

GODSTRAFIK

Vi hører mere og mere om alle de varer, der bliver transporteret med fly som jordbær fra Sydafrika og Israel og modetøj fra Asien, der skal ligge på hylderne i tøjbutikkerne en måned efter, at de er blevet kopieret på modeugen i Paris. Samtidig ser vi tusindvis af lastvogne på motorvejene op gennem Europa med alle slags varer til supermarkederne i hver en by.

Men der er stadig rigtig mange varer, der gør rejsen med skib, og der bliver faktisk flere og flere. De ti største havne ligger i Asien med de fleste i Kina. Men også i Aarhus og Gøteborg kan man få et indtryk af containertrafikken, hvis man forvilder sig rundt på havnen og møder de enorme parkeringspladser med tusindvis af containere.

Hvert år går 92 millioner tons gods gennem de danske havne med skib. Noget bliver transporteret med lastbiler, der kører om bord på et skib og så kører fra en havn og videre ind i landet – altså en kombination af skibstransport og lastbil. Så en stor del af godstrafikken går via havnene, og her er mange arbejdspladser. Det er ikke bare traditionelle havnearbejdere, men også ansatte på de værfter, der stadig fungerer, og i de firmaer, der leverer udstyr og service til værfterne.

Mange af skibene går ind i små havne. Men man regner med, at der vil blive brugt større skibe i fremtiden, og så vil man være nødt til at bruge de større havne, der er dybere.

Der er flere rederier i Danmark med Mærsk som det største. I den maritime industri, rederierne og erhvervshavnene arbejder der omkring 100.000 mennesker, og det svarer til 3,8 procent af beskæftigelsen i Danmark. Til sammenligning er der 134.000, der arbejder i landbruget, det vil sige cirka 5 procent af beskæftigelsen i landet. Så havet og havnene er en større branche, end de fleste måske regner med.

Desværre er der også meget forurening fra skibstransporten. En overskrift i ingeniørernes fagblad i 2008 lød: "Mærsk forurener lige så meget som hele Danmark". Mærsk-koncernen udledte med sine boreplatforme og omkring 1000 skibe lige så meget CO₂ som Danmark som helhed. Men siden da er det lykkedes Mærsk at nedbringe sit CO₂-udslip ved at udvikle skibsmotorer, der bruger mindre brændstof, og ved at lade skibene sejle langsommere. På den måde fik Mærsk nedbragt sit CO₂-udslip med over 11 % fra 2007 til 2015 – lige så meget som hele Danmark.