania dopravných služieb pre dopravcov z členských štátov EHS na území každého členského štátu.

Zámerom, bolo vytvorenie takých podmienok, ktoré mali smerovať ku vzniku spoločného dopravného trhu, ktorý by následne umožnil slobodné poskytovanie služieb a zároveň by prišlo k otvorení trhu s dopravou v rámci Spoločenstva.

Samotným základom bola myšlienka, že len spravodlivé nastavenie pravidiel a podmienok hospodárskej súťaže pre jednotlivé druhy dopravy, ale aj medzi druhmi dopravy navzájom budú viesť k celkovému zlepšeniu situácie na trhoch v EHS. Článok číslo 75 Zmluvy, je možné chápať ako právny základ európskej dopravnej politiky, Vtedy však bola pomenovaná ako spoločná dopravná politika. V jej texte sa uvádza, že sa stanovia:

- a. spoločné pravidlá vzťahujúce sa na medzinárodnú dopravu s cieľom alebo z územia členského štátu alebo prechádzajúce cez územie jedného alebo viac členských štátov,
- b. podmienky, za ktorých môžu nerezidentní dopravcovia prevádzkovať dopravné služby v rámci členského štátu,
- c. opatrenia na zvýšenie bezpečnosti dopravy,
- d. akékoľvek iné vhodné ustanovenia.¹¹

Všetky konkrétne prijaté dokumenty a z nich prameniace iniciatívy, je treba chápať v kontexte doby ich vzniku.

Už od 50. rokov 20. storočia vyvíjala svoju činnosť Konferencia ministrov dopravy (ECMT), ktorá však slúžila predovšetkým ako fórum, kde sa stretávali jednotliví ministri, avšak zastupovali primárne záujmy národných štátov.¹² Ešte pre jej vytvorením sa uvažovalo o vzniku Európskej dopravnej organizácie. Keďže viaceré členské štáty na čele s vtedajšou Spolkovou republikou Nemecko (SRN) boli proti tejto iniciatíve, k jej založeniu neprišlo. Náhradným riešením sa stalo vytvorenie orgánu, ktorý fungoval na medzivládnej úrovni. ECMT vznikla v roku 1953. Ministri sa stretávali raz ročne a formou odbornej diskusie sa snažili nájsť cestu k vyriešeniu problémov v cestnej, železničnej či vodnej doprave v členských štátoch. Administratívne fungovanie ECMT bolo spojené s predchodkyňou OECD (Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj), ktorá sa nazývala Organizácia pre európsku hospodársku spoluprácu (OEEC). Výsledkom celej činnosti ECMT boli podklady, ktoré sa ďalej využívali či už v štatistickej podobe resp., vo forme prognóz, ktoré riešili budúcnosť spoločnej dopravy. V roku 2006 ECMT vo svojej pôvodnej podobe prestala

⁹ Rímska zmluva (EHS). In: Eur-lex.europa.eu

¹⁰ ZMLUVA O ZALOŽENÍ EURÓPSKEHO SPOLOČENSTVA. In: Eur-lex.europa.eu (2017).

¹¹ EUROPEAN TRANSPORT POLICY – A HISTORICAL AND FORWARD LOOKING PERSPECTIVE. In: Epa-journal.eu (2002).

¹² EUROPEAN TRANSPORT POLICY – A HISTORICAL AND FORWARD LOOKING PERSPECTIVE. In: Epa-journal.eu (2002).

existovať a vzniklo Medzinárodné dopravné fórum (ITF). Rozdiel spočíva v medzinárodnom zameraní ITF, ktoré sa už neobmedzuje iba na Európu ako takú.

V samotnom EHS, prišlo k viacerým pokusom, ako urýchliť integračný proces, jedným z nich je tzv. Schausovo memorandum z roku 1961, ktoré bolo prijaté Komisiou EHS,¹³ bolo snahou o zavedenie spoločnej dopravnej politiky v členských štátoch. Jedným z hlavných čít daného dokumentu, bol návrh na vytvorenie spoločného trhu pre dopravné služby.

Zároveň sa v ňom navrhovalo, aby sa otvoril trh s dopravnými službami. Treba si pripomenúť, že na začiatku 60. rokov 20. storočia, vytvorenie spoločného trhu, nepatrilo medzi priority členských štátov EHS, dané trhy boli prísne regulované a prístup naň obmedzovaný. Keď však hľadáme základ úspešného priebehu harmonizácie v oblasti dopravy, tak tento nachádzame práve v Zmluve o založení EHS,¹⁴ na základe ktorej sa daný proces postupne zosúladoval:

- a. technické podmienky členských štátov,
- b. sociálne podmienky členských štátov,
- c. daňové podmienky členských štátov,
- d. administratívne predpisy členských štátov,
- e. regulačné predpisy členských štátov,
- f. právne predpisy členských štátov.

Následne mohlo prísť k dotvoreniu európskeho vnútorného trhu a odstráneniu vnútorných hraníc a k cenovo dostupnejšej doprave, ktorej klesajúca cena bola spojená s dereguláciou dopravného trhu. Ešte predtým ako prišlo k postupnému dotváraniu vnútorného trhu EHS, prišlo k viacerým udalostiam, ktoré celú situáciu dostali do pohybu. Išlo menovite o podanie žaloby zo strany Európskeho parlamentu na Radu Európskych spoločenstiev (dnešná Rada Európskej únie, ďalej len Rada), pričom hlavným bodom žaloby bola nečinnosť, ktorú Rada prejavovala pri implementácii spoločnej dopravnej politiky. Európsky súdny dvor rozhodol a uložil Rade zjednať nápravu. Situácia sa zásadným spôsobom mení, keď je prijatý Jednotný Európsky akt (JEA) v roku 1986,¹⁵ ktorého cieľom bolo vytvorenie jednotného trhu EHS. Následne v roku 1986 a 1987 bola do tohto trhu pričlenená aj námorná (vodná) a letecká preprava^{16,17}. Ešte predtým však bola v roku 1985 prijatá Biela kniha, ktorá determinovala potrebu odstránenia nedostatkov, ktoré bránili faktickému fungovaniu spoločného trhu.¹⁸ Je taktiež dôležité pripomenúť, že JEA zmenil fungovanie v Rade, pričom najväčšia zmena sa týkala hlasovania, kde sa začalo uplatňovať pravidlo hlasovania formou kvalifikovanej väčšiny.¹⁹

Môžeme hovoriť o štyroch fázach vývoja Spoločnej dopravnej politiky: ide o obdobie medzi rokmi 1957 a 1985; ďalej obdobie medzi rokmi 1985 a 1991; obdobie medzi rokmi 1992 a 2000; a následne obdobie po roku 2001.²⁰ V období medzi rokmi 1985 až 1991 bolo prijatých množstvo smerníc a nariadení. Medzi najdôležitejšie patrili nasledovné dokumenty:

- a. CD 440/91 o vývoji železníc Spoločenstva,

¹³ Memorandum on the general lines of the common transport policy In: Aei-dev.library.pitt.edu (1961).

¹⁴ Common transport policy: overview. Fact Sheets on the European Union. European Parliament. In: Europarl.europa.eu (2021).

¹⁵ The Single European Act. In: Eur-lex.europa.eu

¹⁶ Air transport: market rules. Fact Sheets on the European Union. (2021) European Parliament. In: Europarl.europa.eu

¹⁷ Developments up to the Single European Act. Fact Sheets on the European Union. European Parliament. In: Europarl.europa.eu

¹⁸ Nová stratégia pre jednotný trh (2010). In: *Mhsr.sk*

¹⁹ Kvalifikovaná väčšina (2021). In: Consilium.europa.eu

²⁰ Successes, Failures and Prospects for the Common Transport Policy (2010). In: Taylor & Francis

- b. CR 3820/85 o harmonizácii sociálnej legislatíva týkajúcej sa cestnej dopravy,
- c. Tzv. liberalizačné balíčky týkajúce sa zmien v leteckej doprave z rokov 1987, 1990 a 1992.

Práve so vznikom EÚ v roku 1993 na základe Maastrichtskej zmluvy, prišlo k výraznému posilneniu právomocí Európskeho parlamentu (EP), ktorý spolu s Radou Európskej únie prijíma zákony navrhnuté zo strany Európskej komisie. V roku 2001 prijal EP Bielu kniha: „Európska dopravná politika pre rok 2010: Čas rozhodnúť.“²¹ V danom dokumente, ktorý sa odvoláva na Stratégiu trvalo udržateľného rozvoja (prijatá skôr v roku 2001 v Göteborgu),²² navrhovala Európska komisia súbor niekoľkých desiatok opatrení, ktoré mali podporiť rozvoj dopravného systému v členských štátoch Únie a dosiahnuť čo možno najvyváženejší rozvoj dopravy s prihliadnutím na potrebu rozvoja železníc, námornej ako aj vnútrozemskej lodnej dopravy, avšak pri kontrolovanom raste leteckej dopravy.

Biela kniha z roku 2001 sa zamerala na:

- a. používateľov dopravných systémov,
- b. zvýšenie bezpečnosti na európskych cestách,
- c. podporu nových technologicky vyspelých projektov ako boli: Galileo (Európsky satelitný navigačný systém), Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) ako aj Galileo, Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a výskumný program manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR) na skvalitnenie infraštruktúry riadenia letovej prevádzky.²³

Dôležité taktiež bolo, aby sa dosiahlo minimalizovanie negatívneho vplyvu dopravy na ekonomiku, fungovanie spoločnosti a zároveň sa obmedzil jej negatívny vplyv na životné prostredie.²⁴ Hlavným cieľom týchto opatrení bolo zabezpečiť, aby dopravné systémy boli vyhovujúce z hľadiska potrieb spoločnosti a to:

- a. hospodárskych,
- b. sociálnych,
- c. environmentálnych.

Prišlo takisto k potrebe stanoviť usmernenia, ako ďalej s budovaním TENs (Transeurópskych sietí). Tieto boli rozdelené na:

- a. TEN-T systém hlavných dopravných sietí,
- b. TEN-E systém hlavných energetických sietí,
- c. eTEN systém telekomunikačných sietí.

Projekt budovania transeurópskych sietí bol začatý v roku 1990, na základe rozhodnutia Rady Európskej únie (vtedy Rada Európskych spoločenstiev).²⁵ TENs sa stali súčasťou Maastrichtskej zmluvy²⁶ a tým aj právneho poriadku vznikajúcej Európskej únie. Ich zmyslom je dokončenie projektu európskeho vnútorného trhu a takisto jeho bezproblémové dopravné a infraštruktúrne prepojenie členských štátov.

Spôľahlivé fungovanie TENs, má prispieť k odstráneniu rozdielov, prekonaniu technických prekážok, ako aj k posilneniu sociálnej, hospodárskej a územnej súdržnosti v EÚ

²¹ Mobility and Transport. In: <https://transport.ec.europa.eu/>

²² KOLOČÁNY, F. TUR – minulosť, prítomnosť a budúcnosť? In: Archiv.vlada.gov.sk

²³ Mobility and Transport. In: <https://transport.ec.europa.eu/>

²⁴ EÚ oprášila Stratégiu trvalo udržateľného rozvoja.(2006). In: Enviromagazin.sk

²⁵ UNION, CORPORATE-BODY.CONSIL: COUNCIL. CELEX1, 90/233/EEC: Council Decision of 7 May 1990 establishing a trans-European mobility scheme for university studies (Tempus). In: Op.europa.eu

²⁶ Archive:Trans-European networks in transport (TEN-T) - Statistics Explained. In: Ec.europa.eu

Toto bolo a je spojené s vytváraním nových pracovných miest, funkčným dopravným prepojením starých štátov Únie s novými (primárne východoeurópskymi štátmi EÚ). Celá iniciatíva pri budovaní daných sietí mala a má priniesť prosperitu aj do menej hospodárskych vyspelých krajín Únie.

V roku 2006 Európska komisia preskúmala opatrenia, ktoré boli navrhnuté v Bielej knihe v roku 2001. Daný dokument „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent,“ následne s ňou boli oboznámené Rada Európskej únie ako aj Európsky parlament.²⁷ Ešte nástojčivejšie ako v minulosti, bola zdôraznená:

- a. potreba modernizácie dopravných systémov,
- b. podpora mestskej mobility,
- c. potreba vybudovania európskeho akčného programu pre vnútrozemskú námornú dopravu,
- d. odporúčania pre politiku EÚ v oblasti rozvoja námornej dopravy do roku 2018.

Následne v roku 2008 prišla Európska Komisia s novým balíčkom opatrení, ktoré mali smerovať k ešte vyššej podpore dopravy – ohľaduplnej k životnému prostrediu. Zavádzala pravidlo *internalizácie* externých nákladov, táto je nástroj, slúžiacim k prevedeniu externých (negatívnych) účinkov dopravy v peňažnom vyjadrení na tých, ktorí ich svojou činnosťou spôsobujú. Už o rok neskôr, v roku 2009 predstavila Komisia EÚ, Bielu knihu, ktorá mala názov „Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách.“²⁸ Následne v roku 2011, prišlo k uverejneniu ďalšej Bielej knihy, ktorá už počítala s perspektívou rozvoja dopravy do roku 2050 a mala názov „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.“ V tomto dokumente boli predstavené ciele pre konkurencieschopný dopravný systém, ktorý efektívne využíva zdroje: a prispeje k cieľu za účelom zníženia emisií skleníkových plynov o 60 %.²⁹

Išlo o oblasť vývoja a zavádzanie nových a udržateľných palív a pohonných systémov, úlohy, ktoré z toho vyplývali boli nasledovné:³⁰

1. znížené používanie „konvenčne poháňaných“ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; ich postupné vyradenie z premávky v mestách, ktoré by sa malo uskutočniť do roku 2050;
2. používanie nízko uhlíkových udržateľných palív v leteckej doprave by do roku 2050 malo dosiahnuť 40 %; do roku 2050 by sa zároveň mali znížiť emisie CO₂ z námorných lodných palív o 40 % (resp. o 50 %, ak to bude uskutočniteľné).
3. Optimalizácia výkonu tzv. multimodálnych logistických reťazcov vrátane zvýšeného využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy
4. Do roku 2030 by sa 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km malo previesť na iné druhy dopravy, ako sú napr. železničná či vodná doprava
5. Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť. Strojnasobiť do roku 2030 dĺžku existujúcich vysokorýchlostných železničných sietí a udržať hustú železničnú sieť vo všetkých členských štátoch. Do roku 2050 by sa mala väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovať po železnici.

²⁷ Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu – Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent (2006). In: Eur-lex.europa.eu

²⁸ Oznámenie Komisie – Udržateľná budúcnosť dopravy : smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách (2009). In: Eur-lex.europa.eu

²⁹ BIELA KNIHA Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011). In: Eur-lex.europa.eu

³⁰ SPOLOČNÁ DOPRAVNÁ POLITIKA: VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE (2021). In: Europarl.europa.eu

6. Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu, tzv. „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.

7. Prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou, pokiaľ možno vysokorýchlostnou; zabezpečiť, aby všetky hlavné námorné prístavy boli v dostatočnej miere prepojené s nákladnou železničnou dopravou a prípadne aj s vnútrozemskými vodnými cestami.

8. Zvyšovanie efektívnosti dopravy a využívania infraštruktúry prostredníctvom informačných systémov a trhov orientovaných stimulov

9. Zavedenie modernizovanej infraštruktúry riadenia letovej prevádzky (SESAR) v Európe do roku 2020 a dokončenie spoločného európskeho leteckého priestoru. Zavedenie príslušných systémov riadenia pozemnej a vodnej dopravy (ERTMS, ITS, SSN a LRIT, RIS). Zavedenie európskeho globálneho navigačného satelitného systému (Galileo).

10. Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu. Zabezpečiť vedúce postavenie EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy vo všetkých jej druhoch.

Zároveň platí pravidlo uplatňovania zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ a snaha viac zapájať súkromný sektor do odstraňovania nezrovnalostí vrátane škodlivých dotácií, vytvárania ziskov a zabezpečovania financovania budúcich dopravných investícií.

3 Mestská mobilita

Okrem toho prijal Európsky parlament v roku 2009 uznesenie s názvom „Akčný plán pre mestskú mobilitu.“

Následne z iniciatívy Európskej komisie, bol predstavený „Akčný plán mestskej mobility.“³¹

V roku 2013 to bola iniciatíva, taktiež zo strany Európskej komisie s názvom „Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje.“³² V nadväznosti na to Európsky parlament v roku 2015 prijal uznesenie o udržateľnej mestskej mobilite.³³

V tomto dokumente sa uvádza, že členské štáty a mestá sú vyzvané: „aby vypracovali plány udržateľnej mestskej mobility, ktoré uprednostnia druhy dopravy s nízkymi emisiami, vozidlá jazdiace na alternatívne palivá a inteligentné dopravné systémy.“ Európska komisia a členské štáty boli vyzvané, aby si vymieňali najlepšie postupy z oblasti územného plánovania a využívania priestoru relevantné pre zriadenie siete udržateľnej mobility a aby spustili kampane na zvyšovanie informovanosti verejnosti s cieľom propagovať udržateľnú mobilitu. Mestá boli tiež nabádané k účasti na iniciatíve „Inteligentné mestá a obce – európske inovačné partnerstvo.“³⁴ V roku 2017 oznámila Európska komisia „Akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá.“³⁵

Európsky parlament v roku 2018 prijal uznesenie, v ktorom Komisiu vyzýva: „aby predložila revíziu smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a

³¹ Akčný plán pre mestskú mobilitu (2010). In: *Eur-lex.europa.eu*

³² OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV. Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje. In: *Eur-lex.europa.eu*

³³ Udržateľná mestská mobilita (2015). In: *Eur-lex.europa.eu*

³⁴ Tamtiež

³⁵ Dosiagnuť čo najširšie využívanie alternatívnych palív – Akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá (2017). *Enviroportál.sk*

zamerala sa na jej riadne vykonávanie.³⁶ Následne prišlo k iniciatíve Európskej komisie s názvom „Na ceste k automatizovanej mobilite.“³⁷ Začiatkom roka 2020 EP prijal uznesenie o európskom ekologickom dohovore. V ňom nadviazal na prácu EK a odporučil usmernenia pre dopravu.

Koncom roka 2020 EP taktiež schválil uznesenie s názvom „Investičný plán pre udržateľnú Európu – financovanie zelenej dohody.“³⁸

4 Inštitúcie spoločnej dopravnej politiky (SDP) v rámci EÚ

V kontexte historického vývoja Únie, bolo taktiež nevyhnutné vytvoriť inštitúcie, ktoré by boli nápomocné pri presadzovaní SDP a boli by rozdelené podľa jednotlivých segmentov dopravy:

- a. Európska agentúra pre železnice (European Railway Agency) bola vytvorená, aby mala Európska komisia, ako aj členské štáty, možnosť koordinovať svoje aktivity v oblasti železničnej dopravy. Primárnym cieľom bolo dosiahnuť lepšiu spoluprácu medzi členskými štátmi, táto sa mala odohrávať naprieč celou železničnou sieťou Únie. Zároveň sa aktivita agentúry zameriavala na otázky bezpečnosti dopravy. Jej sídlo je vo Francúzsku (vo Valenciennes).
- b. Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (European Aviation Safety Agency). Podobne ako v prípade ostatných agentúr, je jej hlavnou úlohou posilňovanie európskych štandardov. V ideálnom prípade by malo prísť k ich zosúladieniu v priestore členských štátov EÚ. Nemalú úlohu zohráva taktiež podpora ochrany životného prostredia. Jej sídlo je v SRN (v Kolíne nad Rýnom).
- c. Európska agentúra pre námornú bezpečnosť (European Maritime Safety Agency). Jej úloha je byť nápomocnou pri legislatívnom proces v oblasti bezpečnosti námornej dopravy a taktiež iná podporná činnosť (kontrolná, monitorovacia). Jej sídlo je v Portugalsku (v Lisabone).
- d. Európske fórum pre energetiku a dopravu (European Energy and Transport Forum). Pôsobí ako výbor, ktorý sa skladá z odborníkov pre oblasť dopravy a energetiky. Jeho úlohou je byť konzultačnou platformou, ktorá sa vyjadruje k výsledkom aktivity Európskej komisie pre oblasť energetickej a dopravnej politiky.

5 Ďalší vývoj po roku 2016

V roku 2016 bola následne zo strany Európskej komisie predložená správa s názvom „Európska stratégia pre nízko emisnú mobilitu,“³⁹ v ktorom boli navrhnuté opatrenia na urýchlenie dekarbonizácie európskej dopravy. Stratégia je zameraná na dosiahnutie nulových emisií, ako bolo stanovené v bielej knihe z roku 2011 o budúcnosti dopravy, s cieľom primerane prispieť k dosiahnutiu cieľov Parížskej klimatickej dohody.

V roku 2020 Komisia taktiež predstavila svoju „Stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.“ V nej je stanovený plán na pevné nasmerovanie európskej dopravy smerom k udržateľnej budúcnosti.

³⁶ Spoločná dopravná politika: všeobecné informácie. Informačné listy o Európskej únii. Európsky parlament. In: Europarl.europa.eu

³⁷ Na ceste k automatizovanej mobilite: stratégia EÚ pre mobilitu budúcnosti. COM/2018/283 final. In: Op.europa.eu

³⁸ SPRÁVA o investičnom pláne pre udržateľnú Európu – financovanie zelenej dohody (2020). In: Europarl.europa.eu

³⁹ OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu. (2016). In: Eur-lex.europa.eu

5.1 Ciele pre inteligentnú a udržateľnú budúcnosť v podmienkach EÚ

Všetky druhy dopravy sa musia stať udržateľnejšími. Boli zároveň stanovené nasledovné ciele pre konkrétne budúce obdobia:

a) do roku 2030:⁴⁰

- na európskych cestách bude aspoň 30 miliónov automobilov s nulovými emisiami,
- 100 európskych miest bude klimaticky neutrálnych,
- vysokorýchlostná železničná doprava sa v celej Európe zdvojnásobí,
- plánované kolektívne cestovanie v prípade ciest do 500 km by malo byť uhlíkovo neutrálne,
- automatizovaná mobilita sa bude prevádzkovať vo veľkom rozsahu,
- námorné plavidlá s nulovými emisiami budú pripravené vstúpiť na trh.

b) do roku 2035:⁴¹

- veľké lietadlá s nulovými emisiami budú pripravené vstúpiť na trh.

c) do roku 2050:⁴²

- takmer všetky automobily, dodávky, autobusy, ako aj nové ťažké vozidlá budú mať nulové emisie,
- železničná nákladná doprava sa zdvojnásobí,
- bude v prevádzke plne funkčná, multimodálna/transeurópska dopravná sieť (TEN-T) pre udržateľnú a inteligentnú dopravu s vysokorýchlostnou prepojenosťou.

Záver

SDP EÚ prešla od začiatku európskeho integračného procesu mnohými úskaliaми. Jej význam a vzájomná prepojenosť bude zohrávať významnejšiu úlohu, až keď príde k plnohodnotnému prepojeniu členských štátov aj na politickej úrovni. EÚ vo svojej terajšej podobe prispieva síce ku kohézii a rozdiely medzi členskými štátmi sa síce zmenšujú, avšak plnohodnotné prepojenie napríklad vo forme vysokorýchlostného prepojenia hlavných miest európskeho kontinentu zostáva záležitosťou tretieho či skôr štvrtého desaťročia 21. storočia. Domnievame sa, že je skôr dôležité, aby EÚ podporovala projekty, ktoré vedú prinajmenšom k prepojeniu hlavných miest krajín, ktoré majú k sebe blízko či už po stránke historicko-politickej, alebo prinajmenšom jazykovo-kultúrnej. Jedná sa napríklad o projekt Rail Baltica, ktorý už je (aspoň) čiastočne vo výstavbe resp. prepojenie hlavných miest V 4. V porovnaní s ČĽR, je však rýchlosť tvorby infraštruktúrnych projektov veľmi pomalá.

Domnievame sa, že to súvisí s politickým charakterom štátu, kde krajiny ako ČĽR s ich limitovanou verziou liberálnej demokracie a ekonomickej súťaže, majú podstatnú komparatívnu výhodu. EÚ ako zoskupenie, ktoré si od svojho vzniku zakladá na transparentnom politickom, ekonomickom ako aj ľudsko-právnom prostredí, môže len ťažko dosiahnuť podobné tempo výstavby, keďže horeuvedené zásady sú taktiež prekážkou ničím neobmedzovaného presadzovania projektov, tak ako to je v ČĽR. Je to, ale z našej strany len domnienka. EÚ sa však musí snažiť čo najrýchlejšie sa prispôsobiť meniacemu sa svetu a presadzovať výhradne také dopravné projekty, ktoré zodpovedajú jej potrebám, sú v súlade so SDP EÚ a riešia efektívne prepojenie jednotlivých regiónov či členských krajín EÚ a Európy ako kontinentu.

Použitá literatúra:

1. ACEA Position Paper European Transport Policy after 2020. (2019)
In: *Acea.auto* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.acea>.

⁴⁰ Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (2020).
In: *Eur-lex.europa.eu*

⁴¹ Tamtiež.

⁴² Tamtiež.

- auto/files/ACEA_Position_Paper-European_Transport_Policy_after_2020.pdf
<https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/download>
2. Air transport: market rules | Fact Sheets on the European Union | (2021) European Parliament. In: [Europarl.europa.eu](http://europarl.europa.eu) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/luftverkehr-marktregelungen>
 3. Akčný plán pre mestskú mobilitu. (2010) In: [Eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu) [online] [cit. 05. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:184E:0043:0050:SK:PDF>
 4. ALIAS, C., KLEINHEYER, B., FIEBER-ALIAS, C., (2019) *Transport Policy and European Union Policy*. In: *Politics* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://oxfordre.com/politics/view/10.1093/acrefore/9780190228637.001.0001/acrefore-9780190228637-e-1124>
 5. Archive:Trans-European networks in transport (TEN-T) - Statistics Explained. In: [Ec.europa.eu](http://ec.europa.eu) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Trans-European_networks_in_transport_\(TEN-T\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Trans-European_networks_in_transport_(TEN-T))
 6. BIELA KNIHA Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. In: [Eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu) [online] [cit. 05. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52011DC0144>
 7. Common transport policy: overview | Fact Sheets on the European Union | European Parliament. In: [Europarl.europa.eu](http://europarl.europa.eu) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>
 8. COMMUNICATION, CORPORATE-BODY.COMMU:DIRECTORATE-GENERAL. *The ABC of EU law..* In: *Op.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5d4f8cde-de25-11e7-a506-01aa75ed71a1>
 9. CORPORATE-BODY.GROW: DIRECTORATE-GENERAL FOR INTERNAL MARKET, CORPORATE-BODY.COM: EUROPEAN COMMISSION. OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU, VÝBORU REGIÓNOV. Na ceste k automatizovanej mobilite: stratégia EÚ pre mobilitu budúcnosti, COM/2018/283 final. In: *Op.europa.eu* [online] [cit. 05. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/3f26e14d-59b7-11e8-ab41-01aa75ed71a1/language-sk>
 10. Čo je to uhlíková neutralita a ako ju môžeme dosiahnuť do roku 2050? (2019). Spravodajstvo. Európsky parlament. In: [Europarl.europa.eu](http://europarl.europa.eu) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/news/sk/headlines/society/20190926STO62270/co-je-to-uhlikova-neutralita-a-ako-ju-mozeme-dosiahnut-do-roku-2050>
 11. Developments up to the Single European Act. Fact Sheets on the European Union. European Parliament. In: [Europarl.europa.eu](http://europarl.europa.eu) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/2/developments-up-to-the-single-european-act>
 12. Dosiahnuť čo najširšie využívanie alternatívnych palív – Akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá (2017). Enviroportál – životné prostredie online. In: [Enviroportal.sk](http://enviroportal.sk) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.enviroportal.sk/doprava/akcny-plan-tykajuci-sa-infrastruktury-pre-alternativne-paliva-2017>

13. Delivering the European Green Deal. In: European Commission - European Commission (2021). [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en#making-transport-sustainable-for-all
14. EU TRANSPORT POLICY – INNOVATION, INTEGRATION AND 21ST CENTURY INFRASTRUCTURE (2011). In: *Ceps.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: https://www.ceps.eu/wp-content/uploads/2010/07/CEPSTransportTF_Prospectus.pdf
15. EUROPEAN TRANSPORT POLICY – A HISTORICAL AND FORWARD LOOKING PERSPECTIVE. In: *Epa-journal.eu* (2002). [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <http://www.epa-journal.eu/download/2.-european-transport-policy-a-historical-and-forward-looking-perspective.pdf>
<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=3522>
16. EUR-Lex - 52016DC0501 - EN - EUR-Lex. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0501>
17. EÚ oprášila Stratégiu trvalo udržateľného rozvoja. In: *Enviromagazin.sk* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.enviromagazin.sk/enviro2006/enviro4/11.pdf>
18. The first and last mile — the key to sustainable urban transport Transport and environment report 2019 EEA Report No 18/20191994-2019. In: <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile> [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile>
19. KOLOČÁNY, F.: TUR – minulosť, prítomnosť a budúcnosť? In: *Archiv.vlada.gov.sk* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://archiv.vlada.gov.sk/sepavs/data/files/8011.pdf>
20. Kvalifikovaná väčšina. In: *Consilium.europa.eu* (2021). [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.consilium.europa.eu/sk/council-eu/voting-system/qualified-majority/>
21. Memorandum on the general lines of the common transport policy In: *Aei-dev.library.pitt.edu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <http://aei-dev.library.pitt.edu/33840/4/A565.pdf>
22. Mobility and Transport. In: <https://transport.ec.europa.eu/> [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://transport.ec.europa.eu/>
23. Nová stratégia pre jednotný trh (2010). In: *Mhsr.sk* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.mhsr.sk/uploads/files/dTTWhH0d.pdf>
24. Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu – Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX%3A52006DC0314>
25. Oznámenie Komisie – Udržateľná budúcnosť dopravy : smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0380>
EUR-Lex. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0380>
26. OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej

- zdroje In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52013DC0913>
27. OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV. (2020) In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF
 28. Oznámenie Komisie – Udržateľná budúcnosť dopravy : smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX:52009DC0279>
 29. OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 05. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0501>
 30. REGGIANI, A. a kol. FREIGHT TRANSPORT IN EUROPE: Policy Issues and Future Scenarios on Trans-Border Alpine Connections. (2000) In: *Science direct* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111214600170#bib6>.
 31. Rímska zmluva (EHS). In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM%3Axy0023>
 32. The Single European Act. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3Axy0027>
 33. Successes, Failures and Prospects for the Common Transport Policy. (2010) In: Taylor & Francis [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13511610120106110>
 34. SPOLOČNÁ DOPRAVNÁ POLITIKA: VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE. In: *Europarl.europa.eu* (2021) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/sk/FTU_3.4.1.pdf
 35. Spoločná dopravná politika: všeobecné informácie. Informačné listy o Európskej únii. Európsky parlament. In: *Europarl.europa.eu* [online] [cit. 05. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sk/sheet/123/spolocna-dopravna-politika-vseobecne-informacie>
 36. SPRÁVA o investičnom pláne pre udržateľnú Európu – financovanie zelenej dohody. In: *Europarl.europa.eu* [online] [cit. 05. 01. 2022]. Dostupné na internete: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2020-0198_SK.html
 37. Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti. In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 05. 01. 2022]. Dostupné na internete: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF
 38. SPRÁVA o investičnom pláne pre udržateľnú Európu – financovanie zelenej dohody. (2020) In: <https://www.europarl.europa.eu/> [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PV-9-2021-04-28_EN.html
 39. Udržateľná mestská mobilita. (2015) In: *Eur-lex.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015IP0423&from=HR>
 40. UNION, CORPORATE-BODY.CONSIL: COUNCIL. CELEX1, 90/233/EEC: Council Decision of 7 May 1990 establishing a trans-European mobility scheme for university studies (Tempus). In: *Op.europa.eu* [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete:

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9db069a8-1122-4506-befe-626282b4d130>

41. ZMLUVA O ZALOŽENÍ EURÓPSKEHO SPOLOČENSTVA. In: *Eur-lex.europa.eu* (2017) [online] [cit. 04. 01. 2022]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019R2020> https://www.slov-lex.sk/static/prilohy/SK/ZZ/2004/185/20040414_3029367-2.pdf

Kontakt:

Ing. Boris Dziura, PhD.

Fakulta medzinárodných vzťahov,
Ekonomická univerzita v Bratislave
Dolnozemska cesta 1/b
852 35 Bratislava 5
Slovenská republika
e-mail: boris.dziura@euba.sk

NÁSTROJE EURÓPSKEJ BEZPEČNOSTI: ZMENA AKCENTOV¹

EUROPEAN SECURITY INSTRUMENTS: CHANGING ACCENT

Rudolf Kucharčík ^a – Tetyana Zubro ^b

^a Fakulta medzinárodných vzťahov, Ekonomická univerzita v Bratislave, Dolnozemska cesta 1/b, 852 35 Bratislava 5, Slovenská republika, e-mail: rudolf.kucharcik@euba.sk

^b Fakulta medzinárodných vzťahov, Ekonomická univerzita v Bratislave, Dolnozemska cesta 1/b, 852 35 Bratislava 5, Slovenská republika, e-mail: tetyana.zubro@euba.sk

Abstrakt: Článok sa zaoberá problematikou európskej bezpečnosti ako jedného z dôležitých aspektov globálnej bezpečnosti. Kooperácia v Európe v tejto sfére je obzvlášť dôležitá. Primárnym cieľom článku je poukázať na súčasnú bezpečnostnú situáciu v Európe a odpovedať na otázku či sa posilnením spoločných politik vo sfére bezpečnosti a obrany EÚ naplní cieľ budovania silnejšej Únie, ktorá bude zohrávať kolektívnu úlohu vo svete a stane sa globálnym aktérom, ktorý bude presadzovať globálny poriadok.

Kľúčové slová: bezpečnosť, Európska únia, OBSE

JEL klasifikácia: F50, F59, H79

Abstract: The article addresses the issue of European security as one of the important aspects of global security. Cooperation in Europe in this area is particularly important. The primary aim of the article is to highlight the current security situation in Europe and answer the question of whether by strengthening common security and defense policies, the EU will fulfill the goal of building a stronger Union that plays a collective role in the world and becomes a global player in global order.

Key words: security, European Union, OSCE

JEL Classification: F50, F59, H79

Úvod

Problematika bezpečnosti bola vždy stredobodom záujmu teórie a praxe medzinárodných vzťahov. Súčasná bezpečnostná situácia vo svete, ako aj v Európe sa vyznačuje novými výzvami ako koncentrácia digitálnej moci, digitálna nerovnosť a zlyhanie kybernetickej bezpečnosti, medzinárodný terorizmus, svetové finančné krízy, neúspech klimatických opatrení a environmentálne riziká spôsobené ľudskou činnosťou, extrémne počasie, pandémie.² Tieto bezpečnostné výzvy vyžadujú konkrétne opatrenia zo strany aktérov medzinárodných vzťahov, ktoré sú zamerané na odstránenie stavu ohrozenia.

Aspekty európskej bezpečnosti, vrátane vojensko-politickej zložky, sú tesne spojené s formátom zahraničnopolitickej činnosti kľúčových aktérov medzinárodných vzťahov. Už od nepamäti ich neoddeliteľnou súčasťou boli ozbrojené konflikty, ktoré však mali rôzne príčiny vzniku, intenzitu a dĺžku trvania. Začiatkom 20. storočia došlo k zriadeniu nových vedných odborov, disciplín, inštitúcií a rôznych projektov, ktoré sa snažili systematizovať poznatky a koncepcie o ozbrojených konfliktoch.³ Samozrejme, medzinárodné vzťahy sa neobmedzujú len konflikty a na medzištátne interakcie, a medzinárodná politika sa neobmedzuje len na zahraničnú politiku štátu. Bolo by však chybou podceňovať úlohu, ktorú štáty naďalej

¹ Príspevok je výsledkom riešenia výskumnej úlohy VEGA 1/0842/21 *Vývoj kooperatívnej bezpečnosti a pozícia Slovenskej republiky*.

