

BLIŻEJ, WOLNIEJ, MNIEJ: DEWZROST W LOTNICTWIE

Michał Czepkiewicz

—
Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska,
Uniwersytet Islandzki

Sky is the limit

Dotychczasowy wzrost w światowym lotnictwie i podróżach zagranicznych jest imponujący. Od lat 50. XX wieku globalna liczba pasażerów rośnie w tempie co najmniej 5% rocznie, nie licząc drobnych potknięć związanych z kryzysami: paliwowym w 1972, spowodowanym atakami 11 września 2001 czy finansowym w 2008 roku (ryc. 1). Wykładnicze tempo wzrostu możliwe było dzięki rozwojowi technologii, wyjątkowo niskim podatkom i deregulacji lat 80. i 90.

Lotnictwo wytwarza obecnie około 2,5% światowych emisji dwutlenku węgla [Graver et al. 1]. Większość z nich to loty pasażerskie, często związane z turystyką. Turystyka natomiast, wliczając w to także emisje związane z infrastrukturą i wydatkami turystów, to 8% globalnego śladu węglowego [Lenzen et al. 522]. To mniej niż emisje pochodzące z prywatnych samochodów czy produkcji żywności, ale wciąż znaczące. Największym jednak problemem jest ich przewidywany wzrost. Prognozuje się, że emisje CO₂ z lotnictwa będą w 2050 roku stanowić nawet 22% światowych emisji, jeśli nie zostaną podjęte żadne działania zapobiegawcze [EEA 20].

Niewiele osób zdaje sobie sprawę, że paliwo lotnicze, w przeciwieństwie do benzyny czy oleju napędowego, nie jest objęte akcyzą. Wynika to między innymi z konwencji chicagowskiej z 1944 roku i późniejszych regulacji branżowych. Lotnictwo jest wspierane na wiele innych sposobów: zerowa stawka podatku VAT na loty międzynarodowe, finansowanie lotnisk i równoważenie

strat ponoszonych przez linie lotnicze – to tylko niektóre z publicznych subsydiów dla branży [“Subsidies” 2-4]. Od lat 80. lotnictwo podlegało także intensywnej deregulacji w Stanach Zjednoczonych i Unii Europejskiej. Motywowana między innymi znaczeniem lotnictwa dla wzrostu gospodarczego, stanowiła część szerszej zakrojonych neoliberalnych zmian w światowej gospodarce. To właśnie te zmiany pozwoliły na szybki rozwój tanich linii lotniczych takich jak Ryanair czy EasyJet w drugiej połowie lat 90.

Złudzenie wydajności

Branża lotnicza walczy z emisjami gazów cieplarnianych, głównie poprawiając wydajność. Faktycznie intensywność energetyczna i węglowa lotnictwa spada sukcesywnie w tempie około 1,5% rocznie. Jednak ze względu na dużo szybszy wzrost liczby podróży całkowite emisje wciąż rosną. W dyskursie wokół zeroemisyjnego lotnictwa pojawiają się i znikają coraz to nowe sposoby na poprawę wydajności, które Paul Peeters i inni nazywają mitami technologicznymi [31]. Żaden z nich nie doprowadził jeszcze do przełomu, a lepsza wydajność pozwala na dalsze obniżanie cen biletów, tym samym jeszcze bardziej napędzając wzrost. Obecnie w dyskursie dominują samoloty elektryczne. Jednak ich masowe użycie wymagałoby jeszcze kilku dekad prac nad technologią i kosztownej wymiany floty. A nawet wtedy samoloty elektryczne będą obsługiwać jedynie krótkie trasy do około 1000 lub 2000 kilometrów [Schäfer et al. 164].

Ryc. 1. Wykres wzrostu liczby pasażerów w lotnictwie od 1950 do 2019 roku*

—

* Opracowanie własne na podstawie danych Banku Światowego (<https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>) i Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (ang. International Air Transport Association, IATA). Wartości dla lat, dla których dane nie były dostępne, oszacowałem za pomocą interpolacji.



Nietechnologiczne rozwiązania promowane przez branżową Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. International Civil Aviation Organization, ICAO) dotyczą działań na rzecz „wzrostu neutralnego węglowo” za pomocą kompensacji emisji dwutlenku węgla. Oznacza to opłacanie przez linie lotnicze projektów ograniczających emisje w innych sektorach w wysokości odpowiadającej rocznemu wzrostowi emisji w odniesieniu do poziomu z 2020 roku. Nawet w założeniu projekt ten nie ma na celu zmniejszenia emisji czy choćby zatrzymania ich rocznego przyrostu, lecz jedynie przerwienie ciężaru dekarbonizacji na inne sektory. Analizy jego skuteczności nie pozostawiają złudzeń: nie ograniczy on emisji do poziomu chroniącego klimat przed ociepleniem o 2°C [Larsson et al. 795], a projekty finansowane w ramach kompensacji mogą stwarzać problemy związane z użytkowaniem ziemi i bioróżnorodnością. Z tego powodu ponad 130 organizacji pozarządowych i grup aktywistycznych skupionych wokół inicjatywy Stay Grounded¹ skrytykowało ten projekt, domagając się wprowadzenia

podatków, ograniczeń w liczbie lotów, moratoriów na nowe lotniska i ściślejszych standardów emisyjności samolotów [Stay Grounded Network 1-2].

Oddzielenie emisji od wzrostu (ang. *decoupling*) i skuteczna dekarbonizacja w lotnictwie zgodna z założeniami ekologicznej modernizacji są zatem mrzonką, przynajmniej w możliwej do przewidzenia przyszłości. Potrzebne są działania w kierunku dewzrostu, polegające na ograniczeniu latania, szczególnie w zamożnych częściach świata.

