

- › [Løn](#)
- › [Ansættelsesvilkår](#)
- › [Job og Karriere](#)
- › [Arrangementer](#)
- › [Statistik og analyse](#)

› [Udgivelser](#)

[DJØF Bladet](#)

[TillidsPosten](#)

[Juristen](#)

[Samfundsøkonomen](#)

[DJØF Studerende](#)

[Pjecer](#)

[DJØFs WEB TV](#)

[Forfatterarkiv](#)

› [Kontante fordele - DJØF Xtra](#)

› [Medlem af DJØF](#)

› [Om DJØF](#)

› [Kontakt DJØF](#)

› [Tillidsrepræsentant](#)

› [Studerende](#)

19.02.2008

Kan international transport gøres bæredygtig

Af: [Jakob Vedelsby](#)

Er bæredygtig udvikling muligt i en verden, hvor globaliseringen har skabt enorm vækst i international transport af mennesker og varer?

DJØF Bladet har spurgt to erfarne professorer fra henholdsvis RUC og CBS. De er begge optimister, men dybt uenige om, hvordan målet nås.

Vi lever på en global handelsplads, hvor flere og flere varer bliver flyttet fra den ene ende af verden til den anden. Det giver økonomiske fordele for Danmark og mange andre

lande. Men den voksende internationale samhandel - oven i den økonomiske vækst i lande som Indien og Kina - har en skyggeside: Den er ledsaget af et eksploderende energiforbrug og er dermed en vigtig faktor, når det gælder truslen om klimaforandringer. Skal vi lægge en dæmper på international transport af varer og mennesker? Eller skal vi vælge andre veje for at sikre en jordisk fremtid for vores efterkommere? Er bæredygtig globalisering i det hele taget mulig?

"Der findes ikke skudsikre tal for energiforbruget til international transport globalt set, men der er ingen tvivl om, at det er i voldsom vækst - og at verdenssamfundet er nødt til at skride ind over for det, hvis FN's klimamål skal nås, og vi skal begrænse skaderne af global opvarmning," siger miljøprofessor på RUC, Bent Sørensen. "Og løsningen er meget enkel. Man skal bare lægge afgifter på brændstof til international transport med fly, skibe, lastvogne, busser og tog, som svarer til de nationale afgifter," siger han.

Uenighed om energiafgifter

Via en Skype-forbindelse fra sin bopæl i Singapore protesterer Jørgen Ørstrøm Møller højlydt. Han er tidligere ambassadør og departementschef i Udenrigsministeriet og i dag adjungeret professor ved CBS.

"Det er ikke realistisk at skride ind over for den globale transport af mennesker og varer. Der er så store økonomiske fordele ved at flytte produktion til et land som Kina, at man vil skulle forvride prismekanismen meget stærkt for at påvirke de fordele - og det er der ikke politisk vilje til. Også fordi resultatet vil være massive prisstigninger i de industrialiserede lande. Den lave inflation de sidste 10-15 år skyldes hovedsageligt, at Kina har været i stand til at producere meget billigere end de etablerede industrilande og afsætte varerne på vores markeder. Hvis man griber ind i den mekanisme, vil man starte en global inflation, som vil afføde en kraftig økonomisk opbremsning - både i vores del af verden og i de fremadstormende lande. Det vil give en stigende rente og et vaklende boligmarked. I stedet skal vi gå efter en model, der kan forenes med fortsat høj økonomisk vækst, men hvor man til gengæld bruger en stigende del af væksten til at finansiere en bæredygtig udvikling," siger Jørgen Ørstrøm Møller.

Bent Sørensen ryster på hovedet. Han mener i høj grad, det er muligt at lægge afgifter på international transport, som i dag benytter brændstoffer helt uden afgifter. Det betyder, at en liter benzin med de nuværende råoliepriser koster cirka 2,50 kroner pr. liter, mens den almindelige forbruger i EU betaler 4-5 gange så meget.

"Europæerne har accepteret, at en liter benzin koster over 10 kroner, fordi energiforbruget har nogle sundheds- og miljømæssige omkostninger, som samfundene skal tage vare på. Når man ikke har en tilsvarende fair prissætning internationalt, skyldes det først og fremmest, at USA får produceret de fleste af sine varer i fjerntliggende lavprislande og derfor er afhængig af billig transport," siger han og understreger, at det naturligvis er en overdrivelse, at energiafgifter på international transport er noget, man kan indføre med et snuptag.

"Det skal besluttes via World Trade Organization for at få effekt. Udfordringen bliver at få WTO, hvor USA stadig har en styrende rolle, til at tage det op. Her tror jeg, det vil hjælpe gevaldigt, hvis international transport får større opmærksomhed i forhold til hele klimadiskussionen. Hvis der opnås konsensus i FN-regi om det nødvendige i at begrænse energiforbruget til international transport, så får WTO svært ved at se bort fra det," siger Bent Sørensen.

Energieffektivisering i fokus

De to professorer peger samstemmende på, at energieffektivisering i alle sektorer - ikke mindst i transportsektoren - skal være i centrum for fremtidens klimaindsats. Det gælder den internationale transport, men i høj grad også den indenlandske. Bent Sørensen ser flere veje til fremme af mere miljøvenlige køretøjer:

"Man kunne for eksempel lade sig inspirere af den danske lovgivning for energiforbruget i bygninger, som siden 1970 har foreskrevet, at en bygning skal overholde bestemte grænser. Det samme kunne man indføre for biler og andre køretøjer. En anden mulighed er at regulere registreringsafgiften, så den afhænger af brændstofforbruget. En tredje er at igangsætte en intensiv energimærkningsordning, som man gjorde på hvidevareområdet, hvor ordningen betød, at de energislugende apparater stort set forsvandt fra markedet. Endelig bør man gøre langt mere for at udvikle og udbrede miljøvenlige køretøjer - fra hybridbiler med kombineret el- og dieselmotor over biler, der kan køre på biobrændstoffer til på længere sigt brintbiler."

Jørgen Ørstrøm Møller protesterer ikke. På linje med Bent Sørensen ser han et stort behov for en global indsats for energieffektivisering. Problemet er, hvem der skal betale.

"Etablerede industrinationer som USA og landene i EU fremhæver, at den største stigning i energiforbruget sker i lande som Kina og Indien, og at det derfor er dem, der skal finansiere størstedelen. Det vil de fremadstormende nationer ikke, fordi de vil have samme muligheder for at udvikle deres økonomier via billig energi, som vi havde i sin tid. Disse lande har en politisk dagsorden om, at de under ingen omstændigheder vil være med til politiske indgreb, der bremser deres vækst. De vil gøre alt for at fastholde globaliseringsudviklingen, fordi deres velstand afhænger af det," siger Jørgen Ørstrøm Møller.

Bent Sørensen er uenig. Han samarbejder med forskere i det kinesiske miljøministerium, der gang på gang fremhæver, at kineserne som olieimporterende nation har en klar interesse i at agere så energieffektivt som muligt.

"De har faktisk ikke noget valg, hvis de skal fortsætte væksten. Og det er mit indtryk, at de netop ikke ønsker at begå de samme fejl, som vi begik i den vestlige verden, men på mange områder vil styre direkte mod mere energirigtige løsninger. Det gælder blandt andet i forhold til den voksende bilpark, som i høj grad kommer til at bestå af deres egne bilmærker produceret i Kina," siger Bent Sørensen.

Nødvendig politisk vilje

Jørgen Ørstrøm Møller mener, at vi i EU har en enestående chance for at gå i spidsen for en global politik med konkrete og visionære forslag til, hvordan vi reducerer energiforbruget til blandt andet transport, fordi vi er langt fremme forsknings- og udviklingsmæssigt inden for energieffektivitet. Men er bæredygtig globalisering overhovedet en realistisk mulighed?

"På papiret kan vi forskere sagtens løse problemerne, men i den sidste ende er det et spørgsmål om, hvorvidt politikerne reelt ønsker bæredygtig globalisering. Jeg vil dog sige, at muligheden for at skabe en bæredygtig udvikling bestemt er til stede. Og vi har aldrig haft så gode grunde til at gøre det som nu," siger Bent Sørensen.