

életforma, miként válnak az ezeréves buddhista szerzeteskolostorok látványos turistaattrakciókká? Mennyire veheti fel a harcot egy hagyományos civilizáció a fogyasztásra épülő társadalommal? Létezik-e, létezhet-e hagyománytisztelő, helyi tradíciókra épülő globalizáció?

E mostani munkában elsősorban az Indiai Köztársaság Ladakra vonatkozó gazdaságfejlesztési törekvéseit, és ezek hatásait tekintem át.

Önfenntartó gazdálkodás, vagy központi támogatás?

Ladokban hosszú évszázadokon át az önfenntartó mezőgazdasági termelés volt jellemző. Az alacsonyabb (2500 m alatti) területeken a növénytermesztés: árpát, búzát, borsót, mustárfüvet, almát, sárgabarackot termeltek, míg a magasabb térszíneken a nomád állattenyésztésből élt meg a lakosság. A lakosság alacsony létszáma miatt alapvető élelmiszerek tekintetében önellátó volt, sőt jelentős mennyiségű árpát cserélt évről-évre sóra, gyapjúfonalra, húsrá. Elsősorban a jelenleg Kínához tartozó Csangpa területén élő lakossággal volt jól szabályozott cserekereskedelmi kapcsolata, de Kasmírból is gyakran érkezett kisebb-nagyobb rizsszállítmány. A nemzetközi kereskedelem – már amennyire lehet ilyesmiről beszélni a XIX. századig –, csak a Selyem út kapcsán érintette Ladakot. Főleg gyapjút, selymet, brokátot, nyugati orvosságokat és festékanyagokat szállítottak India felől. Szinkiang (Kína) irányából pedig selymet és nemezt. Ladak a málháslovaival, öszvéreivel és teherhordó jakjaival vette ki részét a Selyem úton folyó kereskedelemről; így juthatott némi kézpénzforráshoz, amiből elsősorban az alapvető szükségleteit biztosíthatta.

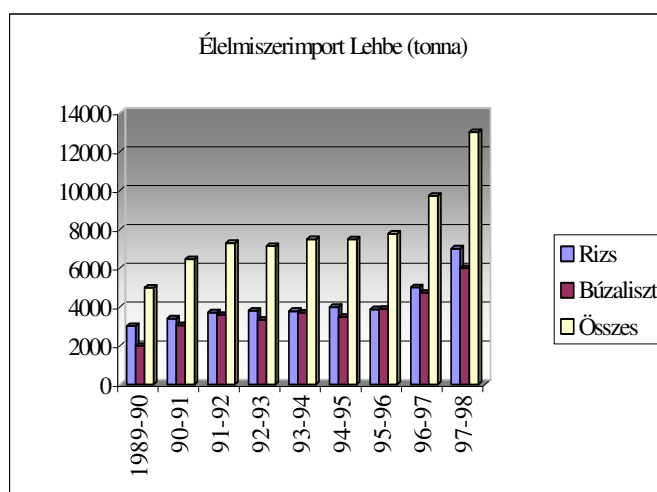
Az életminőség nem volt fejlett: idillikus, békés, de nagyon kemény élet volt. Ilyen körülmények között hamar kialakult a társadalmi egymásrautaltság, egymás segítésének a gyakorlata. (Az osztálytagozódás szerinti megkülönböztetés mind a mai napig távol áll a ladakiaktól.)

Az átlagemberek nagy része az elmaradottság ellenére boldogan és megelégedetten élte életét, különösen a nyári betakarítási munkák idején, amikor kisebb-nagyobb „ünnepi játékokat” rendeztek a falvakban. Még a leghidegebb telek sem teltek eseménytelenül. A nagycsalád összes tagja ilyenkor a tűz körül ült a házban, ahol az öregek meséket mondtak, a többiek pedig fonással, szövással foglalatostkodtak.