² WORLD ECONOMIC FORUM (2021): *The Global Risks Report 2021*, s. 7.

³ CHUGURYAN, S. (2019): *Vojnový konflikt v Afganistane a jeho dopady na civilné obyvateľstvo*, s. 32.

zohrávajú pri posudzovaní výziev a riešení najdôležitejších svetových otázok. Ale schopnosť štátov a medzinárodných organizácií predchádzať konfliktom je oslabená. V posledné desaťročia sledujeme ako narastá hĺbka rozporov medzi štátmi, a bezpečnostná architektúra čelí bezprecedentným výzvam ako porušovanie noriem medzinárodného práva, medzinárodných záväzkov a zmlúv, likvidácia spolupráce v otázkach odzbrojenia, kontroly zbrojenia a nešírenia zbraní hromadného ničenia.

Strata vzájomnej dôvery medzi aktérmi medzinárodných vzťahov a narastajúci počet konfliktov svedčí o nedostatočnosti existujúcej bezpečnostnej architektúry, neefektívnosti existujúcich mechanizmov na udržanie medzinárodnej politickej stability. Na tomto pozadí silnejú hlasy autorov, ktorí píšu o dezintegrácii medzinárodného bezpečnostného systému.

Zložitou je aj bezpečnostná situácia v európskom priestore, kde otázka ako zabrániť oživeniu blokovej politiky a posúvaniu súčasného systému medzinárodných vzťahov do chaosu je veľmi aktuálna. Bezpečnostné prostredie Európy v širšom poňatí zahŕňa aj vzťahy s Ruskou Federáciou, ktoré sa po roku 2014 vyostřili. Zdrojom napätia je anexia Krymu, podpora pre separatistov na východnej Ukrajine, kybernetické útoky a dezinformačné kampane, ako aj pokusy zasahovať do diania v krajinách Európy. Na druhej strane RF považuje rozširovanie NATO na východ ku hraniciam Ruska za hlavnú bezpečnostnú hrozbu, ktorá komplikuje tvorbu režimu kooperatívnej bezpečnosti v Európe. Preto možnosti kooperácie v Európe sú obmedzené, ale obzvlášť dôležité. Primárnym cieľom článku je poukázať na súčasnú bezpečnostnú situáciu v Európe a odpovedať na otázku či posilnením spoločných politik v sfére bezpečnosti a obrany EÚ naplní cieľ budovania silnejšej Únie, ktorá bude zohrávať kolektívnu úlohu vo svete a stane sa globálnym aktérom, ktorý bude presadzovať globálny poriadok.

Treba zdôrazniť, že vzhľadom na súčasnú situáciu v bezpečnostnej architektúre Európy v článku neskúmame pôsobenie NATO ako euroatlantickej štruktúry v rámci širšej Európy čo podľa nášho názoru by malo byť samostatným smerom výskumu. Na to existuje viacero dôvodov počnúc konfrontačným charakterom vzťahov medzi NATO a RF, ako aj historicko-politickým kontextom formovania tejto organizácie.

1 Európska bezpečnosť a možnosti kooperácie

Úvahy o európskej bezpečnosti vždy vyvolávajú otázku o vnímaní Európy v úzkom alebo širokom poňatí. Diskusie v otázkach bezpečnosti najčastejšie prebiehajú v rovine geopolitickej alebo hodnotovej, kde autori často diskutujú o tom či považovať za Európu len krajiny EÚ alebo zahŕňať do Európy aj Ruskú federáciu ako významného hráča, alebo členské štáty Rady Európy. Existuje ešte širšia dimenzia vnímania európskej bezpečnosti, v ktorej výskumníci logicky berú do úvahy ako inštitucionálny prvok OBSE a analyzujú situáciu práve na základe kooperácie 57 účastníckych štátov tejto organizácie. Ide organizáciu, založenú na koncepcii kooperatívnej a komplexnej bezpečnosti, ktorý zahŕňa politicko-vojenskú, hospodársko-environmentálnu a ľudskú dimenziu.⁴ Zaoberá sa preto širokou škálou otázok súvisiacich s bezpečnosťou, vrátane kontroly zbrojenia, opatrení na budovanie dôvery a bezpečnosti, ľudských práv, národnostných menšín, demokratizácie, boja proti terorizmu a atď.⁵

Z metodologického hľadiska hodnotenie európskej bezpečnosti práve na základe areálu pôsobenia OBSE zabezpečuje komplexnosť analýzy a umožňuje zachytiť tendencie v tomto regióne, ako aj predchádzať vzniku konfliktov alebo prispievať k ich vyriešeniu práve na základe kooperácie.⁶ Koncepcia spoločného európskeho systému bezpečnosti a spolupráce

⁴ KURUCZ, M. (2021): Medzinárodné organizácie, s. 127.

⁵ OSCE (2021): Who we are.

⁶ SHCHERBAK, I. N. (2019): Rol' OON, YES i OBSE v krizisnom uregulirovanii. s. 111-113.

vznikla spoločným úsilím všetkých zúčastnených štátov pri konsenzuálnom schvaľovaní záverečných dokumentov konferencií, fór alebo odborných stretnutí konaných v rámci OBSE.

1.1 OBSE ako inštitucionálny nástroj európskej bezpečnosti

V 90. roky 20. storočia sa zdalo, že rozdelenie Európy nahrádza jej zjednotenie na základe dodržiavania spoločných hodnôt – demokracie, ktorá je založená na ľudských právach, prosperite prostredníctvom ekonomickej slobody, sociálnej spravodlivosti a bezpečnosti pre všetkých. Začalo sa formovanie spoločných európskych štruktúr a inštitúcií, ktoré vytvorili základ výkonných štruktúr OBSE. Organizácia sa aktívne podieľala na riešení ozbrojených regionálnych a etnických konfliktov. Jej misie boli v rôznych časoch na mnohých miestach európskeho kontinentu vrátane krajín bývalej Juhoslávie, v Náhornom Karabachu, Gruzínsku, Ukrajine, Tadžikistane, kde vznikali konfliktné situácie. Napriek existujúcej pomerne zložitej štruktúre OBSE nemá žiadne silové zložky, čo jej v podstate neumožňuje zasahovať do konfliktov, ktoré prerástli do otvorených vojenských stretov. Hlavným smerom činnosti OBSE je prevencia konfliktov, ktorá “súvisí so schopnosťou anticipovať budúcu krízu, vyhodnocovať rizika, ktoré môžu viesť k vypuknutiu násillia, deeskalovať napätie prostredníctvom vyjednávania so stranami sporu”.⁷

Bezpečnostná situácia v Európe, ktorá sa stala za posledné roky nepredvídateľnou a nestabilnou, je charakterizovaná pokračujúcim ostreľovaním na východe Ukrajiny napriek existujúcej dohode o prímerí, ďalším zhoršovaním vzťahov medzi Ruskom a Západom, pozastavením rokovaní o kontrole zbrojenia, nedodržaním dohôd, narastajúcim počtom nebezpečných incidentov, najmä medzi Ruskom a členskými štátmi NATO.

Na pozadí rastúcej nestability a nepredvídateľnosti vo vzťahoch medzi Západom a Ruskom úloha OBSE ako dôležitej platformy pre dialóg medzi účastníckymi štátmi s cieľom prekonať konfrontačné rozpory a zabezpečiť stabilnú a predvídateľnú situáciu na kontinente je stále viac žiadaná. Prevahou fungovania organizácie je skutočnosť, že charakter politických rozhodnutí prijatých v rámci OBSE tradične uľahčuje rokovania medzi stranami konfliktu a v týchto časoch hlbokých ideologických a politických rozporov je ľahšie dosiahnuť kompromisy. Po druhé, OBSE je v porovnaní s EÚ a NATO kooperatívnejšou organizáciou, ktorá umožňuje najmä Rusku a jeho európskym partnerom zúčastňovať sa diskusiám v otázkach regionálnej bezpečnosti, a preto umožňuje zjednotiť úsilie všetkých kľúčových hráčov európskej bezpečnosti.

Ústredným mandátom OBSE je predchádzanie konfliktným situáciám a budovanie trvalého mieru, a jej princípy sú nasledovné:

- zvrchovanosť, rešpektovanie práv vyplývajúcich zo zvrchovanosti,
- zdržanie sa hrozby silou alebo použitia sily,
- neporušiteľnosť hraníc,
- územná celistvosť štátov,
- mierové urovanie sporov,
- nezasahovanie do vnútorných záležitostí,
- rešpektovanie ľudských práv a základných slobôd,
- rovnoprávnosť a sebaurčenie národov
- spolupráca medzi štátmi,
- svedomite plnenie záväzkov podľa medzinárodného práva.⁸

Organizácia má nástroje na zasahovanie vo všetkých fázach konfliktu, ktorý zahŕňa včasné varovanie, preventívnu diplomaciu, krízový manažment, obnovu po konflikte a zmierenie. Z hľadiska postkonfliktnej fázy sú aktivity OBSE zamerané najmä na obnovu a

⁷ KURUCZ, M. (2021): Medzinárodné organizácie, s. 132.

⁸ KURUCZ, M. (2021): Medzinárodné organizácie, s. 122.

zmierenie. Vzhľadom na to, že OBSE nebola založená medzinárodnou zmluvou, chýba jej medzinárodnoprávna subjektivita, čo istým spôsobom ju obmedzuje v efektívnom plnení jej úloh.⁹

Pri analýze pôsobenia OBSE treba obrátiť pozornosť na zmenu, ktorú od začiatku 21. storočia sledujeme v medzinárodných vzťahoch. V európskej bezpečnostnej situácii sa pozícia OBSE oslabilá. Podľa nášho názoru jedným z hlavných dôvodov bol proces rozšírenie NATO a EÚ. Integrácia krajín východnej a južnej Európy do týchto štruktúr znížila význam OBSE pre tieto nové štáty. Nejde však ani tak o rozšírenie, v dôsledku ktorého sa viac ako polovica účastníckych štátov OBSE integrovala do euroatlantických štruktúr, ale o transformáciu samotných organizácií, predovšetkým Európskej únie. Procesy zjednotenia EÚ viedli k formovaniu spoločných politik vo všetkých sférach ako aj v zahraničnej a bezpečnostnej.

1.2 Zmeny v zahraničnej a bezpečnostnej stratégii Európskej únie

Spoločná zahraničná a bezpečnostná politika EÚ (SZBP) bola sformovaná v Maastrichtskej zmluve, ktorá nadobudla účinnosť 1. novembra 1993. Prijatie záverov Európskej rady v Nice v decembri 2000 prinieslo niektoré zmeny v štruktúre SZBP. Ale po vstupe do platnosti 1. decembra 2009 Lisabonskej zmluvy nastala podstatná reforma. Lisabonská zmluva skutočne upevnila ciele EÚ v oblasti vonkajších vzťahov a SZBP by mala byť len jedným z prostriedkov na dosiahnutie týchto cieľov. Požiadavka konzistentnosti v článku 21 ods. 3 ZEÚ má zabrániť fragmentácii zahraničnej činnosti EÚ.¹⁰ Treba zdôrazniť, že cieľom SZBP nebolo nahradiť zahraničnú politiku členských štátov, ale vytvoriť koherentný a efektívny nástroj postupu v tejto sfére, na ktorej sa dohodnú členské štáty. Fundamentálnou zmenou stalo vytvorenie postu Vysokého predstaviteľa EÚ pre zahraničnú a bezpečnostnú politiku, ktorý je zároveň podpredsedom Európskej komisie, čím sa inštitucionálne zakotvila snaha EÚ fungovať v oblasti zahraničnej politiky jednotne.¹¹ Jeho funkciou je zabezpečenie realizácii rozhodnutí, ktoré prijíma Európska rada, zastúpenie Európskej únie v otázkach vonkajšej politiky, vedenie politických rokovaní v jej mene a reprezentácia EÚ v medzinárodných organizáciách. Vysoký predstaviteľ EÚ pre zahraničnú a bezpečnostnú politiku vedie Európsku službu pre vonkajšiu činnosť (ESVČ), predsedá Rade pre zahraničné veci v zložení ministrov obrany (rozhodovací orgán EÚ v oblasti SBOP) a riadi Európsku obrannú agentúru (EDA).¹²

Neoddeliteľnou súčasťou spoločnej zahraničnej a bezpečnostnej politiky Európskej únie stala Spoločná bezpečnostná a obranná politika (SBOP) stanovujúci rámec EÚ v oblasti obrany a krízového riadenia vrátane spolupráce a koordinácie v oblasti obrany medzi členskými štátmi.

Do spoločnej zahraničnej a bezpečnostnej politiky EÚ boli zapracované prakticky všetky kompetencie, vrátane aktivít na zvládnutie kríz a konfliktov, ktoré sa považovali za výnimočnú osobitosť OBSE. Tvrdenie potvrdzujú aj dokumenty, nástroje a realizácia zahraničnej politiky, ktorú EÚ uskutočňuje. Napríklad, s cieľom zvýšiť stabilitu v európskom regióne a posilniť bezpečnosť a obranu, v roku 2016 bola navrhnutá Globálna stratégia pre zahraničnú a bezpečnostnú politiku Európskej únie. V tomto dokumente je priamo vymedzené, že silnejšia EÚ bude zohrávať kolektívnu úlohu vo svete vychádzajúc z hodnôt zakotvených v zmluvách. Pre naplnenie tohto cieľa EÚ bude presadzovať globálny poriadok založený na pravidlách, mier a prosperitu pre svojich občanov, posilňovať odolnosť štátu a spoločnosti. EÚ stanovuje v stratégii, že bude zodpovedným globálnym aktérom, a zodpovednosť sprevádza

⁹ KURUCZ, M. (2021): Medzinárodné organizácie, s. 122-123.

¹⁰ WESSEL, R. A. (2018). Integration and Constitutionalisation in EU Foreign and Security Policy, p. 340-345.

¹¹ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÝCH VECÍ A EURÓPSKYCH ZÁLEŽITOSTÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2021): Spoločná zahraničná a bezpečnostná politika.

¹² EURÓPSKY PARLAMENT (2021): Spoločná bezpečnostná a obranná politika.

reforma vonkajších partnerstiev. Pričom pri plnení svojich cieľov budú oslovované štáty, regionálne orgány a medzinárodné organizácie, ako aj kľúčové partnermi či regionálne zoskupenia.¹³

Treba zdôrazniť, že realizácia Globálnej stratégie bola mimoriadne aktívna, ako aj následné kroky EÚ v oblasti bezpečnosti a obrany. V roku 2016 bol prijatý rozsiahly balík bezpečnostných a obranných opatrení, zámerom ktorých bolo prevzatie EÚ väčšej zodpovednosti v celosvetovom meradle. Bola vytvorená a začala aktívne fungovať stála štruktúrovaná spolupráca (PESCO). EÚ inštitucionalizovala stálu štruktúru velenia a kontroly pre plánovanie a vedenie nevykonných vojenských misií, sformovala mechanizmus mapovania obranných spôsobilostí. Čiže došlo k vytvoreniu vnútorných politických a vojenských štruktúr EÚ, bola zlepšená vojenská mobilita, čo umožnilo uskutočniť vojenské a civilné misie a operácie vo viacerých problémových oblastiach sveta. Pravidelne sa uskutočňujú cvičenia vojakov, policajtov a príslušníkov pobrežnej stráže.

Dôležitým krokom bola tvorba v roku 2017 Európskeho obranného fondu, ktorého úlohou je stimulovať členské štáty k hlbšej spolupráci, aby posilňovali európsku obrannú technologickú a priemyselnú základňu prostredníctvom spoločného obranného výskumu a inovácií. Tento fond koordinuje a zvyšuje investície v oblasti obrany a ponúka finančné stimuly spojené s podmienkami pre spoluprácu v nadnárodných konzorciách technologických inštitútov a obranného priemyslu. S cieľom prispieť k strategickej autonómnosti Únie a k inovatívnejším riešeniam, sformovať otvorený vnútorný trh, fond podporuje cezhraničnú spoluprácu malých a stredných podnikov a spoločností so strednou trhovou kapitalizáciou pôsobiacich v obrannom priemysle. To znamená, že subjekty, ktoré chcú získať prostriedky musia vytvoriť formát cezhraničnej spolupráce, do ktorého majú byť zapojené najmenej tri rôzne subjekty v troch rôznych členských štátoch.¹⁴

V otázke financovania programov Európskeho obranného fondu na roky 2021 až 2027 sú vyčlenené formou grantov prostriedky vo výšku 7,953 miliardy eur.¹⁵ Pričom treba zdôrazniť, že v júni 2021 Európska komisia vytvorila ďalšie dôležité finančné nástroje na podporu konkurencieschopnosti a inovačnej kapacity obranného priemyslu EÚ a prijala prvý ročný pracovný program fondu, ktorý otvára nové možnosti financovania. Na podporu výskumov obrany a vývojových projektov bude vyhlásené 23 výziev na predkladanie návrhov v celkovej výške 1,2 miliardy EUR z finančných prostriedkov EÚ. Pričom v rámci predprogramu Európskeho obranného fondu, ktorý má názov Program rozvoja európskeho obranného priemyslu, už sa financuje 26 nových projektov s rozpočtom viac ako 158 miliónov eur. Okrem toho dva dôležité projekty na rozvoj spôsobilostí dostali v rámci Programu rozvoja európskeho obranného priemyslu grant vo výške 137 miliónov eur.¹⁶

Analýza predchádzajúceho fungovania programov Európskeho obranného fondu ako aj zhodnotenie programov v roku 2020 podľa dokumentov Európskej komisie ukazuje, že fond je vhodným nástrojom na svoj účel. Dokumenty uvádzajú, že programy fondu sú zaujímavé, lebo vo výzvach súťažilo 63 návrhov, do ktorých bolo zapojených viac ako 700 subjektov z 25 členských štátov EÚ, čo svedčí o širokej geografickej účasti. V súlade s ostatnými obrannými iniciatívami EÚ, predovšetkým štruktúrovanou spoluprácou PESCO boli podporované 15 z 26

¹³ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÝCH VECÍ A EURÓPSKÝCH ZÁLEŽITOSTÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2021): Spoločná vízia, spoločný postup: Silnejšia Európa Globálna stratégia pre zahraničnú a bezpečnostnú politiku Európskej únie.

