

Miljø- og samfundsvenlig godstransport.

Det har gennem flere år været anerkendt, at skibsfarten er en klima- og miljøvenlig transportform, som opererer med lave samfundsmæssige omkostninger i forhold til transport af gods.

Der har over tid været nogen debat om dette udsagn, da det alene gælder i forhold til sammenligneligt transportarbejde.

Transportarbejdet måles som et multiplum af godsvægten og transportafstanden. Det betyder, at transportarbejdet og dermed energiforbruget ved at flytte en given godsmængde fra f.eks. Kolding til Esbjerg er betydelig mindre for vejtransporten end for et skib, der skal sejle rundt om Skagen, medens afstanden fra f.eks. Grenaa til Odense er kortere ad søvejen. Det er derfor ikke uvæsentligt, at tage hensyn til transportens længde, når den mest samfundsvenlige transportform skal vælges.

Et andet element, der skal indgå i valget af transportmiddel er udnyttelsen af kapaciteten. Uanset det ikke er hensigtsmæssigt overhovedet vil det være mere samfundsvenligt at transportere én æske tændstikker i en lastbil end at gøre det på et skib, idet tændstikæsken benytter en højere grad af lastbilens transportkapacitet end tilfældet er for skibets lastkapacitet, der er mange gange højere end lastbilens. Men udnyttes skibets kapacitet i rimelig grad vil skibstransporten være mere samfundsvenlig ved samme transportarbejde.

I den hidtidige debat er vejtransportens lave kapacitetsudnyttelse i form af omfattende kørsel uden last ikke indgået. Ifølge Danmarks Statistik er lastvognenes kapacitetsudnyttelse under 40 pct. i såvel nationale som internationale transporter, når kørsel uden last medregnes. Det bemærkes at kapacitetsudnyttelsen ved internationale vejtransporter til eller fra Danmark er faldet til under 25 pct. i 2. kvartal i 2009.

Kapacitetsudnyttelsen af skibe er afhængig af skibstypen og den måde skibet opereres på. Et Ro/Ro skib transporter udover nyttelasten også det lastbærende element og i et flertal af transporterne også selve køretøjet. Et containerskib transporter nyttelysten og det lastbærende element (containeren) medens general cargo skibe, der transporterer last i bulk og tankskibe alene transporterer nyttelasten.

Et skib i linjefart (rutefart) sejler efter en fartplan. Det indebærer, at skibet sejler til det fastsatte tidspunkt uanset, hvor meget af skibets kapacitet, der benyttes. Et skib i trampfart bestilles specielt til at udføre en bestemt transportopgave. Det er derfor overvejende sandsynligt at skibet i høj grad passer til den transportopgave, der skal løses. Herved opnås optimal udnyttelse af skibets kapacitet. Indenfor dansk skibsfart sejler containerskibe og Ro/Ro-skibe typisk i linjefart, medens general cargo skibe, bulkskibe og tankskibe typisk sejler i trampfart.

På det maritime område har der i IMO de seneste år pågået drøftelser om reduktion af CO₂ af hensyn til klimaet og reduktion af luftforureningen i form af svovl og kvælstof udledning. I disse drøftelser har man dels set isoleret på virkningen af det enkelte miljøagens uden at se på det samlede billede og dels har man ageret som om transporterne ikke har noget alternativ til skibstrafikken. Det er ikke tilfældet for nærskibsfarten i bl.a. Europa, hvor landtransport kan være et alternativ til skibstrafikken over store afstande. Konkurrencen mellem sø- og land transport er stor, uanset at landtransporten ofte er en del af en kombineret transportløsning mellem vareafsender og varemottager, hvor havnene indgår som bindeleddet mellem transportformerne. På grund af den

manglende fokus på nærskibsfarten ved en ændring af priskonkurrencen mellem transportformerne, som følge af ændrede brændstofpriser er nærskibsfart operatørerne bekymrede for en resulterende overflytning af gods fra sø til land. Dette vil gå imod den politik, som EU har søgt at fremme siden 1992.

