

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Európska politika v oblasti logistiky“

(2007/C 97/08)

Listom zo 17. novembra 2005 v mene fínskeho predsedníctva Rady Európskej únie požiadala pani Mari Kiviniemi, fínska ministerka zahraničného obchodu a rozvoja, podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva Európsky hospodársky a sociálny výbor, aby vypracoval stanovisko na tému „Európska politika v oblasti logistiky“

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 11. januára 2007. Spravodajcom bol pán Ranocchiari.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 433. plenárnom zasadnutí 15. februára 2007 82 hlasmi za, 5 hlasmi proti, pričom 10 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Odporúčania a závery

1.1 Účinná doprava je základným prvkom zachovania a zvýšenia európskej konkurencieschopnosti. Riadenie zložitých dopravných tokov v modernej spoločnosti si vyžaduje vysokú účinnosť jednotlivých druhov dopravy a ich dokonalé prepojenie. Moderné a integrované logistické riešenia môžu pomôcť optimalizovať prevádzku v nákladnej doprave, a tým prispieť k rastu a k lepšiemu presadeniu sa Európy v celosvetovej konkurencii.

1.2 Iniciatíva Fínskeho predsedníctva a oznámenie, ktoré vydala Komisia v júni tohto roku ⁽¹⁾ ukazujú, ako sa môže účinná logistika stať nástrojom na posilnenie a využitie pozitívnej synergie medzi environmentálnou ochranou a konkurencieschopnosťou. Možno to dosiahnuť optimalizáciou racionálneho využitia dopravných prostriedkov a infraštruktúry s cieľom znížiť nadbytočnú dopravu. EHSV preto zastáva názor, že je dôležité usilovať sa o rozvoj, ktorý môže využiť skúsenosti všetkých aktérov: logistických firiem a ich spolupracovníkov, užívateľských podnikov a ich zamestnancov, ako aj verejných orgánov a organizácií.

1.3 Podkladom pre toto úsilie by sa mal stať Komisiou stanovený strategický plán pre rozvoj logistiky ako faktora rastu a konkurencieschopnosti. Tento plán musí jednoznačne definovať, čo sú povinnosti verejnej správy a čo obchodného sveta. Musí sa týkať všetkých druhov dopravy a musí byť založený na hospodárskej a dopravnej politike a brať do úvahy tak sociálne záujmy, ako aj ochranu životného prostredia a regionálne faktory.

1.4 Logistika dopravy je činnosť náročná na zamestnancov, ktorá si vyžaduje odborne pripravených a vzdelaných zamestnancov a riadiacich pracovníkov. Tento plán by sa mal preto dôkladne venovať situácii vo vyučovaní logistiky v rámci školskej výučby aj ďalšieho vzdelávania dospelých. Rovnako musí umožniť podporovanie výskumu a rozvoj infraštruktúry.

1.5 V tomto kontexte by mohli pracovné trhy hrať dôležitú úlohu pri zachovávaní a rozvíjaní logistických služieb, ktoré by splnili požiadavky konkurencieschopnosti aj tohto odvetvia. Sociálni partneri môžu pozitívne ovplyvniť postupy a funkčnosť

pracovného trhu v logistickom sektore neustále pokračujúcim dialógom. Za spoločný cieľ možno považovať zabezpečenie trvalých pracovných miest, pracovnej pohody na pracovisku a zvýšenie produktivity práce.

1.6 Zdá sa, že predchádzajúci prístup Komisie k riešeniu problémov s preťažením určitých dopravných ciest v EÚ, ktorý spočíval v tom, že sa stanovil podiel jednotlivých druhov dopravy na dopravnom režime na úrovni z roku 1998, nie je možné dať do súladu so súčasnými trendmi na trhu týkajúcim sa dopravy.

