



Havne og søfarts betydning for begrænsning af den nationale godstransports CO₂-udslip

Det store billede

De globale klimaforandringer og de stigende oliepriser har for alvor sat energiforbrug og CO₂-udslip på dagsordenen. Både politisk, økonomisk, kommercielt og strategisk.

For såvel den overordnede globale tilstand som for den enkelte virksomhed eller husholdning vil udviklingen få store konsekvenser.

Tiden er til handling. Der sættes ambitiøse politiske mål. Der forskes i forbedret energiudnyttelse og alternative energikilder. Der udarbejdes planer for energibesparelse og effektiviseringer. Og den enkelte borger og virksomhed bliver mere bevidst om sit energiforbrug.

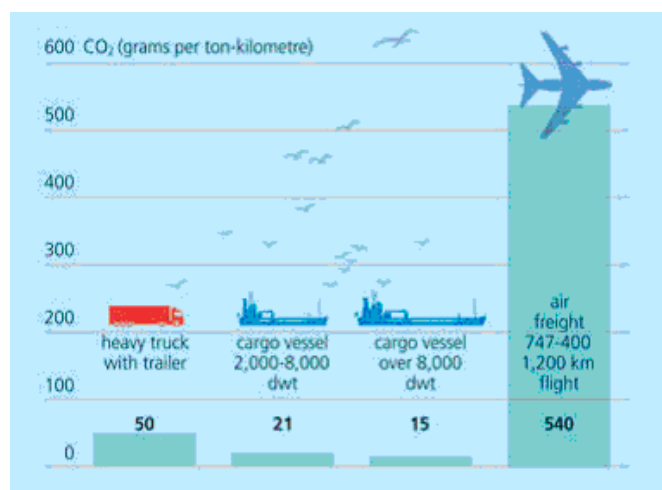
Der er ingen nemme løsninger, men der skal drejes på mange håndtag for at begrænse energiforbrug og CO₂-udslip. Også inden for godstransporten.

Hver transportform må naturligvis søge at begrænse CO₂-udslip gennem planlægning, effektivisering, uddannelse, og teknologisk udvikling. Danske Havne har i en separat pjeces beskrevet, hvad havnene gør for at begrænse energiforbrug og CO₂-udslip. Det er håbet, at de gode idéer også derigennem kan spredes.

En anden mulighed for CO₂-besparelser inden for godstransport ligger imidlertid lige for. Man kan fremme, at godstransporterne så vidt muligt foregår på de mest klimavenlige transportformer. Her er der et stort potentiale i søfart.

Danske Havne har en vision om, at havne i højere grad kan udnyttes som et netværk af transportcentre langs den blå motorvej. Hvis mere gods går ad søvejen via havnene, kan der samlet set spares udledning af CO₂ for godstransporten som sektor.

Søfart er den mest klimavenlige godstransportform.



Kilde: Netværket for Transport och Miljö (www.marisec.org/shippingfacts)

Søfartens klimavenlighed bekræftes af mange forskellige, uafhængige kilder, eksempelvis har Det Europæiske Miljøagentur beregnet, at skibe i gennemsnit udleder 14 gram CO₂, tog 23 gram og lastbiler 123 gram for hver ton gods, der transporteres en kilometer.

(Se http://themes.eea.europa.eu/Sectors_and_activities/transport/indicators/TERM27,2003.09)



Mere gods på skib

I dag sejler store mængder gods allerede med skib. Cirka 75 procent af Danmarks im- og eksport målt i tons transporteres med skib via de danske havne. Men det kan jo blive endnu mere.

Nationalt har søfarten ikke en så stor andel – om end den er stærkt stigende. De nedenstående tabeller er godstransportformernes mængder og andel af det nationale godstransportarbejde. Alle tal er fra Danmarks Statistik.

