

Verdens varer flyder i olie

Voksende global handel giver eksplosiv vækst i energiforbruget – uden at nogen griber ind

Frit løb for energiforbrug til international transport >

Fair prissætning vil mindske energiforbruget >

Energiafgifter kun i EU til debat >

Globalisering betyder en enorm vækst i varetransport mellem verdensdelene. Det kan kun kan betale sig, fordi energiprisen trods stigninger stadig er relativt lav. Varer rejser mellem Europa og Sydøstasien 3-4 gange før de er klar til salg.

Der er behov for en fair prissætning af energiforbruget til bl.a. transport af varer og mennesker, som afspejler forbrugets reelle miljø- og sundhedsmæssige bivirkninger.

EU kan gå enegang og indføre energiafgifter på international transport – og derved fremme en mere bæredygtig globalisering – uden at det får konkurrenceforvridende konsekvenser, mener dansk energiprofessor. "Urealistisk" – lyder det fra andre eksperter.

Dette Fra rådet til tinget stiller skarpt på en overset side af globaliseringen: Den eksplosive vækst i verdens energiforbrug til transport.

Globaliseringstoget er oppe i fart. Verden er blevet en handelsplads, hvor industrier og markeder er koblet i globale netværk. Der er skabt nye samhandelsmønstre, nye partnerskabsrelationer mellem virksomheder og nye logistikkanaler med nye måder at organisere forsyningskæder, der bliver stadig mere komplekse og internationale. Flere og flere varer bliver flyttet rundt på kloden og det internationale transportarbejde – det vil sige antal transporterede ton varer pr. km – vokser og vokser (1). Udviklingen giver store økonomiske muligheder for Danmark og mange andre lande, men globalt set har den øgede internationale samhandel en markant skyggeside: Den er ledsaget af eksplosiv vækst i energiforbruget med store klima-, miljø- og sundhedsskader til følge.

Politikerne i Danmark og det øvrige EU er enige om det fornuftige i at begrænse energiforbruget så meget som muligt indenfor landenes grænser. Til gengæld lader de stå til, når det gælder energiforbruget til international transport af varer og mennesker. Det mener

blandt andre energiforsker, professor på RUC, Bent Sørensen. Han er foruroliget over den konsekvens af globaliseringen, at stadig flere varer cirkulerer mellem fx Europa og Sydøstasien 3-4 gange før de er klar til salg. Når den praksis kan betale sig, skyldes det de lave priser på energi til international transport. I dag koster det blot 3.000 kr. at sejle en 20 fods container fra Århus Havn til Shanghai (2). Derfor ser det ud som om, det er billigere at få fremstillet sine varer i Østen. Men det er kun tilfældet, fordi der foregår en unfair prissætning af transporten, siger Bent Sørensen.

"Tiden er inde til at indføre en fair prissætning på international transport. Europæerne har accepteret, at en liter benzin koster 8-10 kr., dels fordi energiforbruget har nogle sundheds- og miljømæssige omkostninger, som samfundet under alle omstændigheder skal finde penge til, og dels fordi man af hensyn til forsyningsikkerheden vil gøre det mere konkurrencedygtigt for vedvarende energiteknologier at komme ind på markedet. Når der endnu ikke er kommet en tilsvarende prissætning in-

ternationalt, skyldes det først og fremmest, at USA får produceret de fleste af sine varer i fjerntliggende lavprisinde og derfor er afhængig af billig transport,” siger Bent Sørensen, der mener, at EU – uafhængigt af USA – bør tage skridt til at indføre energiafgifter på såvel international varetransport som international transport af mennesker. Billigt brændstof muliggør nemlig også de lave flypriser, der har accelereret den globale turisme.

Reel mulighed for bæredygtig udvikling

Men vil en sådan fair prissætning ikke bremse den verdenshandel, som EU-landenes økonomier afhænger af? Det mener Bent Sørensen ikke. Men det vil ændre den globaliseringsudvikling, vi er vidne til i dag, siger han.

”Det vil ikke længere være fordelagtigt at flytte en elektronisk dims 30.000 km rundt i verden for at spare en smule arbejds løn. Og mennesker vil ikke i samme udstrækning flyve på ferie flere gange årligt til alle hjørner af kloden. Det er vigtigt at bemærke, at vi faktisk har muligheden for at indføre beskatning af international transport i EU – og derved agere i retning af en mere bæredygtig global udvikling – uden at det får konkurrenceforvridende konsekvenser for vores virksomheder. Det skyldes, at fly og skibe fra den omgivende verden forsat vil skulle tanke i Europa, før de vender tilbage til deres udgangspunkt, men nu til en højere pris. Fly og skibe fra EU skal tilsvarende tanke uden for EU til en lavere pris, hvis den omgivende verden vælger at fortsætte med afgiftsfri internationale transport. Men selvfølgelig er der nogen, der vil tale på en politik med fair prissætning, fordi de mest urimelige konsekvenser af globaliseringen falder væk.”

Jørgen Birk Mortensen, energiøkonom på Københavns Universitet og vismand i Det Økonomisk Råd, finder det ligeledes vigtigt at sammenholde nytænkning på energiområdet med udviklingen i det omgivende samfund. Energi indgår overalt i samfundsstrukturen og udviklingen af energimål bør spille sammen med alle andre udviklingsmål i samfundet, mener han.

Energi er nødvendig for vækst og har enorm indflydelse på globaliseringen. Alligevel indgår initiativer til reduktion af energivækstens negative konsekvenser ikke i den politiske globaliseringsdebat i Danmark. Koblingen mellem globalisering og energi foretages fx ikke i Globaliseringsrådets kommissorium (3). I regeringens oplæg til Energi strategi 2025 (4) fremgår det ellers, at det internationale energiforbrug i 2030 kan blive 60 pct. højere end i dag. Det fremgår også, at Det internationale Energiagentur (IEA) i World Energi Outlook

2004 vurderer, at den globale CO₂-udledning i 2030 vil være steget med omkring 60 pct. i forhold til i dag, hvis der ikke gribes ind politisk. ”Hvis udviklingen skal vendes er der på lang sigt behov for nye teknologier, der er mere effektive end de, der i dag er mest udbredt, og teknologier baseret på vedvarende energi frem for kul, olie og naturgas,” hedder det i energioplægget, der ikke omtaler behovet for at begrænse væksten i det globaliseringskabte energiforbrug til international handel og transport af mennesker.

Jørgen Birk Mortensen mener, at en fremgangsmåde, der vil begrænse globaliseringens negative miljøkonsekvenser, er at ”straffe” fossile brændsler ved at lade energipriserne afspejle de miljøskader, de reelt påfører omgivelserne, og på den måde stille energikilder uden skadevirkninger bedre.

”Det er miljømæssigt problematisk i dag, at den energi, der bruges til at transportere varer og mennesker rundt i verden, stort set er afgiftsfri. Konsekvensen er jo, at den internationale transport ikke tager hensyn til fx CO₂-udledninger eller andre miljøskadelige virkninger af transporten. Det er en særdeles u hensigtsmæssig bivirkning ved globaliseringen,” siger Jørgen Birk Mortensen, der på linie med Bent Sørensen opfordrer til internationale aftaler, som ikke forvrider den internationale konkurrence på transportområdet. Jørgen Birk Mortensen er dog fortaler for globale aftaler, da han finder det uundgåeligt, at afgifter begrænset til EU i et vist omfang vil få konkurrenceforvridende konsekvenser.

Økonomiprofessor på RUC, Jesper Jespersen, der har beskæftiget sig med energiområdet i en årrække, finder tankegangen om europæisk enegang urealistisk.

”Når det gælder fly- og skibstransport, så hjælper det ikke at skrue afgifterne i vejret i EU. Konsekvensen vil være, at både fly og skibe tanker billigt brændstof i frihandelsområder eller lande, der ikke er medlem af EU – fx være Gibraltar eller Kanaløerne – og så er man lige vidt,” siger Jesper Jespersen og pointerer, at der er behov for globale aftaler. ”Problemet er, at der desværre ikke findes nogen overordnet ”verdensregering” til at varetage globale opgaver. Her er det fordelingspolitik og ideologi, som bestemmer – og derfor er det svært at blive enige på verdensplan,” siger Jesper Jespersen, der ser et håb for fremtiden i forbindelse med genforhandlingen af Kyoto-aftalen ”Der er ingen tvivl om, at miljøaftalerne først bliver rigtig slagkraftige, hvis man på verdensplan bliver enige om at reducere det samlede udslip med fx 20 pct. over en tiårig periode – og herefter gennem handel med CO₂-kvoter kan gennemføre reduktionen så effek-

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
1106 København K
Tlf. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pt. email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyheds-
breve findes på:
www.tekno.dk

ISSN: 1600-2105

tivt og med så få omkostninger som muligt globalt set,” siger han og oplyser, at man i FN-regi faktisk arbejder på et udspil, som har til formål at begrænse flytrafikken.

”Ideen er, at man vil lægge en afgift på flybilletter, i stedet for på flybrændstof, og dermed undgå det konkurrenceforvridende aspekt. For at få opbakning går man efter en løsning, hvor kun flyselskaber, der er med i ordningen, er underlagt internationale flysikkerhedsregler og -forsikringsvilkår,” siger Jesper Jespersen, der tvivler på, at en lignende løsning er mulig på skibsområdet, hvor sikkerhedskravene ikke har tilsvarende offentlig opmærksomhed, hvorfor rederierne incitament for at deltage ikke vil være så stort som flyselskabernes.

Udskyd oliens ophør

Problemet med energiforbrugets himmelflugt kan ikke løses af enkeltstater. Men det forhindrer ikke nationale initiativer, som gavner lokalt og kan inspirere det globale samfund til at imødegå negative miljømæssige, sociale og økonomiske konsekvenser – først og fremmest forværret drivhuseffekt med klimaændringer, hvis konsekvenser ifølge de fleste internationale klimaforskere på lang sigt er uoverskuelige, fremhæver civilingeniør Uffe Geertsen (5), der er energimedarbejder i Det Økologiske Råd. Her mener man, at Danmark skal gå foran og inspirere i første omgang EU til at indføre energiafgifter på medlemslandenes internationale transport.

”Vi kan for det første slet ikke vente på USA. Men derudover kan det vise sig økonomisk fordelagtigt at være pionerland på det her område, hvis vi samtidig satser stort på at udvikle teknologier, der kan begrænse energiforbruget på alle felter. Det vil åbne for endnu større erhvervs-, beskæftigelses- og eksportpotentialer end Danmark allerede udfolder i dag med vindenergi og andre energiteknologier til verdensmarkedet,” siger Uffe Geertsen.

Til fordel for indførelse af miljøafgifter på international transport, mener Uffe Geertsen endvidere taler, at verdens fossile ressourcer er ved at rinde ud. Ved at reducere olieforbruget til transport udskydes det tidspunkt, hvor der bliver behov for alternative energikilder. Og derved forlænges den periode, som verdenssamfundet har til at udvikle alternativer. Bent Sørensen er enig – og han mener, at denne ekstra tid kan vise sig meget nødvendig.

”Substitution af olie i transportsektoren er et vanskeligt problem, uanset om det handler om vejtransport, skibsfart eller flytrafik – og udvikling af realistiske alternativer til olien er betydeligt længere væk end de fleste tror. Fx vil brintteknologi i første omgang blive udviklet til vejtransport, hvor teknologien skal fun-

gere tilfredsstillende, før man derefter begynder at eksperimentere med den til søtransport og senere endnu til flytrafik. Effektive, brintdrevne containerskibe er mindst 20-25 år ude i fremtiden – under forudsætning af, at man igangsætter en satsning på området nu. Når det gælder brintfly er tidsrammen væsentlig længere.”

Ingen spørgsmålstejn ved globaliseringen

Når det generelt har lange udsigter med nye teknologier, der kan erstatte de fossile til bl.a. transport, skyldes det først og fremmest prisniveauet på olie, der selv i dag ligger relativt lavt. Så længe olien er billig vil der være et begrænset incitament for massive investeringer, der kan fremme alternativer.

Meget tyder på, at EU – hvis unionen på et tidspunkt skulle beslutte at lægge afgifter på energiforbrug til international transport – bliver tvunget til at gå enegang. Ifølge adjungeret professor ved Handelshøjskolen i København, Jørgen Ørstrøm Møller, er den voldsomme vækst i lande som bl.a. Kina, Indien, Brasilien og Rusland, parallelt med den voksende varetransport, en af hovedårsagerne til eksplosionen i det globale energiforbrug. Væksten betyder, at milliarder af mennesker får stigende velstand og kan anskaffe biler, airconditionanlæg og andre forbrugsgoder, som det er energikrævende at producere, anvende og bortskaffe.

”Disse lande har en politisk dagsorden, der siger, at de under ingen omstændigheder vil være med til politiske indgreb eller foranstaltninger, der sætter spørgsmålstejn ved den gevinst ved globaliseringen, de har fået, eller som de venter at få i det næste tiår. De lande er de stærkeste fortalere for en fastholdelse af globaliseringen, fordi deres velstand og kommende velstand er koblet op på en fortsættelse af globaliseringen,” siger Jørgen Ørstrøm Møller (6).

Efter årtiers fattigdom er udviklingslandenes higen efter vækst og velstand vel ganske forståelig. De ønsker naturligt nok også at bade i den overflod, vi er forvante med i vores del af verden, hvor garderobeskabene bugner af årstidernes skiftende mode, og hvor der er nye biler i garagerne langs husene med funkende køkkener og toiletter med spabade. Trods velstanden går vores tøjfirmaer mod truende fallit, hvis de, som det skete for nylig, på grund af nye kvoteregler i EU, ikke kan få deres ladinger billigt syet tøj hjem fra Kina og andre lavtlønslande, som vi har gjort os afhængige af. Vi vil have adgang til billige varer, som vi kan udskifte med nye så ofte det passer os. Men

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
1106 København K
Tlf. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pt email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyheds-
breve findes på:
www.tekno.dk

ISSN: 1600-2105

sådan kan det ikke fortsætte, mener Jørgen Stig Nørgård, lektor emeritus ved DTU. "Det er nødvendigt, at vi i langt højere grad tager langsigtede miljøhensyn til de kommende generationer. Den største barriere for at indføre en politik, der effektivt reducerer energiforbruget, er, at det vil blive betragtet som et krav om nedgang i den materielle velfærd. For at overkomme den forhindring kunne vi starte med at omdefinere begrebet "god økonomi" fra at handle om indkomstvækst og BNP til at beskrive en økonomi, der tilfredsstiller menneskers reelle behov og samtidig skaber glæde med det mindst mulige ressourceforbrug," siger Jørgen Stig Nørgård (7). "Vi må lave en kursændring væk fra forbrugerismen. Startskuddet kunne være at opstille nogle scenarier for, hvordan man kan skabe et godt liv med et energiforbrug, der er minimalt i forhold til det nuværende. Der er masser af håndtag at trække i for at reducere energiforbruget – fx at vi vælger mere fritid i stedet for mere forbrug. Spørgsmålet er, om vi ønsker at gå nye veje."

Noter

- (1). Forsyningskæder i forandring – konsekvenser for logistik og transport (rapport fra Institut for Transportstudier, Syddansk Universitet).
- (2). Ifølge Direktør Finn Nielsen fra det Hong Kong-baserede containerrederi OOCL (citeret i Erhvervsbladet, 9. marts 2005).
- (3). Globaliseringsrådet kommer i foråret 2006 med en vision og strategi for udviklingen af Danmark til et førende vækst-, viden- og iværksættersamfund.
- (4). Energistrategi 2025 – oplæg til en handlingsplan, juni 2005.
- (5). Uffe Geertsen har bl.a. redigeret og bidraget til bogen "Globale udfordringer – miljø, udvikling og sikkerhed", der udkom på Mellemløkkeligt Samvirkes Forlag i 2001.
- (6). Fortalte Jørgen Ørstrøm Møller, Danmarks ambassadør i Singapore, Brunei, Australien og New Zealand, adjungeret professor ved Handelshøjskolen i København, på Teknologirådets høring, "Energi i fremtiden – globale, regionale og nationale udfordringer," januar 2005.
- (7). Fortalte Jørgen Stig Nørgård, lektor emeritus ved DTU, på Teknologirådets høring, "Energi i fremtiden – globale, regionale og nationale udfordringer," januar 2005.

Fra rådet til tinget udgives af Teknologirådets sekretariat. Redaktør Ida Leisner. Dette nummer er skrevet af journalist Jakob Vedelsby.

De sidste fem numre af Fra rådet til tinget:

- Nr.207: Globalisering skal være en folkesag
- Nr. 206: Svin og miljø savner enkle regler
- Nr. 205: Ny arbejdskultur truer livet
- nr. 204: Betinget ja til nye GM-planter
- nr. 203: Reform rykker ved retssikkerhed

Udgiver
Teknologirådet
Antonigade 4
1106 København K
Tlf. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement
Gratis pt. email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbrev
findes på:
www.tekno.dk

ISSN: 1600-2105