Nagyjából az 1950-es évekig maradt fenn a ladaki társadalomnak ez a roppant idillikus, szinte mesébe illő képe. Ekkor India a gazdasági felzárkózás és modernizáció érdekében öt-éves tervek rendszerét vezette be az egész országban, így Ladakban is. Az első tervek között szerepelt a megfelelő úthálózat kiépítése. Ladakban ez a Srinagart Lehhel összekötő, elképesztő magasságokban húzódó út kiépítésével kezdődött, és a zord természeti viszonyok ellenére 1960-ban itt már megindulhatott a közlekedés a könnyűgépjárművek számára. A hatvanas évek elején az útépitést meggyorsították Lehtől keletre is, hogy a Kínai-Indiai határt megfelelően tudják védeni. 1962-ben - amikor az út többé-kevésbé már járhatóvá vált -, történt meg a kínai invázió. Egy gyakorlatilag teljesen lakatlan, kietlen részt foglaltak el ekkor a kínaiak Csusul és Csangla környékén. Hasonló útvonalakat próbáltak kiépíteni ugyanebben a térségben, de a nagy magasság, valamint a kínai-indiai viszony miatt ezeknek az utaknak jelentős része mindössze katonai szolgálati út, civilek nem használhatják. Ladakot nemcsak Srinagar felől lehet manapság megközelíteni, hanem egyenesen déli irányból is, a Leh-Manali országúton is. Annak ellenére, hogy ezek az utak az év 6-7 hónapja alatt egyáltalán nem járhatóak, hóval borítottak, az indiai szövetségi kormány mégis irtatlan összegeket fordít fenntartásukra.

A mezőgazdaság fejlesztése

A modernizációs programok másik nagy csoportját képezték azok, amelyek a növénytermesztést, az állattenyésztést, az öntözőrendszerek modernizálását, valamint a folyók szabályozását és a vízierőművek építését irányozták elő. Sajnálatos módon a tervek olyan elképzeléseken alapultak, amelyek semmiféle kapcsolatban nem álltak a helyi viszonyokkal; a fejlesztési terveken dolgozó szakemberek közül sokan még csak nem is jártak azelőtt Ladakban. A félresikeredett gazdaságfejlesztési kísérlet nem csak azzal a következménnyel fenyeget



(mind a mai napig), hogy Ladak elveszti egyedülálló kulturális identitását, hanem, hogy a szövetségi kormány megalázóan függő helyzetbe sodorja Ladak egész gazdaságát. Az Indiának való gazdasági alárendeltség jól nyomon követhető a fenti ábra adatain, amelyen néhány alapvető árucikk évről-évre változó mennyiségét követhetjük. (Ne feledkezzünk el arról, hogy ezeket az árucikkeket a Himalája számos, 4-5000 méteres hágóján kell áthozniuk a kereskedőknek, és ezek az utak évente mindössze

öt hónapig használhatók.)

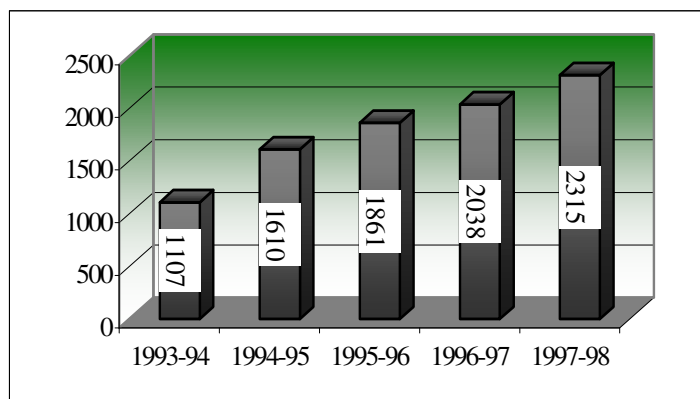
A hozzáférhető adatokat¹ szemlélve azonnal szembeötlő, hogy alig egy évtized alatt az alapvető gabonafélék importja több mint két és félszeresére nőtt. (5000 tonnáról 13000-re) Ebben az ún. modernizációs program ésszerűtlensége mutatkozik meg, hiszen a gabonaszállítmányok megindulása előtt Ladak ezen a téren önellátó volt, gabonafélékben sosem szűkölködött. Valójában az elmúlt negyven év mezőgazdasági modernizációs programja teljes kudarccal fenyeget: nem sikerült fejlődést felmutatni sem a növénytermesztésben, sem az állattenyésztésben. Ha mégis valamiben változás történt, akkor az talán éppen a termésátlagok romlása.