Nationalt godstransportarbejde					
År		Vej	Bane	Sø	I alt
2000	Mio. tonkm	11000	488	1727	13215
2001	Mio. tonkm	10887	388	1836	13111
2002	Mio. tonkm	11057	354	1834	13245
2003	Mio. tonkm	11012	372	2403	13787
2004	Mio. tonkm	10538	520	2184	13242
2005	Mio. tonkm	11058	442	2098	13598
2006	Mio. tonkm	11495	260	2623	14378
2007	Mio. tonkm	11800	146	2871	14817

Godstransportformernes Markedsandele				
År		Vej	Bane	Sø
2000	Andel i %	83	4	13
2001	Andel i %	83	3	14
2002	Andel i %	83	3	14
2003	Andel i %	80	3	17
2004	Andel i %	80	4	16
2005	Andel i %	81	3	16
2006	Andel i %	80	2	18
2007	Andel i %	80	1	19

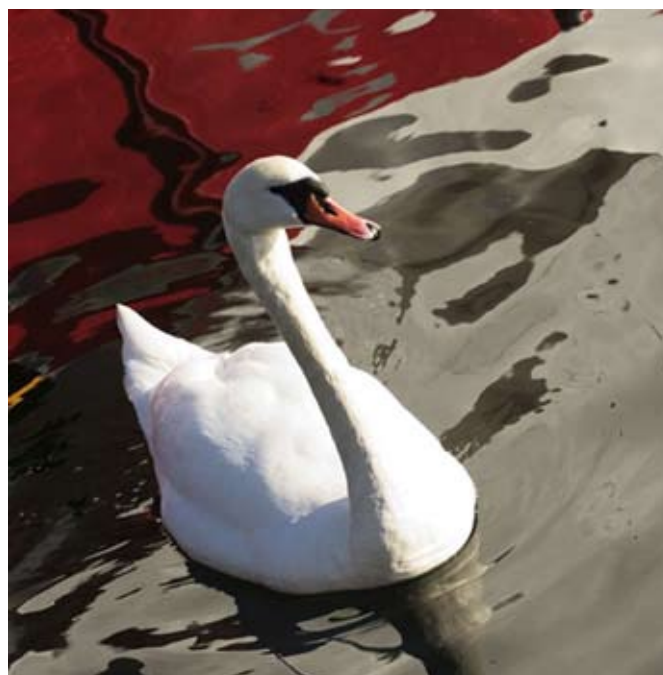
Som det fremgår af tabellerne, er søfartens andel af det nationale godstransportarbejde steget fra 13 til 19 procent på få år. I absolutte tal er det nationale søtransportarbejde steget med 66 procent fra 2000 til 2007.

Vejtransportarbejdet er steget med 7,3 procent over de syv år.

Hvis den nationale søfart blot havde holdt sin andel på 13 procent ville der i 2007 have været 912 millioner tonkilometer, som ikke var gået søvejen. Godset må forventes at skulle frem uanset hvordan, så det er rimeligt at antage, at de 912 mio. tonkm i så fald i stedet var gået ad vejene. Hvilket ville have betydet knap 8 procent højere nationalt vejtransportarbejde - og dermed en væsentligt større udledning af CO₂. For slet ikke at tale om mere kødannelse og andre eksterne effekter.

Mere søfart er det samfundsansvarlige valg

Jacob Kronbak, lektor ved Institut for Maritim Forskning og Innovation, Syddansk Universitet, har beregnet, at omkostningen for samfundet ved, at et ton gods transporteres 100 km med lastbil eller dieseltog er ca. 20 kr. Det er pga. omkostninger til miljø, klima, støj, trængsel og slitage. Med skib koster den tilsvarende transport ca. 3,25 kr. for samfundet – altså mindre end 1/6 af omkostningen med lastbil og dieseltog. Alene national skibstransport sparede dermed sidste år samfundet for udgifter på knap en halv milliard kr.





Jacob Kronbak siger: "Søfarten bærer selv en række omkostninger til infrastrukturen og belastningen af samfundet. Sejlreder, lods, isbrydning og selve havnen betales af søfarten og havnens virksomheder. Udgiften ligger dermed i transportkøberens pris for at få transporteret godset. Det er langt fra altid tilfældet for lastbiltrafikken og godstrafik på jernbanen – og det giver det paradoks, at lastbil kan være det billigste alternativ for transportkøberen – men dyrt for samfundet. Det betyder, at der ikke er lige konkurrence."

Danske Havne mener, der bør større fokus på søfartens positive betydning for samfundet. Ved at fremme dansk nærsøfart kan man opnå en række fordele for samfundet – ikke bare rent økonomisk gennem sparede omkostninger, men også i forhold til mindre trængsel, i forhold til forsyningssikkerhed, og ikke mindst i forhold til klimaet.

Sektoren gør selv meget for aktivt at fremme konkurrencedygtige søtransportløsninger. Havnene samarbejder med speditører, shippingfolk, skibsmæglere, rederier og havnevirksomheder. Imidlertid kan der også gøres noget fra politisk side.

Fem konkrete forslag

Danske Havne har fem konkrete forslag til, hvordan den nationale søtransport kan styrkes og godstransportens CO2-udslip nedbringes:

1) Bedre forbindelser mellem landets og havets motorveje

Der bør investeres i baglandsinfrastruktur til og fra havne, så godset lettere kan komme frem denne vej. Danske Havne har fremlagt en liste på 16 havnes behov for 20 infrastrukturprojekter, der kobler havnen bedre med baglandet. Såvel stat som kommuner bør afsætte midler til investeringer.





2) Regelforenkling og reduktion af barrierer og administrative byrder

Det vil have en stærkt gavnlig effekt for søfarten at forenkle komplicerede regler og reducere de administrative byrder – både nationalt og i EU. Danske Havne mener, at justeringer af eksempelvis reglerne om isbrydning, sedimenthåndtering og indberetninger til offentlige myndigheder bør overvejes.

3) Innovationspulje for transport

Der bør oprettes en statslig pulje med midler til at fremme intermodal transport og CO₂-besparelser inden for godstransporten. En model kunne være den nu afskaffede Trafikpulje.

4) CO₂-udledningskrav til transportydelser købt af det offentlige Danmark

En mulighed kan også være, at der i forbindelse med offentlige indkøb lægges vægt på, at godstransportbehovet (ved anlægsarbejder, affaldshåndtering, etc.) så vidt muligt skal foregå på de mest klimavenlige transportformer.

5) Mere forskning og udvikling

Der er igangsat en række initiativer, der sigter på at fremme søtransportens konkurrenceevne samt skabe en mere klima- og miljøvenlig transport. Inden for danske rammer er der fx projektet Green Ship of the Future. Imidlertid bør der afsættes langt flere midler til forskning og udvikling. Det er her de allerstørste gevinster skal findes.

Det videre perspektiv

En større satsning på havne og søfart i de fem ovennævnte forslag har fordele der rækker ud over ud over godstransporten. Mindre trængsel på vejnettet mindsker CO₂-udledningen fra kødannelser. Nye teknologier vil også kunne anvendes i andre sektorer. Sidst men ikke mindst må det erindres, at en stadigt stigende andel af den vedvarende energi produceres til havs – i form af havvindmøller, bølgekraft m.m. Her er havnene centrale omdrejningspunkter for konstruktion, vedligehold og styring. Uden havnene kan havet ikke anvendes som placering for eller kilde til vedvarende energi. Der er derfor også et bæredygtigt energiaspekt ved at fremme havne og søfart.



Hvis du har spørgsmål til materialet, kan du kontakte: Danske Havnes sekretariat, konsulent Jakob Svane, Weidekampsgade 10, 2300 København S, tlf. 3370 3530 eller mail: jks@danskehavne.dk