

POLSKIE FORUM TRANSPORTU, LOGISTYKI I SPEDYCJI

27-28 czerwiec 2024 r.

A. NAUKA TRANSPORTOWA

A.5. POLITYKA TRANSPORTOWA

Wojciech Paprocki

Tezy do dyskusji

Sesja A5, 27 czerwca 2024 r. godz. 10:00 – 11:45

Teza	Przedmiot analizy	Uwagi ^{*)}
I	Transformacja energetyczno-klimatyczna	
II	Korekta programów inwestycyjnych	
III	Zarządzanie zasiedzonymi przedsiębiorstwami	
IV	Edukacja kadr w epoce transformacji cyfrowej	

**) Proszę wpisać swoje preferencje dotyczące udziału w dyskusji nad wybranymi tezami.*

Teza I

Wybory do Parlamentu Europejskiego przeprowadzone w czerwcu 2024 r. zostały poprzedzone różnorodnymi debatami, których treść i formy zaangażowania miały ułatwić podjęcie decyzji, kogo wybierać biorąc pod uwagę indywidualną sylwetkę kandydatów a także programy reprezentowanych przez nich partii politycznych. Wyniki tych wyborów wskazują m.in., że w społeczeństwie wielu (ale nie wszystkich) krajów członkowskich UE istotnie zmniejszyła się atrakcyjność programu partii „zielonych”, tj. promujących przeprowadzenie głębokiej transformacji energetyczno-klimatycznej. Wzrasta presja społeczna, aby poszukiwać praktyczne i ekonomicznie akceptowalne rozwiązania, których rozwój i implementacja pozwoli na kontynuowanie z wielu przyczyn (nie tylko ze względu na zmiany klimatyczne) potrzebnej transformacji energetyczno-klimatycznej. Przebieg transformacji w większym stopniu niż do tej pory musi uwzględniać oczekiwania zgłaszane przez różne gałęzie przemysłu, który znajduje się pod presją konkurentów z innych kontynentów korzystających z tańszych niż w Europie nośników energii. Istotne znaczenie dla kształtowania tempa transformacji energetyczno-klimatycznej będzie mieć skuteczność polityki zapewnienia stabilności systemu elektroenergetycznego. W Polsce nie dysponujemy wiarygodnym scenariuszem redukcji udziału węgla (kamiennego i brunatnego) w strukturze nośników pierwotnych wykorzystywanych do produkcji energii elektrycznej. Narastają wątpliwości, czy do 2030 roku uda się zaimplementować ekonomicznie racjonalne rozwiązania magazynowania coraz większej ilości energii elektrycznej uzyskiwanej z OZE. Wzrasta obawa, że im bardziej system elektroenergetyczny będzie niestabilny, tym mniejsza będzie szansa, aby w kolejnych latach skutecznie lansować kolej jako najbardziej ekologiczną i przyjazną dla klimatu gałąź transportu, skoro istotna część energii elektrycznej zużywanej przez kolej (pozbawionej

– w przeciwieństwie od bateryjnych środków transportu drogowego – możliwości buforowania energii z OZE) musi być zasilana energią elektryczną generowaną także przy zastosowaniu wysoko emisyjnej technologii spalania węgla.

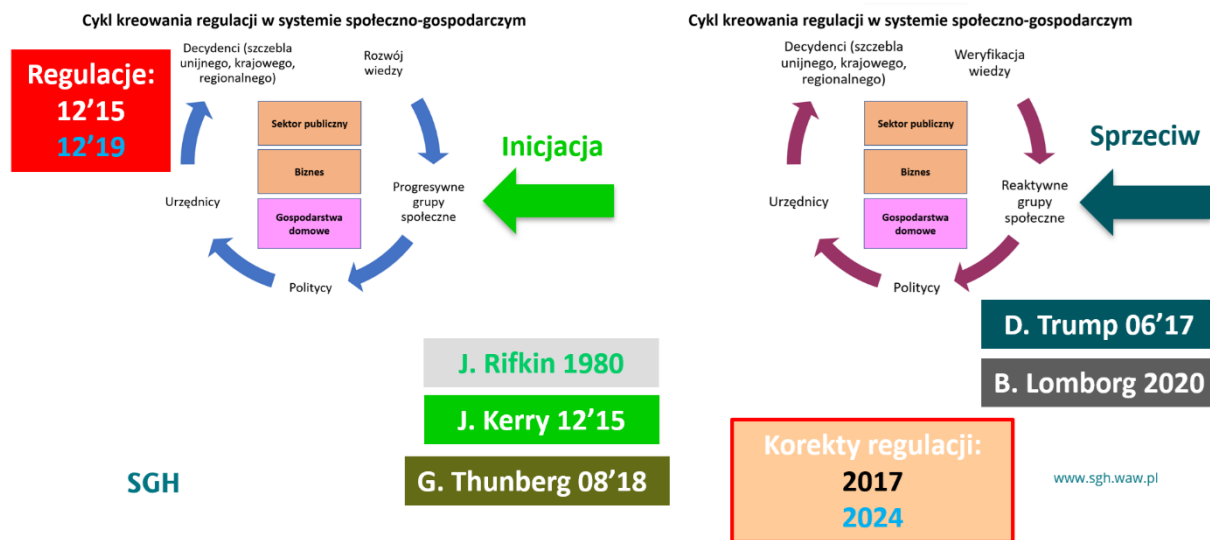
Można się spodziewać, że w latach 2024 – 2029 zaangażowanie władz publicznych oraz biznesu w realizację ogłoszonego w grudniu 2019 r. programu „European Green Deal” będzie mieć inny charakter niż w minionych czterech latach.

Jednym z przejawów zmiany nastawienia będą korekty regulacji, które odnoszą się do zakresu i tempa wprowadzania niskoemisyjnych i bezemisyjnych środków transportu, w tym samochodów osobowych. Dodatkowo coraz mniejszą skuteczność będzie mieć lansowanie kolei jako gałęzi transportu przyjaznej środowisku naturalnemu.

Teza II

W systemie społeczno-gospodarczym występują trzy grupy interesariuszy, którzy oddziałują na polityków i urzędników podejmujących zarówno decyzje o kształtowaniu regulacji jak i o sposobie ich wdrażania. Dotyczy to procesów prowadzących do realizacji polityki progresywnej jak i reaktywnej. Odwołując się do poniższego rysunku można oddzielnie opisywać zachowania (1) osób, które są zaangażowane w funkcjonowanie sektora publicznego, (2) osób, które reprezentują biznes oraz (3) osób, które identyfikują się ze statusem konsumenta prowadzącego gospodarstwo domowe.

Rola progresywnych i reaktywnych grup społecznych



Źródło: opracowanie własne.

Przed zawarciem Porozumienia Paryskiego (w grudniu 2015 r.) i w latach kolejnych, nie tylko przedstawiciele sektora publicznego, ale także liczne grupy społeczne wspierały progresywny program transformacji energetyczno-klimatycznej. W tym czasie po stronie biznesu występowały zróżnicowane postawy. Liczące się grono inwestorów i menażerów zaangażowanych w przeprowadzenie transformacji stworzyli przedstawiciele przemysłu

i instytucji finansowych, którzy ogłosili wdrożenie strategii społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR – *Corporate Social Responsibility*). Jednym z celów było wprowadzenie w przemyśle, gospodarce komunalnej oraz w transporcie rozwiązań, które pozwolą na skokowe obniżenie emisji CO₂ (i innych gazów cieplarnianych) i w perspektywie 2050 r. uzyskanie zerowego bilansu emisji i absorpcji gazów cieplarnianych (GHG) w atmosferze.

Zainteresowanie w środowiskach biznesowych oraz wśród konsumentów nowymi rozwiązaniami zapewniającymi obniżenie emisji CO₂ było pobudzane polityką publiczną, której narzędziem było kierowanie dużych środków na dofinansowanie zmian w wyposażeniu technicznym przedsiębiorstw oraz gospodarstw domowych.

