

Omgående gevinst med søfartens CO₂ beregner

Mens lastvognene har buldret af sted, har de europæiske søveje været forsømt territorium for godstrafik. Nu synliggør dansk shortsea operatør deres stærke potentiale

Af Poul Sabroe
Foto og grafik: Unifeeder A/S.

Shortsea!

Det er et af tidens nye ord, som vi lige så godt kan se at få lært. For vi kommer til at høre det ofte.

Unifeeder A/S, dansk rederi med base i Århus, har for eksempel en afdeling, der specialiserer sig i transport ad de europæiske søveje.

Det er shortsea!

I den kontekst lancerede Unifeeder tidligt på efteråret en 'CO₂ kalkulator', hvis formål det er at give omgående og pålideligt svar på størrelsen af CO₂ emissionen, når gods transporteres mellem givne destinationer. Eksempel: Fra Oudenaarde i Belgien til Borås i Sverige. Vi ønsker at fragte godset med det optimale miljømæssige hensyn. Hvordan gør vi?

- Sådan et spørgsmål bliver stadig mere relevant og endda afgørende i en skærpet marked, hvor forbrugere efterspørger forstandighed overfor ressourcerne i vores fælles verden, påpeger direktør for Unifeeders shortsea-division, Simon H. Galsgaard.



Unifeeder Shortsea i havnen i Hamburg; transporten i 45 fods containere er ikke bare ca. 20 pct. billigere end på lastvognstrailer. Der spares store mængder CO₂.

En hurtig test af CO₂ værktøjet på computeren afslører, at turen på lastbil - afbrudt af færgeren Kiel Göteborg - medfører 779 km kørt kilometer på hårdt belastede motorveje. Det giver en udledning på 1,22 ton af den luftart, sigtet som hovedansvarlig for drivhuseffekt og global opvarmning. Vælger vi i stedet søvejen fra Antwerpen til Göteborg, kombineret med 144 km landtransport til og fra havnene, så sendes kun 0,73 ton ud i atmosfæren. Udledningen reduceres med 40 pct.

- Det kan være et afgørende argument i en tid med et historisk stort fokus på klodens

klimabalace, vurderer Simon H. Galsgaard, Unifeeder Shortsea. Han understreger, at de resultater, der trækkes ud af CO₂ kalkulatoren, er kontante og pålidelige; de er nemlig beregnet i sammenligning med den mest moderne type lastbiler og en nyere færge med 80 pct. belægning. Grundlaget fra Unifeeders egenproduktion baserer sig på kontante resultater fra de seneste fem måneders aktuelle trafik. I øvrigt er hele redskabet analyseret og revideret af certificeringsrevisorerne Norske Veritas, og når de løfter tommelen i vejret, kan det ikke være helt galt.

Unikt værktøj

- Med introduktionen af CO₂-kalkulatoren kan vi tilbyde vores kunder et unikt værktøj, der viser de miljømæssige fordele ved at vælge en kombination af sø- og landtransport. Mange er overraskede over at opdage, hvor meget deres CO₂-udledning faktisk kan nedbringes, hvis de vælger denne form for transport - selv på korte distancer, argumenterer Simon H. Galsgaard.

Shortsea direktøren er meget opmærksom på risikoen for useriøse argumenter i en diskussion om noget så diffust som CO₂.

- Og ja, der er helt sikkert nogen derude, der vil prøve at slå plat på den opmærksomhed, som klimaforandringerne har opnået. Det skal bare ikke være os. Derfor har vi målrettet gjort kalkulatoren så transparent som muligt for at give brugeren det optimale råderum for selv at bestemme sine valg, forklarer Simon H. Galsgaard.

For eksempel er en fuldautomatisk rute-planer fravalgt. Brugeren indtaster selv alle detaljer i sin rute, før der opnås et facit. I det omtalte eksempel spares godt 400 km på landevejen. Det er noget, der kan ses på CO₂ kontoen, for transporten på bil udleder 7 gange mere end sejlads på havet. Transport på skinner er den næstbedste løsning. Alligevel udledes også her 2,5 gange mere CO₂ end, når der sejles.

Den rigtige transport

- For os er det vigtigt, at sagen ikke drejer sig om at pege fingre ad en bestemt transportform, men om at vælge den



Rutekort over opgaven fra Oudenaart i Belgien til Borås i Sverige. De to alternativer er tegnet ind. I det ene tilfælde køres 779 km på lastbil. I det andet 144. Forskellen er 490 kg CO₂

rigtige transport til en given opgave, præciserer Simon H. Galsgaard. Han ankom i juni 2009 til Unifeeders shortsea-division med 18 år bag sig i en stor transportvirksomhed med en tredelt opdeling i landtransport, luftfragt/skib samt logistik. Men søvejen blev alene anvendt til de længste stræk og tungeste opgaver, og kombinationsløsninger mellem de forskellige transportformer sås sjældent.

- Shortsea var et stort set ukendt begreb, husker Simon H. Galsgaard, for i Europa er der en lang og også indtil nu accepteret tradition for at transportere gods på lastbil: Det er effektivt, hurtigt og logistikken er planlagt efter trailerens kapacitet til 33 EUR paller.

- Men med den voksende forståelse for sammenhængen mellem klimaets udvikling og vores udledning af drivhusgasser, er transportkundernes interesse imidlertid vakt for alternative løsninger. For nogle år siden fik vi en ny type skibscontainere på 45 fod - mod tidligere 40. De større containere kan laste samme kapacitet som lastbilernes trailere. Konsekvensen er, at vi kan tilbyde både en billigere pris og et bedre miljøregnskab for transporten i Europa. Det er en pakke, som flertallet har nemt ved at nikke ja til.

De tørre tal

At Simon H. Galsgaard og Unifeeder Shortsea har fat i noget rigtigt og måske begyndelsen til noget meget stort, det er der flere signaler, der peger på. Ikke mindst de tørre tal, der siger at transportkunden sparer 12-15 pct. på sin CO₂ emission ved på basis af 100 trailerlæs at flytte bare 30 over i et tilsvarende antal shortsea-containere.

- Man behøver altså ikke bruge kapitalkrævende miljøinvesteringer på at energieffektivisere. Der er lettere og billi-

gere alternativer, pointerer Simon H. Galsgaard.

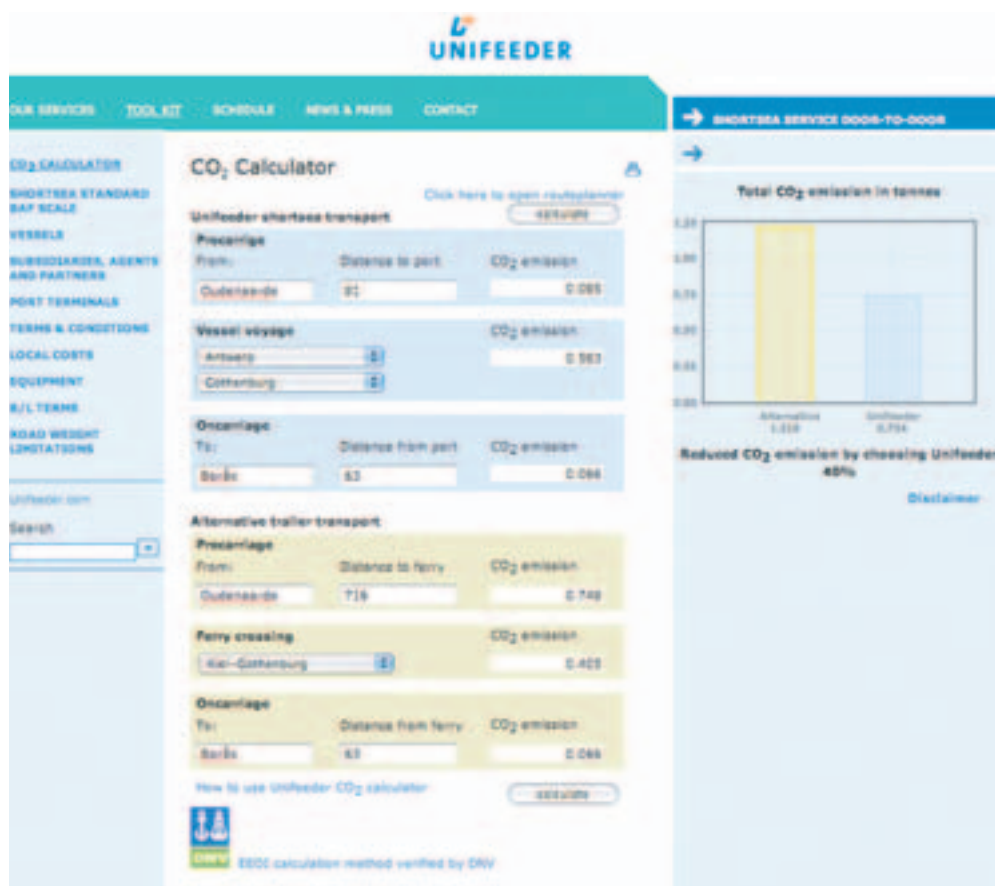
Troværdigheden scorer også højt på tavlen. Det dokumenteres af, at internationale spillere som fx den globale markedsleder Mars Inc. har formuleret faste krav om at veksle betydelige dele af deres hidtidige landtransport til shortsea løsninger: - Vi reducerer CO₂ udledningen med 61,2 pct. ved at vælge Unifeeder Shortseas containere fra Rotterdam til Göteborg, oplyser Mars Inc., der står bag store konfekturerebrands som Snickers, M&M og Mars. Også flere tyske industrikoncerner har løftet øjenbryn, når de er blevet gjort bekendt med Unifeeder Shortseas resultater.

Synlighed

Simon H. Galsgaard: - Unifeeder har den opfattelse, at det miljø- og klimafokus, vi oplever lige nu, kun vil blive skærpet i de kommende år. Jeg vil ikke afvise, at Europas regeringer vælger fx. at bringe afgiftsinstrumenter i anvendelse for at regulere forholdene, vurderer Simon H. Galsgaard. I Sarkozys Frankrig er det allerede sket, så præsidenten kan medbringe en fin karakterbog til COP15 i København.

- I det scenarium står vi klar med et tilbud, hvis energieffektivitet står uimodsagt. CO₂ kalkulatoren skal hjælpe med at gøre shortsea-mulighederne mere synlige og bringe dem i den anvendelse, de fortjener, understreger Galsgaard.

Foreløbig tyder meget på, at Unifeeder Shortsea får held med sin strategi. CO₂ kalkulatoren blev markedsført i midten af september; siden da har Shortsea divisionen oplevet to cifrede vækststal. Så Århus-rederiet er stærkt på vej til at blive et brand indenfor den form for miljøsikker transport. Måske man inden længe kan høre det her: Let's unifeed it?



Tabel fra Unifeeder Shortseas CO₂ kalkulator med udregningen vedrørende ruten Oudenaart-Borås. Differencen vises både i graf og i tal.