

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Miljø og godstransport – miljø og klima som konkurrenceparameter for transport og logistikvirksomheder.

Lars Dagnæs, lad@force.dk
FORCE Technology

Abstrakt

Der er stigende fokus på virksomhedernes muligheder for at reducere emissionerne fra transporterne fra det eksterne godstransportarbejde. Baggrunden herfor er en række udviklingstendenser:

- I takt med udviklingen af de vedvarende energikilder og i takt med, at energiforbrug til produktion og opvarmning falder, tegner transport sig for en stadig større andel af den samlede CO2 emissioner. Der vil således også på politisk niveau være stigende fokus på mulighederne for at effektivisere energiforbruget ved transport. I EU er luftfartsektoren fra 2012 inddraget i kvotesystemet, og i Frankrig vil det fra 2013 være lovpligtigt for transportbranchen at dokumentere deres emissioner fra deres aktiviteter.
- Stadigt flere virksomheder har fokus på de samlede emissioner fra deres aktiviteter og stadigt flere virksomheder laver klimaregnskaber. Her er der stadig større fokus på at inddrage den samlede forsyningskæde. Tendensen er, at virksomheder, som inddrager "scope 3" i forsyningskæden vælger transport som en af de områder, der fokuseres på.
- Udviklingen som beskrevet ovenfor følges op, af en lang række aktiviteter med sigte på at understøtte virksomhedernes arbejde med at opgøre deres emissioner fra transport. På europæisk plan er der således et arbejde i gang med sigte på at fastlægge en europæiske standard for at opgøre og deklare energiforbrug og GHG emissioner fra transport.

Set fra Danmark, er det vigtigt, at danske virksomheder udvikler strategier for deres arbejde med miljø og transport. Målet er at udvikle og fastholde virksomhedernes konkurrenceevne i et globalt marked samtidigt med, at de bidrager til at de samlede emissioner fra transport reduceres.

Transportens bidrag til de globale udledning af klimagasser er stigende

Både på national og på fælles europæisk plan er der stigende fokus på energieffektivisering og at reducere GHG emissionerne. Transportsektoren tegner i dag for 31 %¹ af de samlede CO₂ emissioner i Danmark og for 28 % af CO₂ emissionerne på Europæisk plan.

I den seneste energipolitiske aftale, som blev indgået af en bred kreds af partierne i Folketinget er det aftalt, at CO₂ udledningerne fra transport skal reduceres med 20 % frem til 2020 i forhold til 2005, og at andelen af vedvarende energi skal øges med 10 %.

Også på internationalt plan er også stigende fokus på nedbringelse af CO₂ emissionerne fra transportsektoren. Andre EU lande har som Danmark sat mål for reduktion af emissionerne fra transport, og EU har som mål, at CO₂ emissionerne for de ikke kvotebelagte erhverv, herunder transport, frem til 2020 skal reduceres med 20 %. I den seneste transportpolitiske hvidbog fra EU er det målet, at GHG emissionerne (klimagas emissionerne) fra transport skal reduceres med 60 % frem til 2050.

Erfaringerne fra udviklingen inden for transportsektoren de seneste 20 år, har vist at det hidtil har været meget vanskeligt at opnå markante energieffektiviseringer på området, samtidigt er efterspørgslen fortsat er vokset. Skal målet om en reduktion af CO₂ emissionerne fra transportsektoren frem til 2020 nås, er der således behov for et bredt spektrum af virkemidler, samtidigt med, at der også vil være behov for en bred inddragelse af aktører og interessenter for at nå målene.

Virksomhedernes arbejde med miljø og klima

Det er videre en global udviklingstendens, at virksomhederne i stigende grad sætter fokus på udvikling af strategier og aktioner for at øge deres miljøeffektivitet i deres globale forsyningskæde. Det er videre bemærkelsesværdigt, at hvor dette tidligere primært var begrundet i lovgivningsmæssige krav, ser virksomhederne i stigende grad udvikling af miljøstrategier for deres globale forsyningskæde med baggrund i udvikling af deres globale brand og med udgangspunkt i en strategisk ledelsesmæssig beslutning fra virksomhedens topledelse.

