

Környezeti ártalmak

Egyre többet halljuk, hogy az építkezés, ezen belül a beton hatalmas emissziós terhelést jelent a környezetre. Az nyilvánvalónak tűnik, hogy a cementgyártás nagy mennyiségű káros anyagot bocsát ki, de valószínűnek látszik az is, hogy a helyszíni betonozás sem mentes a légszennyezéstől. Maga a betonkötés is felszabadíthat gázokat, de a folyamat kiszolgálói, mixer, betonpumpa, daru, vibrátor, sőt a bedolgozó szakmunkások sem csak jó levegőt produkálnak. Igen öröndetes, hogy rohamtempóban épülnek az újabb és újabb ipari létesítmények, munkahelyteremtési célzattal, sokmilliárdos állami támogatással, ám főleg az összeszerelő üzemként működő autógyártás kiszolgálására. A már-már monokultúrás iparunk üzemeltetői jórészt betonból készülnek, de megvan a remény, hogy az elkészült épület önmagában már nem rontja a levegőt. Más dolog, hogy amikor elindul a termelés, annak milyen a környezetszennyező hatása. Nem vonom kétségbe, hogy a befektetők, a gyárak tulajdonosai a tudomány és technika minden vívmányát felhasználják a környezetszennyezés mérséklésére. Amíg azonban az autógyártás kezdetén az esztergomi Suzuki, a szentgotthárdi Opel, a győri Audi vagy a kecskeméti Mercedes gyárak létesítésének oka – az anyavállalatok közelsége mellett – az olcsó magyar munkaerő volt, addig ma már úgy érzem, hogy az anyaországban vagy a célországban érvényesülő erőteljes környezetvédelmi megkövetések miatti gyárexport az elsődleges telepítési megfontolás.

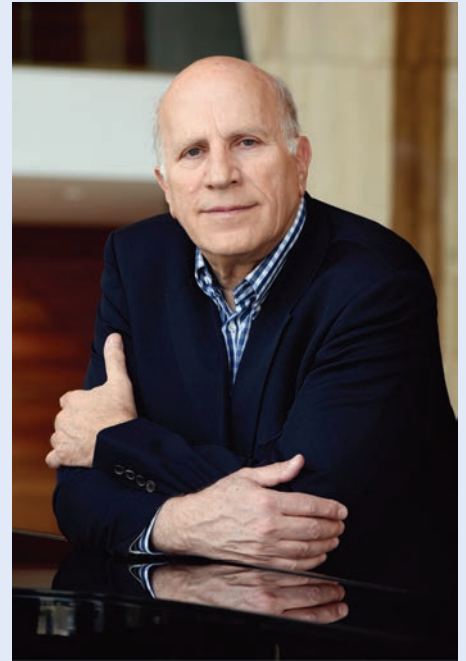
Mire másra gondolhatunk akkor, amikor az elektromos autók kiszolgálására ma már 14 távol-keleti akkumulátorgyár működik vagy épül az országban (9 dél-koreai, 3 japán, 2 kínai). Azt tudjuk, hogy a használt akkumulátorok a veszélyes hulladék kategóriában vannak, nyilvánvaló, hogy a gyártás során is keletkeznek veszélyes hulladékok, ezek semlegesítése is a gyártólajdonos feladata, és a keletkezett veszélyes hulladék elhelyezése ránk marad.

Ugyanezt gondolom a gumi(abroncs)gyárakról is. Hatalmas automatizált gumigyárak épültek, alig igényelnek élő munkaerőt, de kormot, pernyét, gumiőrleményt használnak fel. Csak gondoljunk a rácalmási Hankockra vagy a gyöngyöshalászi Apollo gumigyárra, de gyártunk Continental, Bridgestone és más gumikat is, kerékpárra, személyautóra, teherautóra vagy kamionokra valókat.

Megtelepült még egy jelentősen szennyező iparág is Magyarországon, a tűzihorganyzás. A gönyői kikötőbe telepített német tűzihorganyzó üzembe hajók hozzák a nyersanyagot, a tekerésbe formált acéllemezt, itt forgatják olvasztott cinkbe és viszik vissza Németországba autókarszériák kiszabásához.

Ezek a gyárak, ahogy említettem, többnyire teljesen automatizáltak, hatalmas területet foglalnak el és alig-alig foglalkoztatnak jelentős létszámot, szinte nem is teremt munkahelyet. Az irányítás az anyaországból jön, az Apollo gumigyárnál például Indiából, és a munkások, magyarországi magyar munkások hiányában a világ minden tájáról, Ukrajnából, Vietnamból, Mongóliából. Ez ma már szinte minden telepített üzemre érvényes.

Nem akarok durva következtetéseket levonni az előzőekben felvázoltakból, de elgondolkodtató, hogy milyen megfontolások engedik be hazánkba azokat az iparágakat, amelyeket elsősorban környezetvédelmi okokból Nyugat-Európában már nem látnak szívesen.



Bálint Péter