

Sjur Kasa

SPREDNINGEN AV MILJØSKADELIGE FORBRUKSMØNSTRER I NORDØST-ASIA – NASJONALE OG INTERNASJONALE

Innledning

I denne artikkelen vil jeg ta utgangspunkt i den debatten som kopler forbruksmønstre med miljøbelastninger. Denne debatten har på mange måter sitt utspring på 70-tallet. På denne tiden advarte Roma-klubben mot miljø- og ressurskonsekvensene av en fortsatt økning av forbruket i vestlige land. Samtidig var det en sterk kritisk holdning til vestlige forbruksmønstre blant 70-tallets sosiale bevegelser. Denne kritiske holdningen reflekterte både en generelt kritisk holdning til den vestlige verdens livsstil, og en mer spesifikk kopling av høyt forbruk og miljø-ødeleggelse.

Disse bekymringene ble ført videre i Brundtland-kommisjonens rapport fra 1987. Her finner vi en generelt kritisk holdning til vestlig luksusforbruk. Perspektivet er også globalt og moralsk; for at fattige i den tredje verden skal kunne øke sitt forbruk til et anstendig nivå, må miljøbelastningen fra forbruket i den industrialiserte verden reduseres. Overforbruket i nord skaper alvorlige miljøproblemer og reduserer mulighetene for at utviklingslandene kan komme opp på et akseptabelt velstandsnivå.

På 1990-tallet har man fått flere analyser av miljøvirkningene av forbruksmønstre som bedre presiserer miljøvirkningene av forbruksmønstre. Begrep som «bærekraftig forbruk», «økologisk ryggsekk» og «økologisk fotspor» har blitt introdusert for å analysere de miljømessige konsekvensene av forbruksmønstre – enten ved å analysere miljøbelastning knyttet til enkelte produkter – eller ved å analysere miljøbelastningen knyttet til forbruket hos bestemte sosiale grupper.

De alvorlige miljøproblemene knyttet til vestlig overforbruk og spredningen av vestlige forbruksmønstre reflekteres også i nyere publikasjoner fra tunge økonomiske organisasjoner som Verdensbanken og OECD. OECD viser en særlig bekymring over de mulige miljøvirkningene av den globale spredningen av vestlige forbruksmønstre – man ser for seg de ødeleggende virkningene av framveksten av globale middelklassesamfunn der høyfrekvent bilbruk, høyt energibruk i hjemmene og fråtsing i luksuriøs mat blir allmenne utviklingstrekk.¹

Det er imidlertid, etter mitt syn, to viktige mangler ved denne debatten. For det første tenker man seg i debatten omkring forbruk og miljø ofte forbruksveksten som en generell, unyansert prosess av «vestliggjøring». Den

økonomiske veksten bringer med seg en overgang fra fattigdom til overforbruk. Én viktig konklusjon fra denne artikkelen er imidlertid at det finnes betydelige miljømessige variasjoner mellom utviklingsmønstrene i forskjellige regioner i verden. Økonomisk utvikling blant de mest avanserte landene i Nord- og Sør-Amerika, i særdeleshet USA, har til nå ført med seg forbruksmønstre som er adskillig mer miljø-ødeleggende enn de forbruksmønstrene vi finner blant de mest avanserte landene i Nordøst-Asia; det vil si Sør-Korea, Taiwan og Japan. Vi skal imidlertid se at denne situasjonen er i endring – amerikanske forbruksmønstre finner i økende grad fotfeste også i denne regionen.

For det andre er det slik at forskjellige utviklingstrekk ved forbruksmønstre ofte beskrives godt, men i liten grad forklares. De betraktes som mer eller mindre uforklarte variasjoner i konsekvensene av økonomisk vekst, som kan reduseres til kulturelle eller historisk gitte forskjeller. I denne artikkelen forsøker jeg å antyde noen historiske faktorer som har bidratt til å prege ulike forbruksmønstre i ulike deler av verden. Jeg forsøker også å antyde hva slags sosiale prosesser som i nyere tid har ført til en økning av det jeg velger å kalle amerikaniseringen av forbruksmønstre i Nordøst-Asia. En viktig konklusjon er at I-landenes politikk kan påvirke nasjonale forbruksmønstre og forsterke rikdommens negative miljøvirkninger. Særlig USA kan på grunn av sin store og allsidige makt sies å dominere internasjonal handelspolitikk. Samtidig er landets befolkning eksponent for noen av de mest miljøbelastende forbruksmønstrene i dagens verden. En kartlegging av de forbruksmessige virkningene av USAs handelspolitikk overfor Nordøst-Asia kan dermed bidra til å *forklare* noen av de endringene vi ser i denne regionen ved å vise hvordan handelspolitikken bidrar til å presse de Nordøst-Asiatiske statene i retning av amerikanske forbruksmønstre.

