

ALREADY IN SHIP SHAPE

Late last month, a malfunctioning valve on the barge supplying a product tanker reportedly caused it to spill between 400 and 800 gallons (between 9 and 19 barrels) of bunker fuel into San Francisco Bay. The spill reignited an environmental group's campaign for a ban on the use of residual bunker fuel, an effort initiated following the Cosco Busan spill in 2007. The campaign aims to introduce regulation that would stop the use of the residual bunker fuel in commercial shipping altogether. While tankers have perhaps carried the bulk of the public scrutiny with respect to oil spills, in reality, the statistics speak to the tanker industry's long-term reduction in the frequency and severity of oil spills.

Tightening of maritime regulation related to fuel spills often follows high-profile incidents of pollution, and managing public perception can be a very important part of maintaining a workable regulatory regime. The influence of the Exxon Valdez on the public's perception of the risk of oil spills from tankers continues to loom large 20 years after the incident, despite the fact that it ranks as only the 35th largest spill recorded. The public perception and media coverage reiterate the need for the tanker industry to raise awareness of the safety and prevention measures in place and its improved record in the context of growing volumes transported by sea.

According to the International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), oil spills from tankers reached their lowest level on record last year, even though ocean transportation of oil expands every year. This represents the continuation of a long-term trend over the past decade towards fewer significant pollution incidents from tankers. Defined as a spill over 700 tons (approximately 5,000 barrels), the number of significant spills involving tankers, according to the ITOPF, has fallen from 34 in 1979 to just one in 2008. As shown in the chart below, these significant spills have also constituted an increasingly

KUSURSUZ BİR DÜZEN

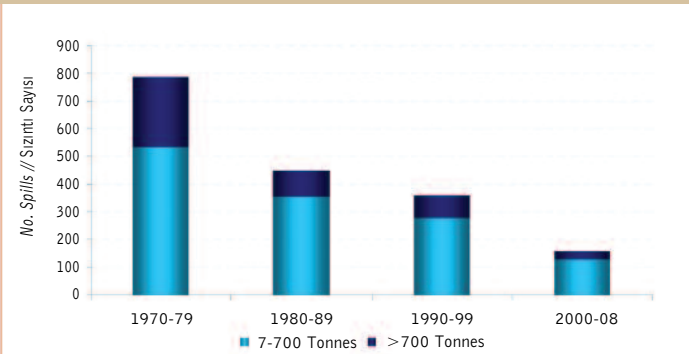
Geçtiğimiz ayın sonlarına doğru, bir ürün tankeri yakıt ikmalı yapan bir barcın arızalı bir yakıt vanasından 400 - 800 galon (9-19 varil) gemi yakıtının San Fransisco Körfezi'ne döküldüğü bildirildi. Olay, bir çevre grubunun artık yakıtların kullanılmasının yasaklanmasına yönelik bir kampanya başlatmasına neden oldu. Bu tür kampanyalar ilk olarak 2007 yılında meydana gelen Cosco Busan olayından sonra yapılmaya başlanmıştı. Kampanya, artık yakıtların ticari deniz taşımacılığının her alanında kullanımına son verecek bir yasanın çıkarılmasını hedefliyor. Petrol sızıntısı konusunda kamuoyunun hedefinde genelde tankerler olmasına rağmen, aslında istatistikler tanker sektörünün neden olduğu petrol sızıntısı olaylarının sıklığı ve ciddiyeti açısından uzun vadede hatırı sayılır bir azalma yaşandığını gösteriyor.

Yakıt sızıntıları ile ilgili denizcilik mevzuatları genelde büyük çaplı kirlilikle sonuçlanan olaylar sonrasında daha da katılaştırıyor ve kamuoyundaki algının bu konudaki yönetimi, uygulanabilir bir düzenleme rejimine sahip olunmasının önemli bir parçasını teşkil edebilir. Exxon Valdez'in kamuoyunun tankerlerden kaynaklanan petrol sızıntısı riskleri ile ilgili algısı üzerindeki etkileri olayın üzerinden 20 yıl geçmesine ve ancak şimdiye kadar meydana gelmiş en büyük sızıntı olayları arasında 35. sırada yer almasına rağmen hala devam ediyor. Kamuoyu algısı ve olayların medyada geniş yer bulması, tanker sektörünün güvenlik tedbirleri ile önleyici tedbirlerin alınması ve denizyoluyla taşınan petrol miktarının her geçen gün artması bağlamında sektörün performansının ne kadar yükseldiği ile ilgili bilinci arttırması gerekliliğini vurguluyor.