De globale virksomheder tager i vidt omfang udgangspunkt i GHG protokollen som grundlag for deres arbejde med at monitorere og målsætte deres reduktion af GHG emissionerne.

Det er i dag især globale virksomheder, der udvikler deres miljøstrategi for deres globale forsyningskæde. Set fra Danmark indebærer udviklingen især en udfordring i forhold til små og mellemstore virksomheder, der fungerer som underleverandører i forhold større danske og internationale virksomheder. En undersøgelse fra Mandag Morgen peger på, at denne udviklingstendens potentielt indebærer en trussel for danske virksomheders konkurrenceevne. I Danmark er der en lang tradition for at arbejde med transport og miljø. Således er der allerede i dag en række virksomheder, der på ledelsesmæssigt niveau har inddraget målsætninger.

Som eksempler på, hvorledes en række virksomheder har implementeret en strategi for deres arbejde med miljø og transport er her vist 7 eksempler:

1. Grundfoss A/S
2. Coloplast
3. Maersk
4. Post Nord
5. Dascher
6. DHL
7. Grundfoss

¹ Kilde: Energistyrelsen

Tabel 1 – 7 virksomheders strategi for arbejdet med klima og transport

Grundfos A/S	Strategi: • We will measure and monitor our CO2 emissions due to transportation. • We will ask our transport suppliers to provide the numbers and data. • We will initiate local projects to reduce CO2 emissions due to transportation with each transport supplier individually. • We will monitor our progressⁱ
Coloplast A/S	Målsætning: Reduktion af CO2(e) fra transport (scope 3) reduceres med 1/3 i 2014 i forhold til 2011 Strategi: Overblik → optimering af interne processer og flows → fokus på teknologier og leverandører Krav til leverandører: Dokumentation i henhold til EN 16258, Euroklasser og ISO 14001 Pointgivning for virksomhedens dokumenterede tiltag (op til 10%) og forslag til alternative løsninger (over 10 %)ⁱⁱ
Post Nord	Målsætning: CO2 emissioner fra virksomhedens aktiviteter skal reduceres med 40 % i 2020 i forhold til 2009 (absolut niveau) Midler: • Målnedbrydning på delmål i forhold til koncernens forskellige dele • Etablering af en klimafond sikrer kapital til investeringerne. • Over halvdelen af projekterne (ca. 40 projekter i alt) fra klimafonden har haft en tilbagebetalingstid på under 5 år. • Alternative køretøjer i fokus, også andre virkemidler inddrages • Bedre ressourceudnyttelse udgør mindst 25 % af bidraget til at nå målet på 40 %ⁱⁱⁱ
Maersk	Strategi: Reducere miljøpåvirkningerne • Reduceret CO2-udledning pr container 2007-20 med 25 % • Minimere og på sigt udfase udledninger af svovl og andre negative miljøpåvirkninger Skabe en konkurrencefordel • Mindre omkostninger • Gøre det muligt for kunde at beregne og benchmarke transportydelse • Større kundetilfredshed samt godt omdømme blandet interessenter^{iv}
Dachser	Miljø integreres i virksomhedens strategi og ledelsessystem Måling, instrumentering og målsatte forbedringer • <i>Schaffung von Transparenz über unsere Einflüsse und Effekte auf die Umwelt</i> • <i>Einhaltung aller durch den Gesetzgeber definierten Grenzwerte im Bereich der Mobilien und Immobilien</i> • <i>Überprüfung und Beurteilung unserer Umweltschutzmanagement-Systeme im Rahmen von SQAS-Assessments und bei Bedarf durch die ISO 14000</i> • <i>Entwicklung und Verwendung moderner Technologie bei gleichzeitig effizienterem Einsatz zur Vermeidung von Schadstoffemissionen</i> • <i>Definition verbindlicher Zielwerte, um die schwerwiegendsten Auswirkungen auf die Umwelt kontinuierlichen Verbesserungsprozessen zu unterwerfen^v</i>
DHL	"GoGreen". 4 fokusområder: A carbon accounting and controlling system to manage and measure efficiency improvements, a group-wide binding target to improve CO2 efficiency by 30 % by 2020, Numerous efforts to develop low-carbon technologies and solutions, initiatives to mobilize Deutsche Post DHL employees worldwide^{vi}