Az energiaellátás

Az elmúlt évtizedekben sokszorosára nőtt Ladakban a kerozin, a fűtőolaj és a palackozott földgáz importált mennyisége. Egy négy évvel ezelőtti becslés 2800 tonna palackozott földgázt és 4,7 millió liter kerozin felhasználásával számol 1998-ban.² Az említett két energiahordozóra nagy szükségük van a háztartásoknak, elsősorban főzésre használják fel. Az elmúlt negyven évben épült „modern” kormányépületek, hivatalok és iskolák fűtésére ezen kívül évente mintegy 1000 tonna koksza van szükség.

Ladak elektromos ellátottságát kívánták elősegíteni azokkal a vízierőművekkel, amelyeket a már régóta működő dízelgenerátorok kiváltása miatt építettek. A nagy esésű, sebes folyású folyók, mint az Indus vagy a Szuru jó lehetőséget kínálnak egy-egy kisebb vízerőmű építésére. Az ambiciózus Sztakne-projekt volt az egyik ilyen vízerőmű, melynek építésébe elsőként vágtak bele. A maga nemében páratlan műszaki rekordokat jelentő létesítmény - a világ egyik legmagasabban lévő ilyen erőműve -, Leh áramellátását lett volna hivatott megoldani. A mostoha természeti viszonyokat nem vették kellően számításba, ezért a terv sajnos nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Az Indus-folyó télen 3-4 hónapra befagy, ekkor a turbinák nem

működhetnek; nyáron pedig a hatalmas mennyiségű görgetett hordalék miatt veszedelmes lenne azokat működtetni. Az építkezéshez szükséges pénz India központi költségvetése finanszírozta, tavasszal és ősszel szolgáltat némi áramot, de a ladaki lakosság még most is csak egy rossz viccnek tartja az egészséget.



Dízelolaj-szállítmányok Lehbe (1000 liter)

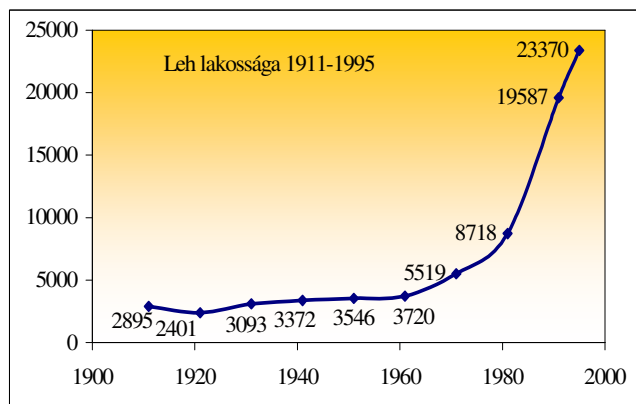
és 3 MW közötti kapacitású erőműveket is építettek. Ebbe a tervbe kapcsolódott be az 1983-ban alakult LEDeG³, amely szorgalmazta a kis kapacitású erőművek telepítését. Több tucat mindössze 5-10 kilowattos „háztáji erőművecskék” építésébe fogtak bele, amelyekkel egy-egy kisebb település minimális áramigényét képesek ellátni.

Nyáron Leh és környékének áramellátását a 4,8 MW-os Sztakne vízerőmű, téli áramellátását viszont még napjainkban is egy korszerűtlen és hangos 5,5 MW-os dízelgenerátor-állomás biztosítja. Amíg az ehhez hasonló létesítményeket nem képesek lecserélni, addig az évről évre dráguló dízelolajat kénytelenek fizetni, a szállítás miatti elképesztő költségekkel együtt. Sajnos, ahogy az évről évre növekvő dízelbehozatalt figyeljük, nem számíthatunk a dízelgenerátorok gyors megszüntetésére.