Dewzrost w lotnictwie

Problemem tym zajmowali się uczestnicy i uczestniczki konferencji Stay Grounded „Degrowth of Aviation”², która odbyła się w lipcu 2019 roku w Barcelonie i w której wziąłem zdalny udział. W kilku grupach roboczych omawialiśmy różnego rodzaju zmiany oddolne i odgórne oraz możliwość ich połączenia, aby wywołać zmianę systemową. Dużo miejsca poświęciliśmy podatkowi i regulacjom, które jednocześnie byłyby sprawiedliwe i skutecznie ograniczyły liczbę lotów i „pasażerokilometrów”. Podatki mogą być proporcjonalne do emisji, jak na przykład podatek węglowy (ang. *carbon tax*), i uzależnione od odległości, jak na przykład wprowadzony w Szwecji „środowiskowy” podatek od biletów lotniczych – wyższy dla lotów

1 Stay Grounded to globalna sieć działająca na rzecz ograniczenia lotnictwa i jego negatywnych skutków, zrzeszająca ponad 150 organizacji, w tym lokalne grupy przeciwnie rozbudowie lotnisk, grupy działające na rzecz sprawiedliwości klimatycznej, organizacje pozarządowe, związki zawodowe, organizacje wspierające społeczności walczące z projektami offsetowymi lub plantacjami biopaliw, a także indywidualnych aktywistów, naukowczynie i związkowców.

2 Informacje na temat konferencji można znaleźć na stronie <https://stay-grounded.org/conference/>.

międzynarodowych niż krajowych. Opłaty wpływają na ceny i dzięki temu mogą ograniczyć liczbę podróży. Bywają jednak krytykowane za to, że najbardziej uderzają w najbiedniejszych.

Równość i sprawiedliwość polityk ograniczających lotnictwo jest ważną kwestią szczególnie z perspektywy dewzrostu. Musimy jednak zdać sobie sprawę, że latanie nigdy nie było i wciąż nie jest praktyką powszechną. Emisje z lotnictwa rozkładają się bardzo nierówno nawet w zamożnych społeczeństwach. Według badań przeprowadzonych w 2005 roku w Oxfordshire w Wielkiej Brytanii, regionie o bardzo wysokich zarobkach i poziomie edukacji, 20% najwięcej podróżujących generowało aż 60% wszystkich emisji [Brand and Preston 9]. Podobne proporcje, również 20% do 60%, uzyskaliśmy w badaniach przeprowadzonych w 2017 roku wśród młodych mieszkańców Reykjavíku [Flights 7].

Nierówności są jeszcze większe, gdy opuścimy zamożne miasta Europy Zachodniej. W 2019 roku tylko 23% mieszkańców Polski uczestniczyło w wyjeździe wypoczynkowym za granicę. Dziewięć lat wcześniej było to 13% [CBOS 10]. Gdy przyjmiemy za Głównym Urzędem Statystycznym, że jedynie około połowy wyjazdów zagranicznych mieszkańców Polski odbywa się samolotem [GUS 105], możemy oszacować, że tylko jakieś kilkanaście procent Polaków i Polek lata w ciągu roku w celach prywatnych. Liczby te są jeszcze niższe w krajach Globalnego Południa. Wykres globalnej liczby pasażerów (ryc. 1) może sugerować, że liczba osób podróżujących przekroczyła 4 miliardy rocznie. To jednak mylące, bo jeden „pasażer” oznacza jedno sprzedane miejsce na jeden lot. W liczbie tej zawarte są więc loty przesiadkowe i powrotne oraz osoby podróżujące wiele razy w ciągu roku. Jak szacują przedstawiciele Boeinga, 80% ludzi na świecie nigdy nie leciało samolotem [Gurdus]. Dla branży lotniczej to przestrzeń do wzrostu, dla klimatu – miliardy ton gazów cieplarnianych podgrzewających atmosferę.

Czy wzrost cen biletów uderzyłby w najbiedniejszych? Z pewnością nie w skali globalnej. Ze statystyk wylania się obraz latania jako aktywności powszechnej tylko wśród najbardziej uprzywilejowanych i najbardziej mobilnych grup. Perspektywę tę uwzględniliśmy na „Degrowth and Aviation”, gdzie grupa robocza zajmująca się podatkami poparła progresywne opłaty dla osób często podróżujących (ang. *frequent flyer levy*), o stawce zerowej lub bardzo niskiej dla pierwszego lotu w ciągu

roku i rosnącej z każdym kolejnym lotem³. Podatek taki mógłby ograniczyć aktywność najbardziej hipermobilnych osób. Wśród uczestniczek i uczestników grupy roboczej rozgorzała dyskusja, czy jeden lot rocznie to poziom neutralny z punktu widzenia sprawiedliwości klimatycznej. Zastanawialiśmy się roboczo, czy emisje byłyby wyższe, czy niższe niż obecnie, gdyby wszyscy ludzie na ziemi wykonywali jeden lot w ciągu roku.

Dziś już znamy odpowiedź: gdyby był to lot międzykontynentalny, emisje z lotnictwa wielokrotnie przewyższyłyby stan obecny i osiągnęły poziom niemal równy emisjom całej gospodarki Chin [Rutherford]. Upowszechnienie takiego stylu życia jest nie do utrzymania w ograniczeniach planety. Dla dewzrostu ważny jest namysł nad doborem odpowiedniej wielkości (ang. *right-sizing*) gospodarki i indywidualnego śladu węglowego. Sprawiedliwość globalna wymaga, by zamożne społeczeństwa globalnej północy skurczyły swoją aktywność i „zrobiły miejsce” dla społeczeństw globalnego południa, by te mogły wyjść z biedy. Czy w tym procesie jest miejsce na upowszechnienie praktyk podróżowania do poziomu zachodniego świata? Wraz ze wzrostem zamożności mieszkańcy krajów rozwijających się – głównie Chin i Indii – podróżują coraz więcej [Rosen]. W dużej mierze to oni wygenerują wzrost, na który liczą akcjonariusze Boeinga. Wraz z wyższymi dochodami i przenosinami do miast przejmują styl życia zachodniej klasy średniej, którego podstawowymi elementami, oprócz własnego samochodu i diety bogatej w mięso, są też zagraniczne wakacje. Można uznać, że jest to wyraz globalnej sprawiedliwości dziejowej. Można też zapytać: czy wszystkie elementy zachodniego stylu życia są warte powielania?