¹⁴ ZANDEE, D. (2021): European Defence Fund. The real test is yet to come, p. 2.

¹⁵ EURÓPSKA KOMISIA (2021): Obranný priemysel: Komisia pridelila Európskemu obrannému fondu 1,2 miliardy eur a vybrala 26 nových projektov priemyselnej spolupráce, na ktoré poskytne viac ako 158 miliónov eur.

¹⁶ EURÓPSKA KOMISIA (2021): Obranný priemysel: Komisia pridelila Európskemu obrannému fondu 1,2 miliardy eur a vybrala 26 nových projektov priemyselnej spolupráce, na ktoré poskytne viac ako 158 miliónov eur.

projektov. Medzi podnikmi, ktoré sa zapojili do programov Európskeho obranného fondu 35 % subjektov predstavujú malé a stredné podniky s 30 % celkového financovania všetkých projektov v roku 2020.¹⁷

Treba zdôrazniť, že Európska únia plánuje aktualizovať bezpečnostnú stratégiu na najbližších päť až desať rokov, lebo podľa názoru jej najvyšších predstaviteľov „Európa si nemôže dovoliť byť len divákom vo svetovom poriadku, ktorý tvoria najmä iní.“¹⁸ Tento dlhodobý zámer je kľúčovou témou v budúcom vývoji EÚ. Na základe uvedeného môžeme konštatovať, že výsledkom strategického preskúmania SZBP, posilnenia finančnej podpory politiky EÚ v sfére bezpečnosti a obrany, zakomponovania nových reálnych nástrojov je to, že od začiatku 21. storočia EÚ postupne preberá na seba kolektívnu úlohu vo svete a stáva sa globálnym aktérom.

2 Kríza na Ukrajine v kontexte európskej bezpečnosti

Posilnenia pozície EÚ v medzinárodných vzťahoch ukázala aj kríza na Ukrajine, ktorú nemôžeme považovať za krízu regionálnu, ale takú, ktorá prerástla do európskej.¹⁹ Ukrajina je významnou krajinou v rámci Východného partnerstva a európskej susedskej politiky, preto EÚ sa snaží vytvoriť čoraz lepšie vzťahy s Ukrajinou. V roku 2014 medzi Ukrajinou a EÚ bola podpísaná dohoda o pridružení, do ktorej boli zakomponované rôzne oblasti spolupráce ako napríklad budovanie demokratického a právneho štátu, boj s korupciou, obchod a spolupráca v sfére energetiky, dopravy a životného prostredia.

Ale najväčšiu výzvu v kontexte európskej bezpečnosti predstavuje anexii častí území Ukrajiny a strata kontroly na východnými oblasťami. Práve v riešení konfliktu na východe Ukrajiny je vidieť ako EÚ čoraz viac hoci nie úplne, ale „nahrádza“ OBSE z hľadiska deeskalácie konfliktu a reálnej pomoci. Aktívnym prístupom počas samitov „Normandskej štvorky“ a účasťou lídrov pri podpísaní Minských dohôd EÚ značne prispela k mierovým procesom. Nutnosť usporiadania konfliktu diplomatickou cestou podčiarkovali najvyšší predstavitelia EÚ. Kombinácia rôznych hore uvedených nástrojov moci v súvislosti s ukrajinskou krízou (rokovania, spolupráca, sankcie, finančná pomoc), svedčia o tom, že EÚ je relatívne samostatným aktérom v rámci medzinárodných vzťahov.

Okrem toho, ukrajinská kríza nielen narušila európsky bezpečnostný poriadok, ale paralyzovala diskusiu o vyhlídkach na zlepšenie európskej bezpečnostnej architektúry v OBSE, ale aj v iných medzinárodných organizáciách čím spochybnila schopnosti a efektivitu medzinárodných organizácií. Zároveň je možné uvažovať o tom, že práve tento fakt, ako aj samotná kríza viedli k posilneniu obrannej a vojenskej spôsobilosti Európskej únie, o čom sme písali v prvej časti práce.

Rozdiely v interpretácii príčin vojenského konfliktu na Ukrajine a priebehu udalosti zo strany medzinárodných aktérov spôsobujú nárast napätia. Preto v posledných rokoch došlo v oblasti budovania dôvery medzi účastníckymi štátmi OBSE skôr k regresii ako k akémukoľvek pokroku. Nedôvera spôsobuje posilnenie obrannej zložky a zbrojenie aktérov, ktoré vedie k diskusii o bezpečnostnej dileme,²⁰ keď je zbrojenie, zamerané na obranu, vnímané inými štátmi ako hrozba, ktorá vynucuje ich ďalšie obranné ozbrojenie, čo vedie k tomu, že ozbrojenie nezvyšuje bezpečnosť.

¹⁷ EURÓPSKA KOMISIA (2021): Obranný priemysel: Komisia pridělila Európskemu obrannému fondu 1,2 miliardy eur a vybrala 26 nových projektov priemyselnej spolupráce, na ktoré poskytne viac ako 158 miliónov eur.

¹⁸ SCHULTZ, T. (2021): EU security strategy gets an overhaul — but will it really be an upgrade?

¹⁹ DULEBA, A. (2014): O povahe tzv. ukrajinskej krízy, s. 49.

²⁰ KREJČÍ, O. (2010): *Mezinárodní politika*, s. 667.

Závery

Analýza súčasnej bezpečnostnej situácia a činnosť aktérov medzinárodných vzťahov, poukazujú na to, že v Európe existujú hlboké nezhody, ktoré blokujú efektívne rozhodovanie a ostro nastoľujú otázku potreby zabezpečiť kvalitatívne novú paradigmu bezpečnosti a skutočne otvorený systém kooperácie v európskom regióne. S cieľom nájsť spôsoby, ako prekonať súčasnú patovú situáciu a obnoviť dôveru v inštitúcie systému medzinárodnej bezpečnosti uskutočňujú hlavní aktéri neustále pokusy o obnovenie politického dialógu. Medzi nich patri aj Európska únia, ktorá posilnením spoločných politik v sfére bezpečnosti a obrany naplnia cieľ budovania silnejšej EÚ, ktorá bude zohrávať kolektívnu úlohu vo svete a stane sa globálnym aktérom, ktorý bude presadzovať globálny poriadok.

Podľa nášho názoru v 21. storočí EÚ postupne začala zaujímať miesto medzi poprednými hráčmi na poli európskej bezpečnosti. EÚ je schopná konať ako aktér, a to aj napriek nedostatočnej vojenskej moci využívajúc iné prostriedky. V niektorých otázkach kolektívnej bezpečnosti a v riešení kríz Európska únia je efektívnejšia ako medzinárodné štruktúry, predovšetkým OBSE.

Napriek oslabeniu pozície OBSE v riešení kríz, jej fungovanie ako platformy na obnovenie dôvery je obzvlášť dôležité. Nesporne, OBSE je platformou na vedenie politického dialógu, predovšetkým o európskej bezpečnosti a spolupráci. Ako štáty využívajú tieto príležitosti – či lepšie alebo horšie – je otázka, ktorá by mala byť adresovaná nie je organizácii, ale jej účastníkom.

Použitá literatúra:

1. DULEBA, A. (2014): O povahe tzv. ukrajinskej krízy. [online]. In: *Annales Scientia Politica*, roč. 3, č. 2, 2014, s. 48-53. [Citované 9. 6. 2021.] Dostupné na internete: https://www.unipo.sk/public/media/21021/08_ASP_2-2014-Duleba.pdf
2. EURÓPSKA KOMISIA (2021): Obranný priemysel: Komisia pridela Európskemu obrannému fondu 1,2 miliardy eur a vybrala 26 nových projektov priemyselnej spolupráce, na ktoré poskytne viac ako 158 miliónov eur. In: *Európska komisia*. [Citované 9. 6. 2021.] Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/ip_21_3325
3. EURÓPSKY PARLAMENT (2021): Spoločná bezpečnostná a obranná politika. [online]. In: *Európsky parlament. Informačné listy o Európskej únii*. [Citované 9. 6. 2021.] Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sk/sheet/159/spolocna-bezpecnostna-a-obranna-politika>
4. CHUGURYAN, S. (2019): Vojnový konflikt v Afganistane a jeho dopady na civilné obyvateľstvo. [online]. In: *Negatívne dôsledky ozbrojených konfliktov a ich možné riešenia. workshop. Negatívne dôsledky ozbrojených konfliktov a ich možné riešenia : zborník vedeckých prác*. Volume of Scientific Papers. Bratislava : Vydavateľstvo EKONÓM, 2019. ISBN 978-80-225-4653-9, s. 31-43.
5. KREJČÍ, O. (2010): *Mezinárodní politika*. 4. rozšírené vydání. EKOPRESS, 2010. ISBN 978-80-86929-60-6.
6. MINISTERSTVO ZAHRANIČNÝCH VECÍ A EURÓPSKÝCH ZÁLEŽITOSTÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2021): Spoločná zahraničná a bezpečnostná politika. [online]. In: *MZVEZ SR* [Citované 9. 6. 2021.] Dostupné na internete: https://www.mzv.sk/zahranicna_politika/europske_zalezitosti-spolocna_zahranicna_a_bezpecnostna_politika_szbp
7. MINISTERSTVO ZAHRANIČNÝCH VECÍ A EURÓPSKÝCH ZÁLEŽITOSTÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2021): Spoločná vízia, spoločný postup: Silnejšia Európa Globálna stratégia pre zahraničnú a bezpečnostnú politiku Európskej únie [online]. In: *MZVEZ SR* [Citované 9. 6. 2021.] Dostupné na internete:

- https://www.mzv.sk/documents/10182/2463130/160823_OBEP_Globalna_strategia_E%C3%9A.pdf/f47f31dc-af40-4f5b-a1a7-39c252e7eba1
8. KURUCZ, M. (2021): *Medzinárodné organizácie*. Bratislava: SPRINT2, 2021. ISBN 978-80-89710-54-6
 9. OSCE (2021): Who we are. [online]. [Cited 9. 8. 2021.] Available online: <https://www.osce.org/whatistheosce>
 10. SHCHERBAK, I. N. (2019): Rol' OON, YES i OBSE v krizisnom uregulirovanii. Mokhografiya. The Role of the UN, EU and OSCE in Crisis Regulation. Moskva: In-t Yevropy RAN, 2019. ISBN 978-5-98163-152-8.
 11. SCHULTZ, T. (2021): EU security strategy gets an overhaul — but will it really be an upgrade? [online]. In: *DW*, 16. 11. 2021. [Citované 16. 11. 2021.] Dostupné na internete: <https://www.dw.com/en/eu-security-strategy-gets-an-overhaul-but-will-it-really-be-an-upgrade/a-59837756>
 12. WESSEL, R. A. (2018). Integration and Constitutionalisation in EU Foreign and Security Policy. [online]. In R. Schütze (ed.): *Globalisation and Governance: international problems, European solutions*, pp. 339-375. Cambridge University Press. [Cited 9. 8. 2021.] Available online: https://www.researchgate.net/publication/324171674_Integration_and_Constitutionalisation_in_EU_Foreign_and_Security_Policy
 13. WORLD ECONOMIC FORUM (2021): The Global Risks Report 2021. 16th Edition, Insight Report. [online]. [Cited 9. 8. 2021.] Available online: https://www3.weforum.org/docs/WEF_The_Global_Risks_Report_2021.pdf
 14. ZANDEE, D. (2021): European Defence Fund. The real test is yet to come. [online]. In: *Clingendael. Netherlands Institute of International Relations*. february, 2021 [Citované 9. 6. 2021.] Dostupné na internete: https://www.clingendael.org/sites/default/files/2021-02/Alert_European_Defence_Fund_February_2021.pdf

Kontakt:

doc. PhDr. Rudolf Kucharčík, PhD.

Fakulta medzinárodných vzťahov
Ekonomická univerzita v Bratislave
Dolnozemska cesta 1/b
852 35 Bratislava 5
Slovenská republika
e-mail: rudolf.kucharcik@euba.sk

Mgr. Tetyana Zubro, PhD.

Fakulta medzinárodných vzťahov
Ekonomická univerzita v Bratislave
Dolnozemska cesta 1/b
852 35 Bratislava 5
Slovenská republika
e-mail: tetyana.zubro@euba.sk

MEDZINÁRODNÉ A NÁRODNÉ ASPEKTY RIEŠENIA PROBLÉMOV KLIMATICKEJ ZMENY. NIEKTORÉ TEORETICKÉ PRÍSTUPY¹

INTERNATIONAL AND NATIONAL ASPECTS OF TACKLING CLIMATE CHANGE. SOME THEORETICAL APPROACHES

Milan Kurucz

Fakulta medzinárodných vzťahov, Ekonomická univerzita v Bratislave, Dolnozemska cesta 1/b,
852 35 Bratislava 5, e-mail: milan.kurucz@euba.sk

Abstrakt: Nedostatočný pokrok v realizácii medzinárodných dohôd a záväzkov o klimatickej zmene, alebo dokonca ich neplnenie, približuje podľa vedeckých poznatkov svet k bodu, keď sa negatívne dôsledky globálneho otepľovania stanú nezvratnými. To nevyhnutne nastoľuje otázku účinnosti mechanizmov medzinárodnej spolupráce a systémových príčin súvisiacich s logikou fungovania súčasného kapitalizmu v rámci národných štátov. Tieto dva kľúčové aspekty riešenia problémov klimatickej zmeny sú reflektované rôznymi teoretickými konceptmi, pričom ich východiská a závery sú často odlišné. V príspevku budú načrtnuté niektoré aspekty riešenia otázok medzinárodnej spolupráce v teórii medzinárodných režimov, ako aj odlišné teoretické prístupy k systémovým zmenám súčasných hospodárskych a politických vzťahov v národných štátoch.

Kľúčové slová: klimatická zmena, medzinárodný režim, štát, kapitalizmus

JEL klasifikácia: F 50, F 55, D 70, Q 56

Abstract: Insufficient progress in implementing international agreements and commitments on climate change, or even non-compliance, is bringing the world closer to the point where the negative effects of global warming are becoming irreversible. This depends on the question of the effectiveness of international cooperation mechanisms and systemic causes within individual states related to the logic of the functioning of current capitalism. These two key aspects of tackling climate change are reflected in different theoretical backgrounds, and their conclusions are often different. The paper will outline some aspects of addressing issues of international cooperation in theories of international regimes, as well as different theoretical approaches to systemic changes in current economic and political relations in nation states.

Key words: climate change, international regime, state, capitalism

JEL Classification: F 50, F 55, D 70, Q 56

Úvod

Klimatická zmena, ktorej čelí ľudská civilizácia a predstavuje pre ňu existenčnú hrozbu, je už aspoň tri desaťročia vnímaná ako problém riešiteľný len spoločným úsilím štátov. Nedostatočný pokrok v realizácii medzinárodných dohôd a záväzkov, alebo dokonca ich neplnenie, približuje podľa vedeckých poznatkov svet k bodu, keď sa negatívne dôsledky globálneho otepľovania stanú nezvratnými. To nevyhnutne nastoľuje otázku účinnosti mechanizmov medzinárodnej spolupráce a systémových príčin súvisiacich s logikou fungovania súčasného kapitalizmu v rámci jednotlivých štátov. Tieto dva kľúčové aspekty riešenia problémov klimatickej zmeny sú reflektované rôznymi teoretickými konceptmi,

¹ Príspevok bol vypracovaný v rámci projektu VEGA č. 2/0152/20 *Tendencie vývoja súčasného kapitalizmu – protirečenia a konflikty.*

pričom ich východiská a závery sú často odlišné. V príspevku sú načrtnuté niektoré aspekty riešenia otázok medzinárodnej spolupráce v teórii medzinárodných režimov, ako aj odlišné teoretické prístupy k systémovým zmenám súčasných hospodárskych a politických vzťahov v národných štátoch.

1 Medzinárodná spolupráca v oblasti klimatickej zmeny a režimy

Klimatická zmena ako globálny problém, ktorého riešenie si vyžaduje medzinárodnú spoluprácu, je reflektovaná rôznymi teoretickými konceptmi. Za najviac etablovaný sa považuje prístup vychádzajúci z teórie medzinárodných režimov.² Táto teória sa sformovala v osemdesiatych rokoch dvadsiateho storočia a snažila sa vysvetliť možnosti medzinárodnej spolupráce národných štátov v podmienkach anarchie, teda absencie nejakej nadradenej globálnej autority (svetovej vlády). Pod medzinárodným režimom sa chápu princípy, normy a procesy rozhodovania, ktoré určujú chovanie štátov v určitých oblastiach medzinárodných vzťahov.³ Teória medzinárodných režimov sa rozvíjala v rámci neoliberalného inštitucionalizmu. Prijala východisko realizmu o tom, že štáty sú kľúčovými aktérmi medzinárodných vzťahov a rovnako ako neorealizmus súhlasí s tým, že medzinárodná anarchia významným spôsobom ovplyvňuje správanie štátov.⁴ Podobne ako neorealizmus sa nezaujíma o úlohu vnútroštátnych mocenských a ďalších pomerov v tvorbe a realizácii zahraničnej politiky štátov, ich pôsobenia vo vonkajších pomeroch.

Možnosti pre vznik spolupráce štátov je podľa neoliberalného inštitucionalizmu potrebné hľadať v zložitej štruktúre ich záujmov, kde popri protikladných záujmoch existujú aj rovnaké alebo komplementárne záujmy. Práve táto druhá skupina záujmov sa môže realizovať len spoluprácou.⁵ Kooperácia je výsledkom prispôsobovania štátov skutočným alebo predpokladaným preferenciám iných.⁶ Medzinárodné režimy podľa neoliberalného inštitucionalizmu vznikajú s cieľom zvyšovať blaho svojich tvorcov a zároveň znižovať transakčné náklady riešenia problémov vďaka spolupráci. Ide o funkcionalistické zdôvodnenie režimov, podľa ktorého je režim používaný ako prostriedok na znižovanie zraniteľnosti a neistoty, stabilizáciu očakávania reciprocity, ktorá je nevyhnutná pre presadzovanie kolektívnej akcie.⁷

Neoliberalný inštitucionalizmus chápe režimy ako inštitucionálne prostriedky na ochranu alebo poskytovanie kolektívnych statkov.⁸ V prípade klimatickej spolupráce je takým kolektívnym statkom atmosféra a ďalšie súvisiace prírodné systémy umožňujúce existenciu ľudskej civilizácie.