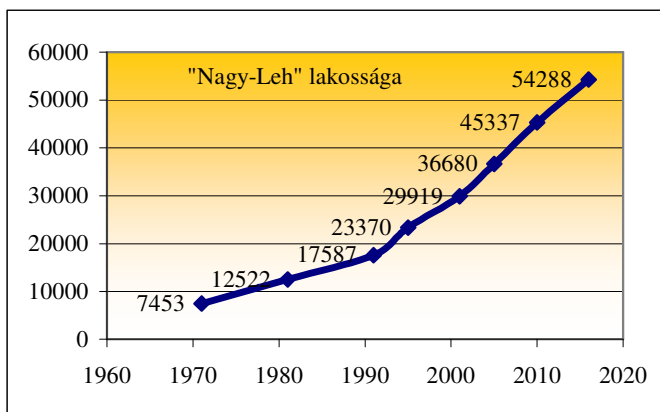
Hosszú távon ennek kiváltását szintén a LEDeG által szorgalmazott naperőművekkel, napcellákkal óhajtják megoldani. Az indiai kormány és különféle non-profit szervezetek segítségével viszonylag olcsón telepíthető napcellákkal elvileg szinte minden településen található alkonyat után is néhány pislákoló villanykörtét. (Valójában viszont Lehben, a fővárosban, naplemente után lehetetlen zseblámpa nélkül sétálni.) A LEDeG-nek köszönhető, hogy megismertette a ladakiakkal azokat a napkollektorokat, fóliasátrakat, amelyek Ladak-szerte manapság bármerre megtalálhatunk, és amelyek környezetkímélő alternatívát jelentenek egyéb technológiákkal szemben.

Népességrobbanás – kicsiben

Az éppen egymilliárd főt számláló Indiai Köztársaságban Ladak *népességrobbanásáról*



beszélni nem túl szerencsés, hiszen egész Ladak lakossága alig 200 ezer fő. 1979-ig Dzsammu és Kasmír Államnak csak egy egyszerű körzete volt. Akkor adminisztratív okokból kettéválasztották Kargili és Lehi Kerületekre. A két körzet területe összesen mintegy 98 000 km², lakossága pedig 170 000 fő feletti; (húsz évvel



ezelőtti, 1981-es népszámlálási adatok szerint pontosan 132 299 volt). Népsűrűsége 1,7 fő/km². Ladak népessége is, mint Indiában bárhol másutt, jelentősen gyarapodott az elmúlt évszázad alatt. Az 1901-es népszámlálás még csak 63 519 lakost tartott

nyilván, szemben az 1971-es 105 291 fős, illetve az 1981-es 132 299 fős és a mai, kb. 170 000 fős adattal. Ez mérsékelt népességnövekedést jelent 70 éven keresztül (60,3%), de épp az utóbbi 30 évben ez igencsak megnőtt (62%).

Ha magát a fővárost, Leh lakosságát vizsgáljuk, akkor a mellékelt adatsor alapján egy valódi népességrobbanást figyelhetünk meg az elmúlt 90 év alatt. A '60-as évtizedben 48,4%-os, a '70-es években 57,96%-os népességnövekedés történt. A nyolcvanas években a lakosság megduplázódott! Leh közigazgatási határain belül található népességen kívül érdemes megfigyelni „Nagy-Leh” lakosságának gyarapodását is. A hatvanas-hetvenes évek tibeti menekültjei ugyanis elsősorban nem Leh belvárosát népesítették be, hanem néhány kilométerre a városhatár mellett hoztak létre nekik kisebb településeket. 1991 és 1995 közötti mindössze négy évben a városhoz tartozó „mini-agglomerációban” a lakosság száma 32,88%-kal nőtt. A várostervezők jelenleg 2016-ig látják át a lakosság további növekedését, és 2016-ra már mintegy 55 ezer fővel számolnak!

A munkaképes lakosság Lehbe áramlása elsősorban azért tragikus, mert óriási nyomást gyakorol Leh egyébként is alulfejlett infrastruktúrájára, közüzemi hálózatára, mely ezáltal egyre inkább romházak szervezetlen halmazára kezd hasonlítani. Másrészt ez a folyamat azokat a falvakat fosztja meg legfontosabb munkaerejétől, amelyeknek a hagyományos gazdasági struktúrát tekintve Ladak élelmiszertermelésében kellene részt venniük. Teljes mértékben felborítja az egész társadalmat, kifejezetten a nők életét teszi nehezzé, akikre ezáltal a még keményebb mezőgazdasági munka hárul. Máris megfigyelhetjük a férfi/nő arány drasztikus változását Lehben, ahol 1000 férfire jutó nők aránya néhány év alatt 1011-ről 733-ra csökkent!⁴

A népességnövekedés talán a legérzékenyebb pontja egész Ladak változásának. Az erőforrások szükségességét tekintve már is elérte a kritikus szintet. Leh egész körzete, (a városhoz csatolt adminisztratív régió) 1961 óta megduplázódott. 43 ezerről mintegy 110 ezerre nőtt! (Ez utóbbi szám csak becslés, hiszen 1991-ben nem tudták megrendezni a népszámlálást.)

A turizmus hatásai

India az óvatos lépések politikáját követve 1971-ben részlegesen már megnyitotta határait, majd 1974-től kezdve minden különösebb engedély igénylése nélkül mehettek a turisták Ladakba. A térség életében a legdrámaibb változást éppen a turizmussal összefüggő folyamatok indították el. Az eddig felsorolt összes modernizáció és fejlesztés együttvéve sem nyomja rá bélyegét ilyen nyilvánvaló módon az országrész társadalmára.

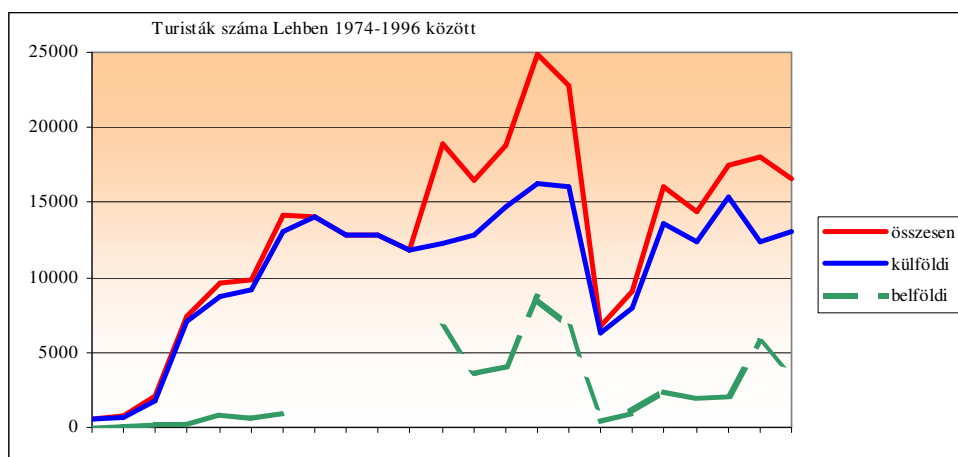
Ladakban talán még élnek olyan aggasztások, akik még emlékeznek azokra az időkre, amikor a Karakorum-hágón keresztül folyt a kereskedelem Jarkand, vagy Tibet felé, és emiatt sok külföldi kereskedő tartózkodott állandó jelleggel Lehben. Úgy tűnik, hogy Ladakban 1974-ig sem voltak ismeretlenek az idegenek. Mégis érdemes elgondolkoznunk azokon a különbségeken, amelyek egy belső-ázsiai kereskedőt megkülönböztetnek egy nyugati turistától. Míg a korabeli kereskedők minden évben nagyjából ugyanannyian, a nyugati turisták évről évre növekvő számban érkeznek. Másrészt az egykori kereskedők ladakéhoz hasonló kulturá-

lis és szellemi környezetből jöttek, ami a mai nyugati turistákról már nem mondható el. Ez utóbbiak viselkedése, mentalitása, értékrendje a helyiekétől alapvetően eltérő.

Kétségkívül a turizmus jelentősen fellendítette Ladak gazdaságát. Különösen nagy vagyona-ra tehetett szert néhány szemfüles vállalkozó, de az egész társadalomban végbement változások sokkal mélyrehatóbbak voltak, mint ami ennek a vékony rétegnek a meggazdagodásából következhetne. Meglepő az az igyekezet, ahogy a ladakiak az anyagi gyarapodásnak ezt a fajtáját megpróbálták az elmúlt 30 évben kiaknázni. Ez a legszerényebb körülmények között élőket ugyanúgy érintette - amennyiben egy-egy falusi ház melletti helyiséget a nyári turista-szezonban kiadtak -, mint a legtehetősebbeket, akik valóságos szállodapalotákat tudtak építeni. Hogy ezeket az erőfeszítéseket kellően ítélhessük meg, tudnunk kell, hogy a turisták kedvéért épített házak sok esetben a helyi komfortszintet messze meghaladó módon épültek, és hogy ezek alapanyagait nagyon messziről, a Himalája vonulatain keresztül kellett Ladakba szállítani.

A turizmus fellendülésének egyik mellékhatásaként az állam is állandóan javítani igyekszik a helyi infrastruktúrát, ami már nem pusztán a turisták kényelmét szolgálta. Ilyen volt pl. Leh közvilágítása - amit Dzsammu és Kasmír Állam Idegenforgalmi Minisztériuma finanszírozott -, 1995 óta könnyíti meg úgy a helyiek, mint a turisták életét. De számos folyamatnak volt kellemetlen mellékhatása is. Legotrombább példa erre a közúti közlekedés robbanásszerű fejlődése, ami magával hozta a légszennyezést. A környezetvédelmi normák betartására sem Indiában, sem Ladakban nem fektetnek hangsúlyt. A vidék kristálytisztá magaslati levegője a közutak mentén elviselhetetlené válik. A hegyi túrákon eldobált szeméthegek soha le nem bomló maradványai, vagy a helybeliek számára sokáig ismeretlen vízöblítéses vécék elterjedésével felgyülemlett szennyvíz, mind-mind potenciális veszélyforrást jelentenek. E folyamatok elég nehezen tekinthetők a „fejlődés és haladás” kívánatos jeleinek.

A turizmus másik kellemetlen hozadéka, hogy a helyi lakosság egyszerűen alávettnek, szegénynek és kiszolgáltatottnak kezdte magát érezni a közte és a turisták között lévő mély életmódbeli különbség láttán. **Helena Norberg-Hodge**⁵ - Ladak egyik legismertebb kutatója, évtizedeket töltött a helyszínen -, ezt a folyamatot a „marslakók megérkezéséhez” hasonlítja. Amint az egyszerű ladaki ember egyszerűen szembesül a turisták gazdagságával, „különös”



eszközeivel, nemtörődömségével, saját életvitelét, szokásait, életmódját elkezd lebecsülni és a filmekből ismerős nyugati értékeket kezdi majmolni. Még egy olyan egyszerű mindennapos dolog is, mint egy baseball-sapka, egy napszemüveg, a nyugati világ csillogását és felsőbbrendűségét közvetíti a helyi ember, különösen a fiatalabbak számára.

A turizmus harmadik mellékhatásaként említhetjük azt, hogy a turisták éppen a mezőgazdasági munkák időszakában érkeznek Ladakba, amikor minden dolgos kézre szükség volna.

A fiatalok ilyenkor viszont ahelyett, hogy segítenének a betakarítási munkákban, különféle turizmussal kapcsolatos szolgáltatásokat vállalnak, teherhordást, túravezetést, vagy emléktárgyak árusítását. Ilyenkor a mezőgazdasági munkák zöme az egyedül otthonmaradt asszonyok nyakába szakad, akik egyre nagyobb aggodalommal viselik ezt el. (Külön tanulmányt érdemelne a ladaki asszonyok családban betöltött szerepének megváltozása az elmúlt 3 évtizedben.)

Végül a turizmus hatásai közül utoljára hagytuk azt, amelyik viszont távolról sem negatív. Az a kulturális és életmód-béli kihívás, amit a turizmus jelent a ladakiak számára kiválthatja azokat a reakciókat is, amelyekkel talán képesek lesznek válaszokat találni a globalizáció jelentette gondokra. A LEDeG és a SECMOL⁶ tagjai között máris szép számmal vannak olyan fiatalok, akik tisztában vannak a modern kor vívmányainak kétarcúságával, és helyettük inkább egyfajta „Ladaki Út” kísérletében hisznek. Mindkét szervezet tagjai nagy hangsúlyt fektetnek az ismeretterjesztésre, valamint arra, hogy felhívják a lakosság figyelmét a ladaki kultúra megvédésének fontosságára. Nem tudhatjuk, hogy milyen hatékonyan buzdíthatják a helyieket, de meglehetősen nehéz dolguk lehet, hiszen a valóság szöges ellentétben áll azokkal az erkölcsi elvekkel, amelyekről beszélnek.

Egy tényezőt még nem említettünk a turizmussal kapcsolatban, ez pedig maguk a turisták. Ladak nehezen megközelíthető jellegéből adódóan az ideérkező turisták többsége nem az a tipikus „tucat-turista”, akikkel India frekventált területein, Goa és Kerala strandjain találkozhatunk. A 20-30 órás kimerítő autóbuzsút a könnyű földi örömekre vágyó, „hippi- és drogkultúrára” éhes turistákat egyelőre még távol tartja. A repülőjáratokra pedig hónapokkal előre elkelnek a jegyek, ezért nagyon nehéz egy hirtelen ötlettől vezérelve Ladakba jutni. Az érkezők közül viszonylag sokan tájékozottak a ladaki kultúrát illetően.

Lehetséges megoldások

Gyakori vitatéma mind ladaki, mind külföldi szakemberek közt, hogy mennyire szabad Ladak életét a jövőben átalakítani. Vajon érdemes-e a modern világ összes hatását negligálva meghagyni egy teljesen érintetlen „Sangri-La-nak”. Egyesek közülük úgy gondolják, hogy Ladakot Bhutánhoz hasonlóan be kéne zárni az ilyen hatalmas turistainvázio előtt és csak korlátozott számban, meghatározott napi költőpénzt kiváltva lehetne közülük csak néhányat beengedni. Bhutánban ez a napi összeg 1999-ben 400 \$ volt.

Másik lehetőségnek India egy másik állama tekinthető, Szikkim. Ebbe az államba csak 15 napra kaphatnak vízumot a turisták, és ezt a vízumot csak fél év múlva hosszabbíthatják meg. Ezáltal a turizmus fentebb említett kirívó hatásai talán enyhébbek volnának.

A legtöbb megfigyelő viszont úgy véli, hogy a fenti ötletek Ladak esetében nem kivitelezhetőek és nem is volnának kívánatosak. Míg Bhután teljes mértékben - Szikkim pedig korlátozottan -, dönthet külvilággal fenntartott kapcsolatairól, Ladak ezeket nem ellenőrizheti, hiszen Dzsammu és Kasmír Állam fejlesztési biztosa dönt a legtöbb kérdésben. A hivatalnokok nagyjából kétféleképpen váltják egymást. Ha sikerül egy jól működő, energikus hivatalnokot „kifogni”, akkor abban a két évben gördülékenyen és a megfelelő irányban haladhatnak a fejlesztések, egyébként talán kevésbé. De mindkét esetben a hivatalnokok nem Ladak szempontjait fogják az előtérbe helyezni, hanem Dzsammu és Kasmír Állam érdekeit fogják képviselni.

A globalizáció kihívására minden bizonnyal a LEDeG adja a legmegfelelőbb választ. Attól, hogy egy gazdasági minta kiválóan működik a nyugati világban, még nem biztos, hogy Ladakban is ugyanolyan jól fog működni. Éppen ezért törekedni kell arra, hogy a ladakiaknak nagyobb beleszólásuk legyen saját sorsuk intézésébe. Ha pedig ez nem mindig megoldható, akkor minimalizálni kell azon gazdasági tényezők átvételét, amelyek felett Ladaknak nincs teljes ellenőrzése.

1995 óta a Lehi Kerületnek már létezik egy ilyen korlátozott autonómiája, a Lehi Autonóm Hegyi Fejlesztési Tanács (Leh Autonomous Hill Development Council). Ebbe a tanácsba ladakiak választanak ladaki képviselőket. A Tanács lényeges ügyekbe komoly beleszólással rendelkezik: dönthet központi pénzek elosztásáról, fejlesztési tervek megvalósítási rendjéről. Így Ladaknak jó esélye van arra, hogy elkerülje azokat az említett buktatókat, amelyek a nyugati gazdasági minta kritikátlan átvételéből adódhatnak, és így talán képes lesz megőrizni azokat az értékeket, amelyekre büszke lehet. A Tanács bölcs tagjainak a jövőben is nagy figyelmet kell majd szentelniük Ladak legfőbb értékére: az ember és a természet közötti kiegyensúlyozott viszonyra, mely olyan kiindulópontja lehet a fejlődésnek, amely Ladakot sikeresen átvezeti a XXI. századba.

Bármilyen mértékben is lesznek képesek a ladakiak a változásokat kordában tartani, annyi bizonyos, hogy a két „nagyváros”, Kargil és Leh hatalmas átalakulás elé néz. Itt gyűlik össze a legtöbb turista, itt vannak a legnagyobb katonai támaszpontok, itt található az állami- és közigazgatási hivatalok, és a kereskedelmi élet a híres bazárral is itt a legélénkebb. A világ hasonló feltételekkel rendelkező vidékein ugyanúgy megfigyelhetők ezek a folyamatok, a népesség városokba áramlása, valamint ezzel párhuzamosan a falusi térségek elnéptelenedése. Bár Ladakban éppen hogy csak elkezdődött ez a tendencia, szinte biztosra vehető, hogy a közeljövőben még erőteljesebben megindul majd a falvak és a falusi életforma pusztulása. Ennek első megnyilvánulásaként már meg is jelentek Leh egyik elővárosában, Csoglamszárban azok a komfortosnak igazán nem nevezhető blokkházak, amelyekbe a frissen városba került emberek csapatostul költöznek.

A megoldás kulcsa talán az önbizalom lehet – mind egyéni, mind pedig társadalmi szinten. Nem feltétlenül kell, hogy ez az önellátást jelentse, hiszen Ladak már a XIX. században sem volt teljes mértékben önálló. Az öntudatos ladakiaknak tudniuk kell, hogy a modernizáció nemcsak a „korszerű” termékek csillogását jelenti, hanem egyben a fogyasztás és a kereskedelem, a haszonközpontú gazdaság és a bűnözés akadálytalan terjedését; valamint a gépjárművek elburjánzását, a természeti környezet menthetetlen pusztulását is.

Összefoglalás

A következő általános alapelveket kell szem előtt tartani, Ladak gazdasági felvirágoztatásán munkálkodó állami tisztségviselőknek, szakembereknek:

- *A környezeti fenntarthatóság elve*; vagyis Ladak nem használna fel nagyobb mértékben megújuló erőforrásokat, mint ahogy azok az újratermelésre képesek volnának. A környezetszennyezés kibocsátási üteme nem haladja meg az ökoszisztéma feldolgozókapacitását.
- *Gazdasági igazságosság elve*; vagyis a társadalom minden tagjának megadják azokat a dolgokat, amelyek nélkülözhetetlenek az egészséges, biztonságos, alkotó és teljes élethez.
- *A kulturális autonómia elve*; Bár Ladak jelenleg Dzsammu és Kasmír Állam része, nem engedhető meg, hogy a politikai- és gazdasági döntéseket teljes mértékben „felülről” hozzák.
- *Az emberek szuverenitásának elve, (a szubszidiaritás elve)*; vagyis a társadalom alapelvei a civil társadalomból következnek és nem kormányok, vállalatoktól és a pénzvilág döntéseitől függnek.
- *A belső felelősség elve*; az egészséges társadalmakban azokra hárul az erőforrások elosztását meghatározó döntések költsége, akik ezeket a döntéseket meghozzák.

A legsürgetőbb konkrét célkitűzéseknek a következőket kell tartalmazniuk:

- A mezőgazdaságból élők érdekeit kellene elsődlegesnek tekinteni, hogy az önbizalmat és a fenntarthatóságot biztosítani lehessen.

- A háziipart és a hagyományos iparágakat kellene elsősorban támogatni, mint a jak-szőr-, a kasmír-feldolgozást.
- A megújuló energiahordozókra kell helyezni a hangsúlyt az energiaellátásban.
- A turizmus, mint legfőbb bevételi forrás hatékonyabb kihasználására, az okozott mellékhatások minimalizálására kell törekedni.
- A falusi térségek felzárkóztatására, (munkahely-teremtés, iskolák építése) kell törekedni, hogy megakadályozható legyen Leh túlszűfolttsága.

¹ Az adatok a kétévente rendszeresen megjelenő „Recent Research on Ladakh” c. tanulmánygyűjteményből szerezhetők be. Legutóbbi megjelent kötet: im. Aarhus University Press 1999. Denmark

² **Dawa, Sonam**: Economic development of Ladakh: Need for a new strategy (im. p. 368.)

³ Ladaki Ökológiai Fejlesztési Csoport (Ladakh Ecology Development Group)

⁴ E. Hay, Katherine: Gender, Modernisation, and Change in Ladakh (im. p. 174.)

⁵ Legismertebb könyve „Ancient Futures – Learning from Ladakh (Delhi 1991)” számos kiadást ért már meg.

⁶ Ladaki Diákok Kulturális Mozgalma (Students Educational and Cultural Movement of Ladakh)