

## **Связать концы с концами: безумная торговля и климатический хаос**

English title: *Connecting the Dots: Insane Trade and Climate Chaos* (blog, May 14th, 2019)

**Written by: Sean Keller – Media and Outreach Coordinator, Local Futures**  
**Перевод/ translated by: Elena Fedina/ Елена Федина)**

Представьте мир, в котором еду буднично посылают за тысячи миль на обработку, а затем отправляют обратно, чтобы продать там, где ее произвели. Представьте себе, что в Мексике коров кукурузой, привезенной из Соединенных Штатов, затем экспортируют в Соединенные Штаты для разделки, а полученное мясо посылают обратно в Мексику на продажу. Представьте мир, в котором с 2005 года Китай ежегодно импортировал больше товаров из Китая, чем из США, одного из своих крупнейших торговых партнеров.

Кажется, что это завязка какой-то черной комедии или фильма-антиутопии для политических зубрил. Однако это происходит на самом деле, это повседневная реальность мировой экономики.

Все вышеперечисленные примеры попадают в категорию "реимпорта": когда страны отправляют собственные товары за границу только для того, чтобы отправить их обратно на более позднем этапе производственной цепочки. И это далеко не единичные примеры, заставляющие задуматься. К берегам Норвегии каждый год в поисках нерестилищ приплывает треска после впечатляющего путешествия на тысячи миль вокруг Северного Полярного круга. Однако эта миграция меркнет по сравнению с той, в которую отправляют пойманную рыбу: их отправляют в Китай для разделки на филе, после чего отправляют обратно на продажу в скандинавские супермаркеты. Подобная глобализация цепочки поставок морепродуктов распространяется и на США: более половины морепродуктов, выловленных на Аляске, перерабатывается в Китае, и большая их часть отправляется обратно на полки американских продуктовых магазинов.

Безумие реимпорта усугубляется столь же непонятным явлением чрезмерной торговли. Это обычная практика, когда в течение года страны импортируют и экспортируют огромное количество идентичных продуктов. Например, в 2007 году Великобритания импортировала 15 000 тонн вафель в шоколаде, и экспортировала 14 000 тонн. В 2017 году США как импортировали, так и экспортировали почти 1,5 млн тонн говядины и почти полмиллиона тонн картофеля. В 2016 году 213 000 тонн молока прибыло в Великобританию - сверхприбыль, если бы 545 000 тонн молока не покинуло Великобританию в течение того же года.

На первый взгляд, такая торговля не имеет никакого экономического смысла. Какая может быть выгода (при подобных финансовых и топливных затратах) для отправки свежей еды за границу только для того, чтобы вернуть ее обратно?

Ответ скрывается в устройстве мировой экономики. Соглашения о "свободной торговле" позволяют международным корпорациям получать доступ к рабочей силе и ресурсам практически везде, что позволяет им пользоваться налоговыми лазейками и национальными различиями в трудовых и экологических стандартах. Тем временем прямые и косвенные субсидии на ископаемое топливо составляют порядка \$5 трлн в год во всем мире и позволяют в значительной степени покрывать расходы на транспортировку за счет налогоплательщиков и окружающей среды, а не бюджетов компаний, которые занимаются этим бизнесом. В совокупности эти структурные силы приводят к огромному количеству международных перевозок, которые служат только одной цели - увеличению прибылей корпораций.

Уже сегодня видны серьезные последствия этого поведения, и в ближайшие десятилетия они будут усугубляться. Средства к существованию небольших фермеров, особенно на глобальном Юге, обесцениваются из-за притока дешевого продовольствия из-за рубежа; в то же время традиционные фермерские практики, устойчивые к изменению климата, активно не поощряются соглашениями ВТО и "свободной торговли". На индустрии обработки и упаковки пищи (обе играют решающее значение для еды, которая будет перевозиться на дальние расстояния) приходится значительная доля выбросов парниковых газов в глобальной продовольственной системе.

Еда - не единственный продукт, который накапливает ненужные мили за доставку. Например, составные части обычного смартфона в сумме прошли около полмиллиона миль и три континента, прежде чем приземлиться в вашем кармане. Именно из-за такого рода чрезмерной торговли выбросы углерода в результате международных перевозок растут почти в три раза быстрее, чем выбросы из других источников. При нынешних темпах роста к 2050 году морская и воздушная международная торговля будет выделять примерно столько же CO<sub>2</sub>, сколько выделяет весь Европейский Союз сегодня.

Связь между либерализацией торговой политики и выбросами углерода очевидна. Недавнее исследование японского Университета Кюсю показало, что когда страны снижают или отменяют тарифы - особенно на такие ресурсоемкие отрасли, как горнодобывающая промышленность и обрабатывающая промышленность - они сталкиваются с соответствующим увеличением объема выбросов углерода, связанных с импортируемыми товарами.

Это значит, что если мы собираемся эффективно бороться с климатическим кризисом, нам придется обратить внимание на торговую политику. Ее нужно изменить, чтобы неограниченная "свободная торговля" больше не была выгодным вариантом. Однако в настоящее время у политиков мало стимулов для сокращения международной торговли, потому что, как ни странно, выбросы от глобальной торговли не фигурируют ни в одном национальном учете углерода. Есть много способов исправить это – например, выбросы от торговли могут быть отнесены к странам на основе того, где начинается цепь производства товаров, где она заканчивается, или где зарегистрированы суда и самолеты, перевозящие сами товары. Все, что нужно сделать странам, - это согласовать стандарт. Но на данный момент ни одна страна не несет ответственности за эти плавающие выбросы. Результатом является ситуация, в которой политики обещают сократить выбросы углерода, одновременно работая над расширением глобальной торговли, несмотря на то, что эти две цели полностью несовместимы.

Если политики будут продолжать тянуть время, то толчок к реальным изменениям в принципах ведения глобальной торговли должен будет исходить снизу, от людей, работающих сообща, чтобы их голоса были услышаны. Мы должны призвать к прекращению дерегулирующей "свободной торговли" и налоговой политики, которые делают прибыльными такие практики, как реимпорт и избыточная торговля. Одним из наиболее важных шагов на пути к здравому смыслу будет отмена субсидий на ископаемое топливо. Когда налогоплательщики перестанут оплачивать часть расходов на глобальный транспорт, международным корпорациям придется радикально пересмотреть свои методы работы.

Эти изменения будут решительно отвергаться крупными глобальными компаниями, а значит создание импульса для торговой политики, способствующей укреплению здоровья населения и экологической стабильности, не случится в одночасье. Но первым шагом является повышение осведомленности о торговле как климатической проблеме и преодоление нежелания большинства крупных СМИ, политиков и аналитических центров критически обсуждать ее.

С этой целью компания Local Futures выпустила новый информационный бюллетень и короткометражный фильм о "безумной торговле" и ее последствиях. Мы надеемся, что они помогут привлечь внимание к абсурдности нынешней системы, укажут на более здоровые альтернативы и сделают проблему глобальной торговли доступной и понятной для широкой аудитории. Поэтому, пожалуйста, поделитесь ими с людьми, которых вы знаете, и начните разговор на эту важную тему.

Для получения разрешения на репост этого или других записей, пожалуйста, свяжитесь с нами: [info@localfutures.org](mailto:info@localfutures.org).

Read blog in English here: <https://www.localfutures.org/connecting-the-dots-insane-trade-and-climate-chaos/>

Read all our blogs here: <https://www.localfutures.org/blog/>