

Distribution av biobränsle ökar snabbt i Rotterdam



Nere till höger i bild lossas pellets från ett fartyg i panamax-klass, det vill säga maximal storlek för att kunna passera genom Panama-kanalen. Pellet kan mellanlagras i silos eller pyramidformade lager för omlastning på mindre fartyg och leverans till kunder i andra delar av Europa. Fartygets storlek gör transporten lönsam trots de långa avstånden.

Sedan 2002 har det skett en snabb ökning av flödet av importerade biobränslen via Rotterdam. På två år har hanteringen ökat från motsvarande cirka 0,25 till drygt 2 TWh per år.

European Bulk Service (EBS) som driver två terminaler i Rotterdam, lossar mer än 25 000 ton biobränsle per månad, huvuddelen bestående av pellets. EBS kan konstatera några mycket intressanta utvecklingstendenser de senaste två åren:

- Tillväxten av importen är fantastisk. Den var mindre än 5000 ton per månad i början av 2002 och prognosen pekar mot en import av 40000 ton per månad från och med januari 2004.
- Från början bestod importen enbart av träpellets från Västra Canada. Idag finns en mycket större variation av biobränslen inklusive trä- och barkpellets från östra USA, träpellets från de baltiska staterna och en variation av ”nya” bränslen från Asien och USA. Det kan vara biprodukter från jordbruk som till exempel korn, ris, palm och citrus.
- EBS har mottagit starka signaler på att storskalig träpelletstillverkning är på väg att starta i både Sydamerika och i Sydafrika.
- Biobränsle brukade tidigare anlända i fartyg på maximalt 10000 ton. Nu ankommer biobränslen ofta som dellaster på

Handymax och Panamax-fartyg på upp till 60 000 ton.

- EBS lagrar kontinuerligt mer än 30000 ton biobränsle för en rad internationella säljare, handlare och köpare som använder lagringsmöjligheten för just-in time leveranser och för strategiska lager.

Låg fraktkostnad

Den kanske mest intressanta utvecklingen är dock det faktum att det biobränsle som kommer till Rotterdam inte längre är ämnat enbart för elproducenter i Nederländerna utan allt oftare skeppas vidare på mindre kustfartyg och flodpråmar till andra europeiska mottagare i till exempel Belgien, Storbritannien och Danmark.

De ekonomiska drivkrafterna bakom denna utveckling är mycket intressant. Det verkar

som om biobränsle utvecklas liksom många andra handelsvaror gjort historiskt. Istället för att enbart använda lokalt (europeiskt) biobränsle och frakta detta i små kustfartyg börjar nu europeiska användare av biobränsle köpa in större kvantiteter från utlandet. På detta sätt drar man nytta av de ekonomiska skalfördelarna. Fraktkostnaden per sjömil eller kilometer för ett panamax-fartyg på till exempel 60 000 ton är endast en bråkdel av fraktkostnaden för ett mindre fartyg i kustfart. Oftast lönar det sig att transportera biobränsle långa avstånd från länder med billigare produktion för att omlasta i en större djuphamn där man kan välja mellan direkt omlastning till mindre fartyg eller mellanlagring av bränslet. *Av Roeland Reesinck, EBS, översättning Anders Haaker.*