1.7 Teraz je hlavnou úlohou dosiahnuť koordináciu medzi rôznymi spôsobmi dopravy tam, kde je taká spolupráca možná a kde sa môže naplno využiť účinnosť a vhodnosť jednotlivých druhov dopravy. Na to je však potrebné vytvoriť technické, praktické a hospodárske predpoklady. Výzva pre EÚ spočíva v tom, aby sa vytvorila spoločná politika, ktorá takéto predpoklady umožní, prípadne ďalej zlepši existujúce podmienky. Budúca politika sa bude musieť zamerať aj na zaistenie bezpečných, ekologicky čistých a účinných dopravných systémov.

2. Celkový kontext

2.1 Fínsko požiadalo Európsky hospodársky a sociálny výbor, aby vypracoval prieskumné stanovisko na tému „**Európska politika v oblasti logistiky**“, pričom uviedlo niekoľko dôvodov, prečo je rozvoj v tejto oblasti taký dôležitý pre európsku konkurencieschopnosť. Patria medzi nich nasledujúce dôvody:

2.2 Svetová ekonomika sa nachádza v prechodnom období. Najnovšia fáza globalizácie sa začala v deväťdesiatych rokoch dvadsiateho storočia, keď sa rastúce ázijské ekonomiky otvorili medzinárodnej trhovej ekonomike. Vyústilo to do premiestňovania priemyselnej výroby a poskytovania služieb. V Európe sa mení štruktúra priemyselnej výroby a trhu so službami v dôsledku rozšírenia EÚ, hospodárskeho rastu v krajinách susediacich s Európskou úniou a ozdravovania hospodárstva v Rusku. EÚ musí v duchu Lisabonskej stratégie rýchle a rozhodne reagovať na tieto výzvy.

⁽¹⁾ Logistika prepravy nákladov v Európe – kľúč k trvalo udržateľnej mobilite KOM(2006) 336, konečné znenie.

2.3 Tento rozvoj sa odráža aj v sektore európskej dopravy. Po prvé, dopravné trhy všetkých členských štátov musia byť úspešne integrované do dopravných trhov Spoločenstva. Krajínám, ktoré sú naďalej integrované do dopravného systému bývalého ZSSR je potrebné venovať špeciálnu pozornosť. Po druhé, musia byť odstránené posledné prekážky mobility v EÚ a prevádzka v doprave sa musí zorganizovať efektívne. Po tretie, musia sa rozšíriť dopravné spoje do susedných krajín EÚ, aby sa mohol plne využiť hospodársky potenciál týchto krajín. Existujúce problémové miesta na hraniciach s krajinami, ktoré nie sú členmi EÚ poukazujú na nutnosť riešiť tieto problémy. Nákladná doprava v mnohých prípadoch prekračuje hranice EÚ, preto je potrebné venovať zvýšenú pozornosť budovaniu adekvátnej infraštruktúry a technológii na strane EÚ, ako aj na strane krajín mimo EÚ.

2.4 Jedným z cieľov Lisabonskej stratégie je vytvoriť z Európy najkonkurencieschopnejšiu ekonomiku na svete. Pre trvalo udržateľný hospodársky rozvoj je nevyhnutný moderný prevádzkyschopný a účinný dopravný systém. Avšak zlepšenie konkurencieschopnosti podnikov v EÚ si vyžaduje stále vyššiu kvalitu, presnosť a účinnosť dopravy. Zároveň prudký vzostup nákladnej dopravy – najmä na cestách – spôsobuje prehustenie dopravy v mnohých častiach Európy. To znamená pre európsky priemysel ďalšie náklady. Takýto neželaný vývoj má aj negatívne následky na životné prostredie.

2.5 V EÚ bolo vynaložené značné úsilie na otvorenie trhov s logistickými službami a na integrovanie dopravných sietí v Európe. Lenže výsledky zatiaľ nie sú uspokojivé a stále pretrvávajú mnohé prekážky. V dopravnej politike EÚ logistika zatiaľ nedosiahla takú pozornosť, akú si zasluhuje, hoci v priemysle a obchode sa vynakladajú značné prostriedky na logistiku. V skutočnosti tvoria tieto náklady veľkú časť celkového obratu podnikov. Európsky sektor logistiky je aj dôležitým zamestnávateľom.