Uluslararası Tanker Donatanları Kirlilik Federasyonu (ITOPF) tankerlerden kaynaklanan petrol sızıntılarının, her yıl daha fazla petrolün okyanus aşırı taşınmasına rağmen geçtiğimiz yıl en düşük seviyeye ulaştığını söylüyor. Bu da geçtiğimiz on yıllık süreçte tankerlerden kaynaklanan kirlilik olaylarının sayısında azalma

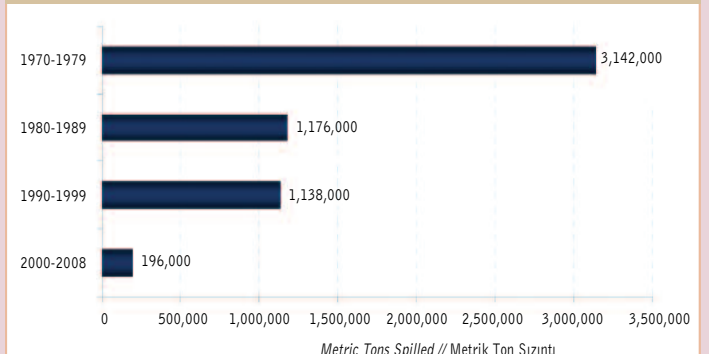
WORLDWIDE TANKER OIL SPILLS PER YEAR 1970 - 2008

YILLAR BAZINDA DÜNYADA TANKERLERDEN KAYNAKLANAN PETROL SIZINTILAR 1970 - 2008



WORLDWIDE TANKER OIL SPILL VOLUME 1970 - 2008

1970 - 2008 ARASINDA TÜM DÜNYADA MEYDANA GELEN PETROL SIZINTISI MİKTARI





smaller portion of total spills since 1970s. The ITOPF has tracked accidental spills by tankers, combined carriers and barges since 1974. The group categorizes small spills as those involving less than 7 tons, medium-sized spills as between 7 and 700 tons and large spills (as mentioned) as anything exceeding 700 tons. ITOPF research is aimed at identifying areas in which spills are occurring and working with local partners to strengthen preparedness. In recent years, for example, the organization has taken steps to improve its cooperation with partners in China, where it reports an increasing incidence of tanker spills.

Publicity garnered by a particular oil spill can often determine whether it leads to increased regulation. According to the ITOPF, the total amount of oil spilled from tankers in recorded incidents during 2008 was 2,000 tons, a significant drop from the 330,000 tons recorded in 1970. This decrease is all the more noteworthy when considered in light of the significant increase in the volume of oil moving on tankers that has occurred since the 1970s.

Well-intentioned as it may be, there are several problems with responding to the recent spill with a ban on the use of residual bunker fuel. Primarily, this initiative ignores the ongoing tightening of marine fuel regulation which is already underway. The International Maritime Organization adopted regulations last October calling for significant reductions in the sulfur content of marine bunker fuel over the next ten years and has also set new nitrogen oxide (NOx) limits for marine diesel engines installed on newly-built vessels. In addition, fuel quality legislation from the European Union as well as more stringent regulation from California have all been introduced in recent years to address harmful emissions from ships. While these regulations target emissions rather than spills, they do have an enormous potential impact and must be considered as part of the context of the wider energy and shipping markets the proposed ban looks to influence.

A fierce debate is already underway about the sustainability of these regulations and any effort to speed the phase-out of residual bunker fuel further seems likely to encounter stiff resistance. Finally, at a time when fuel costs are once again rising sufficiently to threaten recovery in the tanker market, the added costs that would accompany a wholesale switch to marine distillate must be considered carefully.

The recent San Francisco spill is regrettable, but does not present an urgent need to tighten regulation on the use of residual bunker fuel. For the tanker industry, the spill serves as its own reminder of the importance of continuing efforts to improve practices. As demonstrated by the ITOPF's statistics, the amount of oil spilled from tankers has decreased over time. Owing partially to the work of organizations like the International Tanker Owners Pollution Federation, there is reason to believe tankers can lead the way as those improvements continue.

yönündeki eğilimin devam ettiğini gösteriyor. ITOPF, 700 tonun (yaklaşık 5,000 varil) üzerindeki sızıntılar bazında olmak üzere, tankerlerle ilişkili büyük olayların sayısının 1979 yılında 34 iken, 2008 yılında sadece bire düştüğünü bildiriyor. Aşağıdaki grafikte de görülebileceği gibi, bu büyük sızıntı olayları aynı zamanda 70'li yıllardan bu yana meydana gelen tüm sızıntı olaylarının her geçen gün daha az bir kısmını teşkil ediyor.

