

FŐSZERKESZTŐI ELŐSZÓ A hulladékONline E-FOLYÓIRAT MÁSODIK SZÁMÁHOZ

BOLDOG ÚJ ÉVET! AVAGY CANCÚN UTÁN

Kedves Olvasóink!

Kedves Kollégák!

Az újév elején illő az óév értékelése.

Ez az óév nem hiába szerepelt „tüzes tigris éveként” a kínai naptárban: eseményekben és katasztrófákban egyaránt dús, meglehetősen hektikus év volt. Árvíz, belvíz, a vörösiszap-katasztrófa – csak néhány a 2010-es drámai események sorából...

Voltak azért pozitív dolgok is, mint például, *az e-folyóiratunk megszületése*, s remélem, hogy hosszú életű, közkedvelten hasznos lesz ez a lap! Ehhez számítunk kedves Kollégák sokrétű és széles körű aktivitására is!

A környezet- és klímavédelem, valamint a hulladékgazdálkodás jövőjét nagyban meghatározó eseménynek is tanúi voltunk az elmúlt évben: 2010. decemberében megtartották az ENSZ égisze alatt 194 országot egyesítő Klíma-változási Bizottságának (UNFCCC) soros klímaváltozási konferenciáját. A *mexikói Cancúnban* megtartott konferencián a résztvevő országok minisztereinek nagy-nehezen, de sikerült egy elvi - és további tárgyalásokat kívánó - állásfoglalásban megállapodniuk (<http://unfccc.int/2860.php>), miszerint:

- A klíma-változás megelőzése érdekében a szén-dioxid további jelentős kibocsátás-csökkentése szükséges, folytatni kell - a 2012-ben lejáró - Kiotói Jegyzőkönyv-folyamatát;
- 2012-ig mintegy 30-, 2020-ig összesen 100 milliárd dollárt fordítanak majd az iparilag fejlett országok a fejlődő országok klíma-változást megelőző intézkedéseinek támogatására, beleértve az erdő-pusztítások - megakadályozását. Támogatni kívánják a klímaváltozás sújtó hatásának kiküszöbölési intézkedéseit is. Erre egy új Zöld Klíma Alapot hoznak létre, amelyben egyenlő súllyal szerepelnek majd a fejlett ipari és a fejlődő országok.

”A fejlett országok Cancúnban tehát elismerték, hogy 2020-ig az 1990-es kibocsátási szinthez képest 25-40%-os csökkenést kell elérniük, és valamennyi ország egyetértett abban, hogy összességében az emberi eredetű üvegházhatású gázkibocsátásokat olyan szinten kell maximalizálni, hogy az ipari forradalomhoz képest a globális átlaghőmérséklet emelkedése 2 Celsius-fok alatt maradjon. A gond az, hogy a jelenlegi, konkrét vállalatokkal körülbelül 3,2 fokos várható felmelegedésnél tartunk, ami nagyon sok állam számára - például a Csendes-óceán szigetországainak - katasztrófális mértékű - hívják fel a figyelmet a WWF szakértői. A cancúni záródokumentumok elismerik, hogy további kibocsátás-csökkentésre van szükség, de még az egyes országokra eső, további csökkentés mértékének kidolgozási mechanizmusait

sem tartalmazza „, így a <http://ozonenetwork.hu/ozonenetwork/20101213-mire-eleg-a-klimacsucson-kotott-megallapodas.html>.

Jól tudjuk, hogy a fosszilis energia-hordozók eltüzeléséből származik a legnagyobb részarányú üvegház hatású gázok antropogen eredetű kibocsátása. E kibocsátások csökkenthetők, egyrészt, az erőművek hatásfokának növelése és a megújuló energia-források szélesebb körű felhasználása által, másrészt, a lenti képhez hasonló technikai katasztrófák megakadályozása révén is.



1.kép: A Mexikói öböl-beli katasztrófa

A Mexikói öbölbeli „a történelmünk legsúlyosabb környezeti katasztrófájának” aposztrófált 2010. évi szerencsétlenségéért az olajipar high-tech világcsúcsán álló BP a felelős. Szakértők szerint egyértelmű, hogy a katasztrófa megelőzhető lett volna, és hogy a profit-hajszája az oka.

Az antropogen eredetű üvegház hatású gázok kibocsátásának a közlekedés a második legnagyobb forrása. Az EU-ban és az USA-ban a részaránya mintegy 25-27 %-ra tehető (*The Cost and Efficiency of Reducing Transport GHG Emissions — Preliminary Findings — © OECD/ITF 2009*), és ez a részarány folyamatosan nő.

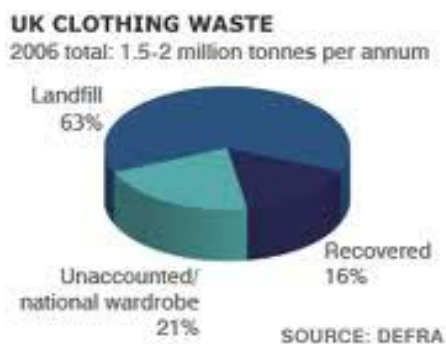
Köztudott, hogy a személyi-gépkocsi járuléka ebben a kibocsátásban a számottevő. Azonban korántsem szeretném most a kedves Olvasóinkat arra buzdítani, hogy hagyják otthon a gépjárműveiket és közlekedjenek biciklin vagy gyalog, hiszen magam is – elfoglalt ember lévén – autóval közlekedek, ráadásul egyedül. Az utóbbi nem igazán racionális dolog, de ez által megtakarított idő nekem (és másnak is) aranyat ér.

A másik nagy tétel a közlekedési üvegházhatású gázok kibocsátásában a nemzeti és nemzetközi szállítmányozás. A szállítmányozás szükségességét az emberiség már jó-régen felismerte. Azonban, a modern globalizációs világunkban, a főleg nemzetközi szállítmányozás új dimenziókat öltött. Kis túlzással, majdnem minden árut, ha nem mindig Kínából (pl. textil és divat-holmi mintegy egy harmadát), de Távol-Keletről szállítjuk Európába és az Államokba is. Mondjuk, fokhagymát. Azt hiszem, a fajlagos emissziót tekintve, a fokhagyma az abszolút bajnok. A modern szállítmányozás első új dimenziója tehát: a gazdasságossági-logisztikai optimum-keresésre az új célfüggvény a jellemző. Ez a célfüggvény immár nem a szállítási költségek minimalizálása (ami, természetesen, minimum környezeti kibocsátással is járna), hanem a profit maximalizálása a kibocsátások figyelmen kívül hagyásával.

De a kínai fokhagyma is elkel (remélhetően) az élelmiszer-piacon a többi árú többségéhez hasonlóan. Nem ez történik a divat-ruházat és lábbeli termékekkel. A jelenségre az utóbbi pár éve lettem figyelmes: az európai nagy áruházokban – az én megfigyelésem szerint - hirtelen megnőtt az elszabott, elméretezett, egyszerűen rosszul megvarrt – legyen akár milyen márkás

is - ruha- és cipő hányad. Arra lettem kíváncsi, hogy mi történik ezzel az áruval a szezon végén? Jól rátapintottam a problémára: éppen most folyik óriási polémia az Államokban erről, mivel nyilvánosságra került az a tény, hogy egy-két áruházlánc egyszerűen szemétként dobta az el nem adott termékeket, előtte természetesen, gondosan eltávolítva a legnagyobb hozzáadott érték-részarányt képviselő márka-címkéjét. A felvilágosult, környezettudatos Nyugat-Európában az el nem adott termékeket hasznosítják újra-használattal (mi vagyunk az újrahasználók) és az anyagában történő vagy az energetikai hasznosítással. Sem amerikai, sem európai áruházláncok nem teszik közzé az el nem adott divat-termékek arányát az összeshez képest. Óvatos tippelés: szerintem legalább 50%-os a fölöslegesen legyártott, ide-oda szállított holmi aránya. Adjuk még hozzá a nem márkás, de úgymond „egyszeri” használatos bővli-holmit.

Ily módon, a nemzetközi modern szállítmányozás második új dimenziója: a tudatosan fölös (és fölösleges) volumenek nagy távolságokra való szállítása, ezzel együtt a fölös környezeti emissziók tudatos vállalása.



2. kép: Ruha-hulladék sorsa Egyesült Királyságban 2006-ban és a szlogen: „ Vásárolok, tehát vagyok”

Kibányásszuk tehát a kőolajat, amelynek készletei amúgy végesen fogynak, azt finomítjuk, majd legyártjuk belőle a műszál-fonalat egy iparilag fejlett országban. Majd ezt a fonalat elszállítjuk Távol-Keletre, ahol is szövet, majd ruha lesz belőle. Visszaszállítjuk, eladhatjuk, és ez a jobbik eset. Ha nem, akkor hasznosítjuk. Lehet, hogy azt is megint Kínában?...Természetes anyagok, vagyis pamut- és gyapjú holmi terén hasonló a helyzet.

Egyszerű, de nem ésszerű a dolog. Akkor miért történik? Az ok ugyan az, mint a Mexikói öbölbeli BP okozta katasztrófánál....

Meggyőződésem, hogy valóban lehetséges az üvegházhatást kiváltó gázok kibocsátásának csökkentése! De a Cancún-inál gyökeresebb és mélyebbre ható multilaterális politikai-társadalmi összefogásra van ehhez szükség!

Ezekkel a gondolatokkal zárom soraimat és figyelmükbe ajánlom a folyóiratunk 2. számát. Bátorítom ismét a kedves Olvasóinkat, Kollégákat a véleményük, hozzászólásuk közzétételére az e-folyóiratunkban!

Az új, 2011.-es évben kívánok kedves Mindenkinnek jó egészséget, sok szakmai és mindennemű sikert, boldogságot és békességet!

Dr. Bokányi Ljudmilla

főszerkesztő