V otázkach klimatickej zmeny sa neoliberalný inštitucionalizmus sústreďuje na riešenie problému kolektívnej akcie. Východiskom je chápanie atmosféry s nižšou koncentráciou skleníkových plynov ako spoločne používaného zdroja (common pool resources), z ktorého využívania nie je možné nikoho vylúčiť, ale používaním sa degraduje.⁹ Klimatickú zmenu nie je možné riešiť úsilím jedného alebo niekoľkých štátov, ale len globálnou spoluprácou. Realizácia udržateľnej spolupráce si vyžaduje formálne inštitúcie, zahrnujúce pravidlá a sociálne normy. Keďže vzhľadom na charakter spoločne používaného zdroja sa podľa neoliberalného inštitucionalizmu nedá vylúčiť, že časť štátov nebude kontrolovať vlastné

² OKEREHE, CH. – BULKELEY, H. (2009): Conceptualizing climate change governance beyond international regime, s. 3.

³ KRASNER, D. S. (1983): Structural causes and regime consequences: Regimes as intervening variables, s. 2.

⁴ KEOHANE (1984): After Hegemony, s. 25.

⁵ Ibidem, s. 6.

⁶ KEOHANE, O. R. (1988): International institutions: Two approaches, s. 380.

⁷ OKEREHE, CH. – BULKELEY, H. (2009): Conceptualizing climate change governance beyond international regime, s. 3.

⁸ UNDERHAL, A. (2017): Climate change and International relations (After Kyoto), s. 176.

⁹ KEOHANE, O. R. – VICTOR, G. D. (2010): The regime complex for climate change, s. 10.

emisie a budú čiernymi pasažiermi vo všeobecnom úsilí, je dôležité získať a poskytovať dôveryhodné informácie o rizikách, benefitoch a opciách, ustanoviť monitoring a vynucovať si zmysluplnú štátnu politiku. Zároveň je nevyhnuté vylúčiť stimuly pre čiernych pasažierov, teda tých, ktorí spoločné vlastníctvo využívajú, ale neprispievajú k jeho zachovaniu.¹⁰

Podľa Keohana a Victora v súčasnosti neexistuje ucelený, jednotný klimatický režim, ale komplex režimov. Pravidlá a inštitúcie, ktoré regulujú otázky súvisiace s klimatickou zmenou nie sú integrované, alebo usporiadané do jasnej hierarchie, ale predstavujú voľne prepojený komplex režimov. Tvoria ho právne režimy OSN (Rámcový dohovor o klimatickej zmene a nadväzujúce zmluvy a protokoly), mechanizmus financovania – Globálny environmentálny nástroj, politické dohody, expertné hodnotenia – Medzivládny panel o klimatickej zmene, Montrealsky protokol – ochrana ozónovej vrstvy, unilaterálne akcie a bilaterálne iniciatívy, agentúry OSN, multilaterálne rozvojové fondy a kluby (G20, G7) a pod.¹¹

Očakávanie vzniku integrovaného a teda aj efektívneho klimatického režimu sa po prijatí Kjótskeho protokolu v roku 1997 podľa týchto autorov nenaplnili najmä v dôsledku silných konfliktov záujmov účastníckych štátov, fragmentácie moci a kapacít.¹² V prvom rade išlo o protikladné záujmy priemyselných a rozvojových štátov, keď pre poslednú skupinu neboli stanovené záväzné úrovne znižovania emisie skleníkových plynov, ale aj o odstúpenie USA od podpísaných protokolov, poskytnutie výnimiek zo znižovania niektorým priemyselným štátom a pod. Rovnako neboli dodržiavané časové harmonogramy znižovania emisií a plnenie záväzných cieľov. Tento neúspech je definovaný ako zlyhanie centralizovaného prístupu (top-down)¹³ s kvantitatívne presne vymedzenými cieľmi pre jednotlivé účastnícke štáty alebo ich skupiny na základe uzavretých dohôd.

Zásadný problém centralizovaného klimatického režimu vidia Keohane a Victor v dvoch faktoroch. Prvým, politickým, je absencia hegemonu, ktorý nastoľuje poriadok pre aktérov s podstatne odlišnými záujmami. Druhým, kognitívnym, je neistota uskutočniteľnosti nižších emisií za akceptovateľné náklady. Táto neistota vysvetľuje neschopnosť akejkolvek krajiny uskutočniť zásadnú dekarbonizáciu emisií na základe ex ante identifikácie najefektívnejších opatrení. Dané neistoty zaťažujú negociácie a vyvolávajú obavy z toho, ako budú partneri reagovať na nesplnené očakávania.¹⁴

Parížska zmluva o klimatickej zmene podpísaná v roku 2015 je prvým krokom v budovaní decentralizovaného prístupu (bottom-up), ktorého jadrom je systém príslubov účastníckych štátov a ich pravidelné vyhodnocovanie. V tomto systéme založenom na dobrovoľných záväzkoch štátov orientovaných na splnenie hlavného spoločného cieľa, teda nepripustiť zvýšenie globálnej teploty o viac ako 1,5 °C, sú podľa Keohana a Victora slabé stimuly na to, aby mohol efektívne fungovať. Jeho pozitívny aspekt vidia v monitorovaní záväzkov, ktoré by mohlo generovať určité zmysluplné konanie.¹⁵

V rámci tohto decentralizovaného prístupu by sa mohol sformovať systém experimentálneho riadenia (governance) uplatňovanom v poskytovaní verejných statkov v podmienkach neistoty a založenom na identifikácii a kontinuálnom zdokonaľovaní funkčného riešenia. V rokovaníach o klimatickej zmene to znamená časom upravovať zdieľané ciele na základe dôkladného hodnotenia. Zároveň je dôležité, aby nečinnosť a porušovanie

¹⁰ Ibidem.

¹¹ KEOHANE, O. R., VICTOR, G. D. (2010): The regime complex for climate change, s. 5.

¹² KEOHANE, O. R. – VICTOR, G. D. (2015): After Failure of top-down mandates, s. 201.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem, s. 205.

¹⁵ Ibidem, s. 204.

noriam režimu mali svoje dôsledky vo forme sankcií, napríklad vylúčenia z trhu alebo odmietnutia nevyhnutných licencií.¹⁶

Aplikovanie teórie medzinárodných režimov na riešenie klimatickej zmeny má svoje úskalia. Tie súvisia s jedným z východiskových predpokladov, o ktoré sa opiera vo všeobecnom rámci skúmania medzinárodnej spolupráce. Sú ňou štáty ako jej hlavní aktéri chápaní ako homogénne a sebestačné entity, pričom ich spolupráca je skúmaná na základe strategickej opcie národných vlád. To na jednej strane umožňuje teórii režimov jednoducho rozlíšiť národné a medzinárodné otázky, ale na druhej strane sa nezaobrá vnútornou dynamikou štátov, či už politickou, sociálnou alebo hospodárskou. Mimo jej pozornosti zostáva konfigurácia sociálnych skupín a jej vplyv na formovanie politiky štátov vo vonkajšom prostredí. Sústreďuje sa na pravidlá spolupráce štátov v znižovaní emisie skleníkových plynov, skúma príčiny ich nedostatočnej efektívnosti a hľadá možnosti odstránenia dysfunkcií v týchto pravidlách. Nezaobrá sa však súvzťažnosťou riešenia problémov klimatickej zmeny a uskutočnenia fundamentálnych zmien v národných a medzinárodných spoločnostiach vrátane zmien hodnôt, ktoré v nich prevládajú. Vzhľadom na tieto skutočnosti nemôže skúmať ani to, ako lokálna a transnárodná úroveň môže ovplyvniť medzištátnu spoluprácu.¹⁷

2 Národný štát a riešenie klimatickej zmeny

V súčasnosti prevláda názor, že riešenie problémov klimatickej zmeny nie je možné bez systémových zmien. Pozornosť sa sústreďuje na transformáciu zdrojov energie, výroby, spotreby, dopravy a celkového spôsobu života obyvateľstva v rámci národných štátov. Prístupy autorov sa však líšia v závislosti od ich hodnotových preferencií. Tí, ktorí spájajú pranie rýchlej akcie proti klimatickej zmene so spoliehaním sa na kapitalizmus, stavajú štátne líderstvo a akciu do centra svojej vízie.¹⁸ A. Lieven, ktorý má blízko skôr k realistickej škole medzinárodných vzťahov, je presvedčený, že národný štát nemôže byť nahradený medzinárodným riadením (governance) a ak by v dôsledku klimatickej zmeny došlo ku kolapsu národného štátu, výsledkom nebude svetová vláda ale univerzálny chaos.¹⁹ V boji s klimatickou zmenou podľa jeho názoru nechýbajú ani technológie ani finančné zdroje v krajinách Západu, ale nedostatok motivácie a mobilizácie elít v celosvetovom meradle, ako aj voličov na Západe, pričom takou motiváciou nie je ani spoločný záujem ľudstva.²⁰ Lieven je presvedčený, že nacionalizmus je tým faktorom, ktorý podopiera silný národný štát a je kľúčovým motivačným činiteľom záchranu štátu podmienenej realizáciou opatrení na zníženie emisie skleníkových plynov. Jeho koncept riešenia klimatickej krízy má dve hlavné zložky: radikálna reforma kapitalizmu spojená so sociálnou solidaritou a národná jednota.²¹ Zatiaľ čo sociálnu solidaritu vnútri štátu (podpora zamestnanosti, zdaňovanie bohatých) považuje za významnú súčasť aktivít boja s klimatickou zmenou, tak medzinárodnú solidaritu, vrátane transféru zdrojov z rozvinutých do rozvojových štátov označuje za „čiru fantáziu“.²² Kritici takéhoto prístupu upozorňujú na to, že uznanie dôležitosti národného štátu v boji s klimatickou zmenou nie je to isté, ako akceptovanie nacionalizmu (aj keď nie etnického, ale občianskeho). Znamená totiž uprednostňovanie jednoty alebo moci vlastného národa pred akýmikoľvek inými hľadiskami.²³ Z toho logicky vyplýva otázka, či je v takomto prípade medzinárodná spolupráca v riešení klimatickej zmeny možná a či nacionalizmus nie je v skutočnosti jej prekážkou. Z analýzy

¹⁶ Ibidem, s. 207.

¹⁷ OKEREHE, CH. – BULKELEY, H. (2009): Conceptualizing climate change governance, s. 10.

¹⁸ LIEVEN, A. (2019): Climate Change and the Nation State, s. 5.

¹⁹ Ibidem, s. XXII.

²⁰ Ibidem, s. XXIV-XXV.

²¹ Ibidem, s. XXIV.

²² Ibidem, s. XXIII.

²³ ANDERSON-SAMWAY, B. (2021): Climate change and the Nation State: The Realist Case, s. 281.

politiky bývalého prezidenta USA D. Trumpa v otázkach klimatickej zmeny vyplýva, že odmietanie opatrení na zníženie emisií skleníkových plynov a samotnej existencie klimatickej zmeny vždy spájal s nacionalizmom, so zdôrazňovaním výlučného postavenia Spojených štátov.²⁴

Zaujímavým spôsobom sa vyvinula diskusia o štáte a klimatických zmenách medzi ľavicovými ekonómami a politológmi. Príčiny klimatickej krízy spájajú s kapitalistickým systémom, s logikou akumulácie kapitálu, s jeho expanziou a využívaním prírody a jej zdrojov len za účelom súkromného zisku. Súčasťou tohto procesu je prehľbovanie sociálnych rozdielov vnútri štátov i medzi nimi. Neoliberalizmus len zosilnil tieto tendencie a spoločné bohatstvo je stále viac privatizované.²⁵ Vychádzajúc z tejto premisy, riešením hospodárskych, sociálnych a politických problémov spôsobovaných zmenou klímy je teda prekonanie kapitalizmu ako systému.

Mnohí autori sa však domnievajú, že dynamika globálneho otepľovania a z nej vyplývajúci krátky čas na podstatné zníženie emisie oxidu uhlíka do roku 2030 o 45 % (Piata správa Medzinárodného panelu o klimatickej zmene z roku 2018) vyžaduje, aby sa uskutočnili rýchle opatrenia v rámci existujúceho ekonomického systému. Ide teda o presadenie zmien v súčasných hospodárskych a politických podmienkach v smere regulovanej kapitalistickej ekonomiky, demokracie a sociálnej spravodlivosti. Americkí ľavicoví autori sa prihovárajú za uskutočnenie zásadných reforiem v rámci národného štátu, vychádzajúcich z programu New Green Deal a podporovaného širokým spektrom politických síl, ekologických a sociálnych hnutí naľavo od stredu.²⁶ Práca Chomskyho a Pollina podľa svojho názvu (Global New Deal) naznačuje, že uvažujú aj v širšom ako v národnom rámci, ale akcent je kladený na realizáciu reformného programu v jednotlivých národných štátoch.²⁷ Globálny cieľ zníženia emisií, tak ako ho pre strednodobý horizont do roku 2030 formuloval IPCC, je hlavným meradlom opatrení na dekarbonizáciu ekonomiky. Tak K. Aronoffová, ako aj N. Chomsky a R. Pollin považujú napríklad za nevyhnuté investície do využívania alternatívnych zdrojov energie, vytváranie a garantovanie pracovných miest v dekarbonizovaných sektoroch a spravodlivý hospodársky rast. K. Aronoffová počíta aj so znárodnením priemyslu fosilných palív, ale N. Chomsky a R. Pollin ho nepovažujú za súčasť reforiem, keďže podľa ich výpočtov až 90 % svetového priemyslu fosilných palív je vo vlastníctve štátov. Z politického hľadiska zdôrazňujú všetci traja autori ako nevyhnutnú podmienku úspešnosti reforiem politickú mobilizáciu a vytvorenie širokej koalície sociálnych a politických síl presadzujúcich zmeny vedúce k vytvoreniu zelenej ekonomiky a sociálne spravodlivej spoločnosti.

Koncepcia New Green Deal sa nestretáva s podporou všetkých ľavicovo orientovaných autorov. Vo svojom diele *Climate Leviathan* J. Wainright a G. Mann kritizujú tento reformný program, ktorý nazývajú zeleným keynesianizmom, keďže podľa ich názoru nadväzuje na politiku keynesovských štátnych zásahov do ekonomiky a štátu blahobytu. Tento koncept považujú v súčasných podmienkach za neuplatniteľný. Zdôvodňujú to zmenami v geopolitickom usporiadaní v porovnaní s 30. – 60. rokmi, keď moc bola spájaná s politicko-ekonomickou suverenitou, ktorú keynesianizmus považoval za danú a ani v súčasnosti nie je pripravený prekročiť národné hranice. Podľa názoru týchto autorov si súčasný zelený variant keynesianizmu, podobne ako jeho pôvodná verzia, vyžaduje silný štát. Liberálno-demokratický štát oslabený globalizáciou však nie je schopný realizovať také zmeny v hospodárskom a politickom systéme, ktoré by umožnili adekvátne riešiť problém klimatickej zmeny. Globálny

²⁴ SELBY, J. (2019): *The Trump Presidency. Climate Change and Two Prospects of a Disorderly Energy Transition.*

²⁵ PARR, A. (2014): *The Wrath of Capital*, s. 5.

²⁶ ARONOFF, K. (2020): *Overheated.*

²⁷ CHOMSKY, N. – POLLIN, R. (2020): *Climate Crisis and the Global Green New Deal.*

charakter moderného obchodu a finančných tokov, výroby a spotreby robí takmer nemožným regulovať tieto procesy výlučne v národnom rámci.²⁸

Záver

Teoretická reflexia problémov riešenia klimatickej zmeny sa zameriava na rôzne aspekty medzinárodných vzťahov a medzinárodnej spolupráce štátov, ako aj nevyhnutné zmeny v hospodárskych a politických systémoch národných štátov. Teória medzinárodných režimov sa sústreďuje na mechanizmy kooperácie štátov, na otázky ich efektívnosti. Príčiny nedostatočného alebo absentujúceho plnenia záväzkov štátov zafixovaných v Kjótskom protokole a Parížskej klimatickej zmluve skúmajú predovšetkým z hľadiska inštitucionálnych podmienok spolupráce a rozhodovacích procedúr, pričom aj možnosti reálneho posunu v redukcii emisií skleníkových plynov vidia predovšetkým v inovácii klimatického režimu a nie v systémových zmenách hospodárstva a ďalších oblastí.

Zaujímavým smerom sa vyvinula otázka reformy kapitalistického hospodárskeho, sociálneho a politického systému. Liberálni, ale aj konzervatívne zameraní autori vychádzajú z presvedčenia, že zastaviť alebo aspoň spomaliť proces klimatických zmien nie je možné bez zmien orientujúcich súčasné národné spoločnosti na zelenú ekonomiku (konceptia New Green Deal prijatá EÚ je jedinou, ktorá prekračuje hranice národného štátu). Na druhej strane aj mnohí stúpenci kritických teórií, vrátane marxizmu, identifikujúcu podstatu súčasnej klimatickej krízy v logike kapitalistickej akumulácie, vidia východisko v uskutočnení reforiem súčasnej trhovej ekonomiky. Podľa ich názoru približovanie sa ku zlomovému bodu globálneho otepľovania v roku 2030 nedáva dostatočný časový priestor na zásadné hospodárske, sociálne a politické zmeny prekonávajúce kapitalizmus. V týchto názoroch sa však výraznejšie akcentuje otázka sociálnej spravodlivosti a solidarity spolu s prehlbovaním participatívnej demokracie. Kľúčovou a zatiaľ nezodpovedanou otázkou prechodu k regulovanej trhovej ekonomike so silným štátom je jej uskutočniteľnosť v podmienkach globálnych, liberalizovaných tokov kapitálu a financií.

Použitá literatúra:

1. ANDERSON-SAMWAY, B. (2021): Climate change and the Nation State: The Realist Case. In: *Environmental Politics*, 2021, roč. 30, č. 4, s. 680-682.
2. ARONOFF, K. (2020): *Overheated. How Capitalism Broke the planet and How We Fight Back*. New York: Bold Type Books, 2020. ISBN 1568589476.
3. CHOMSKY, N. – POLLIN, R. (2020): *Climate Crisis and the Global Green New Deal*. London: Verso, 2020. ISBN 178873985X.
4. KRASNER, D. S. (1983): Structural causes and regime consequences: Regimes as intervening variables. In: Krasner, D. S. (ed.) *International regimes*. Ithaca, New York: Cornell University Press, 1983, s. 1-21. ISBN 9780801492501.
5. KEOHANE, O. R. (1984): *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton: Princeton University Press, 1984. ISBN 9780691122489.
6. KEOHANE, O. R. (1988): International institutions: Two approaches. In: *International Studies Quarterly*, 1988, roč. 32, č. 4, s. 379-396.
7. KEOHANE, O. R. – VICTOR, G. D. (2010): *The Regime Complex for Climate Change*. Cambridge, Mass: Harvard Project on International Agreements, 2010.
8. KEOHANE, O. R. – VICTOR, G. D. (2015): After Failure of top-down mandates: The role of experimental governance in climate change policy. In: *Towards a workable and effective climate regime*. London: Centre for economic policy research, 2015, s. 201-202. ISBN 978-1-907142-95-6.

²⁸ WAINWRIGHT, J. – MANN, G. (2019): Climate Leviathan, s. 99-110.

9. LIEVEN, A. (2020): *Climate Change and the Nation State: The Case for Nationalism in a Warming World*. Oxford: Oxford University Press, 2020. ISBN 9780141990545.
10. OKEREHE, CH. – BULKELEY, H. (2009): Conceptualizing climate change governance beyond international regime. In: *Global Environmental Politics*, 2009, roč. 9, č. 1, s. 58-78.
11. PARR, A. (2014): *The Wrath of Capital. Neoliberalism and Climate Change Politics*. New York: Columbia University Press, 2014. ISBN 978-0-231-15829-9.
12. SELBY, J. (2019): The Trump Presidency. Climate Change and Two Prospects of a Disorderly Energy Transition. In: *Review of International Studies*, 2019, roč. 45, č. 3, s. 471-490.
13. UNDERHAL, A. (2017): Climate change and International relations (After Kyoto). In: *The Annual Review of Political Science*, 2017, roč. 20, s. 169-188.
14. WAINWRIGHT, J. – MANN, G. (2019): *Climate Leviathan. A political Theory of Our Planetary Future*. London: Verso, 2019. ISBN 97817866344450.

Kontakt:

doc. Milan Kurucz, CSc.

Fakulta medzinárodných vzťahov
Ekonomická univerzita v Bratislave
Dolnozemska cesta 1/b
852 35 Bratislava 5
Slovenská republika
e-mail: milan.kurucz@euba.sk

PRÍCHOD INDUSTRY 4.0 A PRIPRAVENOSŤ SLOVENSKEJ EKONOMIKY

INDUSTRY 4.0 AND READINESS OF THE SLOVAK ECONOMY

Jakub Pernický

Fakulta medzinárodných vzťahov, Ekonomická univerzita v Bratislave, Dolnozemska cesta 1/b,
852 35 Bratislava 5, Slovenská republika, e-mail: jakub.pernicky@euba.sk

Abstrakt: Priemysel naďalej figuruje ako jedno z kľúčových odvetví svetovej ekonomiky. S technologickým pokrokom sa však postupne menia praktiky výroby, ktoré prechádzajú z rozvinutých krajín do rozvojových a zefektívňuje sa tak celosvetová výroba. Nový technologický trend vstupuje do dejín pod názvom Industry 4.0 a na poslednej úrovni predstavuje plnú autonómnosť výrobného procesu. Tento článok sa bude zaoberať analýzou dostupnej literatúry a vyhodnocovať pozitíva a negatíva tohto trendu, resp. jeho implikácie na ekonomiku a bežný život. V neposlednom rade bude analyzovať aktuálnu situáciu v Slovenskej republike. Cieľom je vyhodnotiť štádium, pripravenosť a hrozby nielen v rámci Slovenska, ale aj iných svetových krajín, pri prechode na autonómne výrobné procesy.

Kľúčové slová: priemysel 4.0, inovácie, digitalizácia, slovensko

JEL klasifikácia: L60, O33

Abstract: Industry continues to be one of the key sectors of the world economy. However, with technological progress, production practices are gradually changing, and transferring from developed to developing countries, making global production more efficient. The new technological trend is going down in history under the name of Industry 4.0 and at the last step represents full autonomy of the production process. This article will analyse the available literature and evaluate the positives and negatives of this trend, respectively. its implications for the economy and everyday life. Last but not least, it will analyze the current situation in the Slovak Republic. The goal is to evaluate the stage, readiness and threats not only in Slovakia but also in other countries of the world, during the transition to autonomous production processes.

Keywords: industry 4.0, innovations, digitalization, slovakia

JEL Classification: L60, O33

Úvod

Pokroky v oblasti výroby a prežitia boli cieľom ľudstva od nepamäti. Chceli si nimi zjednodušiť život a zabezpečiť bezpečné prežitie. Najväčší skok v oblasti výskumu a technológií nastal v 18. storočí počas prvej priemyselnej revolúcie. Od tohto momentu sa vývoj ľudstva radikálne zrýchlil a zaznamenáva exponenciálny rast. Nové technológie umožňujú rýchlejší výskum, a preto sa v súčasnosti často spomína pojem Industry 4.0, ktorý môžeme označiť aj ako štvrtú priemyselnú revolúciu.

Tomu, aby sa však ľudstvo mohlo dopracovať až k súčasnej fáze rozvoja, predchádzalo množstvo rokov výskumu a omylov. Priemyselná revolúcia by sa celkom mohla rozdeliť až na 4 fázy. V priebehu týchto fáz, bolo implementovaných množstvo nových prvkov, ktoré výrazne ovplyvnili chod a spôsob výroby v priemysle. Ich hlavným cieľom bolo zvyšovanie efektivity a znižovanie nákladov.

Najbližšia, teda 4 fáza – Industry 4.0, ktorá sa nevyhnutne blíži hovorí o autonomizácii priemyslu a maximálnej efektívite výroby, vo väčšine prípadov bez nutnosti zásahu človeka. Tento fenomén môžeme do určitej miery sledovať už dnes a preto možno povedať, že Industry 4.0 sa „deje“ už v súčasnosti. Výrobné fabriky čiastočne substituujú ľudskú prácu robotickou, čo znižuje ekonomické náklady a podporuje rýchlosť a v mnohých prípadoch aj precíznosť produkcie. Stále však nemožno hovoriť o takej úrovni, ktorá by definovala plnú autonómnosť. Dôležitou súčasťou Industry 4.0 je aj zber informácií. Informácie sa dajú v modernej ekonomike a podnikaní javia ako absolútne kľúčové v rozhodovacích fázach a ak sú správne vyhodnocované, výrazným podielom prispievajú k podnikovému rastu a kvalite produktov. V budúcnosti, aj v rámci technologického pokroku, sa predpokladá, že údaje a informácie budú vo veľkej miere vyhodnocované umelou inteligenciou, ktorá má nižšiu pravdepodobnosť pochybenia ako ľudská myseľ. Je bezpochyby, že z nových technologických možností, ktoré budú zavádzané do priemyselnej sféry, budú ťažiť ako výrobcovia, tak aj spotrebitelia.

Prakticky za všetky moderné vymoženosti, môžeme vďačiť vede a výskumu. Z tohto dôvodu, je absolútne kľúčové aby vlády, za predpokladu, že chcú ostať konkurencie schopné, udržiavali plynulý chod financií do tohto odvetvia. Úzko naviazané, na vedu a výskum je vzdelanie. Preto, ak majú byť investície do výskumu efektívne, je nutné podporovať súčasné generácie a poskytovať im kvalitné vzdelávanie.

Slovenská republika, ako rozvinutá krajina v tejto oblasti mierne zaostáva. Najmä, už v spomínaných investíciách do školstva a VaV (veda a výskum), je nutné zlepšiť stratégie a prístup. Ak si krajina chce udržať konkurencieschopný štandard vo svete, jej tempo adaptácie na príchod Industry 4.0 sa musí bezpochyby zvýšiť. Pozitívom zostáva, že potenciál pre adaptáciu je vysoký, vzhľadom na to, že krajina je jedným z najväčších výrobcov automobilov p.c. na svete a priemysel zohráva dôležitú úlohu v ekonomike.

Aby sa však mohli aplikovať nevyhnutné opatrenia, na podporu postupného prechodu na nové priemyselné praktiky, je nutné porozumieť ich základnému fungovaniu a princípom. Industry 4.0 sa skladá z množstva prvkov, z ktorých každý zohráva osobitnú rolu v budúcom priemysle.

Priemyselnú revolúciu, ktorej začiatok by sme mohli datovať na rok 1760, by sme mohli rozdeliť do niekoľkých častí resp. fáz. I keď za skutočnú revolúciu považujeme prvotné vynálezy, ktoré výrazným spôsobom uľahčili prácu a zefektívňovali tak výrobu, jej následné úpravy a dodatky mali taktiež významný charakter. Industry 4.0, má pridelené číslo 4, práve preto, že je to v poradí 4 veľmi významný pokrok v priemysle, ktorý značne ovplyvní jeho fungovanie a zmení jeho súčasný charakter.¹

Prvá fáza priemyselnej revolúcie, ako už bolo spomenuté, spočívala v tom, že nahrádzala určité časti manuálnej ľudskej práce strojovou výrobou, ktorý však naďalej museli ovládať. Táto revolúcia výrazne zvýšila konečný produkt, avšak naďalej vyžadovala aktívnu, ľudskú pracovnú silu vo väčšom množstve. Treba však zdôrazniť, že bola omnoho efektívnejšia.

Druhá fáza sa zameriavala najmä na to, aby sa zefektívňovala pracovná sila v spojitosti s novými technológiami (najmä s masovým príchodom elektrickej energie) a prispôbovala sa im za účelom lepšej organizácie, čo malo opäť za následok zlepšovanie produkcie. Prišla do popredia napríklad aj pásová výroba, ktorá zabezpečovala plynulý chod a dokázala presne poukázať na rýchlosť produkcie.²

Súčasný stav, ktorý sa každým rokom približuje k Industry 4.0, sa považuje za tretiu fázu priemyselnej revolúcie. Je to masívny technologický pokrok, ktorý vytvára možnosti pre

¹ INDUSTRY4 – Čo je Industry 4.0

² POPKOVA, E. G. – RAGULINA Y. V. – BOGOVIZ, A. V. (2019): Fundamental Differences of Transition to Industry 4.0 from Previous Industrial Revolutions.

spoločnosti v oblasti implementácie nových zariadení, ktoré dokážu takmer úplne nahradiť ľudskú činnosť. Jedná sa najmä o robotizáciu, pričom na rozdiel od prvej fázy, v tomto prípade pracuje robot takmer úplne samostatne a zásah človeka je nevyhnutý iba výnimočne a pri jeho spustení. Samozrejme, ľudská práca je stále absolútne kľúčová, aj z hľadiska toho, že výrobné roboty je nutné najprv vyrobiť. A i keď by sa už v súčasnosti dalo hovoriť o cykle, v ktorom roboty vyrábajú ďalšie roboty, ich návrh a technológia na ktorej sa zakladajú pochádza z ľudskej hlavy, resp. ľudského mozgu. Samozrejme sa v súčasnosti nejedná iba o robotizáciu, tretia fáza má mnoho ďalších prvkov, ktoré ľudstvo posúvajú v pred k novým vymoženostiam najrýchlejšie v histórii.

Základným cieľom tejto analýzy bude vyhodnotenie súčasnej situácie v oblasti pripravenosti na adaptáciu na nové výrobné metódy, známe ako Industry 4.0. Analýza sa zameria na Industry 4.0 z globálneho hľadiska avšak so špecifickým prihliadnutím na Slovenskú republiku. Na bližšie pochopenie vyčleníme základné rozdiely medzi súčasnými výrobnými procesmi a procesmi, ktorých implementáciu očakávame v blízkej budúcnosti (za predpokladu, že technologický pokrok si udrží svoje aktuálne tempo). Je tiež nevyhnutné zdôrazniť, aké zmeny môže ľudstvo očakávať pri plynulom prechode zo súčasných výrobných techník na výrobné praktiky budúcnosti. V rámci Slovenskej republiky vyčlení táto analýza pripravenosť krajiny a potenciál pre adaptáciu v porovnaní s inými krajinami.

Prehľad literatúry

Základným zdrojom informácií pre analýzu pojmu Industry 4.0 budú aktuálne štúdie, ktoré už v súčasnosti môžu pozorovať postupnú autonomizáciu a zmeny v priemysle. Na základe dostupných informácií, sa dajú veľmi dôveryhodne predikovať už dnes, zmeny a praktiky ktoré sa budú globálne implementovať. Tieto predikcie budeme čerpať najmä z publikácií v zahraničných vedeckých časopisoch, aby sme tak docieli najvyššiu aktuálnosť informácií.

Moderné knižné zdroje, od zahraničných autorov, ktoré sa zameriavajú najmä na výskumy v oblasti technológií a inžinierstva, sú tak isto súčasťou literatúry, ktorá bola využitá v procese získavania informácií.

V diskusnej časti, ktorá zahŕňa hypotetickú úvahu, využijeme knižné zdroje, ktoré napriek svojmu „vyššiemu veku“ vytvárajú dokonalé implikácie k súčasným hrozbám a potenciálnym problémom. Za využitia niektorých myšlienok Keynesa, bolo možné vytvoriť niekoľko otázok, nad riešeniami ktorých možno zatiaľ iba hypotetizovať.

V neposlednom rade, pri skúmaní súčasného stavu a pripravenosti v Slovenskej republike využijeme údaje najmä zo štatistického úradu SR, kancelárie Horizontu ale aj Ministerstva hospodárstva. Vďaka tomu môžeme opäť pracovať s najnovšie dostupnými údajmi a zachovať tak aktuálnosť tejto analýzy.

1 Z Industry 3.0 do Industry 4.0 Komparácia

1.1 Industry 3.0

Produkčný sektor produkujúcej spoločnosti je v Industry 3.0 z dvoma štruktúrnymi divíziami- výrobná fabrika a montážna dielňa. Výrobná fabrika v tomto odvetví je produkčná divízia, ktorá spracováva materiály vyrobené napr. zo železa, plastu, skla a iných. Zahŕňa napríklad prípravu doručeného materiálu a jeho prvotné rozmerové úpravy resp. rezanie, do častí ktoré budú neskôr využité na konkrétny produkt. Samozrejme takýchto sekcií môže byť niekoľko od drevo-spracovateľskej časti po CNC rezanie alebo zvarovanie.

Po prvotnom spracovaní súčiastok, resp. častí, je nutné vyrobený produkt skontrolovať, čo zabezpečuje oddelenie kontroly kvality. Tento prvok pozostáva v súčasnosti stále vo veľkej

miere v kompetencii človeka a jeho vizuálnej prehliadky a fyzického merania. Je však potrebné zdôrazniť, že už v súčasnosti využíva množstvo výrobných fabriek počítačové kontroly, kde kontrolujú finálny produkt, alebo jeho časti, stroje, na základe snímačov a kamier. V mnohých prípadoch však produkt naďalej musí podstúpiť aj druhú kontrolu kvality, ktorú musí zabezpečiť stále človek.

Montážna dielňa v tretej revolúcii je tak isto produkčná divízia, ktorá má však za úlohu spájať už vyrobené časti produktu, a dávať mu finálnu podobu. Produkt môže prejsť niekoľkými rôznymi montážnymi dielňami, kým bude plne skonštruovaný. Jedná sa napríklad o oddelenie komponentov, ktoré zabezpečuje lokalizáciu a dovoz častí zo skladu, na miesto kde sú nevyhnutné a kde budú spojené s inými časťami produktu, pásové oddelenia, kde jednotným tempom produkty postupujú ku koncu a v každej fáze je im pričlenená ďalšia súčiastka a podobne. Pri dokončovaní produktov sú často zahrnuté aj externé spoločnosti, čo je z dôvodu toho, že nie všetky fabriky majú potrebné vybavenie na kompletnú výrobu.

Technická dokumentácia, ktorá je nevyhnutá v tejto časti, je zabezpečovaná človekom, kopírovaním súborov alebo papierov a udržiavaním archívu, v ktorom sa nachádzajú všetky nevyhnutné štandardy. Finálna kompletizácia je vždy vykonávaná na základe špecifikácii produktu, ktoré sú uverejňované daným oddelením spoločnosti a ktoré určujú výhradne ľudia na základe svojich názorov, domnienok, skúseností a poznatkov. Dodávatelia zabezpečujú spoločnosti prísun surovín resp. materiálov a iných komponentov. Oddelenie spoločnosti, ktoré je zodpovedné za udržiavanie vzťahov s dodávateľmi s nimi pravidelne diskutuje a vytvára objednávky na tovar.³

1.2 Industry 4.0

Pri takto vyspelej výrobnéj štruktúre je na mieste otázka, kde sa technologický pokrok v oblasti riadenia firmy a výrobného procesu môže posunúť ďalej. Ako sme však už zistili z minulosti, priestor na pokrok a zlepšenie je prítomný vždy. Je takmer isté, že vynálezy, ktoré si v súčasnosti ľudstvo ani nedokáže predstaviť, budú v budúcnosti zodpovedné za zabezpečovanie blahobytu na zemi. Avšak ešte pred tým, ako budeme prebiehať, máme pred sebou prvý ďalší veľký krok v pred, pod názvom Industry 4.0. Práve od tohto posunu sa očakáva, že zabezpečí ďalšie razantné zefektívňovanie výroby, kvalitnejšie produkty, menej namáhavú prácu, väčšiu produkciu a mnoho ďalších pozitív, ktoré môžu implikovať k ďalším optimistickým udalostiam (ako napr. rýchlejšie odstraňovanie chudoby, celosvetové zvyšovanie životnej úrovne a podobne)

Produkčná sekcia výrobnéj spoločnosti v Industry 4.0, je časť spoločnosti ktorá zoskupuje automatické výrobné systémy ktoré sú orientované na výrobu bez nutnosti človeka a tak isto „bez-papierových“ procesov. Organizácia výroby bez ľudskej práce a papiera zahŕňa implementáciu progresívnych digitálnych technológií (cloudové technológie, špeciálne softvéry a iné). Je to z dôvodu toho, aby sa mohol zabezpečiť nepretržitý cyklus výroby širokej škály produktov, ktorý bude maximálne efektívny a jeho produkcia bude plne predikovateľná.