ITOPF 1974'ten bu yana tankerler, karma yük gemileri ve barclardan kaynaklanan sızıntıları izliyor. Grup küçük sızıntıları 7 tonun altındaki sızıntılar, 7 ile 700 ton arasındaki orta çaplı sızıntılar ve 700 tonun üzerindeki büyük sızıntılar şeklinde sınıflandırıyor. ITOPF tarafından yürütülen araştırma petrol sızıntılarının meydana geldiği alanları tespit etme ve hazırlıklılığı temin etmek için yerel ortaklarla çalışmayı amaçlıyor. Örneğin örgüt son yıllarda, tankerlerden kaynaklanan petrol sızıntılarının artış gösterdiği Çin'deki ortaklarıyla işbirliğini geliştirmeye yönelik çalışmalar yaptı.

Belirli bir petrol sızıntısının yarattığı gündemin boyutu genelde ilgili mevzuatların daha da katılaştırılmasına yol açıyor. ITOPF'a göre 2008 yılında kayıtlara geçen olaylarda tankerlerden sızan petrolün toplam miktarı 2,000 ton olarak gerçekleşti. Bu 1970 yılında kaydedilen 330,000 tona kıyasla oldukça düşük bir seviye. Bu düşüş, 70'li yıllardan bu yana tankerlerle taşınan petrol miktarında meydana gelen büyük artış da göz önünde bulundurulduğunda çok daha çarpıcı bir hale geliyor.

Her ne kadar iyi niyetli de olsa, yakın zamanlarda meydana gelen olaya artık yakıt kullanımının yasaklanması gibi bir tepki verilmesiyle ilişkili bazı problemler söz konusu. Birincisi, bu girişim halen uygulanmakta olan deniz yakıtları ile ilgili düzenlemeyi göz ardı ediyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü geçtiğimiz Ekim ayında, deniz yakıtlarındaki kükürt içeriğinin önümüzdeki on yıl içerisinde büyük oranda azaltılmasını ve ayrıca yeni inşa gemilere kurulan dizel makineler için yeni nitrojen oksit (NOx) limitleri öngören birtakım düzenlemeler getirdi. Ayrıca, son yıllarda gemilerden kaynaklanan zararlı emisyonlara yönelik olarak Avrupa Birliği'nin yakıt kalitesi mevzuatının yanı sıra daha da katı olan Kaliforniya yönetmeliği de yürürlüğe girdi. Bu düzenlemeler petrol sızıntılarından ziyade emisyonları hedefine alırken, son derece büyük bir potansiyel etkiye sahip. Bu nedenle de önerilen yasaklamanın daha da geniş bir şekilde enerji ve deniz taşımacılığı piyasaları bağlamında ele alınması gerekiyor.

Bu düzenlemelerin sürdürülebilirliği ile ilgili sert bir tartışma söz konusu ve artık yakıtların kullanımdan kaldırılmasının hızlandırılmasına yönelik her türlü çaba, sert bir direnişle karşılaşabilir. Son olarak, yakıt fiyatlarının tekrar tanker piyasasındaki toparlanmayı tehdit etmeye yetecek kadar arttığı bir dönemde saf deniz yakıtlarının kullanımı ile ilişkili ilave maliyetlerin çok dikkatli bir şekilde göz önünde bulundurulması gerekiyor.

Yakın zamanlarda meydana gelen San Fransisco olayı üzücü bir olay, ancak artık yakıt kullanımı ile ilgili düzenlemelerin katılaştı-

CAN THIS EVER WORK ?

In a press release for its Annual Energy Outlook, the Energy Information Administration (EIA) candidly acknowledges that the United States is unlikely to meet long-term biofuels blending targets. Significant doubts also remain as to whether or not the United States will even be able to produce the level of biofuels mandated for blending next year. Moreover, the Environmental Protection Agency (EPA) is taking extra time to consider raising the allowable ethanol gasoline blending percentage from the current limit of 10 to 15 percent. Also, a recent report from the Government Accountability Office (GAO) explores biofuels' detrimental impact on water supplies. Finally, it seems that a long-overdue reevaluation of the nation's biofuels policy is underway.

The Renewable Fuel Standard (RFS) was created by the Energy Policy Act of 2005 and called for increasing inclusion of biofuels in the nation's fuel supply. Under the system, individual producers, importers and blenders were given yearly biofuels blending quotas. The 2007 Energy Independence and Security Act (EISA) extended the RFS and broadened it to include other forms of biofuels, calling for 11.1 billion gallons to be blended into the fuel supply in 2009, with the amount rising incrementally towards 36 billion gallons in 2022.

This past March, an application for a waiver to raise the maximum allowable ethanol content in gasoline from 10 to 15 percent was submitted by a coalition of ethanol producers. The coalition's proposal was an effort to help their struggling industry, which is threatened by dropping gasoline demand and the auto parc's move towards more efficient vehicles.

At the beginning of December, the EPA announced it would delay a decision on the waiver until mid 2010, but indicated that it was indeed considering raising the allowable blending level. EPA said that two tests had shown that engines in cars built after 2001 can likely handle blends higher than 10 percent. The

rılması için acil bir zorunluluk teşkil etmiyor. Tanker sektörü için petrol sızıntıları, uygulamaların iyileştirilmesine yönelik çabaların önemini hatırlatıcı bir unsur görevi görüyor. ITOPFS'un istatistiklerinin de gösterdiği gibi, tankerlerden sızan petrolün miktarı zaman içerisinde düşüş gösterdi. Kısmen Uluslararası Tanker Donatıları Kirlilik Federasyonu gibi örgütlerin çalışmaları sayesinde bahse konu iyileştirmeler devam ettiği sürece tankerlerin öncülük yapabileceğine inanmak için bir sebep söz konusu.

İŞE YARAR MI?

Yıllık Enerji Görünümü için yaptığı bir basın açıklamasında Enerji Enformasyon İdaresi (EIA) Amerika Birleşik Devletleri'nin uzun vadeli biyoyakıt kullanım hedeflerine ulaşamayacağını samimiyetle kabul etti. ABD'nin önümüzdeki yıl için kullanımı öngörülen biyoyakıtı üretip üretemeyeceği konusunda da önemli birtakım şüpheler söz konusu. Ayrıca Çevre Koruma Ajansı (EPA) da izin verilebilen etanol benzin karışımının yüzdesini şimdiki 10-15'ten yukarı çıkarmak için ekstra zaman harcıyor. Bundan başka ABD Sayıştay'ının (Government Accountability Office - GAO) yeni yayınladığı bir raporda biyoyakıtların su kaynakları üzerindeki zararlı etkilerinden bahsediliyor. Ülkenin yakın bir zamanda biyoyakıt politikasını elden geçirmesi muhtemel.

Yenilenebilir Yakıt Standardı (RFS), 2005 yılında yürürlüğe giren Enerji Politikası Kanunu ile oluşturuldu. Standart, biyoyakıtların ülkenin yakıt kaynaklarına her geçen gün artan oranlarda katılmasını öngörüordu. Sisteme istinaden her bir üretici, ithalatçı ve harmanlayıcıya yıllık biyoyakıt katma kotaları verildi. 2007 Enerji Bağımsızlığı ve Güvenlik Kanunu (EISA) Yenilenebilir Yakıt Standardının kapsamını genişleterek biyoyakıtların diğer şekillerini de içermeye başladı. Kanun 2009 yılında 11.1 milyar galon biyoyakıtın harmanlanmasını ve miktarın 2022 yılına kadar kademe kademe artırılarak 36 milyar galona çıkarılmasını öngörüordu.

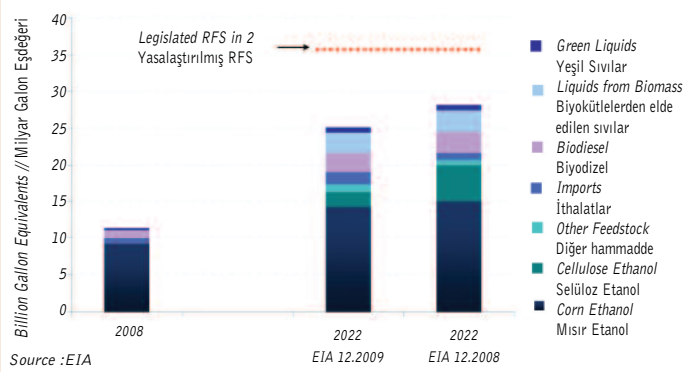
Geçtiğimiz Mart ayında bir etanol üreticileri koalisyonu benzindeki maksimum izin verilebilir etanol içeriğinin yüzde 10'dan 15'e çıkarılması ile ilgili bir muafiyet için başvuruda bulundu. Koalisyonun teklifinin amacı, benzin talebinin azalması ve auto parc'ın daha verimli araçlara yönelmesi tehdidi ile mücadele eden sektörlerine yardımcı olmaktır.

Aralık ayının başlarında EPA konu ile ilgili kararını 2010'un ortalarına kadar erteleyeceğini ancak yine de izin verilebilen harmanlama seviyesini arttırmayı düşündüğünü bildirdi. EPA, gerçekleştirilen iki testin 2001 yılından sonra üretilmiş otomobil motorlarının yüzde 10'dan daha fazla harmanlanmış yakıt kullanabileceğini gösterdiğini ifade ediyor. EPA talebi onaylamadan önce test etmek için daha fazla araca ihtiyaç duyuyor ve testlerin Mayıs ayına kadar tamamlanmasını bekliyor.

Temiz Hava Kanunu EPA'nın, motor arızalarına "yol açmadığı veya katkıda bulunmadığı" kanıtlanana kadar yeni benzin katkı maddelerini kullanıma sunmasını yasaklıyor. Yüzde 10'a kadar

EXPECTED BIOFUELS PRODUCTION

BEKLENEN BİYOYAKIT ÜRETİMİ





EPA still needs more vehicles to be tested before approving the waiver and expects testing to be completed by May.

The Clean Air Act prohibits the EPA from introducing any new gasoline additive before proving that it does not "cause or contribute" to engine failure. Ethanol blending up to 10 percent is sanctioned under a 1978 waiver. Opposition to the recent ethanol waiver proposal has focused on the possibility of damage to engines not designed for higher ethanol blends. The Alliance of Automobile Manufacturers praised the EPA's postponement of its decision and said that all steps should be taken to ensure that higher level blends do not damage vehicles' engines, fuel lines or emissions systems before any waiver is approved. The American Petroleum Institute also lauded EPA's delay of the decision, but raised concerns about the possibility of granting a waiver that would accommodate only part of the vehicle fleet. The National Petrochemical & Refiners Association questioned the data supporting the waiver request and said that at least two years of study would be required in order to prove such "mid-level" blends are safe for engines and the environment. An executive from the Outdoor Power Equipment Institute told reporters that higher ethanol blends could cause leaks and fires in portable equipment.

Great Expectations

One of the reasons the EIA expects the US to fall short of the goals set forth in the original RFS is that they were formulated on assumptions of continued technological progress in the development of non-grain, "second generation" cellulosic biofuels. Cellulosic biofuels are those derived from renewable biomass feedstocks such as fast growing grasses, cereal straw and forest residues among others. The 2007 EISA stipulated that 21 of 36 billion gallons of biofuels used to meet the RFS in 2022 should come from such advanced biofuels and the government has provided grants to support research and development of such biofuels. But beyond the present challenging economic environment they share with first generation biofuels, significant technical challenges remain to widespread introduction of advanced biofuels. A widely-quoted estimate predicts production of cellulosic biofuels in the United States will remain under 40 million gallons in 2010.

No Water Left Behind

During his campaign, President Obama called for higher volumes of advanced biofuels partially to ensure the overall sustainability of the biofuels program. Now it appears that the program is coming under greater scrutiny. The Government Accountability Office recently released a report on the effect of increased levels of biofuels production on national water supplies. The report explained that biofuels' impact on water supplies vary widely by feedstock and are distinct for the cultivating and subsequent processing of each feedstock. The GAO reported that growing corn for ethanol, which requires

etanol karışımı, 1978 yılındaki bir muafiyet altında kabul edilmişti. Mevcut etanol muafiyet teklifine karşı olanlar, yüksek oranda etanol içeren yakıtlara uygun olarak dizayn edilmeyen motorların zarar görebileceği ihtimaline yoğunlaşıyor. Otomobil Üreticileri İttifakı EPA'nın kararını ertelemesini memnuniyetle karşıladı ve yüksek etanol oranlı yakıtların araçların motorlarına, yakıt hatlarına veya emisyon sistemlerine zarar vermediğinin iyice anlaşılması için gerekli tüm adımların atılması gerektiğini söyledi. Amerikan Petrol Enstitüsü de bu kararı memnuniyetle karşıladı, ancak araç filosunun yalnızca bir parçası ile ilişkili bir muafiyet sunulması olasılığı ile ilgili kaygılarını da dile getirdi. Ulusal Petrokimya ve Rafineriler Birliği muafiyet talebini destekleyen verileri sorgulayarak, "orta seviye" harmanların motorlar ve çevre için güvenli olup olmadığını tespiti için en az iki yıllık bir araştırma yapılmasının gerekli olduğunu söyledi. Harici Güç Ekipmanları Enstitüsünden bir yetkili gazetecilere yüksek etanol içeren yakıt harmanlarının taşınabilir ekipmanlarda sızın ve yangınlara neden olabileceğini söyledi.

Büyük Beklentiler

EIA'nın ABD'nin orijinal RFS'te öngörülen hedeflerin gerisinde kalmasını beklemesinin nedenlerinden biri de, tahıl bazlı olmayan "ikinci nesil" selülozik biyoyakıtların geliştirilmesinde teknolojik ilerlemenin devam etmesi varsayımı bazında formüle edilmiş olması. Selülozik biyoyakıtlar, diğerlerinin yanı sıra hızlı büyüyen otlar, tahıl samanı ve orman ürünleri kalıntıları gibi yenilenebilir biyokütle hammaddelerden elde ediliyor. 2007 EISA, 2022 yılında RFS'e uyum için 36 milyar galon biyoyakıtın 21 milyar galonunun bu tür gelişmiş biyoyakıtlardan oluşmasını öngörüyor ve devlet bu tür biyoyakıtlara yönelik araştırma ve geliştirme faaliyetlerine finansal destek sağlıyor. Ancak, birinci nesil biyoyakıtlar ile paylaştığı bugünkü zorlu ekonomik ortamın yanı sıra, gelişmiş biyoyakıtların yaygın bir şekilde kullanımı ile ilgili halen önemli teknik engeller söz konusu. Yaygın bir şekilde dile getirilen tahminler, ABD'de selülozik biyoyakıt üretiminin 2010 yılında 40 milyon galonun altında kalacağını öngörüyor.

Geride Su Kalmadı

Seçim kampanyası boyunca Başkan Obama, biyoyakıt programının genel sürdürülebilirliğin temini için daha fazla gelişmiş biyoyakıt üretimi yapılacağını ifade etmişti. Şimdi programın her geçen gün daha fazla inceleme altına alındığı görülüyor. ABD Sayıştay'ı yakın zamanlarda, yüksek seviyelerde biyoyakıt üretiminin ulusal su kaynakları üzerindeki etkileri hakkında bir rapor yayınladı. Rapor, biyoyakıtların su kaynakları üzerindeki olumsuz etkilerinin kullanılan hammaddeye bağlı olarak çok çeşitlilik gösterdiğini ve her hammaddenin ekimi ve işlenmesine göre farklılık gösterdiğini ortaya koyuyor. GAO, yoğun su kullanımı gerektiren etanol üretimine yönelik mısır üretiminin, diğer biyoyakıt hammaddelerine kıyasla daha çok su yoğun olduğunu ve gübrelerden kaynaklanan su kirliliğinin artmasına neden olabileceğini bildiriyor. Rapor aynı zamanda uzmanların etanolün korozif özel-

COURSE OF THE MARITIME MARKETS

DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI

heavy use of irrigated water, is more water intensive than other biofuel feedstocks and could result increased water pollution from fertilizers. The report also echoed experts' concerns about the ethanol's corrosive properties and resulting problems with storage. Threats to drinking water and aquatic life from the emission of chemicals and salts from ethanol refineries were also examined.

While the GAO listed technological fixes for the problems with water supply - including Conservation- these fixes were noted as being far from cost-effective. The report also said it was premature to know the water impact of second generation biofuels yet to be commercialized on a large scale and urged consideration of the regional variability in water resources within the United States when formulating investment decisions or support for biofuels.

Conclusion

The apparent stalemate in Copenhagen serves as a reminder of the need to balance aspirations with practicality when crafting sweeping policies for a less carbon-intensive economy.

Aggressive biofuels targets were set deliberately to push the industry forward, but the emerging challenges facing the ethanol industry highlights the need to reexamine the assumptions which underpin current policy.

Because the 2005 Renewable Fuel Standard was formulated in terms of overall volumes under an assumption of more rapid adoption of E85, the problems with the blend wall will continue even after a possible bump to 12 or even 15 percent. The EIA's projection of 2030 gasoline demand has decreased by almost thirty percent since 2005, but the biofuels blending targets based on that level of demand remain in place. Incremental increases to the blending limit cannot accommodate this mandated biofuels inclusion, which could only happen through an expansion of E85.

E85 is more expensive than gasoline when measured in terms of energy content and is much harder for motorists to find. Fewer than two thousand of the 160,000 retail gas stations in the United States currently offer E85 to the seven million flex-fuel vehicles capable of using it, leaving most of them filling up with gasoline. The Department of Energy estimates that absorbing all of the mandated ethanol while keeping the current blending limit would require 60,000 retail outlets and up to 110 million flex-fuel vehicles. Such a rapid expansion of the E85 capacity will not happen until consumers start to see substantial savings from switching from gasoline to a higher ethanol blend.

liklerine dikkat çekerek, depolama sorunlarına yol açabileceği ile ilgili kaygılarını da dile getiriyor. Etanol rafinerilerinden kaynaklanan kimyasal madde ve tuz emisyonlarının içme suları ve su yaşamı için oluşturduğu tehditler de raporda ele alınan konular arasında bulunuyor.

GAO su kaynakları (Koruma dahil) ile ilişkili sorunlara yönelik teknolojik çözümleri sıralarken, bunların maliyet açısından hiç de etkin olmadığını da altını çiziyor. Rapor aynı zamanda piyasaya ticari olarak daha yeni çıkacak ikinci nesil biyoyakıtların su kaynakları üzerindeki etkilerinin bilinmesi için çok erken olduğunu ve yatırım kararları formüle edilirken veya biyoyakıtlar desteklenirken Amerika Birleşik Devletleri'ndeki su kaynaklarının bölgesel farklılıklarının da göz önünde bulundurulması gerektiğini vurguluyor.

Sonuç

Kopenhag'daki açmaz, karbon açısından daha az yoğun bir ekonomiye ulaşmak için radikal politikalar hazırlarken arzular ile uygulanabilirlik arasında denge kurulmasının gerekliliğini hatırlatıyor. Sanayinin geliştirilmesi için kasıtlı olarak agresif biyoyakıt hedefleri belirlenmişti, ancak etanol sektörünü bekleyen yeni zorluklar, mevcut politikaya dayanak teşkil eden varsayımların tekrar gözden geçirilmesi ihtiyacını vurguluyor.

2005 Yenilenebilir Yakıt Standardı E85'in hızlı bir şekilde kullanıma gireceği varsayımı altında genel hacimler açısından formüle edildiğinden, yakıt harmanlama duvarı ile ilgili sorunlar oranın yüzde 12 veya hatta yüzde 15'e çıkarılması halinde devam edecek. EIA'nın 2030 yılı benzin talebi ile ilgili tahminleri 2005 yılından bu yana neredeyse yüzde 30 oranında düşüş gösterdi, ancak bu talep seviyesi bazındaki biyoyakıt harmanlama hedefleri aynı. Harmanlama limitlerindeki artan yükselişler, ancak E85'in genişlemesi yoluyla gerçekleştirilecek bu zorunlu biyoyakıt kullanımını kaldıramaz.

Enerji içeriği açısından ölçüldüğünde E85 benzinden daha pahalı ve araç sahipleri tarafından bulunması çok güç. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki toplam 160,000 benzin istasyonunun 2,000 tanesinden daha azı halen bu yakıtı kullanabilen 7 milyon araca E85'i sunabilirken, kalanı benzin kullanmak zorunda kalıyor. Enerji Bakanlığı, mevcut harmanlama limiti korunarak zorunlu etanolün tamamının tüketilebilmesi için 60,000 benzin istasyonu ve 110 milyon kadar esnek yakıt kullanımına sahip araç gerektiğini tahmin ediyor. E85'in bu kadar hızlı bir şekilde yaygınlaşabilmesi için tüketicilerin benzinden daha yüksek etanol içeriğine sahip yakıtların kullanılması halinde önemli miktarlarda tasarruf elde edildiğini gözleriyle görmesi gerekecek.

Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS