

Lav vandstand udfordrer transporten

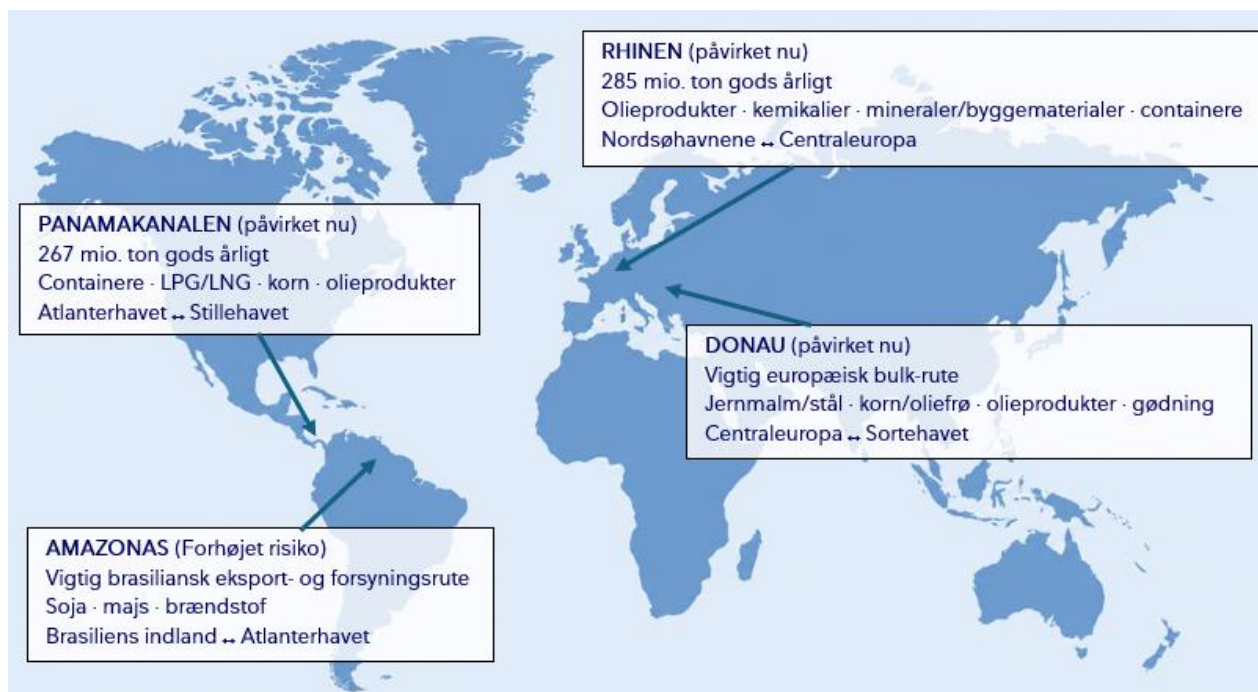
Store dele af verdenshandlen er afhængige af et begrænset antal kanaler, floder og vandveje. Når vandstanden falder, kan det reducere transportkapaciteten, øge omkostningerne og skabe flaskehalse. Eksempler fra Panama, Europa og Amazonas viser forskellige måder lav vandstand kan påvirke centrale transport-årer.

Panamakanalen: Nedbøren i oplandet er lavere end forventet, og kanalmyndigheden reducerer derfor kapaciteten fra 34 daglige slots 3. september til 32 fra 15. september. Det kan øge ventetiden for skibe uden reservation. Tørken i 2023 illustrerer konsekvenserne af mere alvorlig vandmangel: Dengang blev kapaciteten reduceret fra normalt 36 til 22 daglige transitter.

Rhinen: Ekstremt lav vandstand har i august kraftigt reduceret prammenes lasteevne. Ved meget lave niveauer ved Kaub kan sejladsen ikke længere opretholdes som normalt, og enkelte terminaler har midlertidigt været utilgængelige for pramme. I perioder har pramme sejlet med omkring 25 pct. af normal lasteevne, mens fragten mellem Rotterdam og Köln steg fra €17 til €80 pr. ton fra midten af juni til starten af august.

Donau: Ekstremt lav vandstand har i sommer begrænset godstransporten på Donau. I begyndelsen af august lå vandstanden på de fritflydende østrigske strækninger omkring 60 cm under det langsigtede lavvandsniveau, og den navigerbare dybde var nede på 1,8 meter øst for Wien. De østrigske myndigheder vurderede 4. august, at godstransporten på den østrigske del af Donau stort set var gået i stå.

Amazonas: Der er endnu ikke ekstrem tørke som i 2023-24, men vandstanden falder ind i tørsæsonen. Transportmyndigheden ANTAQ forbereder derfor omladning, midlertidige terminaler og fartøjer med mindre dybgang, hvis navigationsforholdene forværres. Risikoen er konkret: I oktober 2024 faldt Rio Negro ved Manaus til 12,26 meter, det laveste niveau i 122 års målinger.



Figur: Handelsårer aktuelt påvirket af lav vandstand. Kilder: Analysen bygger primært på data og oplysninger fra officielle myndigheder og internationale organisationer, herunder Panama Canal Authority (ACP), de tyske vandvejsmyndigheder (WSV/ELWIS), Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), US Army Corps of Engineers (USACE), USDA samt de brasilianske myndigheder ANTAQ og Serviço Geológico do Brasil (SGB). Oplysninger om aktuelle fragtrater og kommercielle konsekvenser suppleres med data fra rederier og anerkendte markedsdatakilder.