Podróże i dobre życie

Jeszcze w latach 70. i 80. podróże lotnicze uchodziły za luksus. Wynikało to nie tylko z wysokiej ceny, ale też z jakości serwisu pokładowego. Deregulacja i powstanie tanich linii lotniczych zmieniły to, otwierając drogę do upowszechnienia hipermobilnych stylów życia. Gdy w 1928 roku Sándor Márai opisywał swój weekendowy wypad samolotem do Wenecji, była to migawka z życia wyższych sfer [96-100]. Obecnie na taką podróż może

3 Przykładem inicjatywy na rzecz takiego podatku i, szerzej, na rzecz sprawiedliwości podatkowej w lotnictwie jest grupa „a free ride” wspierana przez New Economic Foundation. Więcej o tej inicjatywie można przeczytać na stronie <http://afreeride.org/>.

sobie pozwolić większość mieszkańców Europy. Coraz tańsze i powszechniejsze aktywności stopniowo wchodzą w zakres norm społecznych. To, co uważamy za dobre życie i jak rozumiemy dobrostan, jest społecznie wytwarzane, także pod wpływem reklamy, mediów i obserwacji praktyk osób z naszego otoczenia [Büchs and Koch 94]. Kulturowo dominujące wartości i cele życiowe kształtują się w szeroko rozumianym dyskursie i wpływają na to, jak jednostki realizują własne cele związane z poszukiwaniem szczęścia.

Pragnienie podróży i związanych z nimi przygód bywa uznawane za część natury ludzkiej – także przez proponentów dewzrostu takich jak Serge Latouche [38]. Podróże wzbogacają ludzkie życie i mogą mieć duże znaczenie dla dobrostanu w jego różnych wymiarach. Nie tylko bywają przyjemne, ale też dostarczają bodźców do rozwoju i dają poczucie „życia w pełni”. Młodzi mieszkańcy stolicy Islandii zapytani w wywiadach o to, jakich wartości dostarczają im dalekie podróże, często wspominali poszerzanie horyzontów, zdobywanie wiedzy i pozbywanie się uprzedzeń wobec innych kultur⁴.

Linie lotnicze i agencje turystyczne wykorzystują te wartości do promowania swoich produktów. Przekształcają w ten sposób turystykę w masowy biznes, który nie tylko wytwarza gazy cieplarniane, ale też negatywnie wpływa na miejsca docelowe i ich społeczności. Dużą rolę w promowaniu hipermobilności odgrywają także celebryci i celebrytki aktywni w mediach społecznościowych [Gössling 2]. Nie muszą to być osoby znane globalnie. Influencerki i influencerzy mający kilkuset obserwujących również skutecznie promują mobilny styl życia za pomocą zdjęć z hashtagami #wanderlust, #travelbug, #goexplore. To właśnie od zawstydzania ostentacyjnie podróżujących celebrytów rozpoczął się ruch znany jako #flygskam. „Wstyd lotniczy” stał się w 2019 roku globalnym wydarzeniem medialnym, co zwróciło uwagę opinii publicznej na problemy związane z wysoką emisyjnością lotnictwa.

Jeszcze przed #flygskam zespół Stefana Gösslinga robił wśród międzynarodowych studentów szwedzkiego Uniwersytetu w Lund badania nad koniecznością ich podróży. Jako najważniejsze i najbardziej wartościowe wskazywane były loty związane z wyjazdami na studia

i odwiedzinami u rodziny. Szczególnie pierwszy lot był opisywany jako bardzo ważny, dający możliwość poznania innych kultur i miejsc. Jednocześnie badani studenci uznali ponad połowę swoich lotów za niezbyt ważne – takie, które nie musiały się odbyć [Gössling 6]. Pozostawia to pole do rezygnacji z wielu podróży. Namawianie do rezygnacji z lotów miało na celu wpłynięcie nie tylko na zachowania jednostek, ale też szerzej na zmianę norm społecznych związanych z podróżowaniem, a być może także na zmobilizowanie szerszego ruchu społecznego związanego ze stylem życia (ang. *lifestyle movement*), który byłby zaangażowany również w działania polityczne, podobnie jak na przykład ruch wegański czy *zero waste*. W takim ujęciu traktuje się adresatów działań jak obywateli aktywnie wpływających na swoje otoczenie, a nie tylko konsumentów nabywających produkty na rynku.

Hasło #flygskam zostało podjęte przez media głównego nurtu i stało się wizytówką ruchu, jednak związane z nim aktywistki nie ograniczają się do zawstydzania. Mają także program pozytywny, w którym jest mowa o podatkach i promowaniu alternatywnych propozycji.

Którędy w kierunku dewzrostu?

Aby ograniczyć negatywny wpływ lotnictwa i turystyki na świat, potrzebne są zmiany systemowe – działające na wiele elementów systemu, w różnych skalach, zmieniające go jakościowo. Możliwość wprowadzenia akcyzy na paliwo lotnicze i włączenia wszystkich lotów do systemu handlu emisjami zależy od umów międzynarodowych i wymaga działań w skali globalnej. Umowy te ograniczają działanie państw, jednak w rękach rządów jest wiele instrumentów pozwalających na ograniczenie popytu na loty, jak na przykład podatki od biletów – nawet jeśli w odosobnieniu działania te nie wystarczą, by chronić klimat przed ociepleniem o 2°C [Larsson et al. 5]. Tę wieloskalowość dobrze rozumieją aktywiści i aktywistki Stay Grounded, organizując się międzynarodowo, naciskając na organizacje branżowe i wspierając inne oddolne i międzynarodowe inicjatywy na rzecz spowolnienia zmian klimatu⁵.

Pragmatyczne działania opisywane w literaturze dewzrostu najczęściej koncentrują się na skali lokalnej.

4 Wstępne, niepublikowane wyniki analizy wywiadów przeprowadzonych w 2019 i 2020 r. wśród 20 osób w wieku od 25 do 40 lat mieszkających w regionie stołecznym Islandii.

5 Przykładem takiej inicjatywy jest np. Klima Plan von Unten (pol. Oddolny plan klimatyczny), który swój program dotyczący lotnictwa opiera na ustaleniach konferencji Stay Grounded.

Wynika to częściowo z intelektualnego zakorzenienia dewzrostu w myśli anarchistycznej i ekologicznej. Tak silnie lokalistyczne podejście do działań politycznych bywa krytykowane [Mocca 85; Xue 135-136], jednak z różnych powodów warto mu się przyjrzeć w kontekście lotnictwa. Mieszkańcy dużych miast kształtują popyt na podróże lotnicze znacznie silniej niż mieszkańcy małych miast i wsi. Nie tylko więcej podróżują, ale też mają silniejszy kontakt z globalną kulturą oraz uczestniczą w reprodukcji norm społecznych, mód i aspiracji związanych z „wysoką mobilnością” [*Why Do Urbanites* 13-20]. Ograniczenia w podróżowaniu mogą wpłynąć nie tylko na jednostki, ale także całe miasta i regiony. Wiąże się to z kolejną ideą ważną dla dewzrostu: relokalizacją.

Lotnictwo i relokalizacja

Spośród 231 miast zbadanych przez Annę Elofsson z zespołem nieco ponad połowa wspomina problem lotnictwa w swoich politykach klimatycznych, a jedna czwarta zamierza podjąć jakieś działania dotyczące tej branży [Elofsson et al. 581]⁶. Działania te najczęściej sprowadzają się do ograniczania podróży urzędników i promowania zmiany zachowań wśród mieszkańców, co ma potencjalnie niewielki wpływ na zredukowanie emisji. Gdy lotnisko należy do miasta lub znajduje się na jego terenie, samorząd uzyskuje więcej bezpośrednich narzędzi wpływu, jednak większość miast obsługiwanych jest przez lotniska leżące poza ich granicami.

Gdy samorządy są bezsilne, pewien wpływ mogą uzyskać lokalne ruchy społeczne. Aktywiści i aktywistki zaangażowani w Stay Grounded często mają za sobą działania przeciwko rozbudowie lotnisk w swojej okolicy. Rodzące się na tym tle konflikty wynikały z chęci ograniczenia zanieczyszczenia hałasem, pyłami i tlenkami azotu, a w dobie kryzysu klimatycznego nabrały nowego wymiaru. Rozbudowa lotnisk nie tylko pozwala na dalszy wzrost w lotnictwie, ale też cementuje go dosłownie i w przenośni na całe dekady: infrastruktura już wybudowana chce być wykorzystywana, a zmniejszanie skali lotnictwa zaraz po oddaniu nowych lotnisk do użytku byłoby marnotrawstwem

surowców i energii. Dlatego proponuje się moratoria na dalszą ich rozbudowę. Rozbudowy lotnisk bywają już blokowane przez sądy i coraz częściej decyzje takie są motywowane niezgodnością z porozumieniem paryskim. Przykładem może być Wiedeń, gdzie apelacje ze strony lotniska w końcu umożliwiły rozbudowę [Knolle], i londyńskie Heathrow [Carrington], którego rozbudowa jest wciąż wstrzymywana. Walka o wstrzymanie rozbudowy Heathrow toczyła się za czasów burmistrzowskiej kadencji Borisa Johnsona, obecnego premiera Wielkiej Brytanii. Deklarował on, że osobiście położy się pod buldożerami, gdyby te miały zacząć budowę trzeciego pasa startowego [“Boris”].

Lokalni politycy rzadko deklarują taką ofiarność, a najczęściej działają w kierunku przeciwnym. Samorządy wspierają nierentowne lotniska, a politycy lobbują u linii lotniczych tworzenie nowych połączeń [Kisiel] i fotografują się z ich prezesami [RB]. Propozycje działań ograniczających rozwój lotnictwa są przez nich często odrzucane jako zbyt ograniczające wzrost gospodarczy w regionie. Według broszur wydawanych przez organizacje branżowe dobre połączenie lotnicze miasta ze światem ma generować wzrost dzięki rozwojowi turystyki, przyciąganiu inwestycji i tworzeniu miejsc pracy, zatrzymaniu i przyciąganiu wysoko wykwalifikowanych pracowników [*The Economic* 6-8]. Jak wyliczają autorzy raportu stowarzyszenia „Inwestycje dla Poznania”, połączenia wzmacniają pozycję miasta i regionu na światowym rynku, pozwalając im skuteczniej konkurować o zagranicznych studentów, świadczenie nowoczesnych usług dla biznesu czy rozwój „przemysłu spotkań” [Jankowski et al. 3-5]. Rezygnacja z takich korzyści wymagałaby od samorządu pewnych poświęceń. Jest to więc przykład tragedii dóbr wspólnych, gdzie koszty odejścia od wysokoemisyjnych rozwiązań ponosi się lokalnie, a korzyściami w postaci ochrony klimatu trzeba się dzielić z całym światem [Elofsson et al. 579].

Trudno się dziwić pro wzrostowym samorządowcom i aktywistom, starającym się poprawić sytuację swojej gminy w „realiach globalizacji dzisiejszego świata”, by użyć sformułowań z cytowanego wcześniej raportu [Jankowski et al. 1]. Pokazuje to jednak, że miasta i regiony znalazły się w neoliberalnej pułapce: żeby przetrwać, muszą konkurować ze sobą na globalnym rynku i podążać za hasłem „rośnij albo gin”. Dlatego tak ważne jest sformułowanie na gruncie dewzrostu propozycji, które dadzą miastom i regionom szansę na dobrą jakość życia

6 W badaniu uwzględniono tylko miasta należące do międzynarodowych sieci zrzeszających władze lokalne działające na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, takich jak np. Compact of Mayors i Covenant of Mayors, publikujące dokumenty dotyczące polityk klimatycznych po angielsku, niemiecku i szwedzku.

mieszkańców niezależnie od globalnych obiegów gospodarczych. W literaturze dewzrostu działanie w tym kierunku nazywa się relokalizacją, dążeniem do lokalnego wytwarzania dóbr i usług, aby spełnić lokalne potrzeby [Parrique 642; Latouche 37-38]. W utopijnej wizji opisananej przez Serge'a Latouche'a inspirowanego ideami Murraya Bookchina osiedla, miasta i regiony tworzą współpracujące ze sobą sieci. Współpracują ze sobą bardziej niż konkurują, wymieniając się nadwyżkami produkcji. Nie są uzależnione od globalnego kapitału, a zamiast tego korzystają z samorządności⁷.

Dewzrostowe wizje samorządności i samowystarczalności lokalnych społeczności bywają krytykowane jako nierealistyczne. Elisabetta Mocca podaje w wątpliwość, czy lokalnie produkowane dobra wystarczą, by zapewnić wszystkie potrzeby społeczności żyjących w nowoczesnym świecie [87]. Można się spierać, jaki rozmiar powinna mieć docelowa postwzrostowa gospodarka i jaką skalę przestrzenną powinny mieć instytucje postwzrostowego społeczeństwa. Jednak warto pamiętać o zwrotnym i dynamicznym charakterze dewzrostowych propozycji. Relokalizacja to zmierzanie w kierunku większej samorządności i samowystarczalności. Na poziomie kulturowym wymaga to „dekolonizacji wyobraźni owładniętej fetyszem wzrostu”, jak proponuje Latouche [53]. Zamiast traktować wzrost i globalizację jako najważniejsze sposoby na dobre życie mieszkańców, należy poszukiwać go w stacjonarności i lokalności.

W sferze *praxis* relokalizacja oznacza konkretne działania na poziomie rad miast i politycznych programów ruchów miejskich na rzecz skrócenia łańcuchów dostaw, wspierania lokalnych przedsiębiorstw i spółdzielni czy mieszkalnictwa komunalnego. Wskazówek dostarcza doświadczenie Cleveland w Stanach Zjednoczonych i Preston w Wielkiej Brytanii. Starając się podnieść po kryzysie gospodarczym, prowadziły one nieudaną walkę o dużych inwestorów (w Preston był to Amazon), kusząc ich subsydiami i ulgami. Kiedy to nie przyniosło rezultatów, część radnych zaczęła działać na rzecz wzmocnienia lokalnej gospodarki i spółdzielczości. Dokonali tego między innymi poprzez dofinansowanie dużych, publicznych instytucji-kotwic (ang. *anchor institutions*), jak na przykład szpitali, uniwersytetów

i urzędów. Instytucje te z kolei wspierały lokalne spółdzielnie i przedsiębiorstwa, zamawiając od nich produkty i usługi [Bastani 201-223; Howard; Lockey and Glover]. Lokalna produkcja energii elektrycznej, banki spółdzielcze oraz inwestycje funduszy emerytalnych w rozwój lokalnej gospodarki dopełniły obrazu. Zamiast przyciągać kapitał do miasta, podjęto działanie, by kapitał ten w mieście pozostał i był podzielony wśród mieszkańców i pracowników w bardziej sprawiedliwy sposób. Podobny skutek mogą przynieść inwestycje w mieszkalnictwo komunalne [Kusiak]. Wszystkie te działania dodatkowo stabilizują lokalną gospodarkę, czyniąc ją bardziej odporną na kryzysowe wstrząsy. A wstrząsów takich można się spodziewać wraz z kolejnymi pandemiemi, zmianami klimatycznymi i wyczerpywaniem się zasobów.

Zagrożenia lokalizmu

Lokalistyczne podejście do polityki miejskiej wiąże się z pewnymi zagrożeniami. Oprócz gospodarczych konsekwencji związanych z „zostawaniem w tyle”, podczas gdy inne ośrodki korzystają z globalizacji i wzrostu, lokalizm niesie też konsekwencje kulturowe. Konwencja chicagowska z 1944 roku była motywowana wiarą, że „przyszły rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego może przyczynić się w znacznej mierze do stworzenia i utrzymania przyjaźni i zrozumienia między narodami i ludami świata” [Konwencja 1-2].

Za tym zdaniem kryje się przekonanie, że połączenia lotnicze przyczynią się do budowania kosmopolitycznej utopii przyjaźni i pokoju na świecie, tak bardzo oczekiwanych w przededniu końca drugiej wojny światowej. Relokalizacja bywa krytykowana jako zagrożenie dla kosmopolitycznych wartości [Quilley 263-264]. Drajstyczne ograniczenie mobilności i kontaktów między ludźmi z różnych stron świata może wzmocniać ksenofobię i prowadzić do powrotu tradycyjnych relacji społecznych z ich ograniczeniami dla wolności jednostki. Mocca zwraca uwagę, że nadzieje pokładane w lokalnej wspólnotowości przez proponentów dewzrostu mogą się nie spełnić. Wspólnotowość taka nie daje gwarancji, że decyzje będą podejmowane oddolnie i w zgodzie z wartościami dewzrostu, takimi jak równość, sprawiedliwość czy ograniczanie wpływu na środowisko [Mocca 86]. Bruno Latour w *Down to Earth* opatruje taki kierunek etykietą *local-minus* i poszukuje nowego wektora, prostopadłego do linii globalne-lokalne [40]. Po jednej jego

7 Latouche odnosi używane przez siebie pojęcie „autonomy” do greckiego źródła *autonomos*, czyli mający możliwość ustanawiania własnych reguł i praw. Można je tłumaczyć jako autonomię i jako samorządność.

stronie jest „wystrzelona w kosmos” polityka Donalda Trumpa, za nic mająca planetę i jej ograniczenia, po drugiej – kształtujący się dopiero ośrodek ciężący ku ziemi (ang. *down to earth*). Wyobrażam go sobie jako świat lokalnych społeczności żyjących przyziemnie i blisko, a jednocześnie połączonych z innymi społecznościami gęstą i trwałą siecią nieznaną państwowych granic. Jak może wyglądać taki powrót ku ziemi w dziedzinie podróżowania?

Oszczędna obfitość

Dewzrostową alternatywę dla hipermobilności można nakreślić wokół pojęcia oszczędnej obfitości (ang. *frugal abundance*). Samuel Alexander omawia ją w kontekście oszczędnego gospodarowania, jakiego możemy oczekiwać w świecie postwzrostu [160]. Zwraca uwagę, że zmiana w tym kierunku wiąże się z ryzykiem egzystencjalnego bólu wśród osób, dla których konsumpcyjny styl życia – w tym przypadku dalekie i częste podróże – jest ważną częścią tożsamości i treścią marzeń. Sprawiedliwa transformacja wymaga nie tylko sprawiedliwej dystrybucji i demokratyczności, ale także „uznania i poszanowania praw, potrzeb, wartości, sposobów rozumowania i zwyczajów” osób, których dotyczą zmiany [Schwanen 132]. Jak sugeruje Alexander, „ludzie mogą odkryć, że życie o zmniejszonej konsumpcji może prowadzić do nowej formy obfitości, nowego rodzaju bogactwa, ponownego połączenia z naturą, swoimi społecznościami i samymi sobą” [162]. Bezbolesne przejście do postwzrostu wymaga wcześniejszego przygotowania i oswojenia się ze zmianą stylu życia. Dlatego, żeby przygotować siebie i innych do takiej zmiany, warto postawić się naprzeciw turystycznego marketingu i już teraz promować dewzrostowe sposoby podróżowania i niepodróżowania. Spróbuję nakreślić ramy takiej propozycji, korzystając z tytułowych haseł artykułu: bliżej, wolniej, mniej. Podobnie jak czyni to Alexander, nie traktuję tej wizji jako wzorca gotowego do wprowadzenia – to tylko ćwiczenie z myślenia utopijnego, służące jako źródło inspiracji i przyczynek do dyskusji.

Bliżej

Można podróżować bliżej. Zamiast podróży na inne kontynenty wybierać bliższe cele podróży. Może to być zwiedzanie własnego regionu lub regionów sąsiednich. W ostatnich latach modne stają się mikro-podróża [Orliński]. Wycieczka rowerowa za miasto

polnymi drogami pozwoli lepiej wypocząć niż długie godziny spędzone na lotnisku, w samolocie i innych środkach transportu. *City break* w Międzychodzie czy Przemysłu może wzbogacić nasze życie nie gorzej niż weekend w zatłoczonej Wenecji. Podróżowanie po Polsce może nie mieć waloru poznawania innych kultur jak podróże zagraniczne, ale może się przyczynić do lepszego poznania wielokulturowej historii kraju. Co więcej, społeczeństwo w Polsce jest obecnie tak zróżnicowane, że opuszczenie wielkomiejskiej bańki i odwiedzenie Podkarpacia również może poszerzać horyzonty. Poza granicami kraju wizyta w Ukrainie, Rumunii czy Berlinie może być równie bogata w doznania jak wyjazd do Hiszpanii, Tunezji i Nowego Jorku.

Wolniej

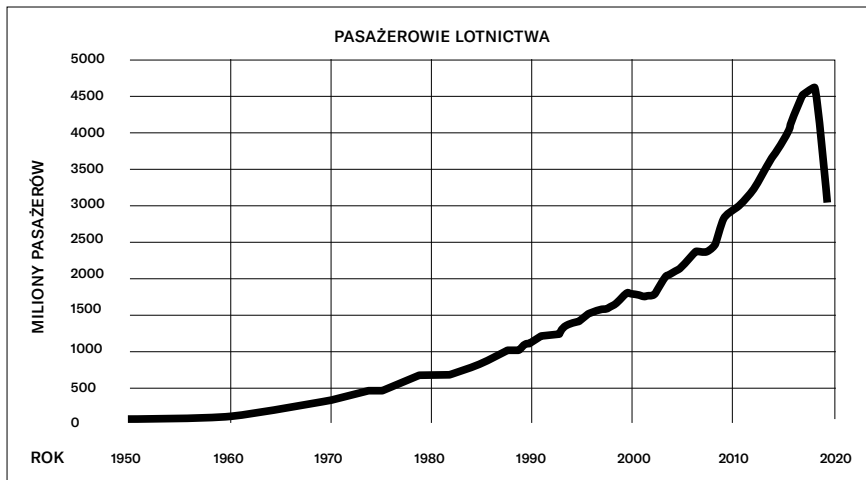
Można podróżować wolniej, wybierając inne środki transportu, takie jak pociąg czy rower. „Wstyd lotniczy” ma swój rewers, czyli modę na podróżowanie pociągiem pod szwedzkim znakiem #tagskryt. Moda ta przypomina o niegdyś powszechnych nocnych połączeniach kolejowych pomiędzy miastami Europy. Na bardziej aktywnych ruchowo czekają sieci tras rowerowych: istniejące od lat szlaki PTTK czy komfortowa i malownicza Velo Dunajec. Najbardziej wytrwali mogą dotrzeć rowerem nawet do Gruzji. Tak dalekie podróże wymagają dużej ilości czasu wolnego. Dwutygodniowe wakacje mogą nie wystarczyć, by pociągiem dotrzeć na Bałkany, spędzić tydzień na miejscu i wrócić. Jednak w połączeniu z dewzrostowymi zmianami w organizacji pracy mogą się stać realne. Przykładowo gwarantowany dochód podstawowy umożliwiłby przerwy w pracy dłuższe niż standardowe wakacje. Idea *slow travel*, omawiana już od wielu lat w kontekście zrównoważonej turystyki [Dickinson et al. 282], może być wykorzystana do promocji lotów na drugi koniec świata [Sørensen]. Jednak gdy połączyć ją z zamiłowaniem do niskoemisyjnych środków transportu, takich jak rowery i pociągi, może służyć do propagowania prawdziwie dewzrostowych praktyk.

Mniej

Można podróżować rzadziej i mniej. Wybierając z podróży tylko te, które są najbardziej potrzebne, wartościowe i najwięcej dobrego wniosą do życia. Dalekie podróże pociągiem również wymagają dużych nakładów energii i złożonej infrastruktury. Dlatego zamiast po raz

Ryc. 2. Wykres wzrostu liczby pasażerów w lotnictwie od 1950 do 2019 z prognozą spadku w 2020 roku*

* Źródła danych jak w ryc. 1, uzupełnione o prognozę ICAO <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Billion-fewer-international-air-travellers-this-year-according-to-latest-ICAO-forecast.aspx>.



kolejny wyjeżdżać, można zostać w domu i spróbować *staycation*. Nauczyć się rozpoznawania ptaków i drzew spotykanych w pobliskim parku. Uprawić ogródek i poznać uroki kompostowania. Dzięki temu nie tylko pozostaniemy na ziemi (*stay grounded!*), ale też blisko niej (*down to earth!*).

Co dalej?

Nową perspektywę dla namysłu nad podróżami i lokalnością daje kryzys pandemiczny. Uwidocznili on kruchość długich łańcuchów dostaw i zglobalizowanej gospodarki. Gdy skończyły się maseczki, nie można było ich zamówić z Chin w systemie dostaw „just-in-time”. Nieocenionym zasobem okazały się setki osób szyjących na maszynie. Z czasem dostawy globalne wróciły, jednak już zbliża się kolejny kryzys, tym razem gospodarczy. Miasta, które w mniejszym stopniu polegają na globalnym kapitale i napływie turystów, mają większe szanse, by przeżyć go w łagodny sposób. A tymczasem lotnictwo czeka załamanie. Wiele linii lotniczych stoi na granicy bankructwa i wyciąga ręce po publiczne pieniądze. Tak silny kryzys w branży może być okazją do jej transformacji. Państwowe dotacje mogą być uwarunkowane wprowadzeniem podatków i ograniczeń. Stało się tak w Holandii, Francji i Austrii, gdzie pomoc publiczna dla Air France-KLM i Austrian Airlines została uzależniona od ograniczenia lotów krajowych tam, gdzie dostępne są połączenia kolejowe [Dunn]. Jak mówi Naomi Klein, w dobie kryzysu realizowane są te idee, które są pod ręką [Klein]. Wieloletnia praca międzynarodowych sieci

aktywistów i aktywistek na rzecz dewzrostu w lotnictwie może właśnie teraz przynieść skutek. Jeśli tak się nie stanie, wciąż można pokładać dewzrostową nadzieję w zmianie indywidualnych praktyk. Pewne jej oznaki można zauważyć w sezonie letnim 2020. W wyniku pandemii podróże krajowe i Rodzinne Ogrody Działkowe stały się bardziej popularne niż greckie Rodos. Czy ten trend utrzyma się w przyszłości?

↓ lista prac cytowanych

Alexander, Samuel. “Frugal Abundance in an Age of Limits: Envisioning a Degrowth Economy”. *Transitioning to a Post-Carbon Society: Degrowth, Austerity and Wellbeing*, edited by Ernest Garcia, et al., Palgrave Macmillan, 2017, pp. 159-179.

Bastani, Aaron. *Fully Automated Luxury Communism. A Manifesto*. Verso Books, 2019.

“Boris Johnson to fight bigger Heathrow but will not resign”. *BBC News*, 12 May 2015, <https://www.bbc.com/news/uk-politics-32703425>.

Brand, Christian, and John M. Preston. “‘60-20 Emission’ – The Unequal Distribution of Greenhouse Gas Emissions from Personal, Non-Business Travel in the UK”. *Transport Policy*, vol. 17, no. 1, 2010, pp. 9-19, doi:10.1016/j.tranpol.2009.09.001.

- Büchs, Milena, and Max Koch. "The Generation of Human Wellbeing: Social Practices Theory". *Postgrowth and Wellbeing. Challenges to Sustainable Welfare*, Palgrave Macmillan, 2017.
- Carrington, Damian. "Heathrow third runway ruled illegal over climate change". *The Guardian*, 27 Feb. 2020, <https://www.theguardian.com/environment/2020/feb/27/heathrow-third-runway-ruled-illegal-over-climate-change>.
- CBOS. *Wycieczki wypoczynkowe Polaków w 2019 roku i plany na rok 2020*, no. 15, 2020.
- Cirium. "French government sets green conditions for Air France bailout". *FlightGlobal*, 30 Apr. 2020, <https://www.flightglobal.com/strategy/french-government-sets-green-conditions-for-air-france-bailout/138160.article>.
- Czepakiewicz, Michał, et al. "Flights Dominate Travel Emissions of Young Urbanites". *Sustainability*, vol. 11, no. 22, 2019, 6340, doi:10.3390/su11226340.
- . "Why Do Urbanites Travel More than Do Others? A Review of Associations between Urban Form and Long-Distance Leisure Travel". *Environmental Research Letters*, vol. 13, no. 7, 2018, doi:<https://doi.org/10.1088/1748-9326/aac9d2>.
- Dickinson, Janet E., et al. "Slow Travel: Issues for Tourism and Climate Change". *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 19, no. 3, 2011, pp. 281-300, doi:10.1080/09669582.2010.524704.
- Dunn, Katherine. "Climate conditions on airline government bailouts are rare – and the coronavirus likely won't be an exception". *Fortune*, 26 June 2020, <https://fortune.com/2020/06/26/airline-bailouts-climate-conditions-coronavirus/>.
- EEA. *Aviation and Shipping – Impacts on Europe's Environment. TERM 2017: Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) Report*. No. 22, 2017, doi:10.2800/4907.
- Elofsson, Anna, et al. "Local Governance of Greenhouse Gas Emissions from Air Travel". *Journal of Environmental Policy & Planning*, vol. 20, no. 5, 2018, pp. 578-594, doi:10.1080/1523908X.2018.1473152.
- Gössling, Stefan. "Celebrities, Air Travel, and Social Norms". *Annals of Tourism Research*, vol. 79, August 2019, doi:10.1016/j.annals.2019.102775.
- Gössling, Stefan, et al. "Can We Fly Less? Evaluating the 'Necessity' of Air Travel". *Journal of Air Transport Management*, vol. 81, August, 2019, doi:10.1016/j.jairtraman.2019.101722.
- . "Subsidies in Aviation". *Sustainability (Switzerland)*, vol. 9, no. 8, 2017, pp. 1-19, doi:10.3390/su9081295.
- Graver, Brandon, et al. "CO₂ Emissions from Commercial Aviation, 2018". *The International Council on Clean Transportation (ICCT) Working Paper 2019-16*, September 2019, https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_CO2-commercial-aviation-2018_20190918.pdf.
- Gurdus, Lizzy. "Boeing CEO: Over 80% of the world has never taken a flight. We're leveraging that for growth". *CNBC*, 7 Dec. 2017, <https://www.cnbc.com/2017/12/07/boeing-ceo-80-percent-of-people-never-flown-for-us-that-means-growth.html>.
- GUS. *Turystyka w 2018 r.*, 2019.
- Howard, Ted. "Losing Amazon". *The American Prospect*, 21 Nov. 2019, <https://prospect.org/economy/losing-amazon/>.
- Jankowski, Rafał, et al. *Raport Lotniczy 2018. Poznań – Ławica*. Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania, 2019.
- Kisiel, Bogna. "Radny Paweł Sowa lobbuje za Ławicą. Chce namówić holenderskiego przewoźnika do utworzenia połączenia lotniczego Poznań – Amsterdam". *Głos Wielkopolski*, 26 lutego 2019, <https://gloswielkopolski.pl/radny-pawel-sowa-lobbuje-za-lawica-chce-namowic->

-holenderskiego-przewoźnika-do-utworzenia-pola-czenia-lotniczego-poznan-amsterdam/ar/13920269.

Klein, Naomi. "Coronavirus Capitalism – and How to Beat It". *The Intercept*, <https://theintercept.com/2020/03/16/coronavirus-capitalism/>.

Knolle, Kirsti. "Vienna Airport appeals against ban on expansion". *Reuters*, 23 Mar. 2017, <https://www.reuters.com/article/us-viennaairport-runway/vienna-airport-appeals-against-ban-on-expansion-idUSKBN16UoT4>.

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U.59.35.212 zm. Dz.U.2002.58.527. Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2002, https://www.ulc.gov.pl/_download/personel_lotniczy/certyfikacja-organizacji-rejestracja-podmiotow/symulatory/konwencja_1010.pdf.

Kusiak, Joanna. Interview by Arkadiusz Gruszczyński. "Klasę średnią od bezdomności dzielą trzy raty kredytu. Czy czeka nas fala eksmisji?". *warszawa.wyborcza.pl*, 8 maja 2020, <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,150427,25926679,klase-srednia-od-bezdomnosci-dziela-trzy-raty-kredytu-czy-czeka.html>.

Larsson, Jörgen, et al. "International and National Climate Policies for Aviation: A Review". *Climate Policy*, vol. 19, no. 6, 2019, pp. 787-799, doi:10.1080/14693062.2018.1562871.

Latouche, Serge. *Farewell to Growth*. Polity Press, 2009.

Latour, Bruno. *Down to Earth: Politics in the New Climate Regime*. Polity Press, 2018, doi:10.1017/CBO9781107415324.004.

Lenzen, Manfred, et al. "The Carbon Footprint of Global Tourism". *Nature Climate Change*, vol. 8, 2018, pp. 522-528, doi:10.1038/s41558-018-0141-x.

Lockey, Alan, and Ben Glover. "The Wealth Within: The »Preston Model« and the New Municipalism". Demos, June, 2019, <https://demos.co.uk/project/the-wealth-within-the-preston-model-and-the-new-municipalism/>.

Márai, Sándor. "Weekend". *W podróży*, translated by Teresa Worowska, *Zeszyty Literackie*, 2011, pp. 96-100.

Mocca, Elisabetta. "The Local Dimension in the Degrowth Literature. A Critical Discussion". *Journal of Political Ideologies*, vol. 25, no. 1, 2020, pp. 78-93, doi:10.1080/13569317.2019.1696926.

Orliński, Wojciech. "Orliński o przyszłości: Mikroturystyka będzie hitem". *wyborcza.pl*, 16 marca 2020, <https://wyborcza.pl/duzyformat/7,127290,25787235,orlinski-o-przyszlosci-mikroturystyka-bedzie-hitem.html>.

Parrique, Timothée. *The Political Economy of Degrowth*. Université Clermont Auvergne; Stockholms universitet, 2020, <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02499463>.

Peeters, Paul, et al. "Are Technology Myths Stalling Aviation Climate Policy?". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 44, May 2016, pp. 30-42, doi:10.1016/j.trd.2016.02.004.

Quilley, Stephen. "De-Growth Is Not a Liberal Agenda: Relocalisation and the Limits to Low Energy Cosmopolitanism". *Environmental Values*, vol. 22, 2013, pp. 261-285, doi:10.4324/9780203495452.

RB. "Nowe połączenia z poznańskiej Ławicy", *poznan.pl*, 3 kwietnia 2019, <https://www.poznan.pl/mim/info/news,1175/nowe-polaczenia-z-poznanskiej-lawicy,131067.html>.

Rosen, Eric. "As Billions More Fly, Here's How Aviation Could Evolve". *National Geographic*, 20 June 2017, <https://www.nationalgeographic.com/environment/urban-expeditions/transportation/air-travel-fuel-emissions-environment/>.

Rutherford, Dan. "Friday fun fact: If everyone on Earth...". *Twitter*, 4 października 2019, <https://twitter.com/rutherdan/status/1180108067746107394>.

Schäfer, Andreas W., et al. "Technological, Economic and Environmental Prospects of All-Electric Aircraft". *Nature Energy*, vol. 4, no. 2, 2019, pp. 160-166, doi:10.1038/s41560-018-0294-x.

Schwanen, Tim. "Low-Carbon Mobility in London: A Just Transition?". *One Earth*, vol. 2, no. 2, 2020, pp. 132–134, doi:10.1016/j.oneear.2020.01.013.

Sørensen, Stine Gjevnøe, "Slow travel – czym jest sztuka wolnego podróżowania?". *momondo.pl*, 5 stycznia 2017, <https://www.momondo.pl/discover/slow-travel-sztuka-wolnego-podrozowania>.

Stay Grounded Network, "Open Letter to the ICAO Council". *stay-grounded.org*, 26 Oct. 2018, <https://>

stay-grounded.org/wp-content/uploads/2018/10/Open-letter-for-ICAO-Council.pdf.

The Economic & Social Benefits of Air Transport. Geneva, Air Transport Action Group, 2005.

Xue, Jin. "Is Eco-Village/Urban Village the Future of a Degrowth Society? An Urban Planner's Perspective". *Ecological Economics*, vol. 105, 2014, pp. 130–138, doi:10.1016/j.ecolecon.2014.06.003.

↓ abstract

CLOSER, SLOWER, LESS: DEGROWTH IN AVIATION

Michał Czepkiewicz

The author discusses the subject of degrowth in aviation and travel, using the existing theory of degrowth and comparing its elements with the literature on mobility and transport. He views equality and fairness, frugal abundance and locality as the basic elements of degrowth. In his considerations, he employs utopian thinking, which includes both a vision of a better world and the pragmatic steps that can be taken to strive for such a world. He discusses a postulate for economic and political relocation while looking for

an appropriate scale for actions to reduce greenhouse gas emissions in aviation. Air mobility, mainly tourist and international mobility, has been increasing rapidly since the 1950s. In this sector, it is very difficult to decouple emissions from growth, and it requires steps to reduce travel. This calls for a vision of a different mobility that I outline around the title slogans: closer, slower, less.

KEYWORDS: degrowth, travel, transport, mobility