Megatrends i klimaarbejdet

I et tysk studium af udviklingen i virksomhedernes arbejde med miljø inden for transport og logistik peges der på følgende megatrends^{vii} :

1. "Delivering Tomorrow. Towards Sustainable Logistics"
2. "Logistics counts – it is not a commodity"
3. Teknologisk udvikling skal drives gennem et fokuseret indsats fra såvel virksomheder, som regeringer og investorer
4. Samarbejde i forsyningskæden vil blive en stadig vigtigere drivere for udvikling af bæredygtighed. Samarbejdet vil blive udviklet såvel horisontalt som vertikalt i forsyningskæden
5. Virksomhedernes forretningsmodeller vil blive ændret i takt med at bæredygtighed skaber nye markedskrav og innovationsmuligheder
6. CO2 labeling vil blive standardiseret. Øget gennemsigtighed
7. Der vil blive sat pris på CO2 emissioner i virksomhedernes beslutningsgrundlag
8. "Carbon pricing" vil resultere i mere stringent regulering af transportmarkedet. Det er en kritisk forudsætning for, at virksomhederne kan vedvarende arbejde med miljø og klima

Globalt branchesamarbejde

På globalt plan tages der en række frivillige brancheinitiativer med sigte på standardiserede metoder for deklaration og benchmarking af energieffektivitet og GHG emissioner fra transport.

Som eksempel herpå kan nævnes (se tabel 1):

- IMOs EEDI indeks
- Clean Cargo Working Group
- Green Freight Europe

Tabel 2 – eksempler på globalt samarbejde om klima og miljø inden for transport og logistik

IMO	EEDI forpligtigende reduktionsmål for nybyggede skibe (30 % energieffektivisering frem til 2025)
Clean Cargo Working Group	Samarbejdet omfatter 60 % af alle globale containerafskibninger. Miljøstandarder og harmoniserede beregninger globalt. Muliggør beregning og benchmarking
Green Freight Europe	En platform til at monitorere og rapportere CO2 emissioner Best practice med fokus på at fremme innovation og synliggøre fordele med miljøarbejdet

CO₂ labeling

Udvikling af standardiserede metoder til at opgørelse og deklaration af emissioner fra transport er et af de virkemidler, der peges på såvel på europæisk niveau som i mange medlemslande. Opgørelse og deklaration af emissioner fra transport indebærer en række udfordringer, som hidtil har gjort det vanskeligt at arbejde hermed. I lyset af transportsektorens internationale karakter er det vigtigt, at disse udfordringer ses og løses i et internationalt / globalt perspektiv.

Der har i mange år været arbejdet for etablering af værktøjer og standarder for deklaration og opgørelse af emissioner fra godstransport. Det er imidlertid først inden for de seneste år, at der for alvor er sket et gennembrud. På europæisk plan foreligger der nu et udkast til en CEN standard for opgørelse og deklaration af GHG emissioner og energiforbrug fra transport. Standarden har været til endelig afstemning. Den blev enstemmigt godkendt og vil nu være gældende fra ultimo 2012. Den kommende standard vil betyde, at der nu for første gang foreligger en international standard for opgørelse og deklaration af energiforbrug og emissioner for transport.

I Frankrig vil det fra 2013 være lovpligtigt at alle transporttydelser deklarerer for CO₂ emissioner. Det franske lovinitiativ er baseret på en forenklet version af den kommende CEN standard. Selv om den franske lovgivning er udarbejdet i sammenhæng med EU standarden, vil der i praksis være en række mindre afvigelser. For virksomheder, der leverer transporttydelser i Frankrig, kan det derfor vise sig nødvendigt at

supplere opgørelser og deklarationer udarbejdet med udgangspunkt i EU standarden med særlige opgørelser, som er udarbejdet i overensstemmelse med den franske lov.

Med den nye europæiske standard vil der være et forbedret grundlag for virksomhedernes arbejde med opgørelse og deklaration af emissioner fra transport. Det er et vigtigt grundlag for det fremadrettede arbejde. Det er derfor en vigtig udfordring, at denne standard hurtigst muligt bliver bredt implementeret i danske virksomheder.