2.6 Logistická účinnosť je nástroj na posilnenie a využitie pozitívnych synergií medzi ochranou životného prostredia a konkurencieschopnosťou. Možno to dosiahnuť optimalizáciou racionálneho využitia dopravných prostriedkov a infraštruktúry s cieľom znížiť nadbytočnú dopravu.

2.7 Zlepšená logistika môže mať aj pozitívne účinky na regionálny rozvoj EÚ, pretože znižuje význam geografických lokalít a tým podporuje regionálny hospodársky rast a konkurencieschopnosť. Logistika dopravy by mohla hrať dôležitú úlohu pre trvalo udržateľnú mobilitu.

3. Úvod

3.1 Kontakty medzi Fínskom a Komisiou viedli v júni 2006 k tomu, že Komisia uverejnila oznámenie na tému

„Logistika prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilité“⁽²⁾. Oznámenie skúma rámec väčšieho zblíženia logistiky a dopravnej politiky.

3.2 Komisia vo svojom konzultačnom dokumente⁽³⁾ o tomto oznámení z marca 2006 hovorí o niekoľkých otázkach týkajúcich sa budúceho vývoja logistiky a jej dôležitosti pre väčšiu účinnosť sektora dopravy v EÚ, pričom zreteľný dôraz kladie na intermodalitu a spoluprácu rôznych spôsobov dopravy.

3.3 Dokument poukazuje na to, že keď porovnáme HDP a výdavky na logistiku vrátane prepravy medzi Európou (EÚ-15) a Severnou Amerikou, percento logistiky HDP sa zvýšilo z 12,2 % v roku 1998 na 13,3 % v roku 2002. V tom istom období sa výdavky na logistiku v Severnej Amerike znížili z 11 % na 9,9 %.

3.4 Konzultačný dokument Komisie sa odvoláva aj na predchádzajúce opatrenia prijaté Komisiou. Výskum a technologický rozvoj (VTR) zaznamenal za posledné roky niekoľko projektov zaoberajúcich sa intermodalitou na jednej strane a logistikou na strane druhej. Cieľom týchto projektov je rozvíjať lepšie pochopenie medzi logistickými rozhodnutiami a dopravnými službami⁽⁴⁾.

3.5 Biela kniha Komisie z roku 2001⁽⁵⁾ obsahuje základné informácie o dopravnom systéme EÚ a navrhuje niekoľko myšlienok, prístupov a návrhov na zlepšenie situácie v doprave do roku 2010. Stanovuje kvantitatívne ciele pre rôzne spôsoby dopravy. Do roku 2010 bude podiel na trhu medzi rôznymi dopravnými systémami obnovený na úroveň roku 1998. Silný dôraz sa kladie na intermodalitu, t.j. na to, ako možno integrovať rôzne spôsoby dopravy, najmä pokiaľ ide o diaľkovú dopravu v rámci Európy. Cieľom je prepravovať viac nákladu prostredníctvom železničnej a námornej dopravy. Súčasťou tohto úsilia je aj program Marco Polo. Vyžiada si to však priaznivé technické a logistické riešenia, ktoré umožnia uskutočniť koncepciu dopravy „od dverí k dverám.“ Biela kniha uvádza, že meškanie a dodatočné náklady spojené s prekládkou sú prekážkou konkurencieschopnosti, čo zvýhodňuje cestnú nákladnú dopravu, ktorej vysoko rozvinutá sieť umožňuje prepravovať náklady takmer do všetkých destinácií. Uvedené úvahy týkajúce sa rozvinutej cestnej infraštruktúry sa vzťahujú hlavne na štáty EÚ15. V nových členských štátoch je cestná sieť slabo rozvinutá, často zlej kvality. V týchto štátoch existuje obrovský potenciál rozvoja železničnej dopravy, ktorý by sa mal využiť, okrem iného aj tým, že sa bude viac investovať do železničnej infraštruktúry.

⁽²⁾ Logistika prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilité KOM(2006) 336, konečné znenie, z 28.6.2006.

⁽³⁾ Informačný dokument o logistike na podporu intermodality nákladnej dopravy.

⁽⁴⁾ Napríklad projekty: SULOGR, PROTRANS, EUTRALOG, FREIGHT-WISE, POLLOCO atď.

⁽⁵⁾ Biela kniha o európskej dopravnej politike do roku 2010: čas rozhodnúť – KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3.6 Oznámenie Komisie ⁽⁶⁾ o strednodobom preskúmaní bielej knihy, ktoré potvrdzuje dôležitosť „spoločnej modality“, sa zdá byť z hľadiska rovnováhy medzi rôznymi spôsobmi dopravy pragmatickejšie.

4. Zameranie Fínskeho predsedníctva na budúcu európsku politiku v oblasti logistiky

4.1 K prípravným prácam, ktoré Fínsko predložilo Komisii, patrí štúdia nových trendov v oblasti logistiky a odkaz na takzvaný projekt EULOG. Hlavným cieľom projektu bolo vytvorenie diskusného dokumentu, ktorý úplne reprezentuje osvedčené svetové poznatky o požadovanej budúcnosti európskej logistiky a dopravnej logistiky, ako aj o potrebných opatreniach na jej dobré výsledky.

4.2 Produkcia sa bude zvyšovať hlavne v rozvojových ekonomikách Číny, Indie, Brazílie a Ruska. Zvýši sa množstvo dopravaného tovaru aj prepravné vzdialenosti. Kontrola svetových dodávateľských reťazcov je náročná a je možné, že rozhodovanie sa presunie do Ázie. Zintenzívni sa aj konkurencia medzi jednotlivými hospodárskymi oblasťami, čo urobí z výkonnej infraštruktúry čoraz dôležitejší faktor konkurencieschopnosti. Rast výroby a spotreby vo východných častiach Európy si vynucuje odsunúť časť nákladnej dopravy preč z ciest. Obzvlášť veľký význam nadobúda rozvoj intermodálnych stredísk pre distribúciu dopravy v členských krajinách, ktoré v tomto regióne tvoria hranicu EÚ. Bude to znamenať optimalizáciu nákladov na fungovanie dopravného systému Únie. Inštitúcie EÚ by mali tento priaznivý trend podporovať a presadzovať pro-ekologické spôsoby dopravy v rámci trvalo udržateľného rozvoja.

4.3 Vo výrobe a službách určuje štruktúru dodávateľských reťazcov orientácia na zákazníka. Reťazce sa líšia nielen podľa povahy výrobkov, ale aj podľa potrieb a očakávaní odberateľov. Integrácia systémov je tak technologická, ako aj organizačná, a je orientovaná na poznatky. Budovanie dodávateľských sietí si vyžaduje inováciu výrobkov aj procesov. V západných krajinách pribúdajú služby, kým výroba sa presúva do iných častí siete. Existuje dopyt po presných informáciách o účinkoch výrobkov a služieb na životné prostredie. Tento dopyt zvýši význam lokalizácie a sledovania v rámci rozvoja účinnosti a predchádzania vzniku odpadov. Zvýši sa aj význam reverznej logistiky, keď sa použité výrobky budú musieť zužitkovať alebo odstrániť kontrolovaným spôsobom.

4.4 Informačné a komunikačné systémy umožňujú kontrolu tokov nevyhnutných informácií medzi plánovaním, riadením a spracovávaním dodávateľských reťazcov. IKT umožňujú zlepšovať úroveň bezpečnosti a obsluhy v logistike, to všetko súčasne so znížením nákladov. Vyžadujú sa nové inteligentné technológie a štandardizované rozhrania. Identifikácia pomocou rádiových frekvencií sa stáva bežnou, čo poskytuje výrazné možnosti pre zlepšovanie lokalizácie, sledovania a bezpečnosti dodávok.

