

## **KORT RAPPORT FRÅN ”INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM” 28-30 MAJ 2008 LEIPZIG**

ITF är ett nytt forum som kommer att ordna årliga konferenser på transporttemat i Leipzig. ITF är en efterföljare till CEMT, den europeiska transportministerkonferensen, som tidigare var ett rent samarbetsorgan mellan departementen i olika länder. Nu har man omformat detta organ till ett mer öppet forum, men man har fortfarande årliga huvudmannaskap från olika ministrar. I år är det Finlands, nästa år Turkiets transportminister som är ordförande/värd för konferensen. Det finns en underliggande tanke att försöka bredda detta forum utanför Europa och etablera Leipzigkonferensen som ett ”transporternas Davos”, ett diskussionstillfälle i aktuella utvecklingsfrågor mellan transportforskare, industri och politiker.

Årets konferens måste betraktas som ett första framgångssteg i denna plan. Ca 600 deltagare har varit med, inklusive delegationer från USA, Kanada, Indien och Kina. Deltagandet från transportministersidan har nästan varit fullständigt, t.ex. har Sveriges, Norges, Finlands och Danmarks ministrar alla varit närvarande, liksom Tysklands Tiefensee. På forskarsidan har också närvaron varit stor, många av de mest aktiva universiteten och professorerna har varit med. På tillverkarsidan har industrin funnits med, om än inte med top management. Scania har varit deltagare i många paneler och har en stor delegation. På transportindustrisidan har DHL dominerat, de har ju sitt nya logistiknav i Leipzig. Även en del andra europeiska speditörer har deltagit i debatten. CLECAT har varit här, men knappt någon av mina europeiska kollegor har bevakat i år. Deltagande från organisationer, s.k. NGO:s har allmänt varit ofullständigt. Varuägarsidan har varit nästan helt osynlig. Sammantaget är det, om det skall utveckla sig till ett toppmöte á la Davos, en bit kvar, framför allt bör näringslivets toppar uppmärksamma konferensen mer. Årets rubrik/tema var ”Transport and Energy, the challenge of Climate change”, och det är väl transporternas koppling till klimatfrågorna som kan verka som hävstång för att etablera en dialogkonferens som denna.

Konferensen har bestått i dels Workshops i olika ämnen, huvudsakligen med forskare och industri, dels paneldebatter med ministrar och andra debattörer. Huvudprogrammet på torsdagen var en mäktig föreställning av intressanta talare. Fredpristagaren Rajendra Pachauri från FN:s klimatpanel IPCC höll ett sakligt men inspirerande tal, Yvo de Boer (mannen bakom Kyoto- och Baliförhandlingarna) från FN likaså. Pekka Himanen, en ny bekantskap för mig, är professor IT och globaliseringsguru och talade om ”dignified business” och omsorgen om världen i tre C = Clean (energy & environment), Care (health, education & welfare) och Culture (multicultural relations, communication). Han underströk också att klimat- och rättvisefrågor måste beaktas av näringslivet för att kunna attrahera de bästa krafterna för framtidens utmaningar.

Därefter debatterade en panel under ledning av Nederländernas 32-årige mycket duktige transportminister Eurlings. Från den debatten noterade jag särskilt hans uttalande att NL skall växla alla fasta transportrelaterade skatter mot km-skatt för alla fordon inom några år, och att han var så tydlig på att politikerna inte får ”smutsa ned” ekonomiska styrmedel med miljöprofil genom att använda dem som finansieringskälla, då faller trovärdigheten.

Det stora programmet avslutades med att förbundskansler Angela Merkel höll ett mycket bra tal om klimatutmaningen och transporterna, som pekade både på de positiva sidorna av globalisering och ökad handel genom effektiva transporter och klimatproblemet, som hon var mycket tydlig med inte längre kan ifrågasättas och som kräver ledarskap för att lösas. ”I det långa loppet är utsläpp av koldioxid per person det enda acceptabla måttet att arbeta efter”.

Hon menade att vi måste lyckas frikoppla transporter från energiförbrukningsökningen för att lyckas. Hon kommenterade därefter en rad frågor som målet en global handel med utsläppsrätter, Single sky för att minska onödig flygtid, de omdebatterade utsläppskraven på nya bilar etc.

Från workshopparna kan nämnas särskilt den om "Reducing CO2 emissions in Goods Transport". Som alltid i sådana sammanhang är debatten intressant men ibland lite svårgenomtränglig, med forskares och företags olika perspektiv. DHL gjorde en rätt stor sak av att man utlovar en 30-procentig minskning av utsläppen till 2020 från sin verksamhet utan statliga styrmedel. Som så ofta uppstod en förvirrad debatt om hur detta skulle vara möjligt mot bakgrund av hittillsvarande tillväxt. Såvitt jag kan begripa avser DHL en minskning per tonkm, vilket ju med tanke på prognoserna för ökad handel/transportarbete fram till 2020 kanske inte ens ger en minskning alls i reala utsläppstermer. Här tyckte jag diskussionen saknade parten varuägarna, forskarna definierar ofta bort problemet som "outside this paper" och företagen fokuserar ju av naturliga skäl på vad de kan göra inom sina resp. ansvarsfält (fordonsteknik resp. förbättrad logistik). DHL, som här representerades av utvecklingschefen Keith Ulrich, var i alla fall tydlig på att man avsåg att inkludera klimatpåverkan som en faktor i sina kalkyler för logistikupplägg vid sidan av tid och kostnad i framtiden. Vad gäller den större frågan om påverkan på efterfrågan av transporter nämnde professor McKinnon att UK faktiskt "lyckats" minska CO2 totalt från godstransporter genom minskat transportarbete, men han underströk att det var enligt Kyoto-protokollets nationella beräkningsmodell och berodde på avindustrialiseringen av landet, där produktionen flyttats till andra länder vilket genererar mer transporter på andra håll. Flera debattörer i paneldebatterna, även från transportindustrisidan, förutskickade dock att de ökade energikostnaderna kommer att få påverkan på produktionssystemen globalt, även inkluderande återflyttning av produktion från t.ex. Kina till Östeuropa.

Sammantaget var detta en av de mest intressanta konferenser jag bevakat på länge och en mäktig demonstration av hur stor klimatfrågan nu blivit inom transportvärlden, inte längre bara i Sverige. Förhoppningsvis kan ITF bli ännu mer central kommande år om näringslivet uppfattar det tillfälle till nätverk på högsta nivå som det skapar.

Stefan Back  
SVERIGES TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUND