

TRANSPORT W ŚWIETLE POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

– wywiad z prof. dr hab.

WŁODZIMIERZEM RYDZKOWSKIM,

Kierownikiem Katedry Polityki
Transportowej
na Wydziale Ekonomicznym
Uniwersytetu Gdańskiego



Iwo Nowak: *Co kryje w sobie pojęcie „zrównoważony rozwój”?*
Prof. Włodzimierz Rydzkowski: Hasło „zrównoważony rozwój” stało się modne w ostatnim okresie. Niedawno czytałem o polityce połowowej w świetle zrównoważonego rozwoju. Chodziło tu o połowy z zachowaniem tak zwanego stada podstawowego ryb. Tak więc określenie „zrównoważony rozwój” często jest nadużywane, a jego rozumienie bardzo różne. O europejskiej polityce transportowej w świetle koncepcji zrównoważonego rozwoju można mówić w zasadzie od czasu kluczowego dokumentu przyjętego w 2001 roku, czyli tak zwanej Białej Księgi „Europejska Polityka Transportowa 2010 – Czas na Decyzje”. Już sam tytuł wskazywał na niepowodzenia polityki transportowej w poprzednich dekadach, skoro stwierdzono: kończmy dyskusję, czas na działanie (decyzje). Ten dokument kładł nacisk na rozwój systemu transportowego bez negatywnych zmian w środowisku. Tak też trzeba rozumieć koncepcję zrównoważonego rozwoju w transporcie.

I. N.: *Jakie były przyczyny szczególnego zainteresowania polityką zrównoważonego rozwoju?*

Prof. W. R.: Warto wyjaśnić skąd wziął się problem. Czy w ostatnich dekadach XX stulecia nie dostrzegano zagrożenia środowiska przez transport? Otóż problem ma swą genezę w koncepcji makroekonomicznej, w Europie zwanej neoliberalizmem. Koncepcja ta zakładała ograniczenie nadmiernych regulacji między innymi w transporcie, a sam proces nazwano deregulacją. Na deregulacji

najbardziej skorzystał transport drogowy, a raczej jego użytkownicy. W wyniku złagodzenia ograniczeń dostępu do rynku zwiększyła się konkurencja w tej branży i spadły ceny. Niższe ceny ucieszyły klientów transportu drogowego. Miały także pozytywny skutek makroekonomiczny, nie były czynnikiem zwiększającym inflację. Proces ten zapoczątkowano w USA pod koniec lat 70. XX wieku, a w EWG dekadę później. W wyniku deregulacji rozpoczął się bezprecedensowy okres rozwoju transportu drogowego. Wynikał ze stosunkowo niskich kosztów dostępu do rynku, w przeciwieństwie do transportu kolejowego i lotniczego oraz niezwyklej dostępności i elastyczności tej gałęzi transportu. Zbiegł się z rozwojem koncepcji logistycznych, które zakładały częstsze dostawy w mniejszych partiach w relacjach „dom-dom”. Realizacji tych koncepcji najlepiej służył transport drogowy. W rezultacie wzrastały przewozy transportem drogowym oraz ich udział w ogóle przewozów. Można także stwierdzić, że od początków deregulacji datuje się jednoczesny spadek udziału, roli i znaczenia transportu kolejowego. Niestety, żywiołowy i często niekontrolowany rozwój transportu drogowego przyniósł wiele skutków negatywnych. Zwiększyła się wyraźnie emisja CO₂, pogorszyło się bezpieczeństwo przewozów. W sumie zaczęto dostrzegać, że transport drogowy tworzy koszty środowiskowe, którymi nie jest bezpośrednio obciążony.

I. N.: *Jakie były założenia polityki transportowej EWG, a później UE, na początku tego stulecia?*

Prof. W. R.: Wspomniana wcześniej Biała Księga z 2001 roku położyła nacisk na kilka zagadnień. Chodziło głównie o poprawę ekologiczności transportu oraz zwiększenie bezpieczeństwa przewozów we wszystkich jego gałęziach. Oprócz niewątpliwych sukcesów europejskiej polityki transportowej w latach 2000., jakimi było pełne otwarcie rynku usług lotniczych, transportu drogowego oraz częściowo kolejowego, stworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, przyjęcie nowych przepisów dotyczących warunków pracy i praw pasażerów, tworzenie trans-europejskich sieci transportowych, które przyczyniły się do wzrostu spójności terytorialnej i budowy szybkich linii kolejowych, wielu celów nie udało się osiągnąć. Praktycznym wyrazem tej polityki była próba przeniesienia przewozów z transportu drogowego na inne, bardziej ekologiczne gałęzie transportu. Polityka ta okazała się nieskuteczna z kilku powodów. Potężne lobby transportu drogowego stawiało opór wszelkim próbom administracyjnego ograniczenia działalności tej branży i pomimo promocji transportu intermodalnego, z założenia wykorzystującego kolej, transport drogowy pozostawał wygodniejszy, i – co ważniejsze – tańszy. W rezultacie zrodziła się koncepcja tak zwanej komodalności, czyli maksymalnego wykorzystania walorów tkwiących w każdej z gałęzi transportu. Dano tym samym sygnał, że próba ograniczenia udziału transportu drogowego skończyła się niepowodzeniem.

I. N.: *Czego w polityce transportowej nie udało się osiągnąć w świetle koncepcji zrównoważonego rozwoju?*

Prof. W. R.: W sumie, oprócz sukcesów, o których wspomniałem wcześniej, w ubiegłej dekadzie nie udało się przeniesienie ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie; nie udało się również ograniczyć motoryzacji indywidualnej oraz zwiększyć wyraźnie bezpieczeństwa przewozów, a także doprowadzić do częściowego choćby ujednoczenia infrastruktury UE. Nastąpiło więc dalsze uzależnienie gospodarki UE od ropy. Dlatego też trudno mówić o postępie w dziedzinie zrównoważonego rozwoju.

