

# Status quo i skibsfartens energieffektivitet

Flashanalyse

Juli 2016

Danske rederier har de seneste år reduceret CO<sub>2</sub>-udledningen set i forhold til flådestørrelsen. Energieffektiviteten har dog været tæt på konstant de sidste tre år, og der er behov for global regulering af skibsfarten.

Danske rederier har fokus på at minimere deres klimaaftryk. Siden 2008, hvor Rederiforeningen begyndte at indsamle medlemmernes CO<sub>2</sub>-udledning, er udledningen målt i forhold til flådestørrelsen blevet reduceret med varierende procentsatser fra 10 % i 2009 til 46 % i 2013, med et gennemsnit på 27 % målt over hele perioden.

Ser man på energieffektivitet, der er et mere præcist mål for skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledning, har denne været tæt på konstant de seneste tre år, hvor foreningen også har indsamlet 'transportarbejdet', dvs. den transporterede godsmængde samt sejlet distance. Derved kan man følge udviklingen i energieffektiviteten målt som CO<sub>2</sub>-udledningen pr. ton gods pr. sømil.

Udviklingen er et udtryk for, at rederierne trods mindre tonnage transporterer mere gods. Dermed udnyttes flåden bedre, men samtidig bruges der mere brændstof pr. skib. Dette viser kompleksiteten i de faktorer, der spiller ind på skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledning.

Skibsfartens udledninger er desuden meget afhængige af markedet og dets forventninger til fx skibenes fart, hvilket har stor betydning for CO<sub>2</sub>-udledningen. Øges farten på et stort skib i normal servicefart med bare 1 knob (knap 2 km/t), så stiger brændstofforbruget og dermed CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 20 %.

Dertil kommer betydningen af andre faktorer. Eksempelvis betyder den lave brændstofpris, at nogen vælger sejlruten syd om Afrika i stedet for Suezkanalen.

## Brug for global CO<sub>2</sub>-regulering

Danske rederier har vist, at der kan opnås væsentlige reduktioner ad frivillighedens vej. Men skal udledningerne begrænses permanent, så er der behov for international regulering på området. På klimatopmødet i Paris i december 2015 blev der desværre ikke vedtaget et krav til FN's Søfartsorganisation, IMO, om reduktion af skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledning. Dog er budskabet fra topmødet klart: Alle sektorer skal bidrage til at begrænse klimaforandringerne.

Skibsfarten skal således også levere sit fair bidrag til at reducere de globale CO<sub>2</sub>-udledninger så meget, at FN's mål om højst 2 grader og helst kun 1,5 grads temperaturstigning kan opnås. Det skal ske via IMO, der er den eneste organisation, som regulerer verdensflåden. IMO-regulering sikrer også, at reduktionskravene bliver 'flagneutrale' – altså lige for alle.

Med støtte fra Den Danske Maritime Fond udarbejder Rederiforeningen nu et omfattende studie af skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledninger og reduktionsmuligheder, og foreningen vil på den baggrund evaluere sin klimapolitik.

Op mod 90 % af verdenshandlen transporteres med skib.

Skibsfarten står for mindre end 10 procent af den globale transportsektors totale CO<sub>2</sub>-udledning og 2,2 procent af den samlede, globale CO<sub>2</sub>-udledning<sup>1</sup>.

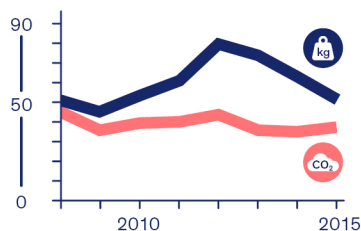
Fremskrivninger fra IMO viser, at hvis der ikke gøres noget ved skibsfartens CO<sub>2</sub>-udledning, vil den frem mod 2050 stige med 50-250 %, afhængigt af verdensøkonomien og energimarkedet<sup>1</sup>.

Danmark er blandt verdens 10 største søfartsnationer, og danske rederier kontrollerer over 1.800 skibe.

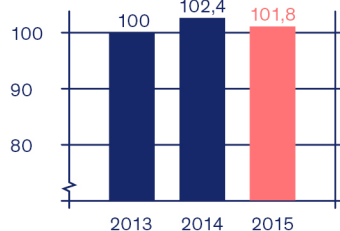
Skibsfarten tegner sig for 20 % af den danske eksport, og Det Blå Danmark skaber beskæftigelse til ca. 100.000 personer

## SKIBSFARTENS CO<sub>2</sub>-UDLEDNING OG KLIMAEFFEKTIVITET

Indberettet CO<sub>2</sub>-udledning og tonnage mio. ton (figur 1)



Energieffektivitet CO<sub>2</sub>-udledning pr. ton gods pr. sømil. Index tal (figur 2)



**Bag om tallene:** Figur 1 viser, at medlemmerne hvert år siden 2008 har reduceret CO<sub>2</sub>-udledningen målt i forhold til flådestørrelsen med varierende procentsatser, fra 10 % i 2009 til 46 % i 2013, med et gennemsnit på 27 % målt over hele perioden. Reduktionen kan aflæses som afstanden mellem de to kurver i figur 1. Figur 2 viser energieffektiviteten, dvs. CO<sub>2</sub>-udledningen pr. ton gods pr. sømil. Energieffektiviteten har været tæt på konstant de seneste tre år. Udviklingen er et udtryk for, at medlemmerne trods mindre tonnage transporterer mere gods. Dermed udnyttes flåden bedre, men der bruges også mere brændstof.

## Kontakt:

Maria Bruun Skipper  
Underdirektør  
Mobil: +45 2128 4966  
mbs@shipowners.dk

## Kilder:

Danmarks Rederiforening

<sup>1</sup>IMO's "3rd Green House Gas Study (2014)"



Danish  
Shipowners'  
Association