Etter denne innledningen går jeg over til å diskutere forskjellige forsøk på å typologisere forbruksmønstre i forskjellige deler av verden. Her vil jeg først gjennomgå noen beskrivelser av variasjoner i nasjonale forbruksmønstre i forskjellige industrialiserte og såkalte nyindustrialiserte land. Deretter vil jeg vise hvordan disse beskrivelsene kan koples til eksisterende analyser av miljøbelastningen knyttet til forbruket av bestemte varer. Etter dette vil jeg sammenholde disse typologiene med empiriske utviklingsmønstre. Her antyder jeg også noen historiske årsaker til hvorfor disse forbruksmønstrene har blitt som de har blitt, og viser hvilke endringer som nylig har funnet sted. Disse endringene vil jeg avslutningsvis forsøke å forklare. I denne forklaringen vil jeg spesielt legge vekt på USAs makt til å påvirke Nordøst-asiatisk handelspolitikk, og dermed forbruksmønstrene i regionen.

Sosialt og naturgitt sløseri i Amerika, nøysomhet i Øst-Asia

Innenfor den litteraturen som typologiserer globale utviklingsmønstre finnes det flere forsøk på å typologisere forbruksmønstre mellom regioner. Den franske økonomen Alain Lipietz mente i 1987 å kunne finne en viktig distinksjon mellom de nord- og sør-amerikanske industrielle økonomiene på den ene siden og de nordøst-asiatiske industrielle økonomiene på den annen side.²

Brasil, Mexico og Argentina imiterer USAs såkalte «fordistiske» livsstil. I alle disse landene finner vi velstående middelklasser som har et høyt forbruk av biler og andre energikrevende, varige forbruksgoder. I Latin-Amerika bygges imidlertid middelklassens velstand i særlig grad på utbyttingen av en fattig og politisk ekskludert arbeiderklasse; denne avarten eller perversjonen av fordismen kalles da også av Lipietz for *periferifordisme*. For Lipietz er disse forbruksmønstrene uheldige for økonomisk utvikling. Importen av luksusvarer til den rike latin-amerikanske middelklassen eller importen av produksjonsutstyr til produksjon av slike luksusvarer bidrar til å øke utenlandsgjelden og fortrenger investeringer i infrastruktur og forskning. Middelklassens høye forbruk reduserer dessuten samlet sparing og investeringer i økonomien.

Forbruksmønsteret i de østasiatiske nyindustrialiserte landene, med Sør-Korea som hovedeksempelet, er ifølge Lipietz klare kontraster til det latin-amerikanske forbruksmønsteret. Større økonomisk likhet, sterkere eksportorientering og høy sparing setter klare grenser for luksusforbruket, gir plass for produktive investeringer og sløser i mindre grad bort lån fra utlandet. Ifølge Lipietz kombinerer dermed Sør-Korea forbruksmessig moderasjon med en svært dynamisk økonomisk utvikling – dette altså lenge før Asia-krisen.

Utviklingsforskerne Robert Wade og Fernando Fajnzylber kommer i det vesentlige til samme konklusjoner som Lipietz, men de gir en mer detaljert analyse av forbruksmønstre i Amerika og Nordøst-Asia. Wade og Fajnzylber identifiserer to utviklingsmodeller blant nyindustrialiserte land.³ En *Latin-Amerikansk* som imiterer USA, og en *Øst-Asiatisk*, som imiterer Japan. Hva er så de forbruksmessige hovedkomponenter i disse regionale utviklingsmodellene? Jo, i Latin Amerika imiterer man USA ved å ha et høyt generelt forbruk og et forholdsvis lavt spare- og investeringsnivå. Videre også et høyt forbruk av varige konsumgoder, spesielt biler. I tillegg har befolkningen et høyt forbruk av storfekjøtt. Det høye nivået på det private forbruket samt de komparativt høye nivåene av forbruk av det vi for enkelhets skyld kan kalle biff og biler er ifølge både Wade og Fajnzylber negativt for den økonomiske utviklingen. Biler trekker mye import i form av energi. Store andeler av biff i dietten fører til at jordbruk i Latin Amerika krever store arealer og mye energi for å produsere mat for befolkningen. Som vi vet, krever moderne

kvegdrift at kveget fores med store mengder korn. Siden kveget forbrenner mesteparten av dette kornet for å holde kroppsvarmen oppe, får man bare en niendedel av det kornet man gir til kveg igjen form av næring.

Ifølge Fajnzylber og Wade er de landene som representerer den Øst-asiatiske modellen, som igjen imiterer Japan, klare kontraster. Dette gjelder de øst-asiatiske nyindustrialiserte landene generelt, men Sør-Korea får også her, i likhet med hos Lipietz, særlig oppmerksomhet. Høyere sparing, lavere forbruk av varige forbruksgoder og biler samt et høyere forbruk av korn og fisk og et mye lavere kjøttforbruk kjennetegner den øst-asiatiske modellen.

Ifølge Fajnzylber og Wade skaper dette forbruksmønsteret en mer vekstvennlig økonomisk dynamikk enn det latin-amerikanske forbruksmønsteret. Analysene til både Lipietz, Fajnzylber og Wade kan imidlertid også brukes som grunnlag for å forstå miljøvirkningene ved regionale forbruksmønstre, som er et viktig fokus for denne artikkelen.

Forskjeller i forbruk av det vi kaller varige forbruksgoder, spesielt biler, skaper store forskjeller i forbruk av fossile brensler og dermed også forskjeller i i en rekke lokale, regionale og globale miljøproblemer. Det er nok å nevne utslipp av gasser som er giftige for planter, dyr og mennesker, sur nedbør og den økende trusselen om globale klimaendringer. Den mengden av skader og dødsfall som skyldes bilulykker er det kanskje også meningsfylt å ta med under et litt mer utvidet miljøperspektiv. For å illustrere: I USA, verdens billand nummer en, skades hvert år så mye som 3,5 millioner mennesker i biltrafikken mens flere enn 40.000 dør. Dette tallet har vært økende på 1990-tallet.

Forskjeller i kjøttforbruk skaper også forskjeller i en rekke miljøproblemer. Foring av kveg med korn gir, som jeg allerede har påpekt, et stort svinn av energi. Moderne kornproduksjon krever på sin side store mengder energi i form av bensin til landbruksmaskiner og elektrisk kraft til gjødselproduksjon i tillegg til solens bidrag. Det har vært anslått at ett kilo biff produsert i USA krever energi som tilsvarer ca. 10 liter bensin. Kveghold fører også til substansielle utslipp av klimagassen metan fra kvegets fordøyelsesprosess i tillegg til å føre med seg alvorlige problemer knyttet til jorderosjon i mange områder. Kveg forbruker også mye vann, og bidrar sterkt til å forurense eksisterende grunnvannsreserver i mange områder, slik som det vestlige USA. Spesielt vannforurensning og erosjon har faktisk bidratt til miljømobilisering i vestlige deler av USA. Miljøaktivister og velorganiserte ranchere står steilt mot hverandre i denne konflikten.

Miljøproblemene knyttet til forbruk av biler og biff er velkjente innenfor miljøforskning. Den kjente amerikanske økologen Alan Durning mener privatbilisme og kjøttforbruk skaper de viktigste forbruksrelaterte miljøproblemene i det moderne samfunnet.⁴ Det er med andre ord god dekning i litteraturen for å fokusere spesielt på disse forbruksvarene, selv om andre

varer selvsagt også har betydning. Durning nevner forøvrig også de kontrastene mellom regionale forbruksmønstre som jeg har referert over.

Før jeg går videre vil jeg oppsummere: jeg har referert hvordan et knippe forskere har beskrevet kontraster i private forbruksmønstre mellom industrialiserte land i Nord- og Sør-Amerika på den ene siden og Nordøst-Asia på den andre siden. Jeg har vist hvordan disse kontrastene også kan ha innflytelse på en rekke miljøproblemer både på lokalt, regionalt og globalt nivå. Nå vil jeg undersøke i hvilken grad disse påstandene faktisk stemmer med data som viser utviklingen av forbruk i de nevnte regionene. Jeg vil også knytte noen refleksjoner til årsakene til at de historiske mønstrene har blitt som de har blitt, spesielt med hensyn til kjøttforbruk.

Biff og biler: Amerika og Øst-Asia

Vi skal først kaste et blikk på utviklingen av forbruket av storfekjøtt. Statistiske data fra FAO og det Amerikanske Landbruksdepartementet ser klart ut til å bekrefte påstandene fra Wade og Fajnzylber:

Tabell 1. Forbruk av storfekjøtt pr. capita – Nordøst-Asia og Amerika 1975-1996

	1975	1985	1994	1996
Brazil	19,3	22,4	27,1	30,1
Argentina	83,4	65,8	60,4	54,5
Mexico		20,0	20,6	n.a.
United States	54,8	48,7	43,4	43,5
Sør Korea	2,4	4,2	8,6	10,0
Taiwan		3,2	3,2	3,2
Japan	3,5	6,1	10,7	10,4

Kilder: FAO (Food and Agriculture Organisation), *FAOStat Agricultural Data*. FAO Website 1998: <http://apps.fao.org/lim500/nph-wrap.pl?CBD.NonPrimaryLive-stockAndProduct&Domain=CBD>; USAs Landbruksdepartement (USDA), Understanding Korea's Beef Import System. Website of USDA: <http://ffas.usda.gov/dlp/circular/1996/96%2D11/korea.html> – 1996; USDA (United States Department of Agriculture), What's at stake for beef? Website of USDA (1997): http://ffas.usda.gov/itp/fast_track/5beef.html; USDA, Per Capita Beef and Veal Consumption. Selected Countries. Website of USDA (1997): <http://ffas.usda.gov/dlp/circular/1997/97%2D03/beefpcap.htm>.

Denne tabellen viser at Argentina er lederen (kniver globalt med Uruguay – ikke med i tabellen). Landet har en spesiell historie som kan bidra til å forklare dette. Da kveg ble introdusert på den fruktbare pampasen på 1500-tallet, formerte de seg med enorm fart. Storfekjøtt forsynte immigrantene med rikelig med gratis mat og ble en viktig drivkraft bak oppdyrkingen av nytt land i Argentina. Det er derfor ikke merkelig at kvegdrift ble et

hovedfokus i utviklingen av moderne landbruk i landet, og at denne tabellen viser at argentinske forbrukere har vent seg til et høyt forbruk av storfekjøtt. Tabellen viser også at forbruket av kjøtt har blitt redusert noe etter 1975, blant annet på grunn av den hjemlige økonomiske stagnasjonen, men også på grunn av middelklassens helsebekymringer.

Brasil har historisk sett vært preget av en kontinuerlig utvidelse av dyrket land siden koloniseringen av landet. De nyeste eksemplene på dette er oppdyrkingen av senter-vest-regionen og Amazonas-regionen siden begynnelsen av 1960-tallet. Kveghold har vært sentralt i disse prosessene. Biff utgjør derfor en meget viktig del av brasilianske dietter. Forbruket av biff i Brasil har videre økt med omtrent 50 prosent mellom 1975 og 1996, noe som reflekterer raskt økende hjemlig produksjon og periodisk høy økonomisk vekst og inntektsvekst. (Samme for Mexico som for Brasil; imidlertid også mye sauer i Mexico).

USA er også en økonomi der kveg har vært viktig i ryddingen av nye landområder. Vi kjenner alle til western-filmene, der enorme mengder kveg fungerer som et slags bakteppe for handlingen i mange filmer, og ikke sjelden er fokus for voldsomme konflikter. Kveget har da også særlig grad preget dietten i de vestlige områdene og Texas. De som har sett den berømte filmen «Giganten» vil vel kanskje huske ansiktsuttrykket til Liz Taylor da hun til sin *første frokost* hos den rike og kjekke Texas-rancheren, som spilles av Rock Hudson, blir servert biff med speilegg.

I USA ligger da også kjøttforbruket høyt, selv om det har blitt en del redusert fra 1970-tallet. En aldrende befolkning (som spiser mindre) og helsebekymringer er viktige årsaksfaktorer. Samtidig kan vi tenke oss at stagnerende kjøpekraft i brede lag av befolkningen kan ha spilt en rolle.

Nordøst-Asia er en *bemerkelsesverdig* kontrast. Forbruket av biff er mye lavere i både Japan, Taiwan og Sør-Korea. Historisk sett er disse økonomiene markerte kontraster til de amerikansk «frontier»-økonomiene. Den danske jordbrukshistorikeren Ester Boserup finner i sine arbeider en historisk dynamikk i den øst-asiatiske jordbrukssektoren der mangel på land og overskudd av arbeidskraft har ført til en vellykket intensivering av risdyrking i regionen.⁵ Nødvendigheten av å få mest mulig næring ut av små landarealer har ført til at det regionale kostholdet har blitt dominert av ris.

I Nord- og Sør-Amerika har derimot lav befolkningstetthet, mangel på arbeidskraft og nærmest uttømmelige arealer av nytt jordbruksland såvel som transportproblemer i stor grad favorisert kvegdrift. Det er store fordeler knyttet til kvegdrift når man har rikelig med land, lite arbeidskraft og dårlig utbygde kommunikasjoner. Den britiske miljøhistorikeren Sir Alfred Crosby har i sine arbeider dessuten vist de enorme økologiske fordelene europeisk kveg hadde i forhold til den naturlige faunaen når de ble introdusert til de amerikanske økosystemene under koloniseringen. Historisk har alle disse

faktorene bidratt til et kosthold sterkt dominert av storfekjøtt i Nord- og Sør-Amerika.

Kontrastene mellom Amerika og Nordøst-Asia ville være mer moderate hvis man inkluderte svinekjøtt og kyllingkjøtt i sammenlikningen. Et land som Taiwan, der man nesten ikke spiser biff, er for eksempel en global storforbruker av svinekjøtt. Jeg mener likevel at fokuseringen på storfekjøtt er relevant. Griser og kylling trenger adskillig mindre fôr for å produsere samme mengde kalorier og protein som kveg, og de kan nyttiggjøre seg fôr som ikke kan brukes som føde for mennesker.

Tabellen viser imidlertid også at forbruket av biff har økt kraftig i både Japan og Sør-Korea. Siden 1985 har det nesten skjedd en tredobling av forbruket i Sør-Korea og mer enn en dobling i Japan. I begge land skjedde det en dramatisk reduksjon av forbruket av ris i samme periode. Store forandringer i det øst-asiatiske kostholdet ser med andre ord ut til å være underveis. Selv om Wade og Fajnzylbers beskrivelse av kontraster i kosthold grovt sett ser ut til å stemme med empirien, ser vi altså at de blir noe mindre relevante utover 90-tallet.

Mye av økningen i Nordøst-Asias kjøttforbruk er basert på import. Eksporten av biff fra USA til Japan ble nesten tredoblet i perioden mellom 1985 og 1993. Australia økte også sin eksport til Japan betydelig i denne perioden. Sør-Koreas import av storfekjøtt har også økt dramatisk, til tross for aktiv subsidiering av nasjonal biffproduksjon. Omleggingen av kostholdet i disse landene ser altså ut til i stor grad å være basert på import.

Hvordan passer så Fajnzylber og Wades beskrivelser av kontrasten mellom Amerika og Øst-Asia på forbruket av biler; den andre komponenten i privat forbruk som jeg har fokusert på som spesielt miljøskadelig? Som tabell 2 viser, ser det ut til å være gode grunner til å betegne Latin-Amerika som en imitator av USA også når det gjelder denne varegruppen. Bilmengden i Latin-Amerika begynte å øke allerede på 1950-tallet.

Tabell 2. Utvikling av biltetthet i Amerika og Nordøst-Asia – 1985-1996

	1985	1991	1996
United States	539,0	563,7	518,0
Brazil	77,0	83,5 *	n.a.
Mexico	65,8 **	87,1	94,6
Argentina	122,5	132,4	n.a.
Japan	229,8	298,1	373,0
South Korea	13,7	63,0	152,0
Taiwan	63,8 **	133,6	193,0

Merknader: Tallene angir personbiler pr. 1000 innbyggere. *1993, tall for 1991 finnes ikke. **1987, tall for 1991 finnes ikke.

Kilde: IRF (International Road Federation), *World Road Statistics*. Geneva: IRF, utgavene for 1990, 1991, 1992, 1997, 1998.

En svært skjev inntektsfordeling som skapte et dynamisk marked blant den nye middelklassen i land som Brasil og Mexico samt en bølge av investeringer fra bilprodusenter i USA førte til en forholdsvis rask økning av bilforbruket. I Taiwan og *spesielt* i Sør-Korea begynte derimot forbruket av privatbiler å øke forholdsvis nylig.

I tillegg til at det på 80-tallet var en nokså klar kontrast mellom Nordøst-Asia og Amerika, ser vi også at det er viktige kontraster innenfor Nordøst-Asia. Mens Taiwan har hatt et nesten «Latin-amerikansk» forbruk av biler siden 1980-tallet, har Sør-Korea ligget svært lavt. Japan, som var et svært rikt land allerede i 1985, lå også relativt lavt.

Vi ser også at det har skjedd store forandringer i forbruket av personbiler. Korea har hatt den mest dramatiske utviklingen. Her har tettheten av privatbiler i befolkningen blitt mer enn tidoblet på 10 år. På Taiwan, som begynte på et høyere nivå, har tettheten av personbiler blitt tredoblet. Mellom 1991 og 1996 gikk Sør-Korea forbi Brasil og Mexico. Det samme skjedde på Taiwan allerede i siste halvdel av 1980-tallet. Sør-Korea og Taiwan var i det globale tetsjiktet når det gjelder nyregistrerte personbiler mellom 1991 og 1995.

Økende bilhold har også ført med seg massive økninger av bensinforbruket. Mellom 1991 og 1996 økte bensinforbruket for privatbiler med 133 prosent i Korea.⁶ Økningen var mer moderat på Taiwan, hvor bensinforbruket økte med 31 prosent mellom 1992 og 1996.⁷

Økende bilhold førte også til at privatbilenes andel av energiforbruket økte kraftig i både Sør-Korea og Taiwan, til tross for at industrien i disse landene vokste svært raskt i disse årene. Igjen finner vi de mest omfattende endringene i Sør-Korea, der biler økte sin andel av det hjemlige energiforbruket med 50 prosent mellom 1985 og 1995.⁸

Vi ser med andre ord et historisk vannskille i forbruksmønstre. Mens Wade og Fajnzylbers idé om en øst-asiatisk modell som kopierer Japan og en latin-amerikansk modell som imiterer USA ser ut til å være i samsvar med virkeligheten fram til utpå 80-tallet, ser utviklingen spesielt på 90-tallet ut til å indikere en økende utbredelse av amerikanske forbruksmønstre i Nordøst-Asia. Denne utviklingen er særlig tydelig i Japan og Sør-Korea, hvor perioden fra slutten av 80-tallet har ført med seg en kraftig økning i forbruket av biff og biler. Hvordan kan denne forandringen forklares?

Nasjonale faktorer

Jeg vil først kaste et blikk på *nasjonale* faktorer som har hatt betydning for denne forandringen. Det er klart at en viktig forklaringsfaktor bak den forandringen vi ser er knyttet til den raske økonomiske veksten i regionen. Kombinasjonen av dramatisk inntektsvekst, spesielt i Sør-Korea, og relativt små inntektsforskjeller, betyr at store grupper av befolkningen samtidig får

råd til å øke sitt forbruk av luksusvarer slik som biler og biff. Vi ser den samme effekten som i Norge under forbruksrevolusjonen på 60-tallet.

Miljøbelastende forbruksvekst har også blitt forsterket av *nasjonal politikk* i flere av de nordøst-asiatiske landene. Her finnes mange eksempler. I Sør-Korea ble forbrukerprisene på bensin redusert med oljeprisfallene på 1980-tallet, og har blitt holdt på et svært lavt nivå inntil nylig, til tross for landets sterke avhengighet av importert olje. Videre er det først nylig at det har blitt lagt større vekt på kollektivtransport i myndighetenes planlegging.⁹

Sør-koreanske myndigheter har også bygget opp et stort subsidieprogram for å beskytte sin egen kjøttproduksjon. Dette programmet har hatt doble negative effekter for miljøet. For det første har subsidiene senket de nasjonale prisene på kjøtt. For det andre har programmet betydd at bøndene i større grad forer kveget med importert kraftfor framfor det tradisjonelle foret, som består av gress kuttet for hånd og avfall fra risproduksjon. Tilsvarende endringer har også skjedd i Japan, der importen av kraftfor for foringen av japansk kveg har økt kraftig.¹⁰

Ytre faktorer – USAs handelspolitikk

I denne artikkelen vil jeg likevel også understreke den betydningen som internasjonal handelspolitikk har for å forklare forandringen av nordøst-asiatiske forbruksmønstre. Jeg vil i særlig grad peke på det handelspolitiske forholdet mellom regionen og USA. Som vi har sett, er USA blant de ledende i verden når det gjelder lite bærekraftige forbruksmønstre. Det eksepsjonelle ved USAs forbruksmønstre har gitt landet viktige handelspolitiske problemer, siden landets produktive apparat også er innstilt på disse forbruksmønstrene. Vi skal se litt på hvilke handelspolitiske spenninger og endringer dette har ført til mellom USA og Nordøst-Asia; en region som i utgangspunktet var nokså ulik USA i sitt forbruksmønster.

Først, en diskusjon av handelsforholdet når det gjelder storfekjøtt. Vi så at forbruket av storfekjøtt i USA faktisk har blitt noe redusert siden sitt høydepunkt på 1970-tallet. En tilsvarende reduksjon av produksjonen av storfekjøtt i USA kunne bidratt til å redusere mange av de store miljøproblemene knyttet til amerikansk kvegoppdrett og jordbruk generelt.¹¹ Men reaksjonen i USA har ikke vært å redusere produksjonen av storfekjøtt. Isteden har landet slått inn på en aggressiv handelspolitikk med sikte på å åpne de øst-asiatiske markedene for eksport av amerikansk biff. For å fortsette å vokse, krevde amerikanske ranchere nye markeder, som det sies i en analyse av amerikansk handelspolitikk i denne perioden.¹²

Både Japan, Taiwan og Sør-Korea har vært utsatt for et sterkt handelspolitisk press for å liberalisere importen av storfekjøtt. USAs handelslovgivning gir presidenten en rekke fullmakter til å rette ensidige handelspolitiske sanksjoner mot stater man mener opprettholder uakseptable handels-

barrierer mot landets eksport, de såkalte 301-klausulene i amerikansk handelslovgivning.¹³

Jordbruksprodukter har vært hovedfokus for amerikanske handelspolitiske sanksjoner mot Japan, Sør-Korea og Taiwan. Disse markedene er svært viktige for USAs eksport av landbruksvarer. Mens Japan topper listen av importører for USA-produserte landbruksvarer, ligger Sør-Korea på fjerdeplass og Taiwan på femteplass.

Eksemplene på handelspolitisk press er mange. I 1988 lyktes USA med å fjerne kvotene på innføring av biff til *Japan* og erstatte disse med en avgift, til tross for sterk japansk motstand. Godt hjulpet av en stadig mer verdifull yen, førte dette til en rask økning av eksporten av amerikansk biff til Japan. Prisene på det japanske markedet sank dramatisk samtidig med at importen ble tredoblet. Denne prisnedgangen er en viktig forklaringsfaktor bak økningen i det japanske kjøttforbruket. Jeg vil også bemerke at disse reformene var gunstige også for ikke-amerikanske biffeksportører, som Australia og New Zealand. Disse ble gratispassasjerer i forhold til USAs handelspolitiske offensiv.

Sør-Korea har også vært utsatt for en svært aggressiv politikk fra USA for å redusere importvernet på kjøtt. Siden 1988 har amerikanske kjøttprodusenter brukt den amerikanske handelslovgivningen til å få flere presidenter til å legge et sterkt handelspolitisk press på Sør-Korea for å redusere importvernet for storfekjøtt. Resultatene har ikke latt vente på seg. På åtte år, mellom 1985 og 1993, ble verdien av USAs eksport av storfekjøtt til Sør-Korea tredvedoblet, og biffprisene på det koreanske markedet sterkt redusert.¹⁴

Hva med transportsektoren? USAs press mot importregimet for privatbiler i Japan og Sør-Korea har vært like sterkt som presset mot importregimet for jordbruksvarer. Her er situasjonen riktignok noe forskjellig fra situasjonen i jordbrukssektoren. Både Japan og Sør-Korea har store nasjonale bilindustrier som har spist seg raskt inn på det amerikanske markedet på 80- og 90-tallet. Både Korea og Japan har store overskudd i bilhandelen med USA, og har begrenset amerikansk import til sine egne markeder.

Selv om det er riktig at det er store handelsbarrierer på disse markedene, er imidlertid ikke den eneste forklaringen av handelsubalansen å finne her. Vi vet at amerikanske bilprodusenter har store problemer med å tilpasse sine biler til de øst-asiatiske markedene og å nå en effektivitet i produksjonen og et kvalitetsnivå på produktene som tilsvarer den standarden som settes av japansk bilindustri.¹⁵ Dette gjelder også på miljøområdet. Det er karakteristisk at da amerikanske bilprodusenter ikke klarte å tilpasse seg nye utslippskrav for biler i Japan på slutten av 1970-tallet, presset USAs myndigheter fram unntak fra miljøkrav for amerikanske biler i flere år.¹⁶

Avgifter som har betydning for miljøet har også hatt en sentral plass i amerikansk press mot Sør-Korea. Sør-Korea skattlegger, på samme måte som

mange EU-land, biler etter størrelsen på deres motorer. Dette øker prisen på biler med store motorer, og reduserer prisen på energi-økonomiske småbiler. I en nylig gjennomgang av skatter og avgifter i den sør-koreanske transportsektoren framhever OECD.¹⁷ denne skatten som miljøvennlig. Problemet her er selvsagt at USA-produserte bilmodeller har langt større motorer enn koreanske modeller.

Man kunne tenkt seg at USAs bilprodusenter kunne respondert på sør-koreanske reguleringer ved å produsere mindre biler med mindre og mer effektive motorer. Dette kunne også gitt USAs bilindustri høyere konkurransevne på det asiatiske markedet generelt, siden asiatiske forbrukere foretrekker mindre biler. Strategien fra bilprodusentene har likevel vært å legge press på sør-koreanske myndigheter for å fjerne den progressive skatten på bilmotorer, og angripe det generelle skattenivået på biler i Sør-Korea. I 1997, da den store Asia-krise brøt inn over Sør-Koreas økonomi, fokuserte USA i tillegg på importvernet som hindrer import av store sportsbiler til Sør-Korea. Alt dette er tiltak som øker forbruket av olje i den sør-koreanske transportsektoren. Tiltakene kan også ytterligere underminere stabiliteten i en allerede kriserammet koreansk økonomi.

Det relativt store handelsunderskuddet mellom USA og Nordøst-Asia, som blant andre den amerikanske økonomen Paul Krugman har vist at i mye større grad skyldes forskjeller i de nasjonale spareratene enn handelsbarrierer, har også fått USA til å legge press på disse landene for *generelt* å heve det nasjonale forbruksnivået.¹⁸ I 1989 gikk for eksempel Taiwan med på å gjennomføre en plan for *generelt* å øke det nasjonale private forbruket for å unngå handelspolitiske sanksjoner fra USA.

USAs respons til handelsunderskuddet med Nordøst-Asia har altså i økende grad vært å slå inn på en aggressiv handelspolitisk strategi. Denne strategien har bidratt til en «amerikanisering» av det i utgangspunktet nokså miljøvennlige nordøst-asiatiske forbruksmønsteret. USAs store makt i det internasjonale systemet har gjort det amerikanske presset svært vanskelig å motstå.

En langt mer miljøvennlig løsning på de handelspolitiske problemene mellom Øst-Asia og USA ville selvsagt vært å forandre amerikanske forbruksmønstre. Mulighetene for slike reformer er godt kjente og utgjør en lang liste. Offentlig transport er svært dårlig utbygd i USA, og har blitt videre underminert på 80- og 90-tallet. Offentlige subsidier til jernbanen reduseres, mens subsidieringen av veitransport fortsetter å være høy. Bensinprisene er lave og vil sannsynligvis ikke øke i nærmeste fremtid. En forandring av disse forholdene ville ikke bare kunne bidra til å forbedre miljøet for amerikanere og verdens befolkning. Reformen ville også kunne redusere importen av japanske og koreanske biler til USA og redusere USAs handelsunderskudd både med regionen og mer generelt. Dette burde være en attraktiv opsjon,

ikke minst etter at introduksjonen av euroen gjør det store handelsunderskuddet til USA til en økende trussel mot landets økonomiske posisjon.

Reduksjonen i forbruket av kjøtt siden 1970-tallet kunne på samme måte blitt utnyttet til å redusere ødeleggelsen av biodiversitet i USA, redusere jordbrukssektorens energiforbruk og redusere jorderosjon og forurensning av grunnvannet. Isteden har altså strategien vært å få japanere og koreanere til å spise mer biff!

Krisen i Øst-Asia har også blitt brukt av USA som et instrument til å oppnå ytterligere åpning av de øst-asiatiske markedene. USAs krav til IMF-lån i regionen har inkludert spesifikke forbud mot tiltak for å beskytte den store sør-koreanske industrien mot krisen, samt å åpne opp alle land som mottar IMF-lån for eksport av jordbruksvarer fra USA. Dette er et eksempel på at USA bruker sin store innflytelse over det internasjonale finansielle systemet til å arbeide for mål som fremmer interessene til spesielle grupper i det amerikanske samfunnet.

Konklusjon

Denne diskusjonen av forbruksmønstre i Amerika og Nordøst-Asia har vist at selv om analyser av nasjonale historiske utviklingstrekk, styrken på den økonomiske veksten og nasjonal politikk er viktige for å forstå den forandringen i retning av mindre miljøvennlige forbruksmønstre i Nordøst-Asia vi har sett de siste tyve årene, er også handelspolitiske forhold av stor betydning. Bredere handelspolitiske forhold mellom stater gis vanligvis liten oppmerksomhet i debatten om bærekraftig forbruk. Jeg har i denne artikkelen vist hvordan USAs handelspolitikk overfor Nordøst-Asia har bidratt til å påvirke nordøstasiatiske forbruksmønstre i en mindre bærekraftig retning.

Teoretisk er dette funnet i samsvar med analysene til den nylig avdøde britiske statsviteren Susan Strange. Hun understreker i flere av sine bidrag at den kombinerte effekten av USAs økonomiske, politiske, finansielle og vitenskapelige kapabiliteter setter landet i en unik stilling med hensyn til mulighetene for å tvinge sine interesser gjennom i struktureringen av det internasjonale systemet.¹⁹ Strange understreker at denne såkalte «strukturelle» makten viser seg på en rekke områder, også på det miljøpolitiske området.

For debatten om bærekraftig forbruk er implikasjonen at det er vanskelig å analysere mulighetene for en overgang i retning av mer bærekraftig forbruk uten å ta hensyn til maktforhold. Mye av den tidligere forskningen på bærekraftig forbruk har, som jeg nevnte innledningsvis, vært fokusert på beskrivelser av virkningen av bestemte forbruksmønstre og utredninger av politiske alternativ. Slike analyser er svært nyttige, men de bidrar i mindre grad til å forklare hvordan globale forbruksmønstre dannes og opprettholdes av bestemte interesser og aktører.

Etter min mening er analyser av makt av avgjørende betydning for å gjøre samfunnsforskere istand til å forklare utviklingen av internasjonale forbruksmønstre og for å skape en bedre forståelse av blokkeringene for miljømessige forbedringer. I denne artikkelen har jeg innskrenket meg til å analysere noen nokså opplagte aspekter ved internasjonale maktforhold som stort sett tar utgangspunkt i bilaterale politiske og økonomiske styrkeforhold som er lette å observere. Dette er spor som lett kan forfølges videre innenfor den tradisjonen der man hittil primært har konsentrert seg om å studere miljøvirkningen av forbruksmønstret til bestemte folkegrupper og vareslag.

Det er imidlertid videre utfordringer i å studere forholdet mellom internasjonale maktforhold og forbruksmønstre. Som påpekt av Steven Lukes og utarbeidet i forholdt til internasjonal politikk av Susan Strange, har makten flere aspekter enn slike åpne konflikter som vi ser i forholdet mellom USA og Øst-Asia. Makt kan for eksempel utøves ved å manipulere den politiske agendaen, og ved å øve innflytelse på kunnskap, normer og verdier. Det siste aspektet, nemlig koplingen av makt med verdier og normer som styrer forbrukernes preferanser, er ikke minst en utfordring til den tradisjonen i moderne sosiologi som har spesialisert seg på å forstå forbruksmønstre i lys av sosiale normer.

NOTER

- 1) OECD (Organisation for Economic Co-Operation and Development), *Sustainable Consumption and Production. Clarifying the Concepts*, Paris 1997.
- 2) A. Lipietz, *Mirages and Miracles. The Crises of Global Fordism*, London 1987.
- 3) Robert Wade, *Governing the Market. Economic Theory and the Role of Government in East Asian Industrialization*, Princeton 1990, Fernando Fajnzylber, «The United States and Japan as Models of Industrialization», i G. Gereffi & D. L. Wyman, *Manufacturing Miracles. Paths of Industrialization in Latin America and East Asia*, Princeton 1990, s. 323-352.
- 4) A. Durning, *How much is enough? The consumer society and the future of the earth*, London 1992.
- 5) E. Boserup, *The Conditions of Agricultural Growth*, London 1965.
- 6) Beregnet på grunnlag av IRF (International Road Federation), *World Road Statistics*, Geneva, 1997-utgaven, s. 149, 1998-utgaven, s. 156.
- 7) IRF, *World Road Statistics*, Geneva 1998, s. 158.
- 8) WRI (World Resources Institute), *World Resources 1998-99*, New York 1988, p. 337, Table 15.3.
- 9) OECD, *Environmental Performance Reviews. Korea*, Paris 1997, N. Eder, *Poisoned Prosperity. Development, Modernization and the Environment in South Korea*, New York, 1996 s. 58.
- 10) E. M. Förster, *Protection or Liberalization? A Policy Analysis of the Korean Beef Sector*, Frankfurt 1994; USDA (United States Department of Agriculture), «Understanding Korea's Beef Import System», Website of USDA, 1996: <http://ffas.usda.gov/dlp/circular/1996/96%2D11/korea.html>

- 11) J. Rifkin, *Beyond Beef. The Rise and Fall of the Cattle Culture*, New York 1992.
- 12) T. O. Bayard & K. A. Elliott, *Reciprocity and Retaliation in U. S. Trade Policy*, Washington D. C. 1994, p. 243.
- 13) Bayard & Elliott, *Reciprocity and Retaliation in U. S. Trade Policy*. Stephen Haggard, *Developing nations and the politics of global integration*, Washington, D.C. 1995.
- 14) Bayard & Elliott, *Reciprocity and Retaliation in U. S. Trade Policy*.
- 15) D. Wallace, *Environmental Policy and Industrial Innovation. Strategies in Europe, the US and Japan*, London 1995.
- 16) Wallace, *Environmental Policy and Industrial Innovation*, s. 144.
- 17) OECD, *Environmental Performance Reviews. Korea*, Paris 1997, s. 152.
- 18) Paul Krugman, *Peddling Prosperity*, New York 1994.
- 19) Susan Strange *States and markets*, London 1994, Susan Strange, «The future of Global Capitalism: Or will divergence persist forever?», i C. Crouch & W. Streek, red., *Political Economy of Modern Capitalism*, London 1997, S. Lukes, *Power. A Radical View*, London and Basingstoke 1974.