W Polsce jednym ze spektakularnych działań było wprowadzenie do eksploatacji w komunikacji miejskiej dróg (pod względem ceny nabycia) autobusów bateryjnych z napędem elektrycznym. Zaangażowanie znacznych środków unijnych i krajowych na dofinansowanie zakupów taboru nowej generacji spowodowało, że spadło tempo zastępowania taboru tradycyjnego nowymi jednostkami poprzedniej generacji, których ceny nabycia pozostały na relatywnie niskim poziomie. W ramach polityki publicznej szukano przedsięwzięć modernizacyjnych w transporcie kolejowym, który korzystając na skalę powszechną z trakcji elektrycznej jest zaliczany (w dość bezkrytyczny sposób) do bezemisyjnego transportu. Znaczne środki przeznaczono na podwyższenie standardu istniejącej infrastruktury. W praktyce się okazało, że realizacja wieloletnich projektów umożliwiła wydatkować zaplanowane fundusze, ale nie uzyskano istotnej poprawy sprawności i efektywności funkcjonowania kolei w Polsce. Coraz częściej krytykowana jest opieszałość władz publicznych w uruchamianiu projektów, które zapewnią stworzenie nowych linii niezbędnych dla poprawy dostępności kolei w wielu regionach ciężących do dużych aglomeracji oraz linii zapewniających wyeliminowanie wąskich gardeł w sieci kolejowej wykorzystywanej do przewozu ładunków. Dostrzegana jest także opieszałość władz publicznych w wielu krajach, w tym w Polsce, w otwieraniu transportu kolejowego na konkurencję między operatorami wykonującymi pasażerskie przewozy międzyregionalne i regionalne oraz towarowe przewozy ładunków.

W warunkach nasilającego się deficytu w budżecie UE oraz w budżetach krajów członkowskich po 2024 roku i przy spadku zaangażowania biznesu oraz konsumentów w realizację progresywnej polityki będzie spadać tempo i zakres transformacji energetyczno-klimatycznej w sektorach mobilności i logistyki.

W transporcie drogowym oraz w motoryzacji indywidualnej będzie się nasilać zjawisko reinwestycji w tabor z tradycyjnymi napędami oraz ograniczenie tempa rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej i wodorowej, które są niezbędne aby upowszechnić stosowanie nowych typów napędów (BEV i FCEV).

W transporcie kolejowym oczekiwana jest zmiana polityki inwestycyjnej, w tym przyspieszenie procedur przygotowania i uruchamiania projektów prowadzących do rozszerzenia sieci o nowe linie i obiekty obsługi pasażerów oraz załadowców (terminale intermodalne). W tej gałęzi transportu powinny zostać zastosowane regulacje unijne przewidujące funkcjonowanie konkurencji wewnątrzgałęziowej.

Teza III

W Polsce, podobnie jak w wielu krajach europejskich, przywiązuje się znacznie mniej uwagi kwestii mikroekonomicznej efektywności projektów rozwojowych niż ma to miejsce w USA. Praktykę kształtowania strategii zasiedziały (*incumbents*) przedsiębiorstw z sektora logistyki,

tj. PKP Cargo oraz Poczty Polskiej, a także z sektora mobilności, tj. PLL LOT, PKP InterCity oraz podmiotów, które powstały w wyniku zmian organizacyjnych w systemie kolejowych przewozów regionalnych, charakteryzuje bagatelizowanie czynników ograniczających pozyskanie nowych klientów, a także czynników wywołujących utratę części ze stałych klientów. Fakt, że te przedsiębiorstwa nadal stanowią część sektora publicznego i są pod wpływem władzy administracyjnej, a pośrednio także elit politycznych, utrudnia i nadal utrudnia koncentrowanie się zarządom tych podmiotów na wyzwaniach rynkowych. Do opinii publicznej i wielotysięcznej zbiorowości pracowników są kierowane komunikaty, które kreują pozytywną wizję rozwoju tych przedsiębiorstw w przyszłości. Istniejący dobór osób, które zasiadają w organach nadzorczych tych podmiotów powoduje, że te gremia nie są dostatecznie kompetentne i zdeterminowane, aby wymóc na zarządach „stąpienie po ziemi”, czyli przygotowanie i wdrożenie strategii zapewniających co najmniej przetrwanie i powrót do sytuacji, że te podmioty będą mogły się rozwijać bez korzystania z zewnętrznej pomocy o charakterze działań sformalizowanych i niesformalizowanych (których przejawem jest m.in. blokowanie wejścia na rynek międzyregionalnych przewozów pasażerskich nowym przewoźnikom kolejowym).

W obliczu braku środków finansowych w budżecie państwowym i budżetach samorządów szczebla wojewódzkiego, a także ze względu na unijne ograniczenia udzielania pomocy publicznej, kierownictwo przedsiębiorstw należących do sektora publicznego staje przed krytycznymi wyzwaniami. Jeśli im nie podoła, to – mimo odmiennej woli właściciela, czyli Skarbu Państwa – dojdzie do implozji ekonomicznej tych podmiotów, tak jak to miało i będzie mieć miejsce w innych krajach (przykładem jest prywatyzacja Poczty Królewskiej w Wielkiej Brytanii w 2024 roku).

Fundamentalne zmiany w funkcjonowaniu zasiedziały przedsiębiorstw sektora mobilności i logistyki, które nadal są zaliczane do sektora publicznego, są nieodzowne, aby przywrócić tym podmiotom zdolność do konkurowania na rynku. Władze publiczne, bez względu na preferowany kierunek programu gospodarczego, nie mają wyboru i powinny sięgnąć po radykalne rozwiązania, aby doprowadzić do uzdrowienia tych przedsiębiorstw.

Teza IV

Od pierwszej dekady XXI wieku trwa transformacja cyfrowa. Polska należy grupy krajów europejskich, w których rozwój oraz upowszechnianie technologii cyfrowych, w tym rozwiązań sztucznej inteligencji przebiega relatywnie szybko (w porównaniu europejskim, natomiast znacznie wolniej niż w USA oraz ChRL).

Upowszechnienie dostępu do chmury obliczeniowej (*cloud*), smartfonów i różnorodnych aplikacji wykorzystywanych przy użyciu smartfonów oraz zainstalowanych w środkach transportu, w tym samochodów osobowych, powoduje, że zarówno w sektorze publicznym, jak i w biznesie oraz wśród indywidualnych konsumentów i ich gospodarstwach domowych, wzrasta zapotrzebowanie na dostęp do big data. Wykorzystanie danych może służyć optymalizacji procesów operacyjnych w sektorach mobilności i logistyki, co przyniesie efekty mikroekonomiczne, makroekonomiczne, społeczne oraz ekologiczno-klimatyczne.

Mnożące się sytuacje, w których sektor publiczny, biznes i konsumenci, są ofiarami nadużywania rozwiązań sztucznej inteligencji oraz są celem ataków cyfrowych, budzą coraz

większy niepokój społeczny oraz coraz większą świadomość o narastającym ryzyku wystąpienia niepożądanych zdarzeń.

W Polsce zaangażowanie w rozwój i upowszechnienie technologii cyfrowych powinno objąć szerokie rzesze uczestników procesów gospodarczych oraz konsumentów, a także pracowników sektora publicznego.

Podstawowym wyzwaniem jest zmodyfikowanie procesów edukacji młodzieży oraz upowszechnienie form kształcenia ustawicznego. Szczególną rolę odegra objęcie edukacją pracowników sektora logistyki, w tym kilkumilionowej rzeszy kierowców zawodowych, którzy profesjonalnie obsługując coraz bardziej zaawansowane technologicznie aplikacje w urządzeniach mobilnych mogą przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz obniżenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych.