

# CONTAINERSKIBE ER IKKE FREMTIDENS BÆREDYGTIGE TRANSPORT.

## DEN ER KLIMASKADELIG, UMENNESKELIG – OG SÅRBAR

Mærsk siger det. Borgmestre siger det. Regeringen. Erhvervslivet. Hele transportsektoren. Nogle ngo'er og klimaildsjæle gentager det. Aviser og TV fortæller begejstret: Fremtidens transport er grøn, og den foregår på skibe. Emissionsfri transport.

Havnen, det private firma, der står bag projektet om en gigantisk udvidelse af Aarhus Havn, begrundet på deres hjemmeside projektet sådan:

"..søtransport er fremtidens transport. Allerede i dag er søtransport den mest bæredygtige transportform. Og betydelige kræfter både nationalt og internationalt arbejder sammen for at gøre den endnu mere bæredygtig med emissionsfrie skibe og fossilfrie brændstoffer" (<https://www.portofaarhus.dk/>) - Nul udledning.

– Havnen vil være nul-udledende af CO<sub>2</sub> i 2030 og være Danmarks og Nordens mest bæredygtige havn. - Fint, flotte ord, vi har muligvis hørt dem før, men flot alligevel. Det har bare intet med virkeligheden at gøre. Det vil alle havne og alle transportfirmaer – verdens største containerskib er malet totalt grønt og bærer navnet "Evergreen". Sådan iscenesættes et af verdens største klimaaftryk: Det fra containertransporten i den globale handel.

### SØTRANSPORT ER IKKE FREMTIDEN – DET ER KLIMAØDELÆGGELSE OG DERMED FORTID

Containertransporten er vokset voldsomt de seneste 3 årtier. Siden 1980 er de store containerskibes tonnage mere end 20-doblet. I dag foregår 90% af klodens transport på containerskibe, som står for 5% af hele verdens CO<sub>2</sub> udledninger. Det er samme klimabelastning som fly, når alle dens drivhusgasser medregnes.

I dag er der 70.000 containerskibe og et hvert skib udleder som en mellemstor provinsby på 60.000 mennesker. Et skib som Emma Mærsk bruger 200.000 liter såkaldt tung (særlig forurenende) olie *i døgn*.

Mærsk samlede flåde af containerskibe udleder således 34 mio. tons CO<sub>2</sub> eller næsten det samme som Danmarks samlede udledninger. Vi har spurgt Danmarks Statistik om CO<sub>2</sub> udledningerne fra ét containerskib - det har man ikke tal for. Vi har også spurgt Mærsk – de har ikke svaret. Men ovenstående kan give et indtryk.

Klimaeffekten af dette er katastrofal. Vi har et tiår til at reducere vores udledninger drastisk, så vi skal hverken øge forbruget af varer eller containertransporten bag alle de mange dejlige varer; vi skal tværtimod begrænse det.

### ALLE SIGER AT FREMTIDENS SKIBE ER GRØNNE – DET MÅ VÆRE MALINGEN DE TALER OM, FOR RESTEN ER GREENWASHING

"Fremtidens skibe sejler på grønt brændstof (PtX) og er derfor bæredygtige" lyder forsvaret for øget skibstransport og havnens udvidelse. Det er desværre ikke rigtigt - af mange grunde, men sagt kort:

- Der er slet ikke vedvarende energi nok i Danmark til at producere i den mængde strøm, skibene skal bruge. Statens energiselskab *Energinet* regner fx med, at der går 49 vindmøller til at drive bare 2 moderne containerskibe af typen Triple-E (Mærsk' nye skib). Til sammenligning vil Aarhus opstille 8 vindmøller inden 2030. Om man så brugte al el herfra, så ville de ikke kunne drive så meget som ét skib. Det ved erhvervslivet, men de lader som om ny teknik nok skal løse det.
- Det vil tage RIGTIG lang tid at udskifte alle containerskibe til det man kalder for 'grønt brændstof' (PtX). Mærsk har en flåde på 700 skibe, hvoraf man til 2024 har købt 12 nye skibe, der skal sejle på metanol (som er én form for PtX); der er langt op til de 700 skibe, og den tid har vi ikke. Hverken i Danmark eller globalt.
- PtX som metanol *udleder* drivhusgasser ved brug og *forudsætter*, at man først indfanger CO<sub>2</sub> fx fra røgen fra afbrænding af biomasse, der typisk kommer fra skove, som efter fældning selvfølgelig ikke længere kan opsuge og lagre CO<sub>2</sub>.

**Det er med andre ord en myte, at fremtidens skibstransport er grøn.**

### FORUDSÆTNINGER DER IKKE HOLDER: AT VI SKAL PRODUCERE STADIG MERE I FJERNE LANDE

Det er til gengæld rigtigt, at skibe kan transportere flere varer længere per udledt ton CO<sub>2</sub> end lastbiler. Skibe

udleder 3 g CO<sub>2</sub>/km. Tog 18 g/km. Lastbil 45 g, fly 560 g/km (tal fra DTU, fra Notat til høringen i Aarhus). Det bruger Venstre, Konservative, Socialdemokratiet, indimellem SF og nu formand for Havnen og Aarhus' borgmester Jacob Bundsgaard til at begrunde havneudvidelsen med: "den mest bæredygtige transport er den, der går ad vandvejen".

Hvis man sammenligner klimabelastningen af at transportere en given vare produceret i fx Indien til Danmark med samme vare transporteret i lastbil, så er det rigtigt. Det er til gengæld ikke rigtigt, hvis nu varen var produceret i fx midt-Tyskland eller i Danmark. Dét vil det selvfølgelig være absurd først at skulle have den over på et containerskib. Der er med andre ord indbygget en forudsætning i disse sammenligninger: Varerne skal produceres så tilstrækkelig langt væk, at transporten sker over så store afstande, at skibe har deres fordel.

Det afgørende er imidlertid, at vi IKKE i en bæredygtig fremtid skal producere vores varer på den anden side af kloden – Alene klimaændringerne med orkaner og vildt vejr vil i øvrigt sætte en stopper for det. Vi skal lokalisere produktionen, producere så meget som muligt i nærområdet.

Vi skal derfor IKKE transportere vores varer fra Indien, hverken i disellastbiler eller containerskibe med bunkersoil, eller PtX-versioner af det samme. Og vi skal IKKE øge mængden af varer.

**BORGMESTEREN FLYTTER FOKUS FRA DET EGENTLIGE:** Nemlig at klimakrisen - og det alarmerende behov for at reducere alle CO<sub>2</sub> udledninger omgående – betyder, at vi er nødt til at minimere vores forrykt store forbrug af varer og udledningerne fra transport.

Dét fokus flytter Bundsgaard behændigt til en snak om, at skibe skulle være bedre end lastbiler, - hvis varerne kommer fra Asien og Latinamerika i al fald. Og alle klapper. WOW, nu bliver det bæredygtigt!

### **CONTAINERTRANSPORT ER IKKE BARE SORT – DEN ER BESKIDT**

I Marseilles er der to havne: Den officielle pæne havn for turister og rige – underholdning, forbrug og vandsport. Og så den egentlige havn med gods, 40 km væk, med havnearbejdere fra den franske underklasse og tredje verdenslande.

Den officielle side: Det pæne. Og den egentlige med de industrielle realiteter: Med rå business, massiv undertrykkelse og udnyttelse af indere, kinesere, afrikanere, filippinere og anden arbejdskraft, der er svagt stillet og uden beskyttelse fra fagforeninger. En nærmest kolonial oplevelse under forhold som iraneren Lilah Khaleli beskriver i sit værk "Sinews of War and Trade", der afdækker arbejdsforhold og misbrug på skibene og i havnene.

"Mange ting er meget billige for os, men de billige forbrugsvarer kommer med enorme omkostninger for dem, som laver arbejdet", fortæller hun. - Omkostninger for besætninger der skal leve med sultelønninger og hårde arbejdsforhold, hvor besætningen er opdelt i en hvid overklasse med korte kontrakter, høje lønninger, lederjobs og hver sin kahyt. Og på den anden side: De farvede, elendigt lønnede, med alt for lange arbejdsdage, hård disciplin, og alt for lange kontrakter, som sover mange i én kahyt. Langt de fleste af Mærsk' skibe sejler under 'bekvemmelighedsflag', hvor forholdene er på den måde.

### **DEN GLOBALE HANDEL ER ABSURD – OG AFSINDIG SÅRBAR**

Absurditeten i vores globale handel beskriver Khaleli sådan: "Et eksempel er, at fisk, som bliver fanget i Nordsøen ved Skotland, bliver sendt til Kina for at blive udbenet og pakket, inden de bliver sejlet tilbage til Europa for at blive spist – for eksempel i København (cit. fra Inf. 22. jan. 2022)."

Det sker fordi transporten i sig selv er billig, jf. ovenfor - men omkostningerne for havmiljø og klima er enorme.

Den globale handel er absurd, men også afsindig sårbar. Det kan fx beskrives ud fra sidste års hændelser:

**Pandemien:** Flaskehalse i mange af verdens store havne, hvor corona har lagt arbejdet ned, så der er måske 80.000 containere i en prop i Georgia, USA. Eller 70 containerskibe der ikke kan aflevere deres varer ved de to store havne i Los Angeles og Long Beach, som står for 40% af USA's import.

**Trafikprop:** Et skib der sætter sig på tværs i Suez-kanalen, som stopper al transport.

**Klima:** Mangel på chips pga. klimaskabt tørke i Taiwan. Forsyningskæder der forstyrres af voldsomme storme i den Mexicanske Golf og farvande ved Japan og Kina. Eller pga. tørke og hedebølger i Nordamerika eller oversvømmelser i Europa.

**Engikrise:** Voldsomme stigninger på fossile brændsler og el. Fragtpriser der stiger fra 14.000 kr. før corona, til

95.000 kr. forleden.

Globaliseringen af verdenshandelen er blevet til et vanvittigt komplekst internationalt system, som gør forsyningskæderne afsindig sårbare. Vi kan ikke længere kontrollere vores forsyning af mad, råstoffer og varer. Vores priser. Vores økonomi. Vi er overladt til markedet. Overladt til et komplekst netværk af aftaler og leverandører, hvis ejere er bedøvede ligeglade med den danske befolkning. Det handler om cool cash.

Hvis der er noget, det sidste år har illustreret, så er det hvor let påvirkelig den globale økonomi er af uforudsigelige hændelser. Økonomien er blevet hyperkompleks. Naturen begynder at sætte sine grænser. Vi oplever generalprøven på det der vil ske, når egentlig knaphed på råstoffer, rent vand, biodiversitet og klimakriser slår igennem.

### **CONTAINERTRANSPORT: MILLIARDOVERSKUD, STATSSTØTTE, EN SKAT PÅ 4% - OG ELENDIGE ARBEJDSFORHOLD**

I 2021 havde Mærsk 117 mia. i overskud. Men betaler kun 4,5 mia. i skat af overskuddet. Og får samtidig statsstøtte.

Mærsk' spinmaskine fortæller til pressen og alle, hvor grønne de er, og hvor mange skibe de har på vej med PtX, metanol e.a. og at de helt frivilligt har lavet en " Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping", som de egenhændigt har bevilliget 400 mio. af deres overskud.

Men de svarer ikke på henvendelser om deres containerskibes CO2-udledninger. Eller hvornår hovedparten af deres skibe sejler på grønt brændstof. Om det egentlig ikke er klimaskadeligt med al den sejlads?

De tegner et billede af Mærsk som en virksomhed med høj moralsk standard. Men deres skibe skrotes på strande i Indien og Bangladesh af arbejdere der går i plastiksandaler, uden sikkerhedsudstyr, som kravler frit rundt på skibe højt oppe, hvor de risikerer at styre direkte i døden. Eller som dør af de mange giftstoffer de kommer i kontakt med.

Så lad os gentænke containertransporten og vareforbruget, og tage udgangspunkt i, hvor meget vi kan tillade os i forhold til klima og miljø, og så indrette os efter dét.

Bedste hilsner, Niels Aagaard

Borgerbevægelsen Det Fælles Bedste – Kom til Borgermøde tirsdag den 22. feb. kl. 16.30 i Rådhuset, Aarhus

Se mere <https://www.facebook.com/events/374067070757335>