4.5 Veľký význam má stále efektívnosť nákladov. Náklady na dopravu sa zvyšujú kvôli zvýšeným mzdovým nákladom

a vyšším cenám ropy, nákladom spôsobeným prehustením dopravy a poplatkom za infraštruktúru, ako aj požiadavkám na sprísnenie bezpečnostných služieb. Rovnako reverzná logistika ovplyvňuje efektívnosť nákladov. Náklady na logistiku nie sú dostatočne známe, a preto sa rozhodnutia zakladajú iba na čiastočných informáciách. Je nevyhnutné vypracovať metódy modelovania skutočných nákladov. Náklady na logistiku by mali byť zahrnuté do kľúčových ukazovateľov výkonnosti firiem. V tejto situácii bude pre výpočet skutočných nákladov na logistické operácie rozhodujúci model výpočtu nákladov, ktorý vypracovala Európska komisia ako súčasť implementácie smernice o tzv. Európskej etikete („Euro-vignette Directive“), ktorá okrem iného berie do úvahy aj vonkajšie náklady a náklady na využitie infraštruktúry.

4.6 Národné hospodárstvo sa zameriava na vytváranie operatívneho prostredia, ktoré podporuje konkurencieschopnosť obchodu a priemyslu. Regulácia je nevyhnutnou súčasťou vzájomnej prepojenosti európskych ekonomík, ale musí byť inteligentná a podporovať rozvoj a konkurencieschopnosť. Harmonizácia opatrení a nariadení a investície do infraštruktúry sú nevyhnutnými podmienkami na zrušenie bariér spoločného trhu. Hoci význam regionálnych orgánov sa pri regulácii a investíciách do dopravy zvýši, tieto orgány musia počítať aj s rozvojom svetového operačného prostredia.

4.7 Nadriadené orgány budú podporovať inovácie a ich využitie. Z logistického hľadiska sú hlavnými oblasťami rozvoja riadenie dodávateľského reťazca a nové modely podnikania. V dodávateľskom reťazci sa vyžaduje ďalší vývoj, napr. pokiaľ ide o bezpečnosť a obranu, lokalizáciu a sledovanie, ako aj intermodálne operácie. V logistickom podnikaní sú potrebné nové schopnosti, napr. spolupráca a spoločné znášanie rizika.

5. Všeobecné pripomienky

5.1 Keď sa použije termín „logistika“, jeho podrobný obsah a význam obyčajne nie je špecifikovaný. Neexistuje jednotná definícia tohto výrazu. Logistika je termín, ktorý sa pôvodne používal vo vojenskom kontexte. Logistiku prepravy nákladov (alebo logistiku dopravy) možno definovať ako proces plánovania, implementácie, kontroly a synchronizácie účinného, cenovo efektívneho vzostupného a zostupného toku surovín, priebežných zásob, hotových výrobkov a príslušných informácií od bodu vzniku až po bod spotreby s cieľom splniť požiadavky odberateľa. Táto definícia sa približne zhoduje s definíciou, ktorú použila Komisia vo svojom konzultačnom dokumente.

5.2 EHSV na úvod poznamenáva, že fínske predsedníctvo uvádza dlhý zoznam dôvodov pre významnosť plne funkčného európskeho trhu s logistikou a presvedčivo sa dožaduje toho, aby v rámci európskej dopravnej politiky bol logistike pridelený podstatne väčší význam. Výbor si uvedomuje dôležitosť tohto tvrdenia a je preto pripravený dať tejto iniciatíve svoju plnú podporu.

⁽⁶⁾ Pozri pozn. pod čiarou č. 2.

5.3 Obnovená Lisabonská stratégia je veľkou výzvou a jej plnenie závisí od hospodárskeho rastu v Európe. Hospodársky rast si vyžaduje intenzívnejšie obchodovanie a sústavnú racionalizáciu a inováciu priemyslu. Čoraz viac je však ovplyvňovaný medzinárodnými vplyvmi a faktormi konkurencieschopnosti.

5.4 Osobná a nákladná doprava je nevyhnutná pre hospodársku činnosť, výrobu a obchod takmer vo všetkých sférach spoločnosti. Faktory času a ceny sú určujúce nielen pre rozhodnutia týkajúce sa lokalizácie podnikov, ale aj z hľadiska rozhodovania jednotlivca. Tak ako štrukturálne zmeny v spoločnosti majú vplyv na potreby v doprave, zavádzanie nových dopravných prostriedkov tiež vyvoláva zmeny.