Výrobná sekcia, resp. výrobná fabrika je teda miesto, kde sa bude praktizovať plne automatická výroba, za pomoci kyberneticko-fyzického systému (výrobný robot), napojený na komplexný systém, ktorý bude plne autonómne plniť technologické operácie. Zároveň sú tiež nevyhnuté autonómne roboty, ktoré budú kontrolovať sklad, prijímať suroviny a materiály a zaraďovať ich do výrobného procesu. V tomto prípade, keďže všetku prácu vykonávajú robotické zariadenia, ktoré zaznamenávajú každý svoj úkon a pohyb vykonaný v čase, je možné získavať doteraz nemožné štatistické údaje o výrobnom procese a naďalej tak zefektívňovať ich výrobu.

³ ZAKOLDAEV, A. D. – SHUKALOV, A. V. – ZHARINOV I. O. (2019): From Industry 3.0 to Industry 4.0: production modernization and creation of innovative digital companies.

Montážna dielňa, by bola obdobne ako výrobná, plne automatizovaná. Naďalej by mohla fungovať na princípe pásovej výroby, tento krát však pri pásoch budú robotické ramená (ktoré možno pozorovať už v súčasnosti), ktoré budú opäť, samostatne fungovať a spájať súčiastky, pričom celý proces by si nevyžadoval zásah človeka.⁴

Tieto prvky však naznačujú to, že už v súčasnosti sme svedkami určitej implementácie prvkov Industry 4.0 do pozorovateľného priemyslu. Množstvo fabrík už dnes čiastočne substituujú výrobu, ktorá si predtým vyžadovala ľudskú ruku, autonómny robotmi, ktorý sú síce v prvotnej investícii výrazne nákladnejší, avšak z dlhodobého hľadiska je ich práca efektívnejšia a lacnejšia.⁵

1.3 Komparácia

Ak zoberieme do úvahy skutočnosti, ktoré predstavujú tieto dve fázy, ktoré sú nevyhnutne prítomné súčasne, veľkú časť Industry 4.0 tvorí práve Industry 3.0. Môžeme v nich badať množstvo pozorovateľných podobností no napriek tomu sú výrazne odlišné. Sú odlišné najmä kvôli tomu, „čo vidieť nemôžeme.“ Sú to práve technologické vymoženosti ale v oblasti umelej inteligencie a nehmotných produktov, ako sú softvéry, programy, cloudové úložiská, kódy v čípoch a samostatné učenie atribútov skutočných a živých vecí umelou inteligenciou. Práve toto, je kľúčom k završeniu štvrtej priemyselnej revolúcie, ktorá by v hypotetickom závere mala takmer úplne odstrániť pracovnú silu z výrobného procesu v priemysle.

Významné rozdiely môžeme badať aj v oblasti zhromažďovania dát, ktoré sa v súčasnosti stáva pri raste podnikov absolútne kľúčovým. Na základe ich vyhodnocovania pomocou umelej inteligencie, sa odstráni faktor pochybenia, zlého úsudku človeka či dokonca emócií. Dôležitý je tiež nedostatok informácií človeka, ktorý nedisponuje takou precíznou pamäťou a kapacitou, ako počítač a preto nedokáže vziať do úvahy všetky premenné. Pri Industry 4.0 by vyhodnocoval všetky dostupné dáta počítač, pričom samozrejme, ľudský zásah by bol nevyhnutný, avšak informáciu, ktorú by obdržali by bola omnoho precíznejšia a poskytovala by viac údajov, čím by sa eliminovali nespoľahlivé faktory človeka. Celosvetové dianie inklinuje k tomu, že prakticky všetky vyspelé firmy budú musieť transformovať svoje praktiky na Industry 4.0, ak budú chcieť zotrvať konkurencie schopné v budúcnosti.⁶

Je však stále nutné zdôrazniť, že prechod na Industry 4.0 bude ešte dlhodobo pretrvávajúť (a pravdepodobne aj nastúpi) za predpokladu, že ľudský zásah bude neustále nevyhnutný. I keď spoločnosti automatizujú svoje výroby už dnes, ľudské zmýšľanie a praktiky v určitých oblastiach sa stále javia ako efektívnejšie z hľadiska produktivity a precíznosti. Zohľadniť treba aj fakt, že prechod na takéto praktiky, si vyžaduje výraznú časť prípravných procesov, či už z kapitálového hľadiska alebo ľudského. Preto sa očakáva, že ľudská pracovná sila bude naďalej ešte dlho súčasťou výrobného aj montážneho procesu. Ak by sme však chceli otvoriť priestor na diskusiu, množstvo udalostí a rýchlosť technologického pokroku poukazujú na to, že v ďalšej budúcnosti, je vysoko pravdepodobné, že ľudská činnosť bude plne odstránená z výrobného procesu a všetky dôležité fázy, kde dnes figuruje ľudská práca, budú nahradené efektívnejšími a lacnejšími alternatívami – autonómny robotmi.⁷

Ako každá iná revolúcia, aj táto má svoje negatívne prvky a pozitívne prvky, čo aj vyplýva z prechádzajúceho textu. Z tohto dôvodu je vhodné ich vyčleniť a porovnať, za pomocou čoho zistíme ktoré prvky prevažujú a aká je ich dôležitosť.

Nová priemyselná revolúcia má potenciál k celkovému zvyšovaniu príjmov ktoré by priamo vplývali na zlepšovanie blahobytu a životného štandardu obyvateľov po celom svete.

⁴ ZAKOLDAEV, A. D. – SHUKALOV, A. V. – ZHARINOV, I. O. (2019): From Industry 3.0 to Industry 4.0: production modernization and creation of innovative digital companies.

⁵ ZHONG, R. Y. et al. (2017): Intelligent Manufacturing in the Context of Industry 4.0.

⁶ GHOBAKHLOO, M. (2020): Industry 4.0, digitization, and opportunities for sustainability.

⁷ XU, X. et al. (2021): Industry 4.0 and Industry 5.0 – Inception, conception and perception.

Pozitívny vplyv technológií, je najlepšie badať na ekonomických gigantoch, ktorý boli však ešte donedávna výrazne ekonomicky zaostali. Môžeme hovoriť napríklad o Číne či dokonca Indii. Iba za posledných pár desiatok rokov, sa pomer chudobného obyvateľstva radikálne znížil nie len v týchto dvoch krajinách, ale po celom svete. Do veľkej miery vďaka za tento fakt práve technologickému rastu, ktorý im umožňuje implementovať „nové“ zariadenia (nové v úvodzovkách, pretože vo väčšine prípadov v priebehu rozvoja implementujú staršie technológie prevzaté z rozvinutých krajín – „lietajúce husi“, pre ktoré sa stali menej efektívnymi, i keď v prípade Číny to už nemusí byť vždy pravdivé tvrdenie). Z pokroku čerpajú samozrejme aj spotrebiteľia, keďže vďaka precíznejšiemu spracovaniu a rýchlejšej výrobe sa na trh dostavilo dostatočné množstvo produktov vyššej kvality.

Paradoxnou udalosťou je, že v rozvinutých krajinách sa z dlhodobého hľadiska predpokladá postupný pokles populácie až do stavu rovnováhy, ktorý zatiaľ nie je zrejмый. Štatistiky preukázali, že mladé generácie majú nižšiu tendenciu na plodenie detí. V prípade Európskej únie, chýba v priemysle kvalifikovaná pracovná sila a keďže populácia zaznamená populačný pokles, znížený dopyt po pracovníkoch v priemysle by nemal predstavovať až tak významný problém, za predpokladu že nebude rapídny. Nahradenie pracovníkov by tiež mohli vytvoriť priestor pre bezpečné a čistejšie (z ekologického hľadiska) prostredie, za predpokladu, že by autonómne zariadenia čerpali energiu z obnoviteľných zdrojov.⁸

Keď sa na druhej strane zameriame na negatíva, uvidíme niekoľko problémov v tomto „nekonečnom rozvoji.“ Jedným, ktorý je spomenutý niekoľko krát a je spomínaný najčastejšie aj v laickej verejnosti je náhrada človeka robotom, ktorý povedie k rastu kapitálu na príjmoch a naopak podielu práce. Ďalším problémom, ktorý však nemusí byť úplne reálny, je potenciálny scenár, že najväčšie prínosy digitálnej revolúcie boli už do dnešného dňa dosiahnuté počas Industry 3.0 a prechod na Industry 4.0 nezvýši výrazne produktivitu a konečný output.⁹ Avšak napriek tomu, že množstvo autonómnych zariadení figuruje v priemysle už dnes, nedalo by sa celkom hovoriť o plnom vyčerpaní produkčného potenciálu. Nehovoriac o súčasnom stave ochrany osobných údajov, o ktorej už iba ťažko hovoriť vzhľadom na to, že prakticky každé zariadenie zhromažďuje osobné údaje, pričom v mnohých prípadoch je o tom používateľ informovaný iba okrajovo alebo vôbec. S príchodom Industry 4.0 a základnou myšlienkou masívneho zhromažďovania dát, vznikajú obavy s ďalšieho narušania a spracúvania osobných údajov nemorálnym spôsobom.

Na otázku, či pozitíva presahujú negatíva iba ťažko odpovedať a reálnu odpoveď sa ľudstvo dozvie pravdepodobne až o niekoľko rokov, ak sa nevyrieši otázka nezamestnanosti. V každom prípade, súčasné pozitívne aspekty mali výrazný vplyv na celosvetové dianie a reálne pomohli krajinám aspoň čiastočne sa vymaniť zo začarovaného kruhu chudoby.

Nasledujúca tabuľka sumarizuje a znázorňuje niektoré základné rozdiely a nové prínosy medzi súčasným priemyslom a Industry 4.0.

⁸ INDUSTRY4 – Čo je Industry 4.0.

⁹ MARENGO, L. (2019): Is this time different? A note on automation and labour in the fourth industrial revolution.

Tabuľka č. 1: Sumarizácia rozdielov medzi Industry 3.0 a Industry 4.0

	Industry 3.0	Industry 4.0
Výrobné procesy	Automatizácia s nutnosťou spravovania	Plná autonómnosť zariadení
Výrobné technológie	Priemyselné robotické zariadenie ktoré pracuje samostatne	Autonómne robotické zariadenie ktoré spolupracuje so všetkými ostatnými
Sklad a materiál	Sklad spravujú ľudia ktorý ovládajú zariadenia	Skladové spravovanie materiálu automatizované a autonómne
Zhromažďovanie údajov	Zhromažďovanie základných dát o prevádzke a ich vyhodnocovanie ľudským mozgom	Zhromažďovanie kompletných dát o celom výrobnom procese v okamžitom chode a ich vyhodnocovanie umelou inteligenciou (Big Data)
Rozsah výroby	Výroba na základe predpokladaného dopytu v určitom období	Výroba na základe aktuálneho dopytu podľa presných požiadaviek
Spolupráca	Spoločnosti si manuálne predávajú informácie za dohodnutých podmienok	Internet of Things – všetky zariadenia sú pripojené online a môžu okamžite komunikovať aj so zariadeniami v iných továrňach
Zdokonaľovanie zariadení	Zariadenia aktualizujú a prispôbujú ľudia za pomoci ľudskej analýzy dostupných údajov	Autonómne aktualizácie a zlepšovanie procesu zaradenia na základe kalkulácií umelej inteligencie

Zdroj : Vlastné spracovanie

2 Hypotéza technologickej nezamestnanosti a diskusia

Diskusie a úvahy z hľadiska zamestnanosti s technologickým pokrokom boli prítomné už nejaký ten čas. Samotný J. Keynes predpovedal tzv. dobu technologickej nezamestnanosti už pred viac ako 90 rokmi, vo svojej publikácii „Ekonomické možnosti pre naše vnúcatá“. V tomto prípade, je jeho citácia veľmi na mieste : „Sme ovplyvňovaný s novou chorobou o ktorej niektorí čitatelia pravdepodobne ešte nepočuli, ale ktorí bude každému jasný v najbližších rokoch. Hovorím o *technologickej nezamestnanosti*.“ Teda nezamestnanosť, ktorá vzniká kvôli objavovaniu nových ekonomickejších možností výroby rýchlejším tempom, ako ktorým dokážeme nachádzať nové využitie pracovnej sily. Avšak, toto je iba dočasná fáza nesprávneho prispôsobovania. Z dlhodobého hľadiska to znamená iba to, že ľudstvo rieši *ekonomický problém*.“ V tomto prípade Keynes opäť spomínal ekonomický problém, pod ktorým myslel základný problém ľudstva v oblasti ekonómie, ktorého riešenie by zabezpečilo najefektívnejší systém. Zaujímavým faktom je, že Keynes formuloval túto úvahu v roku 1930, kedy ešte vo svete nejestvovala ani idea počítačov a už vôbec nie obavy z toho, že by mohli v budúcnosti znižovať pracovné miesta. Akýkoľvek robot bol považovaný za tzv. „science-fiction“. Technologická nezamestnanosť je to, čo sme celý čas plánovali, spoliehajúci sa na zvieratá, iných ľudí, vedu, technológiu, kapitál... Od nepamäti sa snažíme urobiť

„nepotrebnými“, aby sme sa mohli pokojne prizerať. Dlhodobu sme sa namáhali, aby sme sa už viac nemuseli namáhať. Ale teraz, keď má príležitosť si túto historickú udalosť vziať do vlastných rúk (alebo je aspoň na dosah) rastúci počet ľudí, sme zaskočení a nepripravení. Často nevediac, ako voľný čas využiť, čo v mnohých prípadoch vyúsťuje k nedefinovateľnej nespokojnosti a koniec koncov, k pocitu nepotrebnosti. Tu práve prichádzame k rozkolu, pretože to, za čo sme bojovali od počiatkov ľudstva, sa stáva niečím, čo nás v koniec koncov mentálne znepokojuje. Toto je samozrejme filozofický pohľad v rámci hypotézy. V našom prípade nás však samozrejme zaujíma najmä ten ekonomický, takže sa vrátíme ku Keynesovej technologickej nezamestnanosti.¹⁰

Napriek tomu, že je tu množstvo priestoru na diskusiu a úvahy, rozsah publikácie neumožňuje poňať všetky. Technologická nezamestnanosť je stav, ktorý už môžeme sledovať dlhšie obdobie. Jeho najväčší dopad zaznamenalo najmä poľnohospodárstvo. Vo väčšine rozvinutých krajinách sa zamestnanosť v poľnohospodárstve pohybuje od 2 % do 10 %, ¹¹ pričom len niekoľko desiatok rokov dozadu, bola väčšine populácie zamestnaná práve v tomto sektore. S príchodom technológií (ktoré boli z pochopiteľného dôvodu najmä zameriavané a skúmané v oblasti poľnohospodárstva, keďže si ľudstvo chcelo zabezpečiť potravinovú bezpečnosť) sa výrazne začala redukovať nutnosť pracovnej sily a teda zamestnancov v tomto sektore. Postupom času sa technológia natoľko zdokonaľovala, že jedna osoba dokázala vykonať prácu sto osôb v polovičnom čase, napríklad pomocou traktoru. Avšak vzhľadom na to, krajiny ktoré sa prudko rozvíjali, najmä pomocou rýchlo rastúceho priemyslu, potrebovali ľudskú pracovnú silu aby obhospodarovali ich náročnú výrobu. Z toho dôvodu sa vytvoril priestor pre ľudí, ktorí už viac neboli potrební v poľnohospodárstve, na prechod do priemyselného odvetvia. Technologický pokrok však nezastal a vzhľadom na to, že v poľnohospodárstve už boli zavedené značne efektívne metódy, výskum sa mohol preorientovať na priemysel. Výsledky týchto výskumov vidíme dnes a naďalej pokračujú. Avšak, už teraz je možné sledovať výrazný odliv pracovnej sily z priemyslu do služieb, keďže práve vďaka Industry 3.0 a s príchodom Industry 4.0 sa ľudská pracovná sila v tomto odvetví stáva menej a menej potrebnou. Trend tzv. „prelievania pracovnej sily“ pozorujeme tento krát z priemyselného odvetvia, to odvetvia služieb. Vo vyspelých krajinách má podiel služieb na zamestnanosti aj HDP často najvyššie percento. Problém však nastáva v tom, že služby sú naša posledná inštitúcia kam sa môže pracovná sila presunúť. Nehovoriac o tom, že mnoho pracovníkov nie je dostatočne kvalifikovaných na to, aby sa do sektora služieb mohli alokovať a ich ľudské vlastnosti a schopnosti môžu často inklinovať k tomu, že ich presun by bol iba veľmi náročný. Vynára sa teda otázka, ako bude ľudstvo ďalej postupovať, keď väčšina kvalifikovanej sily, ktorá figuruje v sektore služieb, bude ohrozená zavádzaním technologických vymožeností, ktoré sa budú javiť ako ekonomickejšie alternatívy. Je takmer nevyhnutné, že táto skutočnosť nastane, keďže v určitej miere ju pozorujeme už dnes, napríklad pomocou moderných softvérov.

Napriek tomu, že Keynes túto skutočnosť predpoklad, nepoznal na ňu riešenie. Predpokladal však, že tak ako všetko v ekonómii v minulosti, aj toto sa podarí vyriešiť prirodzeným vývojom. Ako sa však svet, ktorý je založený na maximalizovaní zamestnanosti ľudskej pracovnej sily, vysporiada s týmto fenoménom, je pravdepodobne otázka na ekonómov budúcnosti i keď by mala byť, aj na ekonómov súčasnosti. Ak by sme mali opäť citovať Keynesa a využiť jeden z jeho citátov: „Z dlhodobého hľadiska sme aj tak všetci mŕtvi,“ mohli by sme prísť k jednoduchému záveru, že súčasný technologický pokrok značne pomohol súčasnej populácii pri odstraňovaní chudoby a zvyšovaní životného štandardu, no riešenie prípadných budúcich negatívnych aspektov, zostáva na budúcich generáciách.

¹⁰ FLORIDI, L. (2014): Technological Unemployment, Leisure Occupation, and the Human Project.

¹¹ World Bank statistics – Employment in agriculture.

3 Slovensko a „štvrtá priemyselná revolúcia“

Slovensko, ako aj iné rozvinuté krajiny, disponuje širokým priemyslom, ktorý stále zamestnáva relatívne veľkú časť populácie. V súčasnosti sa podieľa na tvorbe HDP približne 20 % a pracuje v ňom približne 32 % populácie. Základnou súčasťou Slovenského priemyslu, je automobilová výroba. Vzhľadom na priaznivú lokalitu, politické zriadenie, kvalifikovanú a lacnú pracovnú silu a členstvo v Európskej únii boli vytvorené podmienky pre príviv zahraničných investícií so záujmom výroby a montovania automobilov a ich následnej distribúcie do ostatných členských krajín. Slovensko sa takejto príležitosti ujalo a v súčasnosti je jedným z najväčších producentov automobilov per capita. Automobilový priemysel, je veľmi často diskutovanou témou v oblasti prechodu na Industry 4.0. Ponúka množstvo možností, v ktorých by práve nové technológie mohli byť implementované a pri ktorých by mohli zlepšiť súčasnú efektívnosť. Slovensko však disponuje aj kvalitným elektrotechnickým priemyslom, ktorý môže tiež efektívne využívať pokroky Industry 4.0. Slovensko je teda považované, za vysoko industrializovaný štát, kde podiel priemyselnej výroby prevyšuje jednu pätinu hospodárstva. Navyše, je pre ekonomiku kľúčový aj medzinárodný obchod, keďže Slovensko je vysoko otvorená ekonomika, a podiel priemyslu na exporte predstavoval v roku 2015 až 80 %. V roku 2021 predstavoval export automobilov a strojov až 65 % celkového exportu. Prechod na technologicky pokročilejší priemysel teda pre krajinu predstavuje náročný krok, či už z pozitívneho alebo negatívneho hľadiska.^{12,13}

Slovenská priemyselná výroba si vyžaduje modernizáciu. Štatistiky poukázali na neefektívnu spotrebu materiálu a energií k pridanej hodnote. Práve to by mohla zredukovať modernizácia tovární Slovensko musí stimulovať zavádzanie kľúčových technológií v celom procese výroby a spracovania a dodávateľských sieťach aj pomocou finančnej podpory s cieľom pomôcť priemyslu vyrábať špičkové technologické produkty s vysokou pridanou hodnotou. V rámci EU figuruje Slovensko na nižšej priečke medzi inovátormi, i keď v poslednom období sa situácia mierne zlepšila a slovenské výskumné strediská predstavili svetu niekoľko návrhov a nových zariadení. Výdavky na vedu a výskum sú pod priemerné, pričom nedosahujú ani 1 %, nachádzajú sa na úrovni 0,83 % (2019) napriek tomu, že do roku 2020 bol stanovený cieľ dosiahnuť výdavky na vedu a výskum v hodnote 1,2 %. Kľúčovým faktorom pre pokrok Slovenska v oblasti inovácií a vo všeobecnom hospodárskom postavení bude podiel intelektuálnych aktív (výsledky výskumu a vývoja, databázy, softvér a podobné aktíva) v celkovej hodnote hmotného majetku podnikov. V tejto oblasti je potrebné dosiahnuť väčší pokrok. Slovensko musí budovať na svojich silných stránkach a najvyspelejších priemyselných odvetviach a vyvážať svoje know-how a technológie, čím sa posunie od „vyrobeného na Slovensku“ k „vytvorenému na Slovensku“.

V rámci rozvoja digitalizácie, je nutné zamerať sa aj na celkové zručnosti národa. Na Slovensku používa podľa štatistik z roku 2015, 76 % ľudí internet pravidelne a 59 % má aspoň základné digitálne zručnosti. To nás stavia na úroveň pod priemerom EU. Aj táto slabšia zručnosť v technologickej oblasti, by mohla byť prekážkou pred dostatočne rýchlou implementáciou nových výrobných kapacít.

V rámci indexu Roland Berger, ktorý hovorí o pripravenosti na Industry 4.0 bolo Slovensko zaradené do kategórie – tradicionalisti. To znamená že sa považuje za krajinu, ktorá neustále ťaží zo svojej silnej priemyselnej základne a v nedostatočnom rozsahu zahájila iniciatívu na modernizáciu svojho priemyslu. Ak by však Slovensko zahájilo radikálnejšie zmeny, mohlo by doviest' priemysel do doby inteligentných technológií a premiestniť sa do

¹² ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2021). Vývoj zahraničného obchodu v marci a za tri mesiace roku 2021.

¹³ MINISTERSTVO HOSPODÁRSTVA SR. Konceptia inteligentného priemyslu pre Slovensko (2015).

skupiny priekopníkov, ktorých charakterizujú moderné a do budúcnosti orientované obchodné podmienky a inovatívne prostredie.¹⁴

V prieskume, ktorý viedla Národná kancelária Horizontu, bolo zistené, že počas korona krízy nastala významná stagnácia v digitalizácii podnikov na Slovensku. Až dve tretiny podnikov priznalo, že si myslia, že by koronakrízu zvládli lepšie ak by boli digitalizované. V súčasnosti na Slovensku implementuje v určitom rozsahu Industry 4.0 praktiky približne 35 % firiem. Najmä kvôli kríze sa toto číslo znížilo v porovnaní s rokom 2019 o 5 %. Problémom jej aj to, že 28 % z týchto firiem tvorí zahraničný kapitál a na strane podnikov so Slovenským kapitálom je to iba 5 %. Na plynulý prechod je však nevyhnuté zriadiť určitú divíziu v spoločnosti, ktorá bude dbať na sledovanie vývoja a vynakladať úsilie aby sa spoločnosť v čas prispôsobila. 79 % podnikov so zahraničným kapitálom má tím, ktorý by sa mal zameriavať práve na toto, zatiaľ čo iba 27 % firiem so Slovenským kapitálom zahájilo rovnaký krok a vytvorilo implementačný tím odborníkov. Pozitívnu informáciou však je, že až 80 % podnikov sa zaoberá realizáciou stratégie na implementáciu Industry 4.0. Väčšinou to sú však opäť podniky, ktoré aplikujú know-how zahraničných materských firiem. Pre budúcnosť firiem je veľmi dôležité, aby sa problematikou stratégie a riadenia transformácie začali intenzívne zaoberať top manažmenty firiem.¹⁵

Za aplikácie nového indexu DESI – N, vieme odhadnúť, že z dlhodobého hľadiska môže digitalizácia výrazne podporiť ekonomický rast Slovenska ako aj iných krajín. Najvýraznejšie sa na rast HDP z tohto pohľadu podieľajú digitálne verejné služby a integrácia digitálnych technológií (spolu môžu zvýšiť HDP až o 4 %).¹⁶ V tomto indexe sa však Slovensko stále nachádzalo v roku 2018 až na 20. mieste v rámci EÚ. V roku 2021 Slovensko dokonca pokleslo až na 22. miesto pričom v digitalizácii boli horšie už iba krajiny ako Maďarsko, Poľsko, Bulharsko, Grécko a Rumunsko. Index DESI vyhodnocuje Európska komisia a sleduje pokrok rozvoja digitálnej ekonomiky a spoločnosti. OSN tiež vytvára index, ktorý poukazuje na rozvoj elektronickej verejnej správy. Tu sa zo 190. krajín Slovensko nachádzalo v roku 2018 na 49. mieste. V rámci rebríčku digitálnej konkurencieschopnosti (IMD) obsadilo v roku 2018 Slovensku 50. miesto, pričom rebríček tvorilo iba 63 krajín. Ako silné stránky boli však vyhodnotené investície do elektronických komunikácií a bezdrôtové širokopásmové pripojenie. Medzi slabé stránky patrila najmä finančná podpora pre technologický vývoj, nízky počet zahraničných expertov či legislatíva, ktorá výrazne nepodporovala vedecký výskum.¹⁷

Keď sa však pozrieme na ohrozenie práce na Slovensku, krajina je na tom horšie v porovnaní s inými. Podiel zamestnanosti ohrozenej automatizáciou bol v roku 2019 až na úrovni 47 %. Technologický pokrok ohrozuje na Slovensku najmä nízko a stredne kvalifikovanú pracovnú silu a potenciálny rast jej ponuky. Povolania s nízkymi priemernými mzdami sú teda viac ohrozené (toto môže spôsobovať strach z narastajúcej príjmovej nerovnosti). Ohrozenosť pracovných miest má však aj regionálny charakter a nie všetky mestá majú rovnaké podmienky. Pozitívnu skutočnosťou však je, že vďaka predchádzajúcemu prílevu zahraničných investícií a budovaní výrobných tovární náročných na technológie (ako napr. automobilové továrne), sa Slovensko radí medzi popredné krajiny Európskej únie v zavádzaní robotov do výrobného procesu, aj napriek relatívne nízkym nárokom na mzdy v minulosti. Je však nutné dodať, že výroba ktorá by nepotrebovala žiadnu ľudskú intervenciu, nebola na Slovensku ešte zavedená. Predpokladá sa, že najmä priemysel náročný na robotiku bude čoraz viac vyhľadávať riešenia, ktoré by budú menej závislé na ľudskom faktore.¹⁸

¹⁴ NÁRODNÁ KANCELÁRIA HORIZONTU. Správa o stave výskumu a vývoja v SR za rok 2019.

¹⁵ NÁRODNÁ KANCELÁRIA HORIZONTU. Vyhodnotenie prieskumu Industry 4.0 v SR 2020.

¹⁶ LUPTÁČIK, M. et. al. (2020): Hospodárske a sociálne dopady Priemyslu 4.0.

¹⁷ MINISTERSTVO INVESTÍCIÍ, REGIONÁLNEHO ROZVOJA A INFORMATIZÁCIE SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2018). Stratégia digitálnej transformácie Slovenska 2030.

¹⁸ LUPTÁČIK, M. et. al. (2020): Hospodárske a sociálne dopady Priemyslu 4.0.

V súčasnosti sa konkurencieschopnosť čoraz viac vyznačuje technologickým pokrokom, ľudským kapitálom a ekologickou efektívnosťou v priemyselnej výrobe. Z tohto dôvodu je aj pre Slovensko veľmi dôležité, zamerať sa na modernizáciu svojej výroby a zachovať si tak svoj štandard kvalitného a spoľahlivého výrobcu, ktorý má záujem o súčasné trendy a dokáže prispôbovať výrobu celosvetovým požiadavkám.

Záver

Ako môžeme vidieť, tvrdenie, že štvrtá priemyselná revolúcia resp. Industry 4.0 sa nevyhnutne blíži, by nebolo celkom pravdivé. Je to z toho dôvodu, že atribúty, ktoré prináša sú prítomné už v súčasnosti, a preto by bolo korektnéjsie tvrdiť, že postupný prechod z Industry 3.0 na Industry 4.0 bol v určitej miere už započatý. Industry 4.0 nemôže nastať zo dňa na deň. Množstvo technológií, od ktorých sa očakáva že budú implementované, je dostupných už dnes, avšak nie na dostatočnej úrovni. Ich cena zohráva tiež stále dôležitú úlohu. Pokiaľ nebudú omnoho dostupnejšie a efektívnejšie, ako pracovná sila, ich implementácia by bola kontraproduktívna. Základná idea a technológia však už jestvuje a preto je iba otázkou času, kedy začne jej širšie zavádzanie a v akom rozsahu.

Z hľadiska Slovenska, je postupný prechod na moderné technologické výrobné procesy absolútne kľúčový, ak si chce ekonomika zachovať konkurencieschopnosť. Súčasný analyzovaný stav a štatistiky, však nenasvedčujú tomu, že sa Slovenská republika dokáže digitalizovať dostatočne rýchlo ako ostatné, okolité krajiny. Z tohto dôvodu, sa vytvára množstvo odporúčaní, ktoré indikujú nutnosť navýšenia financovania v rámci vzdelávania a vedy a výskumu. Zahraničný kapitál figurujúci na Slovensku (resp. dcérske spoločnosti so zahraničnou materskou spoločnosťou), je v digitalizácii a adaptácii na príchod Industry 4.0 výrazne pred slovenským kapitálom. To do určitej miery poukazuje na nepripravenosť a nevzdelanosť obyvateľstva v tejto oblasti. Ako už bolo spomenuté, spôsobov na uchopenie príležitosti je na Slovensku množstvo, i keď mnoho z nich poskytujú spoločnosti so zahraničným kapitálom. Plánové ciele a navyšovanie financovania vedy a výskumu do roku 2020 neboli dosiahnuté, pričom financovanie paradoxne pokleslo a v súčasnosti sa nachádza na podpriemernej úrovni.

Obavy z negatívnych dopadov z príchodu technológií nahrádzajúcich ľudskú činnosť sú na mieste. Ich riešenie stále nie je známe a problém technologickej nezamestnanosti, ktorý bol predstavený Keynesom už v 30. rokoch 20. storočia, bude naďalej otázkou modernej ekonómie. Na druhú stranu, pozitíva, ktoré priniesli technologické revolúcie, boli veľmi významného charakteru, čo sa očakáva aj od Industry 4.0. Vplyv na celosvetovú životnú úroveň sa im nedá uprieť a z tohto dôvodu môžeme tvrdiť, že pozitíva prevyšujú potenciálne, budúce negatíva. S týmito problémami sa však stále ľudstvo môže efektívne vysporiadať, čo sa veľmi pravdepodobne aj stane, keď sa stanú aktuálnejšími.

Použitá literatúra:

1. FLORIDI, L. (2014): Technological Unemployment, Leisure Occupation, and the Human Project. In: *Philosophy and Technology*, 27, pages 143-150. Dostupné na: <https://doi.org/10.1007/s13347-014-0166-7>
2. GHOBAKHLOO, M. (2020): Industry 4.0, digitization, and opportunities for sustainability. In: *Journal of Cleaner Production*, vol. 252. ISSN 0959-6526,.
3. INDUSTRY4 – Čo je Industry 4.0 Dostupné na: <https://industry4.sk/o-industry-4-0/co-je-industry-4-0/>
4. LUPTÁČIK, M. et. al. (2020): Hospodárske a sociálne dopady Priemyslu 4.0. Dostupné na: <https://www.kozsr.sk/wp-content/uploads/2020/12/AV2-Hospodarske-a-socialne-dopady-Priemyslu-4.0.pdf>

5. MAJSTOROVIC, V. D. – MILTROVIC, R. (2019): Industry 4.0 Programs Worldwide. Proceedings of the 4th International Conference on the Industry 4.0 Model for Advanced Manufacturing. ISBN 978-3-030-18179-6.
6. MARENGO, L. (2019): Is this time different? A note on automation and labour in the fourth industrial revolution. In: *Journal of Industrial and Business Economics*, vol. 46, pp. 323-331.
7. MINISTERSTVO HOSPODÁRSTVA SR. Konceptia inteligentného priemyslu pre Slovensko (2015). Dostupné na: <https://www.mhsr.sk/inovacie/strategie-a-politiky/smart-industry>
8. MINISTERSTVO INVESTÍCIÍ, REGIONÁLNEHO ROZVOJA A INFORMATIZÁCIE SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2018). Stratégia digitálnej transformácie Slovenska 2030. Dostupné na: <https://www.mirri.gov.sk/wp-content/uploads/2019/06/Strategia-digitalnej-transformacie-Slovenska-2030.pdf>
9. NÁRODNÁ KANCELÁRIA HORIZONTU. Správa o stave výskumu a vývoja v SR za rok 2019. Dostupné na : <https://eraportal.sk/aktuality/sprava-o-stave-vyskumu-a-vyvoja-v-sr-za-rok-2019/>
10. NÁRODNÁ KANCELÁRIA HORIZONTU. Vyhodnotenie prieskumu Industry 4.0 v SR 2020. Dostupné na: <https://eraportal.sk/aktuality/vyhodnotenie-prieskumu-industry-4-0-v-sr-2020/>
11. POPKOVA, E. G. – RAGULINA, Y. V. – BOGOVIZ, A. V. (2019): Fundamental Differences of Transition to Industry 4.0 from Previous Industrial Revolutions. In: *Industry 4.0: Industrial Revolution of the 21st Century. Studies in Systems, Decision and Control*, vol 169, pp. 21-29. ISBN 978-3-319-94309-1.
12. RAJPUT, S. – SINGH, S. P. (2019): Connecting circular economy and industry 4.0, In: *International Journal of Information Management*, vol. 49, pp. 98-113. ISSN 0268-4012.
13. ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY (2021). Vývoj zahraničného obchodu v marci a za tri mesiace roku 2021.
14. WORLD BANK – Employment in agriculture. Dostupné na: https://data.worldbank.org/indicator/SL.AGR.EMPL.ZS?most_recent_value_desc=false
15. XU, X. et al. (2021): Industry 4.0 and Industry 5.0 – Inception, conception and perception, In: *Journal of Manufacturing Systems*, vol. 61, pp. 530-535. ISSN 0278-6125.
16. ZAKOLDAEV, A. D. – SHUKALOV, A. V. – ZHARINOV, I. O. (2019): From Industry 3.0 to Industry 4.0: production modernization and creation of innovative digital companies, In: *IOP conference series: Materials Science and Engineering*, vol. 560. ISSN 1757-899X.
17. ZHONG, R. Y. et al. (2017): Intelligent Manufacturing in the Context of Industry 4.0: A Review. In: *Engineering*, vol. 3, pp. 616-630.

Kontakt:

Ing. Jakub Pernický

Fakulta medzinárodných vzťahov

Ekonomická univerzita v Bratislave

Dolnozemska cesta 1/b

852 35 Bratislava 5

Slovenská republika

e-mail: jakub.pernicky@euba.sk

ISSN 1339-3502