På den baggrund har vi anmodet seniorforsker Hans Otto Holmegaard Kristensen fra Sektionen for Skibe, Kyster og Konstruktioner på Danmarks Tekniske Universitet om at udarbejder et mere holistisk billede af de samfundsmæssige påvirkninger fra vej og skibstransport af gods. Arbejdet belyser både de emissionsmæssige konsekvenser, men også de såkaldte eksterne omkostninger er blevet inddraget i de udførte analyser, som er baseret på en beregningsmodel udviklet på DTU. Modellen beregner dels emissioner fra skibs- og landtransport ud fra metoder udviklet på Sektionen for Skibe, Kyster og Konstruktioner men den indeholder også et beregningsmodul, som inkluderer de såkaldte eksterne omkostninger udarbejdet af DTU Trafik. Ved at sammenkoble disse to vigtige elementer opnås et mere nuanceret billede af de miljømæssige konsekvenser af de forskellige transportformer. Eksterne omkostninger inkluderer de økonomiske konsekvenser for samfundet som følge af emissionernes samlede skadevirkninger, klimaændringer, ulykker, kødannelse samt støj.

Rapporten vedrører de mindre fragtskibe som i Danmark primært består af bulkskibe og tankskibe, som sejler i trampfart. Dette sikrer en høj kapacitetsudnyttelse af skibene. Der er ikke i rapporten taget hensyn til sejlads eller kørsel uden last. Med vejtransportens nuværende kapacitetsudnyttelse vil en sådan indregning være til skibsfartens fordel, idet der sjældent foretages større rejser uden last. Såfremt et skib ikke umiddelbart har last efter en endt rejse afventer det på destinationen med henblik på at finde last, hvorimod en lastvogn normalt søger tilbage til hjemstedet.

Til sammenligningen er anvendt en moderne EURO-norm 4 lastbil, der laster 25 tons. EURO-norm 4 er først trådt i kraft i 2006. Ifølge Danmarks statistik er mere end 65 pct. af danske sættevognstrækkere og lastbiler med en totalvægt over 6 tons fra før 2006. Det betyder at vejtransportens påvirkninger af klima og miljø generelt er højere end den anvendte standard, men til gengæld er rapporten valid et stykke ud i fremtiden.

Rapporten konkluderer at:

Klimabelastningen i form af CO₂ udslip er afhængig af skibsstørrelsen 3 – 3,5 gange lavere end standard lastvognen pr. transporteret km godsvægt. Såfremt skibets normale fart reduceres med 10 pct. er skibets CO₂ udslip 3,5 – 4,5 gange lavere end standard lastvognen pr. transporteret km godsvægt.

Svovlindholdet i skibets brændstof betyder at de samlede eksterne omkostninger pr. transporteret km godsvægt med skib er ca. 4 gange lavere end for standard lastvognen, når der anvendes brændstof med et svovlindhold på 3 %, ca. 10 gange lavere hvis skibet anvender brændstof med et svovlindhold på 0,1 % og ca. 13 gange lavere, hvis skibet anvender brændstof med et svovlindhold på 0,1 % og samtidig reducerer farten med 10 pct.

Uanset konditionerne vil det være en samfundsmæssig gevinst at anvende søtransport ved sammenligneligt transportarbejde ved en rimelig kapacitetsudnyttelse af det enkelte transportmiddel.

Hensigten med rapporten er at bidrage til at fremme det optimale valg af transportform eller en kombination heraf ved tilrettelæggelse af alle længere transportere. Det er i den forbindelse vigtigt at være opmærksom på den enkelte transportforms konkurrencesituation, hvor der hersker en realistisk mulighed for at vælge mellem transportformer til at udføre et givent transportarbejde.

I den forbindelse skal opmærksomheden henledes på at der ikke er sammenhæng mellem prisdannelsen for transportere og de samfundsmæssige (eksterne) omkostninger. Endvidere at der er store forskelligheder i betalingen for de tjenester samfundet tilbyder transportformerne.

F.eks. betaler skibene altid for brug af havneinfrastrukturen, medens vejtransporten – i hvert fald i Danmark - ikke betaler for brug af havne infrastrukturen, uanset at denne transportforms slid på infrastrukturen er større. I Danmark betales heller ikke særskilt for brug af vejinfrastruktur i forbindelse med godstransport, bortset for passage af Storebælts- og Øresundsforbindelserne.

Skibsfarten betaler for trafikreguleringen i form af lods, fyr- og farvandsafgifter m.v. medens der ikke bidrages særskilt til politi, vejskilte og lysregulering. Det samme gør sig gældende ved snerydning, som er en samfundsopgave på vejene, medens søfarten og havnene betaler mere end den fulde pris for eventuel isbrydning i farvandene.

Hvis transportkøberens valg af transportform skal være frivillig – hvilket ikke kan være til diskussion – og samtidig bedst mulig for samfundet bør der sikres en balance mellem de forskellige transportformers omkostninger.

København, den 18. februar 2010

Michael Wengel-Nielsen