5.5 EHSV zastáva názor, že v čoraz väčších internacionalizovanej ekonomike budú logistika a náklady na logistiku čoraz dôležitejšími faktormi konkurencieschopnosti a racionalizácie, a stanú sa čoraz dôležitejšími pre ochranu životného prostredia. Zabezpečenie prístupu na trhy, k zamestnanosti, vzdelaniu, službám, atď. prostredníctvom zvýšenej mobility závisí od jedného základného kritéria: existencie účinných dopravných systémov.

5.6 EHSV preto schvaľuje názor Komisie, že doprava je nevyhnutným prvkom zachovania a zvyšovania európskej konkurencieschopnosti. Riadenie zložitých dopravných tokov v modernej spoločnosti si vyžaduje vysoko účinné spôsoby dopravy a úzku spoluprácu medzi nimi. Zdokonalené a integrované logistické riešenia môžu pomôcť pri maximálnom využití prevádzky v nákladnej doprave, a tým prispieť k rastu Európy a jej lepšiemu presadeniu sa v celosvetovej konkurencii.

5.7 V tejto súvislosti je dôležité pripomenúť, že logistika je činnosť založená na podnikaní a ovplyvňovaná potrebami odberateľov, a že jej zabezpečenie je povinnosťou trhu. To znamená, že najhlavnejším hnacím mechanizmom v tejto oblasti sú dopravné požiadavky odberateľov. Napríklad dopravné požiadavky výrobného priemyslu sa neustále zvyšujú, aby sa predišlo nadmernému hromadeniu výrobných súčiastok a hotových výrobkov. Ďalšou oblasťou, kde sa zvýšia požiadavky na rýchlu a presnú dopravu – a v dôsledku toho aj na logistiku, je väčšie využívanie internetového obchodu a liberalizovaného poštového trhu. Je tiež dôležité zdôrazniť, že tento rozvoj sa musí uskutočňovať udržateľným spôsobom tým, že sa stanovujú pravidlá na zabezpečenie sociálnych požiadaviek aj požiadaviek ochrany životného prostredia.

5.8 Rozhodnutia zákazníkov pokiaľ ide o spôsob dopravy sú ovplyvnené veľkým počtom faktorov a samozrejme závisia aj od typu prepravovaného tovaru. Cenný, krehký alebo ľahko poškoditeľný tovar sa zvyčajne prepravuje autom alebo lietadlom. Menej hodnotný, ťažký alebo objemný tovar sa často prepravuje loďou alebo železnicou. Časový faktor (doprava presne načas)

a počet prekládok sú ďalšie faktory, ktoré ovplyvňujú voľbu spôsobu dopravy.

5.9 Týmto prístupom sa vyznačuje aj oznámenie o strednodobom preskúmaní bielej knihy, ktoré EHSV víta. EHSV zamýšľa prediskutovať oznámenie v samostatnom stanovisku, ale na tomto mieste si praje predsa len podotknúť niekoľko poznámok. Konzultačný dokument, ktorý predchádzal oznámeniu, sa sústreďoval výlučne na intermodalitu v tom zmysle, ako bola vysvetlená v bielej knihe z roku 2001, t. j. prenesenie časti dopravy zo sektora cestnej nákladnej dopravy na sektory lodnej a železničnej dopravy.

5.10 EHSV s potešením konštatuje, že Komisia už viac nevníma intermodalitu ako zámer sám o sebe, ale skôr ako prostriedok na skordinovanie rozličných spôsobov dopravy.

