

Kan det betale sig at overleve, hr. finansminister ?

Af Klaus Illum

Forsideartiklen d. 20. juli: "Nøl i Finansministeriet truer investeringer i vindenergi" diskuterer endnu en gang, om den samfundsøkonomiske vurdering af langsigtede infrastrukturinvesteringer skal baseres på en kalkulationsrente på 6, 4 eller 3 procent. Er det ikke gået op for finansministeren og hans embedsmænd, at de storstilede investeringer i ombygningen af vores energisystem, der skulle have været iværksat for længe siden, og som det nu haster med at sætte igang, er nødvendige. Ikke kun for at begrænse klimaændringerne, men også for at undgå, at vores samfundsøkonomi bryder sammen i den ny verdensøkonomi, hvor afhængigheden af og kontrollen med begrænsede ressourcer er afgørende. Og at det er meningsløst at vurdere den samfundsøkonomiske værdi af nødvendige investeringer, ved at sammenligne dem med uspecificerede investeringer, der ikke bliver til noget, hvis samfundsøkonomiens fysiske ressourcegrundlag smuldrer.

Har Finansministeriets økonomer ikke læst den litteratur, der dokumenterer udsigterne for olieforsyningen? Og er de ikke opmærksomme på den overordentligt foruroligende omstændighed, at Kina nu har fuldstændigt monopol på udvinding af de såkaldt 'sjældne jordarter' - mineraler uden hvilke ingen high-tech-produkter kan fremstilles: Ingen el-generatorer til vindmøller, ingen el-motorer og batterier til el-biler, intet glas til lavenergiruder, ingen computere, ingen mobiltelefoner, ingen fladskærme, ingen jetmotorer, ingen våbenindustri, ingen solkraftværker i Sahara, osv., osv..?

Med det nuværende olieforbrug vil oliereserverne blive udtømt i de kommende årtier. Og hvis high-tech vedvarende-energiteknologier nedbringer olieforbruget, vil reserveerne af 'sjældne jordarter', blive udtømt. Den økonomiske teori om, at når vi har udplyndret én af Jordens ressourcer, kan vi altid erstatte den med en anden, er der ikke belæg for.

Katastrofen i den Meksikanske Golf har afsløret de enorme risici, der er forbundet med olieindustriens tømning af de sidste oliefelter. Til ingen nytte. Med et globalt råolieforbrug på nu 26 milliarder tønder om året og et fald i udvindingen fra eksisterende oliefelter på 4% om året betyder det ikke så meget, om der findes nogle hundrede milliarder tønder dybt under de arktiske og andre have.

Det er vanvid at risikere olieudslipskatastrofer i havene for i yderligere nogle få år at gøre verdensøkonomien endnu mere afhængig af en svindende olieforsyning. Jo flere oliedrevne biler, busser, lastbiler, landbrugsmaskiner, etc. der kommer igang, jo værre bliver nedturen, når den nu stagnerende årlige olieudvinding begynder at falde.

OECD-landene, deriblandt Danmark, bliver blandt de første, der kommer til at klare sig med et faldende olieforbrug. Med oliepriser, der stiger så meget, at deres forbrug tvinges ned til de mængder, der kan blive dem til del, kommer OECD-landene til at overføre enorme pengemængder til de olieeksporterende lande i Mellemøsten, det tidligere Sovjetunionen og Sydamerika. Samtidigt med at disse lande således øger deres finansielle magt, vil de forøge deres eget forbrug og eksportere mindre olie til stadigt højere priser. Også Kina, som har penge nok til fortsat at sikre sig oliekontrakter rundt om i verden, vil lægge beslag på en voksende del af den svindende oliemængde, der kommer på markedet.

Medens billig olie flyder i tilstrækkelige mængder, sikrer bilindustrien afsætningen ved at producere store biler, der bruger meget mere brændstof end nødvendigt. Når nu oliestrømmen begynder at aftage, så nationale og private olieselskaber tjener endnu flere penge ved at sælge mindre til meget højere priser, kan bilindustrien følge trop ved at producere mindre biler, der bruger mindre brændstof. Således kan antallet af biler vokse i endnu nogle år, selvom produktionen af benzin og diesel begynder at falde. Men det er en stakket frist, for snart vil også en voksende bestand af små biler forøge olieefterspørgslen.

Halmbaseret produktion af ethanol (i de såkaldte 2. generations-processer) kan kun dække en lille del af bilernes brændstofforbrug. Hvis al overskudshalm fra den nuværende danske landbrugsindustri - ca. en million tons om året - blev brugt til ethanolproduktion, ville ethanolen kun kunne erstatte ca. 7% af det årlige olieforbrug i vores 2,4 millioner person- og varebiler. Og det er en dårlig løsning, fordi CO₂-udslippet bliver større, end hvis halmen bruges til at erstatte kul i kraftvarmeværker, og fordi det er meget billigere at bruge halmen til erstatning af naturgas i de mindre kraftvarmeværker og i stedet bruge naturgassen i biler.

Man kan lave olie af kul, men kun hvis man opgiver alle bestræbelser på at begrænse klimaændringerne. Og forestillingen om produktion af biobrændstoffer fra alger i kæmpemæssige algedamme har lange udsigter.

Således er tiden ved at rinde ud for de temmeligt simple, energimæssigt ineffektive, olieforbrændende stempelmotorer i biler, lastbiler, busser og skibe, som er de allestedsnærværende grundbestanddele i den transportteknologi, der i løbet af det 20. århundrede blev bestemmende for byudvikling og udvikling af transportinfrastrukturer, og som sammen med jetmotorerne i de store fly muliggjorde den kommercielle globalisering. Om føje år vil næsten alle disse motorer - der er nu omkring 1.000 millioner af dem rundt om på kloden - være væk. De, der bliver tilbage, er dem, der skal bruges i landbrug, til minedrift og i militæret. For de metaller, der skal bruges i vindmølleindustrien og i alle de andre vedvarende-energiindustrier, kan ikke frembringes uden oliedrevne motorer, og der vil ikke være andet, der kan drive militærets kampvogne og fly.

Spørgsmålet er, hvordan de samfund, der nu lokalt og globalt er helt og aldeles afhængige af disse oliedrevne motorer, vil kunne overleve uden dem. Vi må regne med, at vi her i landet i løbet af de næste 20 år kommer til i det mindste at halvere vores olieforbrug, og at de allerfleste oliedrevne køretøjer vil være væk om 40 år. Hvordan kan vi undgå, at vores samfundsøkonomi bryder sammen under dette vilkår?

Der hersker en udbredt tro på, at vi kan køre videre, som vi plejer, i biler mage til dem, vi har, bare med andre drivkræfter under motorhjelmen. For nogle år siden var det brint og brændselsceller, der blev set frem til. Nu er el-bilen førende. Vil smarte el-biler med en acceleration, der giver sexet køreglæde, i de kommende år afløse benzin- og dieslbilerne på parkeringspladserne og på de nye motorveje og broer? Næppe.

Rigtigt nok er der ikke den større bilproducent i verden, der ikke har en el-bil på sit udviklingsprogram. Men hvor mange el-biler kan det blive til? Hvis el-biler skulle formindske olieforbruget i den voksende globale bilpark i takt med nedgangen i den årlige olieudvinding, skulle el-bilproduktionen i løbet af de næste 10 år vokse til 35-40 millioner om året. Hvis alle disse el-biler skulle have Lithium-ion batterier,

skulle der ske en kolossal vækst i verdens Lithium-produktion, der bl.a på grund af forbruget i små batterier allerede er vokset til det dobbelte siden 2000. Samtidigt skulle udvindingen af 'sjældne jordarter' til brug både i el-bilerne og i de vindmøller og solceller, der skal levere strøm til dem, forøges tilsvarende. Hvis dette er muligt, vil det kun ske, hvis oliepriserne bliver så høje, at produktionsforøgelsen bliver rentabel. Det vil sige, at der ved siden af et højpris-oliemarked opstår et højpris-marked for Lithium og 'sjældne jordarter'. Hvem der under disse vilkår vil købe benzin- og dieslbiler, og hvem der vil købe el-biler, er et åbent spørgsmål.

De fremtidige priser på alt fra fødevarer til el-biler og computere er således uforudsigelige. De kan falde i nogle år, hvis forbrugene falder, fordi den rige vestlige verdens politikere sover i timen, så dens økonomier bryder sammen i de globale omvæltningers malstrøm. Ellers vil de stige under alles kamp mod alle for at få del i de begrænsede energi- og mineralressourcer. At Finansministeriet i lille Danmark under disse vilkår vurderer den samfundsøkonomiske værdi af de nødvendige omstillingsinvesteringer på grundlag af en eller anden kalkulationsrente er absurd.