



Czy latać na wakacje do ciepłych krajów?

Nie wylewajmy dziecka z kąpielą

Turystyka jest odpowiedzialna za 8% emisji dwutlenku węgla na świecie¹. To bardzo dużo. Transport lotniczy związany z turystyką stanowi 12% tych kosztów środowiskowych, czyli powoduje około 1% emisji dwutlenku węgla w skali światowej (cały transport lotniczy to 2,5%). Aktywista klimatyczny najprawdopodobniej zarekomendowałby ograniczenie turystyki. Możemy przecież spędzić wakacje na działce, we własnym ogrodzie lub na balkonie, albo zwiedzając okolicę na rowerze. Racjonalista klimatyczny musi zastanowić się nad skutkami takiego ograniczenia, a także rozważyć, czy nie można tego ośmioprocentowego obciążenia zmniejszyć innymi sposobami.

W przeliczeniu na głowę mieszkańca największe obciążenie turystyką mają Malediwy. W blisko 100% obciążenie to powodują turyści zagraniczni. Na drugim miejscu są Niemcy, ale tu w 90% emisję powodują sami Niemcy. Na kolejnych miejscach jest Nowa Zelandia z przewagą emisji przez miejscowych, Mauritius z dużą przewagą emisji przez przyjeżdżających z zagranicy, Stany Zjednoczone z bardzo dużą przewagą emisji powodowanych przez samych Amerykanów, Cypr z bardzo dużą przewagą emisji powodowanych przez turystów zagranicznych i Seszele z emisją prawie wyłącznie powodowaną przez turystów zagranicznych¹. Jeszcze ciekawiej wygląda bilans, czyli różnica między emisją powodowaną przez wyjeżdżających z danego kraju i przyjeżdżających do tego kraju. Tutaj rekordzistą, największym „eksporterem netto” turystycznej emisji na głowę mieszkańca, jest Kanada (2 t dwutlenku węgla rocznie), dalej Niderlandy, Dania i Szwajcaria z bilansem około 1 t dwutlenku węgla. Tak więc każdy Kanadyjczyk powoduje emisję dwóch ton dwutlenku węgla w krajach, do których jeździ, pewnie najczęściej w ciepłych krajach, i po drodze. Z kolei na głowę mieszkańca Malediwów przypadają 4 t dwutlenku węgla, powodowane napływem turystów zagranicznych, zaś mieszkańca Seszeli, Mauritiusu i Cypru – mniej więcej dwie tony¹.

Jakie wnioski można wyciągnąć z powyższej statystyki? Są kraje, których ekonomia jest uzależniona od turystyki. Gdyby turystykę ograniczyć, musiałyby rozwinąć przemysł lub, co gorsza, rolnictwo, niszcząc resztki naturalnych środowisk i przyczyniając się w ten sposób do jeszcze większej emisji dwutlenku węgla. Cuda przyrody, takie jak Serengeti, Ngorongoro i setki innych, przestałyby istnieć, gdyby nie turystyka. Nie można też przecenić znaczenia turystyki dla osób wyjeżdżających – poznają one różnorodność przyrody i kultur, uczą się tolerancji dla odmienności, co może nawet zapobiegać wojnom, gdyż łagodzi podział na „my” i „oni” (obcy). Trzeba zatem znaleźć inny sposób na zmniejszenie turystycznej emisji w tych krajach. Najwięcej turystów odwiedza kraje ciepłe i gorące, w których ogromna ilość energii jest zużywana

przez klimatyzację, napędzaną przez energię elektryczną uzyskiwaną ciągle głównie z paliw kopalnych. Zastąpienie tej energii energią pochodzącą z fotowoltaiki i turbin wiatrowych, nie tylko w obiektach turystycznych, ale także w domach mieszkańców, dałoby kolosalne ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Jak jednak takie wydatki sfinansować, zwłaszcza w krajach biednych a atrakcyjnych turystycznie? Najprostszym rozwiązaniem byłaby „dopłata węglowa” do biletów lotniczych, z dobrze kontrolowanym przeznaczeniem na rozwój OZE w krajach, do których linie lotnicze przywożą turystów. Nie może to być dopłata dobrowolna, musi być przymusowa. Zatem największe linie lotnicze czy ich federacje, takie jak IATA, musiałyby się porozumieć nie tylko w sprawie „dopłaty węglowej”, ale także solidarnie nie wchodzić we współpracę z liniami, które do takiego porozumienia nie przystąpią. Wiele miast czy krajów wprowadziło opłaty dla turystów, jednak uzyskane tak fundusze niekoniecznie, a prawdopodobnie rzadko, są używane do zmniejszenia śladu węglowego. Zatem agencje turystyczne także powinny pobierać od turystów „dopłatę węglową”, która w sposób ściśle kontrolowany byłaby inwestowana w zmniejszanie śladu węglowego w krajach, do których turyści przyjeżdżają.

Takie widziałbym najpilniejsze działania na dziś. W przyszłości samoloty powinny być napędzane biopaliwami, produkowanymi z zerowym bilansem emisji. To jedyne rozsądne użycie biopaliw, gdyż próba zastąpienia biopaliwami produktów naftowych w samochodach (poza kilkuprocentowym dodatkiem uszlachetniającym) była od początku chybionym pomysłem – można łatwo wyliczyć, że biopaliwami nie da się zastąpić paliw kopalnych w istotnej części, a zwiększanie na siłę produkcji roślin oleistych spowodowało niszczenie lasów tropikalnych na ogromną skalę. Jest już w zasadzie pewne, że transport lądowy (ale nie powietrzny) będzie zdominowany przez pojazdy elektryczne. Biopaliwa dla lotnictwa powinny pochodzić z glonów (biopaliwa trzeciej generacji), a jest to ciągle technologia niedojrzała. Zatem badania powinny być intensywnie prowadzone już dziś. W przyszłości nie tylko przeloty turystyczne, ale cały ruch lotniczy powinien stać się neutralny klimatycznie.

Nie chciałbym, aby moja wypowiedź została odebrana jako głos przeciwko aktywistom klimatycznym. Ich działalność jest niezwykle ważna dla ratowania nas przed katastrofą klimatyczną. To ich głos przebił się do świadomości społecznej, podczas gdy powtarzane od kilkadziesiąt lat ostrzeżenia naukowców były ignorowane. Aktywiści klimatyczni i racjonałści klimatyczni mają do odegrania odrębne role, prowadzące do tego samego celu – zmniejszenia emisji dwutlenku węgla i ochrony klimatu. Jednak najskuteczniejsza będzie harmonijna współpraca obu grup.

JAN KOZŁOWSKI

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Tarnowie
emerytowany profesor Instytutu Nauk o Środowisku UJ

¹ M. Lenzen i inni, *The carbon footprint of global tourism*, Nature Climate Change, 2018, 8:522–528.