5.11 Komisia vo svojom konzultačnom dokumente o strednodobej revízii bielej knihy z roku 2001 zastávala názor, že rovnováha medzi spôsobmi dopravy musí byť opätovne vrátená na úroveň z roku 1998. Biela kniha z roku 2001 zdôrazňuje, že Európska únia musí konať tak, aby sa vysporiadala s rastúcou nevyváženosťou medzi jednotlivými spôsobmi dopravy. Rastúca obľúbenosť automobilovej a leteckej dopravy prináša so sebou zvýšené preťaženie cestnej siete. Zároveň alternatívy voči cestnej doprave sú brzdené nedostatočným využívaním potenciálu ponúkaného železničnou a lodnou dopravou na krátke vzdialenosti. Avšak nemalo by sa pripustiť, aby problémy s dopravnými zápchami v určitých častiach EÚ zakrývali fakt, že okrajové oblasti majú nedostatočný prístup k centrálne umiestneným trhom.

5.12 Podľa Komisie to postupne viedlo k nevyváženosti v doprave, čo viedlo k vzniku zvýšeného prehustenia dopravy, najmä na transeurópskych dopravných trasách a v mestách. Komisia zastáva názor, že v záujme vyriešenia tohto problému bude potrebné splniť do roku 2010 dva základné ciele:

- regulovanú hospodársku súťaž medzi rôznymi spôsobmi dopravy;
- koordinovaný rozvoj rôznych spôsobov dopravy s cieľom dosiahnuť úspešnú intermodalitu.

5.13 EHSV kritizoval tento postoj vo svojom stanovisku k Bielej knihe z roku 2002 (7). Pokiaľ ide o regulovanú hospodársku súťaž, výbor zdôraznil: „Problém preťaženia v doprave je jednou z hlavných tém dokumentu. Ale dokument neuvádza, že tento problém v skutočnosti postihuje iba malú časť územia Spoločenstva, konkrétne oblasti s veľmi veľkou hustotou obyvateľstva (čo je jedna z príčin problému). Preto nie je vhodné navrhovať všeobecnú, jednotnú dopravnú politiku pre Spoločenstvo ako celok. Čo je naozaj potrebné, je konkrétna politika pre každú z týchto oblastí.“ EHSV súhlasí s týmto názorom.

(7) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému: Biela kniha o európskej dopravnej politike do roku 2010: čas rozhodnúť (KOM(2001) 370, konečné znenie), Ú. v. ES C 241, 7.10.2002.

5.14 Kvantitatívne určovanie podielov jednotlivých druhov dopravy na trhu je zavádzajúce. Celkové objemy prepravy tovaru v rámci EÚ prostredníctvom jednotlivých spôsobov dopravy netvoria významný trh, na ktorom by si navzájom konkurovala cestná doprava, železničná doprava, preprava na krátke vzdialenosti po mori, vnútrozemská vodná doprava a ropovody. V súčasnosti využívané štatistiky, v ktorých podiel na trhu jednotlivých odvetví dopravy je porovnávaný na základe množstva prepraveného tovaru, presne neodrážajú faktickú situáciu na dopravnom trhu. Je potrebné podporiť rozvoj pokrokovejších štatistických metód, ktoré rozlišujú medzi prepravou na krátke a na dlhé vzdialenosti.

5.15 Hlavnou úlohou je dosiahnuť koordináciu medzi spôsobmi dopravy tam, kde je taká konkurencia možná a kde je naplno využitá účinnosť a vhodnosť takejto dopravy. Všeobecne povedané, vyžaduje si to vyspelé logistické riešenia. Z dlhodobého hľadiska by výsledok týchto úsilí mohol zaistiť podstatne racionálnejšie a k životnému prostrediu priaznivejšie využitie celkovej dopravnej kapacity, ktorá by mohla do určitej miery na určitých cestách zredukovať zápchy. Výbor zastáva názor, že neslobodno dovoliť, aby toto zahmlievalo fakt, že na dosiahnutie týchto cieľov je potrebná moderná účinná infraštruktúra.

5.16 EHSV konštatuje, že vo svojom oznámení o strednodobom hodnotení dosahu bielej knihy z roku 2001, ktoré bolo publikované počas vypracovávania tohto stanoviska, sa zameranie posunulo k holistickému prístupu, v rámci ktorého bude mať každý druh dopravy svoje miesto, a pomocou ktorého sa podarí zlepšiť konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy v medzinárodnom meradle a ponúknuť riešenia, ktoré dokážu integrovať viaceré druhy dopravy, a tým odstrániť dopravné zápchy a slabé stránky logistického reťazca.

6. Význam účinného logistického trhu

6.1 Doprava – bez ohľadu na jej druh – je fyzicky najviditeľnejšou súčasťou logistického reťazca. Preto ak sa spomenie logistika, doprava sa nevyhnutne dostane do centra pozornosti.

6.2 Logistika ovláda dodávateľský reťazec priemyselných výrobkov a informácií, ako aj distribúciu hotových výrobkov. Tento reťazec aktivít musí spĺňať požiadavky a očakávania zákazníkov, a pritom byť udržateľný v oblasti životného prostredia aj v sociálnej oblasti.

6.3 Koordinácia a integrácia sú v sektore dopravy kľúčové pojmy. K fyzickej koordinácii patrí prekládka, ktorá zvyšuje náklady na dopravu a súčasne vystavuje tovar riziku. Ak má táto

koordinácia fungovať, musí byť prekládka kontajnerov jednoduchá. Je to technická, ale aj organizačná otázka.

6.4 Pre dosiahnutie koordinácie je nevyhnutná spolupráca vo viacerých oblastiach. Medzi rôznymi spôsobmi dopravy sa vyžaduje organizačná koordinácia, ako aj komplexný prístup k rozvoju dopravných uzlov, intermodálnych nákladných kontajnerov a multimodálnych systémov. Tento celkový prístup je potrebné dosiahnuť preto, aby sa vytvorili účinné, konkurencieschopné logistické systémy a trvalo udržateľná doprava.

6.5 Logistika je teda súčasťou priemyselnej aj obchodnej aktivity. Trendom je prechod od dodávok, ktoré sa riadia možnosťami, na dodávky, ktoré sa riadia objednávkami. Výrobky sú prispôbené zákazníkom. Náročnými požiadavkami sú krátke lehoty plnenia a krátke lehoty na plánovanie vopred. Vyžaduje sa pri nich presnosť a flexibilita. Obchod sa globalizuje. Do dodávateľského reťazca je zapojených mnoho subdodávateľov. Hodnota tovaru sa zvyšuje do tej miery, ako podniky obmedzujú svoje zásoby s cieľom zredukovať viazaný kapitál.

6.6 Toto si vyžaduje rýchle a presné dodávky rovnako počas výrobného procesu, ako aj počas distribúcie ku konečným užívateľom a v spätných tokoch. Existuje veľký dopyt po účinnej logistike. Schopnosť vyťažiť a naplno popreplesať dopravné reťazce je kľúčom k úspechu pri kontrole a riadení materiálu a obehoch výrobkov.

6.7 Potrebné sú všetky spôsoby dopravy a malo by sa podporovať vzájomné prepojenie medzi nimi. Táto dopravná intermodalita si vyžaduje nový spôsob zmýšľania s cieľom vzájomného prepojenia rôznych druhov dopravy.

6.8 Zriaďovanie terminálov, sietí, riadenie elektronických informácií a dobrá vzájomná dôvera vedú k vzniku nových príležitostí na spoluprácu medzi účastníkmi dopravného trhu.

6.9 Každý spôsob dopravy má vlastnú históriu, ale vonkajšie technické, ekonomické a obchodné pomery viedli k zmenám liberálnejším smerom. EÚ v tomto procese zohrala, aj stále zohráva dôležitú úlohu.

6.10 Všetky podniky si uvedomujú primárny význam účinnej logistiky vo výrobe a v dopravných reťazcoch. Mnoho sektorov sa usilovne snaží o dosiahnutie pokroku v tejto oblasti. Tieto snahy by mali byť podporované, pretože by to mohlo mať pozitívne účinky aj v širšom kontexte udržateľnej mobility.

6.11 Na základe všetkých uvedených dôvodov vyjadruje EHSV úprimnú podporu iniciatíve fínskeho predsedníctva Rady EÚ, ktorá sa snaží nastoliť na program rokovania otázku európskej logistiky.

V Bruseli 15. februára 2007.

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS