

HØRING

TOMS: VI VIL FEJE 100 PCT. FOR EGEN DØR

■ Toms Gruppen køber hvert år ca. 3.500 tons kakao i Ghana.

■ Interview med Jesper Møller, Toms adm. direktør og formand for Dansk Industri.

Af THOMAS AUE SOBOL
Erhverv@jp.dk

Hvorfor har I valgt at satse på uddannelse til at løse problemerne med børnearbejde i Ghana?

»Det hænger sammen med vores tilslutning til FN's Global Compact og FN's 2015 Mål, hvor uddannelse til alle er et af målene. Ghana har gjort det gratis at gå i skole, men der er problemer med dårlige skolebygninger og manglende uddannelse af lærere. Da jeg første gang var i landet, så jeg en skole med 1.-6. klasse i et og samme lokale, og det trækker klart de ældre elever ned. Uddannelse er en væsentlig forudsætning for, at de kommende generationer kan løfte sig ud af fattigdom. Men vi gør også andre ting. På 300 farme er vi ved at lære bønderne at fermentere bønner i bakker i stedet for i store bunker, og det vil forbedre kvaliteten af kakaoen. Og så støtter vi informationskampagner mod børnearbejde og andre initiativer gennem World Cocoa Foundation og

International Cocoa Initiative (organisationer, der fremmer bæredygtighed og bekæmper børnearbejde i kakaoindustrien red.)«

Nogle af børnene fortæller, at de bliver syge af sprøjtegifte. Hvorfor deler I ikke bare masker ud til dem?

»Det er et noget, vi vil overveje, nu da du nævner det for mig. Hidtil har vi ikke kunnet spore bønnerne tilbage til den enkelt farm, fordi statselskabet blandede alle bønnerne, inden de blev afskibet til Europa. Sådan er det ikke længere. Ved at betale 60 dollars ekstra pr. ton, vi køber, kan vi spore, hvor bønnerne kommer fra, og mindst halvdelen af pengene går via en fond til sociale projekter på farmene. Det kan være til drikkevandsbrønde eller elektricitet, men vi skal også se på sikkerhedsaspekterne, og der kan sikkert købes mange masker for de penge. Vi kan ikke frelse alle 850.000 farmerfamilier, men vi ønsker at optrappe indsatsen i de landsbyer, vi får bønner fra, for på den måde at kunne sige, at nu fejrer vi 100 pct. for egen dør.«



Noget af det farlige børnearbejde – som for eksempel arbejde med macheter – er foregået gennem generationer. Kan I overhovedet lave om på de ting?

»Som jeg har fået det beskrevet, får drengene deres første machete, når de når en vis alder. Det er nærmest en del af en manddomsudvikling. Men der er børn, der kommer til skade – mange af dem har jo ar på benene – så selvfølgelig er det et problem, vi gerne vil være med til at løse, selv om det tager tid.«

Især migrantfamilier ender i gældsfælder, og derfor bruger de børn på farmene. Kan I gøre noget for at forbedre familier-

nes økonomi, så børnearbejde undgås?

»Vi arbejder sammen med selskabet MYC4, der forsøger at etablere mikrofinansieringsprogrammer over hele Afrika. Vi har sagt, at det har særlig interesse for os, hvis man kunne udbrede mikrolån i Ghana. Det er stadig til en høj rente, men den er lavere end den lokale markedsrente.«

Hvornår kan en dansk forbruger købe en Guld Barre og med sikkerhed vide, at børn ikke har taget skade af at levere bønner til den?

»Vi vil aldrig kunne give en garanti for, at alle børn bliver behandlet ordentligt. Det er ufatteligt svært at kontrollere. Men vi kan bidrage til oplysning af forældrene, og det kan vi stå til regnskab for. Hvis du kigger rundt i chokoladebranchen – også internationalt – så er vi i forhold til Toms' størrelse nok den mest aktive virksomhed på dette område. Det har jeg det godt med. Når man ved selvsyn ser en dreng på syv-otte år med en sprøjtedunk på ryggen, giver det en viden, der forpligter. Vi vil i de kommende år optrappe vores indsats i Ghana, og så må forbrugerne vurdere, om de synes, det er nok.«

Læs mere om Toms initiativer og syn på børnearbejde i Ghana: www.toms.dk

UNDERSKOVEN

El-biler – et nyt dansk erhvervs- og klimaeventyr



Af OLE FRIJS-MADSEN
chef for Invest in Denmark,
Danmarks Eksportråd
erhverv@jp.dk

DANMARK som testland for fremtidens elbiler og ladestationer er ikke et fjernt fremtidsscenario. Amerikansk-israelske Better Place er som den første udenlandske investor i gang med at investere et stort trecifret millionbeløb i lanceringen af elbiler og ladestationer i Danmark. Allerede i 2009 skal et net af ladestationer være etableret, hvor elbiler på få minutter får udskiftet de flade batterier med opladede batterier.

Danske energiselskaber vil kunne levere strømmen til fremtidens miljørigtige Renault-Nissan elbiler, der kan køre 150 kilometer på en fuld opladning og op til 180 km/t.

MEN HVORFOR er Danmark et oplagt testland for elbiler og tilhørende infrastruktur?

Det skyldes først og fremmest, at Danmark har en overskuelig geografisk størrelse for opbygningen af et net af ladestationer. Samtidig har Danmark gode politiske rammebetingelser i

form af den nuværende afgiftsfrihed på elbiler, der foreløbigt løber frem til år 2012.

Danmark råder også over en stor produktion af miljørigtig vindenergi, som kan fyldes på elbilerne om natten, hvor udnyttelsen af energiproduktionen er lav. Det giver mulighed for at optimal udnyttelse af ressourcerne. En elbil udnytter sin energi dobbelt så godt som en benzindrevet bil – og hvis energien tilmed er vedvarende, er der tale om en dobbelt miljøgevinst.

I det hele taget er Danmark førende inden for forskning og udvikling af teknologier, hvor man kan udnytte store mængder af vindenergi og lagre elektricitet.

HVAD BETYDER det for Danmark?

En transportinfrastruktur delvist baseret på en vedvarende energiforsyning, samt gode demonstrationsprojekter, gør Danmark interessant som et grønt testland for elbiler.

Investeringer i grøn infrastruktur vil hjælpe Danmark til at opbygge knowhow, der både kan tiltrække udenlandske investorer og øge eksportmulighederne inden for elbils-teknologi.



ELEKTRISK Interessen for el-biler er international – og stor. Det blev tydeligt, da gæsterne på General Motors 100 års jubilæumsudstilling flokkedes om den nye el-drevne Chevrolet Volt. Foto: Paul Sancya/AP

Invest in Denmark har kontakt til flere bilproducenter, der efterspørger udviklings samarbejde med danske virksomheder og videninstitutioner. Desuden har Edison-konsortiet bestående af Dong Energy, Siemens, Rittel, DTU Center for Elteknologi og Dansk Energi for nyligt annonceret, at de vil bruge Danmark som testland for design af en infrastruktur for elbiler,

hvor bilerne kommunikerer intelligent med elnettet og udnytter overskudsstrøm fra vindmøller. Det vil sige, at bilerne skal kunne oplade, når det blæser, og levere strøm til nettet, når der er spidsbelastning.

PÅ EKSPORTSIDEN vil danske virksomheder kunne fungere som underleverandører af tekniske løsninger til bilindustrien. Elbiler er

langt mere højteknologiske end konventionelle biler. Der indgår mere elektronik og computerteknologi i en elbil, hvilket øger muligheden for at udnytte eksisterende danske styrkepositioner i samarbejde med andre fagområder.

Danmark kan blive foregangsland inden for udnyttelse af elenergi i transportsektoren på samme måde, som den danske vindmøl-

leindustri har været foregangsland inden for vindenergi. Vindmølleproducenterne har haft gavn af gode rammevilkår og afgiftsmodeller, som har sikret udenlandske investorer et forretningsmæssigt langsigtet investeringsgrundlag.

OG HVAD ER så hovedgevinsten?

Svaret er enkelt: En kæmpe miljøgevinst i form af et reduceret CO₂ udslip. Transportsektoren er ansvarlig for 24 pct. af det danske CO₂ udslip. Stigningen i transport- og energiforbruget i Europa gør sektoren til den værste synder, når vi taler om udledning af drivhusgasser.

En transportsektor, der er næsten fuldstændigt afhængig af olieprodukter, er også sårbar over for begrænsede olieressourcer og stigende oliepriser.

Det danske transportsystem og den danske forpligtelse til at reducere vores CO₂-udslip kan derfor styrkes ved at skabe et transportsystem baseret på elbiler og vedvarende energi. Det er en innovativ løsning på klimaudfordringer, og et flot foregangs eksempel for andre lande frem mod klimatopmødet i København i december 2009. ■