I. N.: *W jakim stopniu nowa Biała Księga z 2011 roku odnosi się do zagadnień związanych ze zrównoważonym rozwojem?*

Prof. W. R.: Rzeczywiście, na nowy dokument programowy UE czekaliśmy do maja ubiegłego roku, kiedy to Komisja Europejska opublikowała kolejną Białą Księgę o bardzo długiej nazwie: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędneho systemu transportu”. Opublikowano w niej 10 celów związanych głównie z większą ekologicznością transportu, a więc ze zrównoważonym rozwojem. Niektóre z tych celów brzmią futurystycznie, ale pamiętajmy, że horyzont czasowy tego dokumentu to rok 2050. Zakłada się między innymi zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 roku i całkowitą ich eliminację z miast do 2050 roku; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku; osiągnięcie poziomu 40% wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 roku; ograniczenie emisji w przewozach morskich o 40% (a w miarę możliwości o 50%) również do 2050 roku. Kolejne cele to przeniesienie do 2030 roku 30% drogowych przewozów towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, na przykład na kolej lub transport wodny, a do 2050 roku planuje się ponad 50% tego typu przewozów. Do 2050 roku zakłada się ukończenie europejskiej sieci Kolejowej Dużych Prędkości. Do 2030 roku wzmocnić ma trzykrotnie istniejącą sieć szybkich kolei oraz ma pozostać zachowana gęsta sieć kolei konwencjonalnych we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 roku planuje się osiągnięcie pra-

wie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Ambicją Komisji Europejskiej jest zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska w odniesieniu do wszystkich gałęzi i rodzajów transportu. Wyraźnym celem zrównoważonego rozwoju jest planowane przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”. Nerozwiązany został de facto problem finansowania tych ambitnych zamierzeń. Dokument pomija bowiem kwestię budżetowych i niebudżetowych zasobów na unijną politykę i infrastrukturę transportową.

I. N.: *Czy przedstawione cele faktycznie mają szansę na realizację?*

Prof. W. R.: Niektóre cele wydają się dzisiaj mało realistyczne, ale cofnijmy się o 40 lat do początku lat 70. ubiegłego stulecia. Była to rzeczywistość bez telefonii cyfrowej, z komputerami wielkości pokoju, bez Internetu, Facebooka, Twittera, bez I-Podów, I-Padów, tabletów, smartfonów itd. Uważam, że przejście na paliwa alternatywne w transporcie nastąpi szybciej niż się spodziewamy. Dalsze ograniczenie emisji spalin w silnikach konwencjonalnych jest technicznie możliwe już obecnie, podobnie jak podniesienie bezpieczeństwa przewozów, dzięki kolejnym innowacjom technicznym szczególnie w transporcie drogowym. Jestem w tym względzie optymistą. Czeka nas transport nie tylko bardziej wydajny i efektywny, ale także bardziej ekologiczny, a więc rozwijający się w myśl koncepcji zrównoważonego rozwoju.

I. N.: *Czy w obecnych warunkach gospodarczych w Polsce jest możliwe wprowadzanie i stosowanie koncepcji zrównoważonego rozwoju transportu?*

Prof. W. R.: Polska jako członek UE musi wprowadzać rozporządzenia i dyrektywy, które odnoszą się wprost do zagadnień związanych z ekologicznością transportu. Przykładem są tak zwane normy EURO dotyczące silników w zarobkowym transporcie drogowym. Nowe standardy przewidują coraz bardziej rygorystyczne normy emisji spalin. Część celów związanych z realizacją polityki zrównoważonego rozwoju są osiągane pośrednio. Nowe autostrady i drogi szybkiego ruchu przyczyniają się do podniesienia bezpieczeństwa przewozów oraz bardziej ekonomicznej eksploatacji pojazdów. Budowa terminali intermodalnych stanowi warunek nieodzowny rozwoju przewozów drogowo – kolejowych, przyczyniający się do przeniesienia przewozów na bardziej ekologiczne gałęzie i rodzaje transportu.

I. N.: *Jaką rolę w rozwoju zrównoważonego transportu mogą odegrać polskie ośrodki naukowe i dlaczego decydenci oraz praktycy życia gospodarczego nie powinni pomijać ich opinii?*

Prof. W. R.: Realizacja jakiegokolwiek polityki, w tym polityki zrównoważonego rozwoju transportu, jest domeną polityków, a zawodowego polityka naprawdę mobilizuje, ekscytuje i utrzymuje w aktywności realna władza: dojsz do niej, utrzymać ją, jeszcze raz zdobyć, i to jak najszybciej. Przypomnę, że w pospolitej i trywialnej praktyce, jaką jest codzienne uprawianie polityki, piękne cele znikają, zmieniają się w zwyczajne frazesy wypowiedziane w przemówieniach i w deklaracjach. Stąd polityków niezbyt interesują opinie ośrodków naukowych i cele, o których wspominałem. Przykładem są mityczne projekty Kolei Dużych Prędkości, Centralnego Portu Lotniczego, kanału przez Mierzęję Wiślaną czy też nigdy w pełni nie zrealizowane projekty drogowe. Przypomnę, że także ostatni program budowy dróg krajowych należy uznać za dokument o charakterze politycznym, skoro Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa odmówiła udziału w jego konsultacji.

I. N.: *Bardzo dziękuję za rozmowę.*