

Motion

1982/83: 2027

Sven Munke m. fl.

En kolhamn i Landskrona, m. m.

Många hade förväntat sig en snabb kolintroduktion i Sverige eftersom oljepriserna fortsatt att stiga. Men genom regeringsförslaget om långtgående rening av rökgaserna även på mindre och medelstora kolanläggningar har en försening uppstått.

Kostnaden för rökgasavsvavling på mindre och medelstora kolanläggningar uppgår till 20 000–100 000 kr. per ton avskilt svavel. Motsvarande kostnad för att avsvavla eldningsolja är endast 3 000–6 000 kr. per ton svavel!

Enda lösningen för en snabb kolintroduktion i Sverige är att teckna kontrakt på kol med låga svavelhalter. Sådana svavelfattiga koltyper finns huvudsakligen i s. k. transoceana länder, t. ex. Australien, Kanada, Kina, Indien m. fl. En sådan kolimport förutsätter att det i vårt land finns djuphamn, som kan ta emot tonnage över 100 000 dwt. Landskrona har fått regeringens tillstånd till sådan hamnbyggnad.

Den planerade Sundshamnen i Landskrona kommer att få ett vattendjup på 18,5 m, vilket betyder att fartyg med djupgående upp till 17,0 m kan anlöpa denna hamn. En ytterligare fördjupning av hamnen till ett vattendjup av drygt 20 m är också möjlig när behov uppstår.

I kolpriset som förbrukaren betalar är i motsats till oljepriset transportkostnaden en dominerande del. Som exempel kan nämnas att av den kostnad som förbrukaren betalar för australiskt kol är 60–65 % av priset kostnader för transporter från Australien fram till förbrukaren.

Ur kostnadssynpunkt är det alltså av stor betydelse att finna ekonomiska transportlösningar. Valet av transportlösningar påverkar också marknadsförhållandet mellan olika kolexportörer. Så kan exempelvis effektiva transportlösningar innebära att man kan inköpa kol med låga svavel- och kvicksilverhalter från transoceana länder till samma prisnivå som östeuropeiskt kol som ofta har betydligt högre halter av bl. a. svavel.

Omlastningshamnen har en central funktion för att erhålla ekonomiska transportlösningar. Detta illustreras genom de exempel på olika transportlösningar som redovisas nedan. Som exempel har valts tre orter i Sverige där konkret planläggning av koleldade anläggningar pågår.

Orterna är följande:

- *Malmö* där Sydkraft hos regeringen ansökt om lokaliseringsprövning för ett koleldat kraftvärmeverk.
- *Karlshamn* där Sydkraft hos regeringen ansökt om lokaliseringsprövning för ett koleldat kondenskraftverk.

- Västerås där lokaliseringsansökan insänts för ett koleldat kraftvärmeverk.

Transport- och omlastningskostnaderna i nedanstående typexempel är beräknade enligt prisnivån i november 1979.

Kraftvärmeverk Malmö

Beräknas vara färdigställt 1985

Beräknad kolförbrukning 600 000 ton/år

Planering pågår i Malmö för muddring till 11,2 m vattendjup

Detta vattendjup ger en möjlighet till att ta emot fartyg upp till ca 35 000 dwt.

Kolet skall levereras från Newcastle i Australien som planeras för fartygsstorlekar upp till 170 000 dwt.

Alternativa transportlösningar

Alt. 1. Transport Newcastle-omlastning på kontinenten-Malmö

Newcastle-kontinenten	130 000 dwt
Kontinenten-Malmö	30 000 dwt

Transportkostnad Newcastle-kontinenten	16:50 US\$
Omlastning på kontinenten	5:25 US\$
Transportkostnad kontinenten-Malmö	8:25 US\$
	30:00 US\$

Alt. 2. Transport Newcastle-omlastning Landskrona-Malmö

Newcastle-Landskrona	130 000 dwt
Landskrona-Malmö pråmtransport	

Transportkostnad Newcastle-Landskrona	17:50 US\$
Omlastning i Landskrona	5:25 US\$
Transportkostnad Landskrona-Malmö (pråm-transport)	2:25 US\$
	25:00 US\$

Sammanställning transportkostnader

US\$ = 4:25

Alt. 1. 600 000 ton x 30 US\$ = 18 000 000 US\$ = ~76,5 milj. kr.

Alt. 2. 600 000 ton x 25 US\$ = 15 000 000 US\$ = ~63,5 milj. kr.

Förutom en kostnadsbesparing årligen på ca 13 milj. kr. erhålls en säkrare tillgång från centralhamn i närbelägna Landskrona, vilket även medger mindre lagerhållning i Malmö.

Kolkondenskraftverk i Karlshamn

Enligt planerna färdigställt 1986.

Beräknad kolförbrukning 1 300 000 ton.

Vattendjup i Karlshamn 14,0 m.

Detta ger en möjlighet att ta emot fartyg upp till ca 60 000 dwt.

Kolet skall levereras från Newcastle i Australien som planeras för fartygsstorlekar upp till 170 000 dwt.

Alternativa transportlösningar

Alt. 1. Direkttransport Newcastle–Karlshamn

Transportkostnad Newcastle–Karlshamn med fartyg på ca 60 000 dwt	26:25 US\$
--	------------

Alt. 2. Transport Newcastle–omlastning i Landskrona–Karlshamn

Newcastle–Landskrona	130 000 dwt
Landskrona–Karlshamn	10 000 dwt

Transportkostnad Newcastle–Landskrona	17:50 US\$
---------------------------------------	------------

Omlastning i Landskrona	5:25 US\$
-------------------------	-----------

Transportkostnad Landskrona–Karlshamn	3:50 US\$
---------------------------------------	-----------

26:25 US\$

Alt. 3. Transport Newcastle–dellossning i Landskrona–Karlshamn

Alternativet innebär att kolet transporteras till Landskrona i 130 000-tonnare, vilket medger ca 120 000 ton kol. I Landskrona dellossas ca 40 000 ton. Resterande 80 000 transporteras till Karlshamn.

Kostnad för kol till Karlshamn

Transport Newcastle–Landskrona	17:50 US\$
--------------------------------	------------

Extra hamnkostnader	0:65 US\$
---------------------	-----------

Transport Landskrona–Karlshamn	1:00 US\$
--------------------------------	-----------

19:15 US\$

Sammanställning transportkostnader

US\$ = 4:25

Alt. 1. 1 300 000 x 26:25 = 34 125 000 US\$ = ~145 milj. kr.

Alt. 2. 1 300 000 x 26:25 = 34 125 000 US\$ = ~145 milj. kr.

Alt. 3. 1 300 000 x 19:15 = 24 900 000 US\$ = ~105 milj. kr.

En dellossning i Landskrona innebär alltså en kostnadsbesparing för Karlshamnsprojektet på ca 40 milj. kr./år.

Koleldat kraftvärmeverk i Västerås

Enligt planerna färdigställt 1983/1984

Beräknad kolförsörjning 450 000 ton/år

Vattendjup 6 m. Detta vattendjup ger möjlighet till att ta emot fartyg på upp till 8 000 dwt.

Det har i detta exempel förutsatts att 60 % av kolet levereras från Newcastle i Australien och att resterande 40 % från Östeuropa direkttransporteras. Vidare har samma omlastningskostnad förutsatts i Oxelösund som i Landskrona. Denna kostnad är baserad på gällande taxor på kontinenten.

Alternativa transportlösningar

Alt. 1. Transport Newcastle–omlastning Oxelösund–Västerås

Newcastle–Oxelösund	60 000 dwt
Oxelösund–Västerås	8 000 dwt

Transportkostnad Newcastle–Oxelösund	26:75 US\$
Omlastning i Oxelösund	5:25 US\$
Transportkostnad Oxelösund–Västerås	3:50 US\$
	35:50 US\$

Alt. 2. Transport Newcastle–omlastning Landskrona–Västerås

Newcastle–Landskrona	130 000 dwt
Landskrona–Västerås	8 000 dwt

Transportkostnad Newcastle–Landskrona	17:50 US\$
Omlastning Landskrona	5:25 US\$
Transportkostnad Landskrona–Västerås	7:00 US\$
	29:75 US\$

Sammanställning transportkostnader

US\$ = 4:25

Alt. 1. 300 000 ton x 35:50 US\$ = 10 650 000 US\$ = 45 260 000 kr.

Alt. 2. 300 000 ton x 29:75 US\$ = 8 900 000 US\$ = 37 930 000 kr.

En kostnadsbesparing skulle bli möjlig för Västerås på ca 7,3 milj. kr./år.

Dessa exempel styrker dels den ekonomiska nödvändigheten av en utbyggnad av Sundshamnen, dels också behovet av att en färdig, väl fungerande lösning står till buds omkring 1985.

Tillgängligt fartygstonnage

För att konstatera vilket tillgängligt tonnage som finns på världsmarknaden har genom Lloyds fartygsregister datastudier gjorts över vilka fartyg som finns tillgängliga på världsmarknaden.

Det finns i dag ca 200 bulk- och kombinerade olja/bulk-fartyg större än 110 000 dwt som kan bära mer än 100 000 ton kol. Dessa kan inte gå in i Östersjön på grund av för stort djupgående men kan omlasta kolet i Sundshamnen till mindre tonnage för vidaretransport till Östersjöhamnar.

Av det sagda framgår att användning av lågsvavligt kol är en mera tilltalande lösning än de av regeringen föreslagna skärpta reningskraven vid koleldning. Mot denna bakgrund är det även självklart att import av lågsvavligt kol också är en statlig angelägenhet. Därför är det rimligt att staten också stöder utbyggnaden av Sundshamnen i Landskrona. Ett sådant ställningstagande torde också innebära en verksamhetsåtgärd för att bekämpa den inhemska förurningen.

Frågan om tillskapande av en central hamn för kolimport i Landskrona har under januari månad 1982 tagit ett stort steg framåt. Det sammanhänger med Sydkrafts planer att förlägga en kolenergianläggning till Landskrona. Denna är i första steget kostnadsberäknad till 2 miljarder kronor! Genom Sydkrafts draghjälp blir Landskrona ett starkt alternativ också för lokalisering av en anläggning för kolvattenbränsle.

En intressentgrupp kring Sundshamnen i Landskrona har redan startat en förprojektering. En sådan innefattar provmuddring av inseglingrännor till den nya hamnen. Vissa geotekniska undersökningar pågår också. Kostnaderna för detta beräknas till 4–5 milj. kr. Denna projektering beräknas vara klar i april 1983.

Sundshamnen framhålls som ett svenskt alternativ till de kontinentala omlastningshamnarna. Inriktningen är Norden. Förutom kol kan andra bulkvaror tas emot i fartyg på upp till 150 000 ton. En finess är att Sundshamnen också skall ta emot returaska för fortsatt hamnutfyllnad.

Betydelsefullt för Sundshamnens ekonomi är att kolanvändningen i Landskrona och närområdet blir relativt stor. Sydkrafts planerade anläggning, som för ett block på 600 MW kräver en årlig tillgång på 1,5 miljoner ton kol, blir naturligtvis en viktig bricka i spelet.

Kolhamnen är i sin tur nödvändig för ett kraftverk i den här storleksordningen. Om förprojekteringen ger positiva resultat och lokaliseringstillstånd beviljas, skall Sydkraft göra detaljerade planer för sin kolenergianläggning. Denna skall i första etappen enbart producera el.

Tidpunkten för utbyggnaden är ännu oviss. Prognoser visar att ett koleldat

kraftverk på 600 MV-block behöver tas i drift varje år efter 1995. Sydkraft har planer på att komma i gång redan 1991/92. Då krävs ett utbyggnadsbeslut komma redan 1985.

De fyra största politiska partierna i Landskrona har informerats om planerna om såväl centralhamn som kolkraftverk och ställer sig också bakom beslutet under förutsättning att säkerhetsföreskrifterna för miljön kan uppfyllas. Just genom tillkomsten av en centralhamn ökar också möjligheten att hämta kol med låg svavelhalt från transoceanaländer. Förutsättningen är att tonnaget är tillräckligt stort för att hålla fraktkostnaderna på en rimlig nivå.

Det har tidigare från regeringens sida uttalats att en central kolhamn inte är aktuell förrän i mitten på 1980-talet. Enligt många bedömare är det därför hög tid att börja projektera redan nu. Dessutom kan förmånliga långtidskontrakt om kolleveranser ännu tecknas.

Kolet är otvivelaktigt det främsta energialternativet till olja och mycket talar för att kolet utöver de ekonomiska fördelarna också kan visa sig ha miljömässiga fördelar. Kolet skall ju ersätta oljan, vilket ofta glöms bort i debatten.

Utvecklingen de senaste åren har klart redovisat att tillskapandet av en svensk centralhamn för kolimport är väsentligt i Sveriges framtida energipolitik.

Regeringen har 1981 prövat frågan om etablering av Sundshamnen och lämnat tillstånd för byggande enligt 136 a § byggnadslagen till Landskrona kommun. Enligt vår mening synes ett statligt engagemang i Sundshamnen vara väl motiverat ur såväl sysselsättnings- som energipolitisk synvinkel.

Sundshamnen har vad avser själva hamndelen kostnadsberäknats till 230 milj. kr. i 1981 års penningvärde. För anläggningar i hamnen tillkommer 100 milj. kr. Iordningställande av lageryta för kol inkl. hanteringsutrustning i lager har kostnadsberäknats till 100 milj. kr.

Till kostnaderna får läggas räntor under byggnadstiden. De första åren av hamnens drifttid kan beräknas ge ett visst driftunderskott till vilket kapital erfordras.

Intäkterna fås via avgifter för omlastning och lagring av kol. Storleken av intäkterna beror således direkt av den kvantitet kol som förs via hamnen. Avgifterna sätts i konkurrens med omlastningsavgifter i andra hamnar såsom exempelvis Rotterdam. Gjorda beräkningar visar att hamnen når sin företagsekonomiska lönsamhetspunkt vid en omlastad kvantitet kol på 3–4 miljoner ton/år. Efter de första årens förmodade underskott finns goda möjligheter till ett positivt ekonomiskt resultat. Eftersom kommunen inte, med hänsyn till sin storlek och den speciella påfrestning som varvssituationen medför, ensam kan stå för upplåning och finansiellt risktagande är det med hänsyn till projektets positiva betydelse för Sveriges energiförsörjning rimligt att staten står som garant för upplåningsbehovet.

Även om det ekonomiska resultatet för projektet beräknas vara positivt,

föreligger ett företagsekonomiskt risktagande. Med hänvisning till vad som tidigare sagts om projektets status, bör staten via ett skyddsnät hålla kommunen skadeslös om oförutsedda händelser skulle leda till ett negativt ekonomiskt resultat. Konstruktionen kan göras på samma sätt som vad avser Sydgasprojektet, där staten svarar för de eventuella förluster som kvarstår efter 20 års drifttid.

Beräkningarna vilar som framgått av det föregående på en mängd förutsättningar och antaganden som även om de baserats på bästa tillgängliga underlag självfallet är behäftade med osäkerhet. Inverkan av osäkerheter har också studerats genom känslighetsanalyser som har avsett inverkan av

- ☐ den totala förbrukningsnivån
- ☐ fördelning på exportländer
- ☐ största fartygsstorlek 120 000 ton resp. 250 000 ton
- ☐ genomsnittlig fraktsträcka för kusttonnage
- ☐ järnvägsfrakter

Utöver Landskrona kommun är det Malmö kommun, Sydskraft, Bilspedition, Landskrona Finans AB, Landskrona Stuveri AB och Saléninvest som gått med i intressentgruppen. Landskrona kommun har vid en mängd olika tillfällen uppvakttat regering och myndigheter om en central kolhamn. Man uppnådde 1981 tillstånd till byggande men fick ingen ekonomisk statlig hjälp. Genom oförtrutet arbete har emellertid kommunens representanter lyckats samla nämnda intressentgrupp. Det är ett framsteg som samtidigt ger projektet större stadga och stabilitet. Med de ställningstaganden man numera fastställt om den framtida energiförsörjningen i Sverige och att kol skall ingå som en viktig komponent i det sammanhanget anser vi att det också är en statlig angelägenhet att medverka till en central kolhamn.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts som skäl för byggandet av en central kolhamn i Landskrona,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att staten med hänsyn till projektets positiva betydelse för Sveriges energiförsörjning också bör ingå som intressent i projektet.

Stockholm den 25 januari 1983

SVEN MUNKE (m)

BO NILSSON (s)

SIGVARD PERSSON (c)