Netværk for Transport og Miljø, Transportens Innovationsnetværk

Netværk for Transport og Miljø, Transportens Innovationsnetværk, blev etableret primo 2011 som et bredt netværk mellem transport- og industrivirksomheder, myndigheder, organisationer og videninstitutioner. Netværk for Transport og Miljø arbejder for et fælles metodegrundlag for retvisende og operationelle metoder til opgørelse af emissioner fra transport. Arbejdet sker ud fra følgende fælles værdisæt:

Udbredelse og anvendelse - Kommitment og ejerskab - Simpel i anvendelse - Internationale standarder og datasæt - Opdaterede værktøjer i dialog (dokumentation og afprøvning) – Tilgængelighed.

Netværk for Transport og Miljø, Transportens Innovationsnetværk, ledes af en initiativgruppe med følgende sammensætning.

- Søren Boas, Post Nord (mødeleder)
- Ove Holm, landtransport
- Thomas Susé, speditør
- Arne Mikkelsen, Danmarks Rederiforening
- Jacob Kobbernagel, Teknologisk Institut
- Thomas Hvilsted Olesen, Dansk Transportforum
- Martin Hellung-Larsen, Trafikstyrelsen
- Sekretær: Lars Dagnæs, TINV/Force Technology

I samarbejde med Klimakompasset blev der efteråret 2011 udviklet et enkelt værktøj til at opgøre og deklarere CO₂e emissioner fra godstransportaktiviteter. Modulet blev udviklet med udgangspunkt i det høringsudkast til den kommende europæiske standard, som var udsendt sommeren 2012.

Samlet kan der således peges på flere potentielle effekter ved at øge danske virksomheders fokus på opgørelser af emissioner fra transport:

- Synliggørelser af emissioner og energieffektivitet fra transport som grundlag for reduktioner og effektivisering hos såvel transport som industrivirksomheder
- Udvikling af virksomhedernes konkurrenceevne gennem effektivisering og ved inddragelse af miljø og klimabelastning som konkurrenceparametre

Perspektivering

Med udgangspunkt i min gennemgang, som primært har haft fokus på godstransport, kan der peges på en række centrale udviklingstendenser:

Transporten udgør en stigende udfordring i relation til energiforbrug og GHG emissioner.

De politiske mål for transportens bidrag til omstilling af energiforbrug og reduktion af CO₂ emissioner skærpes. Mange nye tiltag ... det er stadig usikkert, om det er tilstrækkeligt til at nå de politiske mål.

Politiske målsætninger og tiltag er ikke tilstrækkeligt. Skal transportsektorens bidrag til omstilling af energisystemet og reduktion af CO₂ er det vigtigt, at aktører og interessenter bredt inddrages i arbejdet.

Stadig flere virksomheder inddrager godstransport i deres klimastrategier. Det er primært de større virksomheder. Centrale elementer er i virksomhedernes miljø- og klimaarbejde er:

- En strategisk indsats forankret i virksomhedernes ledelse
- Fokus er udvikling af virksomhedernes konkurrenceevne
- Det forretningsmæssige perspektiv har to indbyrdes forbundne elementer: effektivisering og miljø som konkurrenceparameter
- Klimaindsatsen skal gøres målbar og operationaliseres
- Samarbejde på tværs af forsyningskæden

Måling af CO₂ emissioner og energiforbrug er centralt – standardisering af målemetoder og rapportering er en kritisk forudsætning. Det skal ske i et globalt kontekst.

Det er en vigtig udfordring af sikre udbredelse af klimaarbejdet til SMV virksomheder.

Kilder:

ⁱ Indlæg ved Jesper Appel på netværksmøde I Netværk for Transport og Miljø den 28. november 2011
Coloplast

ⁱⁱ Indlæg ved Oluf Damsgaard Henriksen på "Fra miljø til million" den 6. juni 2012

ⁱⁱⁱ Indlæg fra Søren Boas på konferencen: "Fra miljø til million" den 6. juni 2012

^{iv} Indlæg ved Mads Stensen, Maersk Line, på "Fra miljø til million" den 6. juni 2012

^v Indlæg ved Dr. Andreas Froschmayer, Dachser, på konference i Düsseldorf den 14. april 2012

^{vi} DHL Delivering tomorrow, Towards Sustainable Logistics

^{vii} DHL Delivering tomorrow, Towards Sustainable Logistics