



Studier visar att även om företagens betalningsvilja för mindre miljöbelastande transporter har ökat sedan 2012, är den fortfarande låg. GERMÁN SAAVEDRA ROJAS/FLICKR

Inköparnas krav viktiga för en hållbar transportsektor

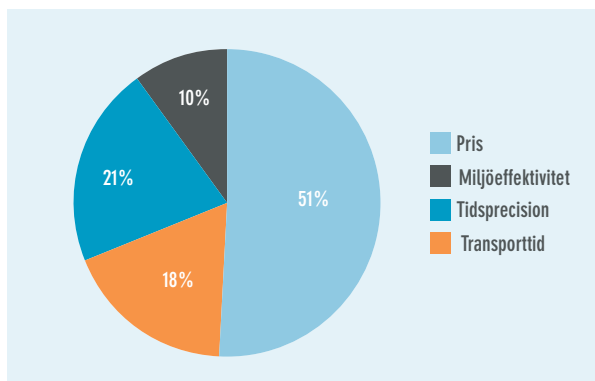
Trots att betalningsviljan ökar för miljöeffektivare transporter och företag ställer fler miljörelaterade krav vid transportupphandlingar, prioriteras transporters miljöpåverkan fortfarande lågt bland flertalet transportinköpare. Detta går inte i linje med de svenska politiska ambitionerna om en miljöanpassad transportsektor och fossilfria godstransporter.

Hur företag väljer att hantera sina inköp av transporter har stor inverkan på transportsektorns utveckling. De krav som ställs och de val som görs av företagen kan till exempel få direkta konsekvenser för vilket trafikslag och vilka drivmedel som används. Det finns svenska företag som lägger stor vikt vid transporters miljöpåverkan, men för majoriteten är miljöanpassade transporter fortfarande ingen prioriterad fråga. Det visar Transportinköpspanelens undersökning, som genomförs vartannat år bland tillverkande företag och partihandlare i Sverige.

När Transportinköpspanelen i en enkät år 2016 frågade

om hur viktiga olika skäl är till att det huvudsakliga trafikslaget (lastbil, tåg, fartyg eller flyg) används, kom miljöaspekter på sista plats. De bedömdes som mycket mindre viktiga än pålitlighet, geografisk täckning, flexibilitet, infrastruktur, tidsrestriktioner, kostnader och enkelhet för kunden. När transportinköpare får vikta pris, miljöeffektivitet, transporttid och tidsprecision är priset det viktigaste vid valet av transportlösning. Miljöeffektivitet (representerad av koldioxidutsläpp) får en viktning på endast 10 procent. För drygt en fjärdedel av företagen har miljöeffektiviteten ingen betydelse alls. Tidigare enkätstudier visar på mycket snarlika resultat. Resultaten har heller inte skiljt sig åt mellan företag som transporterar sitt gods på väg och de företag som även använder sjöfart för sina transporter.

En positiv utveckling är dock att betalningsviljan ökar för ”grönare” transporter. År 2012 och 2014 svarade endast 3 procent respektive 9 procent av företag ja på frågan om de idag betalar mer för en transport som ger



Diagrammet visar transportinköparens svar på frågan om de fyra egenskapernas betydelse i förhållande till varandra vid val av transportlösning. Miljöeffektivitet prioriteras lågt bland transportinköpare i Sverige. Pris är viktigast, medan tidsprecision viktas något högre än transporttid.

mindre miljöpåverkan. År 2016 uppgick denna siffra till 21 procent.

Måste då miljöanpassade transportlösningar kosta mer? Det finns ju lösningar och logistikupplägg som samtidigt spar både pengar och miljö. Ett exempel är sänkt fart till sjöss som minskar bränslekostnaderna, samtidigt som de miljöskadliga luftutsläppen minskar när bränsleförbrukningen går ner. Ett annat exempel är när transportören ökar fyllnadsgraden, det vill säga mängden last per fordon eller fartyg.

Utformningen av framtidens transportsystem påverkas av de krav som ställs på transportörerna vid upphandling. För att transportföretag och rederier ska kunna utveckla och erbjuda mer miljöanpassade transporter behöver transportinköparna tydligare efterfråga dessa. Förra årets enkätstudie visade på en ökning av hållbarhetsrelaterade upphandlingskrav, främst för alternativa bränslen. Men många transportinköpare verkar fortfarande inställda på att initiativet ska komma från annat håll. Ett intressant resultat från undersökningen är att det finns en förväntan att det istället är politiker och myndigheter som genom skärpta miljökrav ska ändra spelplanen för marknadens aktörer. De faktorer

FAKTA: Transportinköpspanelen

Transportinköpspanelen bygger på ett långsiktigt samarbete mellan forskare på IVL Svenska miljöinstitutet, Chalmers tekniska högskola och Göteborgs universitet. Transportinköpspanelens syfte är att genom forskning i nära samarbete med näringslivet bidra till effektivare inköpsarbete, bättre logistik och minskad miljöpåverkan från transporter. Vartannat år genomförs en större enkätstudie bland svenska tillverkande företag och partihandlare med fler än 100 anställda. År 2012, 2014 och 2016 deltog 175, 144 respektive 151 företag i studien. Svarsfrekvensen bland de företag som fick enkäten skickad till sig har vid varje tillfälle varit mellan 50 och 54 procent.

Mer information finns på: www.transportinkopspanelen.se

som transportinköparna ansåg hade störst påverkan på transportbranschen i framtiden var just lagstiftningen och högre skatter (till exempel för CO₂-utsläpp). Majoriteten trodde även att transportkostnaderna skulle öka kontinuerligt under en 20-årsperiod, samtidigt som CO₂-utsläppen förväntades minska under samma period.

Politisk vilja att öka sjöfartens andel inom Europa

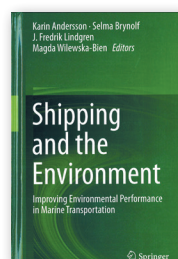
Det finns en politisk vilja inom EU att öka andelen sjötransporter mellan hamnar i Europa, den så kallade kortsjöfarten. Anledningen är att potentialen är stor för att transportera gods och passagerare med fartyg på ett effektivt sätt, samtidigt som trängseln på väg och järnväg kan minskas om sjöfarten utökas. De faktorer som företagen, enligt studien från 2016, anser viktigast för att kunna öka kortsjöfarten i framtiden, är lägre bunkerpriser för sjöfarten och bättre infrastruktur i hamnar och farleder. Även faktorer kopplade till högre skatter, samt ökad trängsel på vägar och järnvägar förväntas ha mycket stor påverkan på utvecklingen.

TEXT: LINDA STYHRE

NY BOK OM SJÖFARTENS MILJÖ- OCH HÅLLBARHETSFRÅGOR

För den som söker djupare kunskap finns en ny bok som behandlar sjöfartens påverkan på miljön. Boken *Shipping and the Environment – Improving Environmental Performance in Maritime Transportation* samlar kunskap som genererats under tio år inom det maritima kompetenscentret Lighthouse, ett centrum baserat på samverkan mellan parter från akademi, näringsliv och samhälle.

I boken behandlas sjöfartens miljöpåverkan och vilka strategier och tekniska lösningar som finns för att minska denna miljöpåverkan. Den diskuterar också regelverk som relaterar till sjöfartens miljöpåverkan samt hur



internationella regelverk på området skapas.

Bokens 15 författare arbetar vid Chalmers tekniska högskola och på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Boken vänder sig till studenter och anställda inom sjöfartsnäringen och på myndigheter, men också till politiker och en intresserad allmänhet.

Redaktörer: Karin Andersson, Selma Brynolf, J. Fredrik Lindgren samt Magda Wilewska-Bien.