

Polgár Júlia:

Áruszállítás és ökológia

*Transportation is the industry
that connects other industries ...
it is the key to globalization."¹*

Az áruszállítás és ökológia kapcsolatában a szabad kereskedelem koncepciója és egyre teljesebb kibontakozása döntő tényezővé vált. Az áruszállítás jelenlegi gyakorlatát figyelembe véve sorsszerűnek tűnik a konfliktus a környezeti megfontolásokkal, a szabad kereskedelem pedig ebben a harcban nyíltan a szállítmányozás oldalán tette, és teszi le a garast.

1950 óta a nemzetközi kereskedelem globális GDP-ben való részesedése megduplázódott, 2003-ban 15 %-ot tett ki.² Ennek hátterét egyéb tényezők mellett a szállítási költségek jelentős csökkenése szolgáltatta, mely nem csupán az eszközök fejlődésének és hatékonyságának mutatója, hanem a világgazdaságba való gazdasági integrálódással is erős összefüggésben áll.

A szabad kereskedelem egyik alapja az elérhető, gyors és olcsó szállítás lehetősége. Ennél is nagyobb súlyt fektetnek a szállítás kérdéseire az olyan elemzések, melyek a csökkenő szállítási költségeket egyenesen a globalizáció mérőszámai között említik.³ A globalizációról szóló írások jelentős része lelkes hangnemben ecseteli a nemzetközi szállítás fejlődésének lenyűgöző iramát⁴. Fleischer⁵ ezt kínálat-növelő közlekedésfejlesztésnek nevezi, melynek az az alapfilozófiája, hogy a mobilitás mintegy az emberek alapjoga, az élet természetes velejárója, a gazdaságnak pedig szükségszerűen növekvő motorja, így tehát a rendszer célja a minél zavartalanabb mobilitás biztosítása. Ebben a gondolati keretben az erdők, a legelők, az autók elé ugró állatok, a kerékpárosok, a gyalogosok mind-mind a mobilitás hátráltatói és kiküszöbölendő tényezők.

A szabad kereskedelem pártolói szerint ez nem is probléma, hiszen a kereskedelem a gazdasági növekedés generálása által védi a környezetet, mivel keresletet produkál a környezetvédelemre is és egyben hozzájárul az ehhez szükséges erőforrások bővüléséhez⁶. Ezekkel az érvekkel szemben viszont számos ellenérv merül fel, melyek rávilágítanak arra, hogyan párosul a nemzetközi kereskedelem az ökológiai problémák elmélyülésével. A negatív externáliák (a nemzetközi áruszállítás esetében például a szállítóeszközök károsanyag-kibocsátása, por- és zajterhelés, a szállítási útvonalak természeti értékekben bekövetkező pusztítása, a szállítóeszközök gyártásához, javításához szükséges anyagok megtermelése, a gyárak üzemeltetése, a munkásokkal való esetleges embertelen bánásmód, a hulladékok kezelése, stb.) a szállítmányozás növekedésével együtt növekszenek, tehát a „fejlődés” és a szennyezés kéz a kézben járnak. Gyakran felmerülő ellenérv, hogy a fejlődés a

¹ Lawrence H. Summers, (Secretary U.S. Department of Treasury) felszólalása 2000.

² Rodrigue, (2005.)

³ Globalpolicy, 2005.

⁴ Rodrigue, (2005.) ...the relationships between space and time have reached a point where a large amount of space can be traded for a decreased amount of time, and this at lower costs. It then became increasingly possible to trade between parts of the world that previously had limited access to international transportation systems. Further, the division and the fragmentation of production that went along with these processes expanded trade. Trade thus contributes to lower manufacturing costs...

⁵ Fleischer, (2000.)

⁶ Ekins, Folke és Constanza (2005, 423.o.)

szállítóeszközök fejlődését is jelenti, tehát például tisztább levegőt⁷. A személygépkocsik fajlagos üzemanyag-fogyasztása és károsanyag-kibocsátása valóban csökkent például az 1960-as átlagokhoz képest, ám a személygépkocsi-forgalom volumene olyan nagy mértékben emelkedett, hogy végeredményben az autók okozta környezeti terhelés drasztikusan nőtt.

A növekvő forgalommal természetesen az államok adóbevételei is nőttek, tehát elvileg több forrás keletkezett a környezeti károk enyhítéséhez. Ez azonban csak akkor lehetne üdvös (és akkor sem biztosan elegendő), amennyiben ezek a plusz források valóban környezetvédelmi célokra lennének felhasználva. Ebben az esetben sem lenne azonban bizonyos, hogy a növekvő szállítás által termelt növekvő pénz helyre tudná hozni az okozott károkat. Sem a kipusztult fajok, sem beteg tüdők, sem a tönkrement erdők nem teremődnek újjá a profitból vagy az adóbevételekből.

A nemzetközi szállítás ökológiai hatását vizsgálva további problémát jelent a szereplők eltérő gazdasági helyzete. A legjobban álló gazdaságok esetleg megengedhetik maguknak (egyelőre), hogy a környezetvédelem luxusára jelentős összegeket áldozzanak, de a globális piac szegényebb résztvevői erről nem is álmodhatnak. Nem csupán ez ebből fakadó igazságtalanság nehezíti az ökológiai egyensúly fenntartását, hanem az is, hogy ez az aszimmetria többnyire rejtve marad egészen addig, míg szinte kezelhetetlen válságot okoz. A kereskedelemben szerepet játszó távolságok növekedésével együtt megszűnnek a negatív visszacsatolások⁸. Annak ellenére, hogy a részt vevő érintettek száma nő, a valós döntéshozóké változatlan, vagy csökkenő tendenciát mutat. A környezeti problémák nem a gazdasági döntéshozó centrumokban jelennek meg (melyek amúgy is jellemzően a környezetvédelmi célokra inkább áldozni tudó közegben találhatóak), hanem olyan távolságokban, ahová a döntéshozó nem is lát el, így kézenfekvő, hogy szándékoltság nélkül is másokra terheli a felmerülő költségeket.

Az 1970-es évek olajválsága világított talán először rá arra, hogy nemcsak a pénzügyi értelemben vett tőke, hanem a természeti erőforrások is jelentős értéket képviselnek.⁹ Ezzel párhuzamosan alakult ki az igény a szempontváltásra. Míg korábban az volt a nézet, hogy az emberiségnek energia-felhasználásra van szüksége, az energiaforrások sorsa miatti aggodalom arra is rávilágított, hogy alapvetően szolgáltatásokat igénylünk (meleg, fény, mozgás), melyekhez az energia az eszköz, nem a cél. Fleischer¹⁰ szerint megfordult (vagy meg kell, hogy forduljon) tehát az eddigi nézet: az a rendszer a fejlettebb, amely ugyanazt a szolgáltatást kevesebb energia-felhasználás mellett biztosítja. Míg régen a fejlettség szintjét jelezte az energia-felhasználás egy adott országban, ma már inkább a keresletet mérséklő közlekedési stratégia kidolgozását kell sürgetni.

Szintén Fleischer (2003.) fejti ki a fenntarthatóság nagyon izgalmas értelmezését. A fenntarthatóságot eddig leginkább, mint időbeli problémát értelmezték, azaz a fenntartható fejlődés az, amit időben sokáig fenn lehet tartani. A térbeli dimenzió viszont ugyanolyan fontos, ezért Fleischer a térbeli szolidaritás fontosságát hangsúlyozza. Ugyanakkor a fenntartható mobilitás fogalmának két, ellentmondó értelmezését is szembe állítja: az egyik nézet szerint a fenntarthatóság azt jelenti, hogy a mobilitás fejlődése szűkül, és minőségileg változik, a másik értelmezés a mai mértékű mobilitás fenntartását tűzné ki célul. A „fenntartható életkörülmények” követelménye viszont nem hagy kérdést a megoldás mibenléte felől, hisz csupán akkor valósul meg az életkörülmények fenntarthatósága,

⁷ ISachs (2005, 525. o.)

⁸ Princen (2005, 475.o.)

⁹ Sachs (2005. 516. o.)

¹⁰ Fleischer (2000.)

amennyiben a mobilizáció fejlődésének határokat szabunk. Ennek a gondolatnak végigvitele vezetett el ahhoz, hogy „a fenntarthatóság a közlekedésben nem azonosítható a mobilitás mértékének a fenntartásával”, a forgalom mennyisége nem őrizhető meg fenntartható módon. Erre rimel az Európai Unió 2001-es Time to Decide című közlekedéspolitikai dokumentuma, mely kimondja a forgalomnak a gazdasági növekedéssel való párhuzamos emelkedésének tarthatatlanságát, valamint azt, hogy „esetenként nem lesznek elkerülhetők bizonyos, a forgalom csökkentésére irányuló beavatkozások”¹¹. Az uniós dokumentum szellemisége talán arra példa, hogy a valóban szép új világ szükségességét kezdik felismerni. Sajnos ezek a csírájukban levő felismerések azonban egyelőre nem párosulnak aktív és hathatós lépésekkel, olyan erővel, mely ki is tudná kényszeríteni a változásokat.

A kényszerítő erők eddigi hiányához kapcsolódik az Index internetes újságban a közelmúltban megjelent cikk, mely az olajár-emelkedés lehetséges hatásait vizsgálja. (Dudás, G. 2005) Ebben az esetben nagyon is erős kényszer lépne fel a változások irányába; az újság gondolati játékának egyik célja az volt, hogy végiggondolja: milyen kézzelfogható, köznapi életben is tapasztalható változások várnának ránk ebben az esetben. Az írás szakértők bevonásával és némi fantáziával vázolta a jövő lehetséges alakulását abban az esetben, amennyiben az olajár eléri a bűvös 100 dolláros szintet. A francia Ixis-CIB befektetési bank elemzése szerint 2015-ben akár 380 dollár is lehet az olaj hordónkénti ára, és bár az összegeket illetően nincs összhang, azzal a véleménnyel nem áll egyedül a francia elemzés, hogy az olajár hamarosan elérheti a 100 dolláros szintet. Ez a szállítási költségek erőteljes növekedését hozná, és jelentős változásokhoz vezetne a világ kereskedelmi életében. Az esélyek latolgatása nélkül, feltételezve, hogy mégis bekövetkezik az olajár-növekedés, érdekes képzeleti játékot űzhetünk a lehetséges megoldások mibenlétéről. A technikai fejlődés felgyorsulna, hiszen új célként megjelenne az olajfogyasztást kiváltó megoldások iránt kereslet. Mivel az olajtermelés fő piaca az üzemanyagként való felhasználás, könnyen elképzelhető, hogy a tartósan és számottevően magasabb árak mekkora új igényt indítanak el. Bár rövid távon a bioüzemanyagok és hagyományos üzemanyagok keverése sikerrel kecsegtet, hosszú távon a hidrogénhajtás terjedése várható, főleg, mivel a technológia elvileg már most is készen áll, de még nem tették köznapi, tömeges használatra alkalmassá. Az események ilyen alakulása (amennyiben feltételezzük, hogy a hidrogén-hajtás elterjesztése és árusítási, kezelési módja környezetbarát lesz) jó hír lenne a természet szempontjából, de lehetnének kedvezőtlen hatások is: például a szén – fatüzelés újbóli elterjedése. A kereskedelmi rendszer átalakulását is generálhatnák az ilyen változások, hiszen olajhiány és drága szállítás esetén nem lenne kifizetődő a dömpingtermékek szállítása, így az adott, helyi iparágak fellendülésére, újjáépülése is elképzelhető lenne, a nemzetközi szállítmányozás visszaszorulásával párhuzamosan.

Az említett Index-cikk természetesen részben fantáziáláson alapul, de bizonyos elemei továbbgondolásra méltók. A számos, környezetvédőnek remélt, majd félbemaradt (az összeesküvés-elméletek szerint szándékosan félretett :-)) kezdeményezés után bizakodásra adhat okot, hogy a hidrogénhajtású járművek fejlesztésében a jelenlegi olajtársaságok között is van érdekelt¹², tehát nem reménytelen a módszer elterjesztése – megfelelő ösztönzés esetén, azaz akkor, ha vagy túl drága az olaj, vagy valamilyen más okból előnyösebbnek tűnik a hidrogén-hajtás fejlesztése.

A nemzetközi kereskedelem átalakulásának lehetősége szintén érdekes elgondolás, hisz egyfelől jelentősen csökkenhetne a távoli országokban bér munkában, rossz körülmények között, vagy egyéb kizsákmányoló módon dolgozók száma, mivel nem érné meg messze

¹¹ Idézi: Fleischer, (2003.)

¹² Shell, (2005.)

földön termelni, és felértékelődnek a helyi termelők, de ennek a változásnak drámai hatását (megszűnő gyárak, munkahelyek, strukturális változások) nem szabad lebecsülni még akkor sem, ha hosszú távon élhetőbb világot eredményeznek.

Ez a bemutatott gondolati játék arra is irányul: vajon milyen hatása lenne, ha az okozott ökológiai károk, externáliák beépülnének a kereskedelmi árakba, ha valóban megfizették velünk a kiirtott növényzet, a por, a veszélyes hulladékok, a kipufogógázok okozta betegségek költségeit, a környezeti károkat, melyek a nemzetközi szállításhoz kapcsolhatók – szinte elképzelhetetlen, mennyire fejére állna a ma ismert gazdasági környezetünk. Azt hiszem, ennek a kavarodásnak az elképzelése mindennél világosabban mutatja azt, hogy *most* mennyire a feje tetején áll...

Hivatkozások:

Dudás, G. (2005). Feltámadó textilipar és hidrogénhajtású autó.
<http://index.hu/gazdasag/magyar/olaj050521/>
(Letöltve: 2005. május 22.)

Ekins, P., Folke, C. és Constanza, R. 2005. Kereskedelem, környezet és fejlődés: A témák áttekintése. In: Pataki Gy. - Takács-Sánta A. (szerk.): Természet és gazdaság, Typotex Kiadó, Budapest.

Fleischer, T., 2000. A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza.
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf00/FORGAKA_2000.pdf
(letöltve: 2005. május 22..)

Fleischer, T. 2003. A közlekedéspolitikai és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. <http://www.terport.hu/fvrdata/cikkek/513/03-03-4.pdf>
(Letöltve: 2005. május 22.)

Globalpolicy, 2005. <http://www.globalpolicy.org/globaliz/charts/>
(Letöltve: 2005. június 18.)

Princen, Th., 2005. Az üzleti tevékenység homályba burkolása és elnyújtása. In: Pataki Gy. - Takács-Sánta A. (szerk.): Természet és gazdaság, Typotex Kiadó, Budapest.

Rodrigue, J. P., 2005. Transportation, Globalization and International Trade.
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/ch5c2en.html>
(Letöltve: 2005. június 18.)

Sachs, W., 2005. A globális ökológia és a „fejlődés” árnyéka. In: Pataki Gy. - Takács-Sánta A. (szerk.): Természet és gazdaság, Typotex Kiadó, Budapest.

Shell Hydrogen

http://www.shell.com/home/Framework?siteId=hydrogen-en&FC2=/hydrogen-en/html/iwgen/leftnavs/zzz_lhn2_1_0.html&FC3=/hydrogen-en/html/iwgen/economy/environment_1501.html

(Letöltve: 2005. május 22.)

Summers, L.H., 2000. International Transportation Symposium

Oct. 10, 2000, Washington, DC.

Idézi: http://www.bts.gov/publications/the_changing_face_of_transportation/chapter_04.html

(Letöltve: 2005. június 27.)