

Ekologia sprzedaży żywności

Przepełnione wysypiska śmieci, zanieczyszczone powietrze i rzeki, erozja gleb, kwaśne deszcze i radioaktywne odpady to wystarczające osiągnięcia, aby zagwarantować nam przyjęcie do jakiejś międzygalaktycznej szkoły dla gatunków z trudnościami w nauce.

- David Orr, „Earth in Mind”

Kluczową cechą systemów lokalnej żywności jest to, że ilość żywnościomil – odległość, jaką pokonuje żywność zanim trafi do konsumenta - jest stosunkowo niska. Oznacza to, że żywność lokalna zużywa daleko mniej energii, produkuje mniej zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, niż żywność z globalnego systemu. Może to być w rzeczywistości jednym z najsilniejszych argumentów na korzyść lokalnego pożywienia.

Nie ulega wątpliwości, że emisja gazów cieplarnianych powoduje zmianę globalnego klimatu. Nie oznacza to oczywiście, że na terenie Skandynawii czy Anglii będzie można uprawiać banany i inne owoce cytrusowe. Chodzi raczej o gwałtowne, nieprzewidywalne zmiany w klimacie. Zmiany te można zaobserwować na całym świecie. W zachodniej części stanu New York po suszach z lat 1997 - 1999, w 2000 r. pojawiły się ulewne deszcze, największe od 50 lat. Ekstremalne zjawiska pogodowe mogą być, zdaniem gubernatora okręgu New York, „gwoździem do trumny dla wielu farmerów”.¹⁾

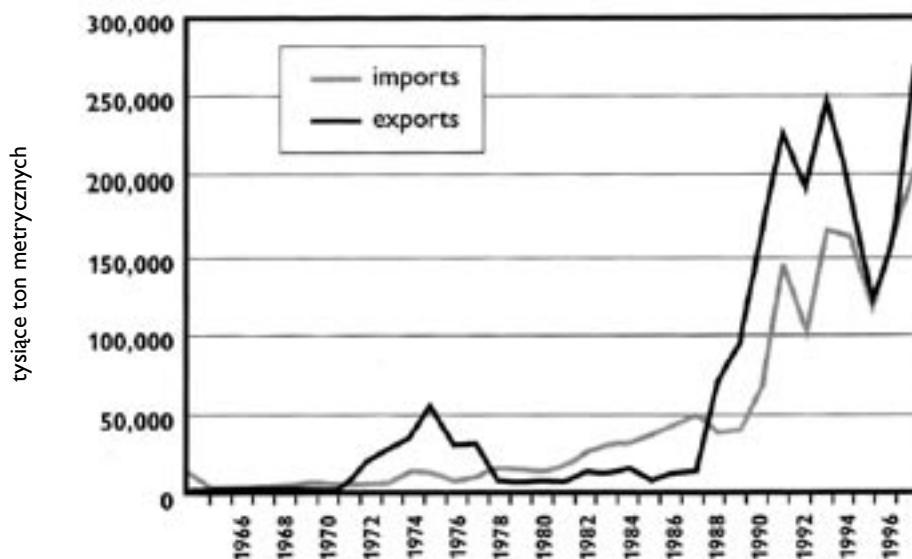
Zmiany klimatu tego rodzaju niosą ze sobą na tyle duże ryzyko, że ignorowanie ich byłoby nierozsądne, zwłaszcza w sytuacji, kiedy zachęca się ludzi do uzależniania się od żywności transportowanej przez tysiące mil, zamiast kupowania tej, która jest uprawiana tuż obok. Jest to koncepcja granicząca z szaleństwem, jednak jest to dokładnie to, co proponują rządy niemal wszystkich krajów.

Konsekwencją tego rodzaju polityki jest to, że ilość żywnościomil globalnego systemu żywnościowego jest ogromna. Dla przykładu, produkty, które trafiają na przeciętny talerz w USA, musiały pokonać odległość około 2 400 kilometrów.²⁾ USA nie są wyjątkiem na tle innych uprzemysłowionych krajów: badania przeprowadzone w Niemczech wykazały, że 1 kubek jogurtu zawierał składniki pochodzące z 4 różnych krajów, które w sumie przebyły drogę tysiąca kilometrów.³⁾ Dodając do tego transport związany z wyprodukowaniem opakowania - ilość ta znacznie wzrasta.

Amerykański Departament Transportu szacuje, że każdego roku produkty spożywcze i rolne pokonują odległość 566 miliardów tona-mil, nie wliczając w to importu i eksportu towarów.⁴⁾ To właśnie globalizacji zawdzięczamy ten rosnący na całym świecie trend, np. w Wielkiej Brytanii przeciętna odległość transportowanej żywności w latach 1978 - 1998 wzrosła o ponad 50%.⁵⁾

Przyjmuje się powszechnie, że transport żywności umożliwia po prostu konsumentom kupowanie owoców, warzyw i innych roślin, które nie są dostępne na pobliskich źródłach. Nie chodzi tutaj jednak o prawo konsumenta do kupowania żywności, która nie może być

Rys. 2.1. Handel mlekiem w Wielkiej Brytanii w latach 1965 - 1998



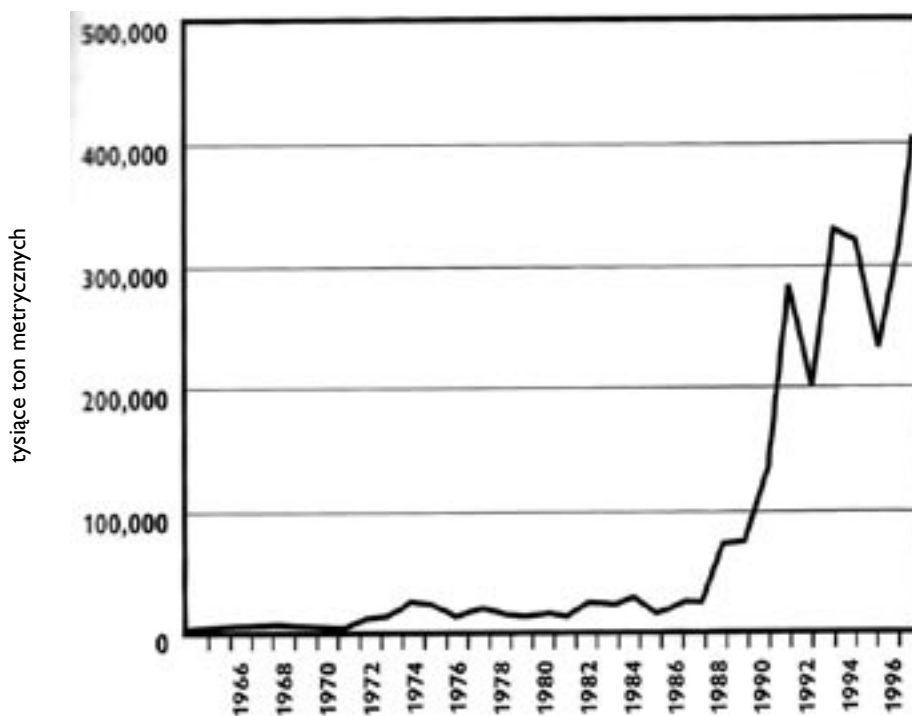
Źródło: FAO, FAOSTAT (<http://apps.fao.org>)

uprawiana lokalnie. Chodzi o to, że znaczna część współczesnego handlu żywnością jest zbędna, ponieważ kraje importują duże ilości produktów, których na rynku krajowym nie brakuje. Np. w Wielkiej Brytanii w 1996 r. import mleka wynosił 114 000 ton. Czy to dlatego, że brytyjscy rolnicy nie byli w stanie zaspokoić potrzeb krajowego popytu? Nie, ponieważ sami wyeksportowali w tym samym roku aż 119 000 ton mleka.⁶⁾ (zob. rys. 2. 1.)

Podobna sytuacja jest w wielu innych krajach i dotyczy również wielu innych produktów. Co gorsza, taki równoległy import i eksport tych samych towarów jest coraz większy. W 1998 r. Wielka Brytania zupełnie niepotrzebnie transportowała już 5 razy więcej mleka niż w 1990 r. i ponad 30 razy więcej, niż to miało miejsce w 1980 r. (rys. 2. 2). Ten zbędny transport przynosi korzyści jedynie kilku dużym koncernom spożywczym i spekulantom, którzy wykorzystują państwowe dopłaty, zmiany kursów walut i różnice w cenach, by przewozić żywność z kraju do kraju, w poszukiwaniu jak największych zysków. Koszty ekologiczne tych praktyk są zbyt duże, aby można je było zignorować, szczególnie w erze zmian klimatu spowodowanych działalnością człowieka.

Pomimo tego, że zwolennicy wolnego handlu przekonują, że floty statków, ciężarówek i samolotów, transportujących te same produkty w przeciwnych kierunkach, w jakiś prowadzą do poprawy ekonomicznej wydajności, obecny system jest absurdalnie marnotrawny. Jak ujął to ekonomista Herman Daly: Amerykanie importują duńskie ciasteczka, a Duńczycy amerykańskie. O wiele bardziej efektywne byłoby wymienić się przepisami.⁷⁾

Rys. 2.2. Zbędny handel mlekiem w Wielkiej Brytanii w latach 1965 - 1998



Źródło: FAO, FAOSTAT (<http://apps.fao.org>)

Mała kontra nadmierna ilość opakowań

Lokalna żywność jest również z innych powodów jest bardziej korzystna dla środowiska niż żywność produkowana przemysłowo. Ponieważ lokalne produkty częściej spożywa się świeże, nie potrzebują one tylu opakowań, przetwarzania i chłodzenia: np. świeży groszek wymaga tylko 40% zasobów energii zużywanej na wyprodukowanie paczki groszku mrożonego i jedynie 25% z tej, przeznaczanej na produkcję groszku w puszcze.⁸⁾

Istnieje również problem tego, co zrobić z opakowaniami, które wymagane są do tego, transportowana jest przez tysiące kilometrów. W Wielkiej Brytanii przynajmniej jedną czwartą domowych odpadów stanowią opakowania, z czego 2/3 to opakowania po produktach żywnościowych.⁹⁾ Coraz więcej miejsca jest potrzebne na wysypiska śmieci, ponieważ odpady są wytwarzane na taką skalę, że naturalne procesy nie byłyby w stanie ich przetworzyć. Wiele opakowań to nie ulegający biodegradacji plastik, ale nawet papier nie może ulec rozpadowi w zwartych wysypiskach śmieci i przy słabym dostępie do powietrza.¹⁰⁾ Spalanie tych wszystkich odpadków jest jeszcze gorszą opcją: spalarnie zanieczyszczają powietrze setkami trujących substancji, w tym rakotwórczych, takich jak dioksyny, pozostawiając popiół zanieczyszczony metalami ciężkimi i innymi toksynami.¹¹⁾

Wielcy producenci i sprzedawcy odnoszą znaczne korzyści z produkcji opakowań: nie tylko chronią ono produkt przed uszkodzeniem w trakcie transportu, lecz gdy pojawia się na nich mocno reklamowana marka, może także zwiększyć zyski koncernów spożywczych i supermarketów. A ponieważ firmy te nie ponoszą kosztów utylizacji odpadów, nie mają motywacji, by zmniejszyć ilość używanych opakowań.¹²⁾

Małe, zdecentralizowane sklepy kontra wielkie hipermarkety

Marketing lokalnej żywności jest mocno zdecentralizowany, co oznacza nie tylko ilość żywności, ale i jej odległość, jaką muszą pokonać ludzie, aby kupić żywność, jest również niewielka – często można ją pokonać na piechotę. Niekiedy rolnicy sprzedają swoje towary bezpośrednio konsumentom, poprzez system paczek z żywnością lub inne mechanizmy wspierania rolnictwa przez społeczność (CSA), stoiska rolników, targowiska rolne lub wprost we własnym gospodarstwie. Ilość rolników, którzy już sprzedają żywność bezpośrednio konsumentom różni się w zależności od kraju. W Wielkiej Brytanii jest to około 5%, w Niemczech i USA - 15%, a Francji i Japonii 25%.¹³⁾ W USA 19 000 farmerów sprzedaje swoje towary wyłącznie na targowiskach.¹⁴⁾

Sprawdzone pomysły: targowiska rolne

Kiedyś były bardzo powszechne, potem wraz ze spadkiem ilości drobnych gospodarstw rolnych ich liczba również malała. Teraz ponownie rośnie. Wg Departamentu Rolnictwa USA, w 2000 r. w USA było ponad 2 800 targowisk, co daje 63% przyrostu od r. 1994.^{a)} W Wielkiej Brytanii w latach 90-tych w ogóle nie istniały, ale już pod koniec dekady odnotowano 270 targowisk.^{b)}

Targowiska są czasami zorganizowane w całorocznych budynkach, lecz częściej jest to po prostu fragment ulicy wyłączony z ruchu. Większość sprzedających ma zwykle małe gospodarstwa, które w produkcji nie stosują takiej ilości pestycydów jak wielkie monokultury. Dzięki temu, konsumenci mają duży wybór zdrowych, świeżych i różnorodnych produktów, np. miody, dżemy, konfitury, jabłka, pieczywo, cięte kwiaty, rośliny doniczkowe. Nie brakuje też mięsa i przetworów mlecznych, które w większości nie zawierają hormonów i antybiotyków, tak powszechnie stosowanych przez duże gospodarstwa przemysłowe. Na niektórych targowiskach można nawet posłuchać muzyki, granej przez specjalnie zatrudnione w tym celu zespoły, bądź przez zwykłych ulicznych grajków.



Te targowiska są ważne dla całej społeczności, nie tylko dlatego, że panująca tam atmosfera jest luźna i przyjacielska, ale również dlatego, że wydawane tam pieniądze wspierają lokalne przedsiębiorstwa i pozostają w obiegu w lokalnej społeczności. Pomimo tego, że okoliczni sklepikarze postrzegają początkowo targowisko jako potencjalną konkurencję, to zwykle okazuje się, że większy ruch w okolicy pomaga także ich biznesowi. Przedstawiciel Departamentu ds. Rolnictwa w Connecticut potwierdza to i wskazuje, że targowiska rolne „nigdy nie mają negatywnego wpływu na inne firmy... Jeżeli już, to wpływają na wzrost ich obrotów.”^{c)}

W porównaniu z lokalnym systemem żywności, marketing żywności przeznaczonej na rynki globalne jest wysoko scentralizowany; sprzedaż detaliczna prowadzona jest za pośrednictwem ogromnych super- i hipermarketów, obsługujących konsumentów z dużego obszaru. Supermarkety mają ogromne ekologiczne wady. Aby do nich dotrzeć konsumenci muszą pokonywać znaczne odległości, zwykle samochodami, dokładając swoją cegiełkę do emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza. Ich powstanie, w tym hektarów darmowych parkingów, często idzie w parze z budową nowych dróg dojazdowych i zwykle wiąże się ze zniszczeniem podmiejskich terenów zielonych.

Aby efektywność była jak największa, wszystkie produkty najpierw trafiają do dużej hurtowni, tzw. regionalnego centrum dystrybucji i dopiero stamtąd rozprowadzane są na rynki detaliczne. Obniża to koszty działania hurtowników i sieci supermarketów, ale powoduje wzrost kosztów transportu towarów, ponieważ najpierw dostarcza się je do centrum, a dopiero potem na rynek. Co więcej, taka logistyka just-in-time oznacza, że każda dostawa towarów jest mniejsza o 30 - 40%, dlatego trzeba zamawiać częściej, co z kolei oznacza większe zużycie energii i większe zanieczyszczenie powietrza.¹⁵⁾

**Sprawdzone pomysły:
rolnictwo wspierane przez społeczność
(Community Supported Agriculture - CSA)**

To następne dobre rozwiązanie, dzięki któremu można uczestniczyć w produkcji własnej żywności. Zasada jest prosta: konsumenci płacą rolnikom z góry, a w zamian otrzymują określony udział w produkcji. Jest kilka modeli CSA:

- Żywność na zapisy (*subscription farming*): konsument z góry opłaca swój udział w zebranych plonach. Następnie sporządzany jest budżet całego gospodarstwa i szacuje się wartość każdego udziału. Konsumenci w części ponoszą ryzyko związane z produkcją rolną, ale w zamian za to mają wpływ na jej przebieg i przyjętą politykę działania.
- Gospodarstwa spółdzielcze (*community farms*): opierają się również na zasadzie subskrypcji, ale w tym modelu gospodarstwo jest własnością wszystkich członków wspólnoty, a rolnicy są równorzędnymi udziałowcami.

- Systemy paczek z żywnością ekologiczną (*organic box schemes*) - najbardziej popularny; konsumenci płacą za określoną ilość dostaw w tygodniu. Koszyk lub pudełko z produktami można odebrać w gospodarstwie lub z centralnego punktu odbioru, albo może on być dostarczony bezpośrednio do domu. Zawartość każdego koszyka jest standardowa, a nie przygotowywana na indywidualne zamówienie i zależy od tego, jakie produkty w danym tygodniu można zebrać.

CSA znacznie wpłynęły na różnorodność produktów rolnych. Ponieważ odbiorcą jest konkretny człowiek, a nie abstrakcyjny rynek, rolnicy uprawiają więcej gatunków roślin. Większość z nich oferuje od 8 do 12 gatunków warzyw, owoców i ziół tygodniowo, a w niektórych przypadkach są to nawet ser, miód czy chleb.

Korzyści, jakie daje CSA rolnikom, to pewny i stabilny rynek zbytu oraz płatność z góry. Natomiast członkowie CSA uzyskują niższą cenę na produkty sezonowe i wiedzę o tym, w jaki sposób ich żywność jest uprawiana.

CSA nie tylko umożliwia konsumentom nawiązanie bliskich relacji z wytwórcami ich pożywienia, ale również daje szansę na odnowienie więzi z ziemią. Przyjeżdżając na farmę, mogą wziąć czynny udział w różnych pracach rolnych. Ale najważniejsze jest, że otrzymują o wiele świeższe i zdrowsze produkty od tych kupowanych w supermarketach.

Obecnie w Północnej Ameryce jest około 1000 CSA.^{d)} W Anglii jest ich prawie 200 i dostarczają one żywność dla ponad 45 tys. gospodarstw domowych, zarabiając na tym 22 miliony funtów.^{e)}

Najnowsze badania przeprowadzone w 83 CSA w Stanach Zjednoczonych pokazały, co ludzie cenią w nich najbardziej. Ponad 60% farmerów uważało, że największym sukcesem funkcjonowania CSA było wzmocnienie więzi między ludźmi, co pozwoliło na powstanie sieci, która „odnowiła związek ludzi z ziemią i połączyła ponownie farmerów z ludźmi, którzy jedzą żywność, którą oni uprawiają.”^{f)}



Rosnąca zależność od supermarketów sprawia, że konsumenci częściej jeżdżą na zakupy, że odległość, jaką pokonują jest większa, przez co rośnie również prawdopodobieństwo, że konsumenci wybiorą się na zakupy samochodem. Według Brytyjskiego Departamentu Transportu przeciętna odległość, jaką pokonuje konsument, by dotrzeć do sklepu w latach 1986 - 1996 wzrosła o 31%, a w skali rocznej odległości te wzrosły łącznie o 41%.¹⁶⁾ Obecnie 2/3 wszystkich podróży po zakupy dokonywanych jest przy użyciu samochodu.¹⁷⁾ Rosnący ruch samochodowy to duży koszt dla całego społeczeństwa; szacuje się, że całkowity

koszt związany z używaniem samochodów jako środka komunikacji do podmiejskich supermarketów - łącznie z zanieczyszczeniem powietrza, emisją CO₂, hałasem i wypadkami na ulicach jest o 25 tys. funtów tygodniowo wyższy od kosztów, jakie powoduje targowisko usytuowane w centrum miasta.¹⁸⁾ Niektóre badania wskazują, że jeśli wziąć pod uwagę koszt korków na drogach, ta kwota byłaby co najmniej dwukrotnie większa.¹⁹⁾

Pod tym względem trendy występujące w Anglii (i wielu innych krajach) są podobne do doświadczeń amerykańskich z okresu po II wojnie światowej, kiedy ukryte subsydia na benzynę oraz duże wydatki na drogi i autostrady doprowadziły do rozwoju przedmieść, centrów handlowych i supermarketów. Dzisiaj z powodu takich rozwiązań, żeby kupić chleb musimy jechać samochodem do sklepu 10 minut; kiedyś był to 10-minutowy spacer.

Infrastruktura transportowa

Precyzyjne obliczenie kosztów ekologicznych, z którymi wiąże się przemysłowy system żywności, wymaga uwzględnienia kosztów budowy całej infrastruktury, która ten system podtrzymuje. Większość tej infrastruktury powstała po to, by ułatwić produkcję na wielką skalę i dystrybucję towarów w ogóle, nie tylko żywności, i aby wspierać połączenie zróżnicowanych gospodarek lokalnych w jedną gospodarkę globalną. W przeważającej części koszty budowy tej infrastruktury poniosły państwa, przeznaczając na to pieniądze podatników, a korzyści z niej czerpią największe, najbardziej globalne przedsiębiorstwa. Stanowią one ogromne, ukryte dotacje dla wielkiego biznesu w światowej gospodarce.

Sumy przeznaczane obecnie na rozbudowę transportu lądowego obrazują nam jak wielkie jest dofinansowanie dla globalnej ekonomii żywnościowej. W USA, gdzie jest około 6 milionów kilometrów dróg publicznych, na ich dalszą rozbudowę w przeciągu najbliższych kilku lat zostało przeznaczonych 175 miliardów dolarów, po to by „poprawić dostęp do rynków globalnych.”²⁰⁾ UE planuje przeznaczyć od 465 do 580 miliardów dolarów na rozbudowę transeuropejskiej sieci, na którą mają składać się szybkie połączenia kolejowe między Francją, Anglią, Włochami, Austrią, Niemcami i Hiszpanią; autostrady w Grecji, Bułgarii, Portugalii, Hiszpanii, Irlandii, Wielkiej Brytanii i wszystkich krajach skandynawskich; połączenia lądowe między Danią i Szwecją oraz Wielką Brytanią i Irlandią.²¹⁾ Bank Światowy pożyczył Chinom 400 milionów dolarów na budowę autostrad, „które poprawią się warunki podróżowania na duże odległości i będą promowały handel.”²²⁾

Ta bezustannie rozrastająca się infrastruktura transportowa, oprócz tego, że pociąga za sobą wzrost zużycia paliw kopalnych, powoduje poważne szkody ekologiczne. Budowa nowoczesnych autostrad oznacza bowiem wycinanie lasów, zasypywanie dolin, zrównywanie wzgórz i zalewanie asfaltem i betonem wielkich połączy żyjących niegdyś ekosystemów. Szerokie, wielopasmowe autostrady dzielą okolicę na fragmenty, przez co uniemożliwiają dzikim zwierzętom przemieszczanie się i migracje oraz ograniczają naturalne rozprzestrzenianie się nasion.

Budowa i rozwój autostrad ułatwia wykorzystanie regionów, które dotychczas były trudno dostępne i może być przez to wyrokiem śmierci dla dużych terytoriów poza samą wybetonowaną szosą. W Brazylii na przykład autostrada biegnąca przez Amazonię doprowadziła do zniszczenia tysięcy kilometrów kwadratowych lasów deszczowych, i spowodowała napływ poszukiwaczy złota, handlarzy ziemią, hodowców bydła i chłopów

bez ziemi, na tereny, które wcześniej były niedostępne.

Rosnąca liczba coraz większych lotnisk, portów, stacji kolejowych czy innej infrastruktury transportowej niesie ze sobą podobne skutki. Pięć rządów w Ameryce Południowej realizuje właśnie projekt poszerzenia, pogłębienia i wyprostowania koryta rzeki na obszarze 3400 km, po to, aby pomieściła konwoje barek wiozących soję i innych towarów na globalny rynek. Projekt ten, znany jako Hidrovia Paraguay-Parana, będzie wymagał wydobycia ilości materiału, która stanowi odpowiednik 4 milionów ciężarówek z ekologicznie wrażliwych obszarów będzie stanowił zagrożenie dla Pantanal, największych mokradeł świata.²³⁾

Sprawdzone pomysły: japońskie spółdzielnie konsumenckie

Ten niezwykle ruch, w którym głównie uczestniczą kobiety, z powodzeniem połączył rolników i konsumentów w całej Japonii. Powstało kilka różnych rodzajów spółdzielni, np. grupa *sanchoku* („bezpośrednio z miejsca produkcji”) i *teikei* („związek” bądź „wielostronna umowa” między konsumentami a producentami).^{g)} Obecnie w Japonii takich grup jest od 800 do 1000, skupiają one 11 milionów ludzi i osiągają roczny dochód powyżej 15 miliardów dolarów. Te grupy konsumencko-producencyjne opierają się na wzajemnym zaufaniu, a ważnym elementem tych relacji jest bezpośredni kontakt między stronami. Wiele z tych grup ma ogromny wpływ na rolnictwo, jak również na inne dziedziny związane ze środowiskiem.

Największa i najbardziej popularna grupa jest *Seikatsu Club*, który w 1989 r. otrzymał nagrodę *The Right Livelihood* (zwana również Alternatywną Nagrodą Nobla). Grupa ta skupia ponad 210 tys. gospodarstw domowych, zorganizowanych w 26 tys. tzw. *hans* bądź gałęzi lokalnych, na terenie całej Japonii. Została założona w 1965 r. przez tokijskie gospodynie, które chcąc uniknąć wysokich cen za mleko, wpadły na pomysł wspólnego zakupu mleka, bezpośrednio od rolników. W ciągu następnych lat zajęły się również zakupem żywności ekologicznej, kosmetyków i odzieży. Obecnie *Seikatsu Club* dysponuje kapitałem wartym 40 miliardów jenów (320 - 350 milionów dolarów) i zatrudnia 905 pełnoetatowych pracowników.

Pozostałe grupy są już o wiele mniejsze, skupiają 10 - 30 gospodarstw domowych i głównie zajmują się zakupem żywności organicznej. Do większych grup należy spółdzielnia *Young Leaves*, zainicjowaną przez rolnika z Tokio. Łączy ona 400 członków z 11 gospodarstwami rolnymi, zajmującymi się uprawą żywności organicznej. Rolnicy dostarczają m.in. warzywa, ryż i owoce i dzięki tej grupie sprzedają około 75% wyprodukowanej przez siebie żywności.

Jeden z badaczy następująco opisał kluczowy element grup *sanchoku*:

Schemat sanchoku wywodzi się zarówno z pobudek moralnych jak i komercyjnych. Jednak największą jego siłą jest tworzenie więzi między wytwórcą a konsumentem. Organizowane są wycieczki na wieś, prezentacje produktów, dożynki, a w wydawanej co tydzień gazecie można znaleźć najświeższe informacje z gospodarstwa.^{h)}

Cele tych grup są o wiele szersze, nie chodzi tylko o zakup wysokiej jakości produktów po atrakcyjnej cenie, np. misją Seikatsu Club jest to, by zaktywizować wszystkich członków dając im możliwość wpływu i udziału w polityce.³⁾ Ta część ich misji również dobrze działa, jak dotąd blisko 40 członków Seikatsu, weszło w świat lokalnej polityki.

Infrastruktura energetyczna

W mniej uprzemysłowionych rejonach świata zapotrzebowanie energetyczne lokalnego systemu żywności jest stosunkowo niewielkie i w pełni zaspakajane z lokalnych, odnawialnych źródeł energii, np. energia wodna może poruszać młyn, a słoneczna może być wykorzystywana do suszenia ziarna. Natomiast globalny system żywnościowy jest ogromnie energochłonny i korzysta z wielkiej, scentralizowanej infrastruktury. Energia jest niezbędna w procesie produkcji żywności, do utrzymywania określonej temperatury produktów podczas transportu, do produkcji opakowań i zasilania fabryk, z których korzysta rolnictwo przemysłowe.

Te scentralizowane instalacje energetyczne powodują bezpośrednie koszty ekologiczne: wielkie zapory wodne niszczą naturalne ekosystemy rzek zarówno w u ich źródeł jak i w dole rzek, paliwa kopalne przyczyniają się do globalnego ocieplenia, zanieczyszczenia powietrza i powstawanie kwaśnych deszczy, a elektrownie jądrowe wytwarzają radioaktywne odpady, dla których nie ma rozwiązania co do składowania. Wydobycie, transport i używanie tych paliw, jak prowadzi do wypadków, takich jak wycieki ropy i substancji radioaktywnych, które mogą spowodować skażenie środowiska na wiele lat.



Wpływ mediów

Ludzie będący częścią zdrowej, lokalnej ekonomii, nie potrzebują infrastruktury ułatwiającej natychmiastową, globalną komunikację. Ale dla ponadnarodowych korporacji, które zdominowały światowy handel, taka infrastruktura jest koniecznością. Dzięki niej korporacje mogą koordynować procesy produkcji, dystrybucji i marketingu we wszystkich swoich filiach. Umożliwia ona też swobodny przepływ kapitału między krajami.

Jak każda inna infrastruktura zbudowana na wielką skalę, również sieć komunikacji przyczynia się do powstawania wielu kosztów ekologicznych: satelity komunikacyjne na

orbitach uszkadzają powłokę ozonową, a przekaźniki tworzą pole elektromagnetyczne, którego oddziaływanie nie jest do końca zbadane. Istnieją jednak o wiele większe związki między środowiskiem i społeczeństwem a obejmującą cały świat infrastrukturą medialną. Chyba najbardziej istotną kwestią jest sposób, w jaki infrastruktura ta dąży do ujednoczenia gustów, preferencji i pragnień ludzi na całym świecie.

Wiadomo, że preferencje żywnościowe są bardzo różne w poszczególnych częściach globu i tak było prawie od zawsze. Na przykład ludzie, mieszkający na Wyżynie Tybetańskiej piją herbatę z masłem pochodzącym od jaka, zmieszaną z mąką jęczmienną; w Nowej Gwinei taro i słodkie ziemniaki są ulubioną codzienną strawą, a wieprzowina jest tylko na specjalne okazje; Indianie Navaho z amerykańskiego Południowego Zachodu preferują kukurydzę i fasolę. Naukowcy odkrywają, że te różnice w gustach mają sens, zarówno pod względem tego, jakiego rodzaju żywność mogą zapewnić lokalne ekosystemy, jak również ze względu na wielowiekowe przystosowanie genetyczne do tego pożywienia.

Jednak globalny system żywności, zdominowany przez korporacje transnarodowe może się rozwijać tylko wtedy, kiedy gusty na całym świecie będą prawie takie same. Dlatego głównym celem ponadnarodowych korporacji jest przekonanie ludzi do porzucenia lokalnych systemów żywności na rzecz monokulturowych produktów gospodarki globalnej. Dlatego roczny raport Campbell Soup Company wyraźnie skupia się na korzyściach, jakie firma może odnieść, jeśli zupy robione w domach na całym świecie zostaną zastąpione tymi z puszek:

...w Azji nadal większość zup sporządza się w sposób domowy, dlatego ten rejon stanowi dla nas ogromny potencjał... również w Meksyku, dzięki NAFTA, nasze szanse znacznie wzrosły. Teraz, kiedy drzwi do międzynarodowego handlu zostały szeroko otwarte, Meksyk ze swoją 85-milionową populacją mieszkańców stał się bardzo atrakcyjnym rynkiem...²⁴⁾

Ale jak przekonać ludzi do tego, żeby zrezygnowali z różnorodnej żywności lokalnej i kupowali produkty ponadnarodowych korporacji? Według chińskiego menedżera ds. reklamy, trzeba sprawić, by uwierzyli, że „to, co importowane oznacza *dobre*, a to, co regionalne równa się *kicha*.”²⁵⁾

Najlepszym przykładem takiej podstępnej taktyki, jest przeprowadzona przez Nestlé oraz innych producentów żywności akcja reklamowa w krajach Trzeciego Świata. Jej celem było przekonanie tamtejszych matek, że mleko z piersi, najpowszechniejsze spośród lokalnej żywności, jest gorsze od mleka w proszku sprzedawanego przez tą firmę.²⁶⁾

Ujednoczenie gustów konsumentów byłoby niemal niemożliwe bez pomocy globalnych mediów, dzięki którym korporacje mogą przekazywać bezpośrednią reklamę swoich produktów i jak również



błyszczący, nierealny obraz zachodniego, miejskiego stylu życia. Wobec braku bezpośredniego doświadczenia, ten wspaniały obraz może być niezwykle urzekający dla ludzi z Południa, i sprawiać, że szczególnie młodzież będzie pragnąć materialnych symboli Zachodu: nie tylko niebieskich jeansów, okularów słonecznych, sportowych samochodów, lecz także białego chleba, hamburgerów i napojów gazowanych w butelkach.

Koncerny spożywcze doskonale zdają sobie sprawę z roli, jaką globalne media odgrywają w ujednocianiu ludzkich pragnień. Jak ujął to dyrektor konglomeratu H. J. Heinz: „Odkąd jest tam telewizja, ludzie, bez względu na kolor skóry, kulturę i tradycję, pragną mniej więcej tych samych rzeczy.”²⁷⁾ Ważną częścią tego procesu jest zachęcanie ludzi do przenoszenia się na obszary miejskie, bo wtedy łatwiej jest dotrzeć do nich z reklamą, a skoro, nie mogą już sami zaspakajać własnych potrzeb, ludzie w miastach szybko uzależniają się od pieniężnej gospodarki zdominowanej przez ponadnarodowe korporacje.

Te wszystkie działania w celu stworzenia konsumenckiej monokultury to nic innego, jak atak na miliardy ludzi, szczególnie na Południu, których zmusza się do odrzucenia własnej indywidualności, etyki i tożsamości kulturowej. Korporacje z chęcią wykorzystują cierpienie, jakie powoduje to grupach ludności, które są ich „targetem”. Prezes japońskiego McDonald’ sa, poszedł nawet dalej i zasugerował, że:

*Japończycy są niskiego wzrostu i mają żółty kolor skóry, dlatego, że od tysięcy lat jedzą wyłącznie ryż i ryby... jeśli zaczniemy odżywiać się hamburgerami i ziemniakami, to za tysiąc lat będziemy wyżsi, nasza skóra będzie biała, a włosy jasne.*²⁸⁾

Manipulowanie ludźmi na całym świecie tak, aby „chcieli mniej więcej tego samego”, może być korzystne dla ponadnarodowych korporacji, takich jak McDonald’s czy Heinz, dla środowiska naturalnego na naszej planecie jest to nic innego jak katastrofa. Powinno to być już jasne, że Ziemia nie może ani zapewnić zasobów, ani przyjąć odpadów dla nawet małego procenta populacji ludzi, którzy mieszkają w domach na przedmieściach, jeżdżą sportowymi samochodami i jedzą mrożonki, reklamowane w telewizji.

Zamiast podtrzymywać iluzję, że kiedyś wszyscy ludzie na Ziemi mogą i będą pewnego dnia żyć tak, jak bogaci mieszkańcy Zachodu - a takie jest właśnie przesłanie ekonomicznej globalizacji - byłoby bardziej rozsądne, z punktu widzenia społecznego i ekologicznego, promowanie polityki zmierzającej do zmniejszenia, a nie zwiększenia zbędnego transportu; do ułatwienia rozwoju małych, zdecentralizowanych rynków, a nie wielkich scentralizowanych supermarketów; i zachęcania do konsumpcji lokalnej żywności, zamiast żywności transportowanej z drugiego końca planety.

Globalna żywność a zmiany klimatu

Czy rzeczywiście globalny system żywności jest największym źródłem emisji gazów cieplarnianych? Tak, i to pomimo tego, że nie sposób jest obliczyć dokładną wielkość emisji. W USA, w 1997 r. całkowity transport żywności wynosił 566 miliardów ton, co stanowi ponad 20% wszystkich przewożonych towarów.¹⁾ Na podstawie tych wielkości oraz współczynnika emisji gazów, oszacowano, że transport żywności na

terenie kraju powoduje emisję około 120 milionów ton CO₂ rocznie.^{k)}

Ale to dopiero wierzchołek góry lodowej. Liczba ta nie uwzględnia bowiem transportu żywności poza granice USA. W 1998 r. 172 milionów ton żywności wjechało do i wyjechało ze Stanów Zjednoczonych.^{l)} Jest całkiem prawdopodobne, że transport międzynarodowy powoduje tyle samo lub więcej za emisji CO₂, niż żywność, która jest przewożona tylko wewnątrz USA: np. awokado uprawiane i zbierane w Chile, jest przewożone samolotem do Kalifornii, a stamtąd ciężarówką trafia do supermarketu w Arizonie. Nabija ono większość swoich żywnościomil, zanim w ogóle dotrze do granicy USA. A w związku z tym, że transport powietrzny jest odpowiedzialny za większą ilość CO₂ na 1 żywnościomilę niż jakikolwiek inny środek transportu, to mile, które żywność przemierza poza granicami kraju są najbardziej szkodliwe pod względem ekologicznym.

Co więcej, te kalkulacje odnoszą się wyłącznie do transportu żywności, a nie wszystkich towarów, które pozwalają utrzymać globalny system żywności. W USA w 1997 r. transport pestycydów i nawozów, opoki przemysłowego rolnictwa, wyniósł 46 miliardów tono-mil.^{m)} A jest jeszcze cała masa innych produktów niezbędnych w globalnym systemie żywnościowym: plastikowe i papierowe opakowania, różne substancje chemiczne do przechowywania żywności, ropa naftowa i benzyna dla maszyn rolniczych i niezbędne do transportu tych towarów: ciężarówki, samoloty, barki, pociągi towarowe.

Kolejne emisje do atmosfery powoduje budowa supermarketów i centrów dystrybucji, jak również kilometrów dróg i hektarów parkingów, które są niezbędne dla amerykańskiego globalnego systemu żywności. Produkcja cementu, na przykład, wiąże się z dużą emisją CO₂, budowa dróg oznacza wycięcie lasów, które pochłaniały CO₂. Globalna żywność wymaga również ogromnych ilości energii elektrycznej, potrzebnej do jej przetwarzania i przechowywania. Zapotrzebowanie to pokrywają często elektrownie, w których spala się paliwa kopalne, które są w Ameryce jednym z największych źródeł emisji gazów cieplarnianych.

Można by jeszcze długo wyliczać, a lista ta byłaby niekompletna, gdyby nie uwzględnić emisji CO₂, wynikającej z konieczności dotarcia Amerykanów do supermarketów, gdzie sprzedawana jest żywność z globalnego systemu. Rozpowszechnianie się tych wielkich, scentralizowanych supermarketów, powoduje, że ludzie muszą jeździć coraz dalej, aby kupić żywność. I zwykle robią o samochodem.

Sumując wszystkie koszty pośrednie i bezpośrednie, uzależnienie Ameryki od globalnego systemu żywności, jest w oczywisty sposób odpowiedzialne za znaczącą część krajowych emisji gazów cieplarnianych. Lecz choć Stany Zjednoczone są krajem, który w największym stopniu przyczynia się do globalnego ocieplenia, nie jest jedynym winowajcą. Np. w Wielkiej Brytanii w 1998 r. transport żywności i artykułów rolnych wyniósł 33 miliardy żywnościomil i spowodował emisję 13 milionów ton CO₂ do atmosfery.ⁿ⁾ Do tego dochodzi eksport i import towarów o wartości 44 milionów ton, dodatkowo powiększający emisję gazów cieplarnianych.^{o)} Co gorsza, zwiększa się transport powietrzny żywności do i z Wielkiej Brytanii, a

import samolotami w latach 1980 - 1990 wzrósł dwukrotnie.^{p)} Jako, że emisja CO₂, przypadająca na każda żywnościomilę, jest prawie 6-krotnie większa dla transportu powietrznego niż drogowego i prawie 30 razy większa od kolejowego,^{q)} można powiedzieć, że to żywność globalna jest w znacznym stopniu odpowiedzialna za całkowitą emisję gazów cieplarnianych w Wielkiej Brytanii.

Podobna sytuacja stopniowo staje się powszechna na całym świecie: ponieważ kraje są coraz bardziej zależne od gospodarki globalnej, emisja CO₂ wciąż rośnie i powoduje coraz większe zmiany w klimacie. Globalne ocieplenie spowodowane przez działalność człowieka jest bez wątpienia najważniejszym problem ekologicznym naszych czasów. Szaleństwem byłoby powiększanie go poprzez promowanie zbędnego transportu żywności, jednego z tych kilku dóbr, które człowiek potrzebuje każdego dnia.