Kukoricával gazdaságosabb?

Takács Péter Levente | 2010. október 27

**Egyes vélemények szerint a biohajtóanyagoké a jövő Magyarországon is, részben mert kőolaj- és földgáz készleteink szűkösek, másrészt, mert világviszonylatban emelkedik a fosszilis energiahordozók ára. A biohajtóanyagok alkalmasak arra, hogy a benzint, a gázolajat, illetve azok adalékanyagait helyettesítsék, környezetbarát módon.** **Dr. Bai Attila, a Debreceni Egyetem Agrártudományi Centrum Agrárgazdasági és Vidékfejlesztési Kar Vállalatgazdaságtani Tanszékének docense szerint hazánkban a bioetanolnak lesz igazán nagy a felfutása.**

*– A két legtöbbet említett hajtóanyag a biodízel és a bioetanol. Mi a különbség a kettő között?*

– **Dr. Bai Attila**: Teljesen más az alapanyag, ebből következően teljesen más a végtermék is. A biodízelt olajos magvú növényekből, főleg napraforgóból, repcéből, esetleg használt étolajból lehet készíteni. Az utóbbi pillanatnyilag a jogszabályi előírások miatt nem lehetséges, de hamarosan változás várható, hiszen más országokban bevett gyakorlat étolajból előállítani a bioüzemanyagokat. A bioetanol – a neve is mutatja, hogy alkoholról van szó – szénhidrát tartalmú növények erjesztésével készíthető. Nálunk valószínűleg a kukorica és egyéb gabonafélék lesznek a meghatározóak, de elő lehet állítani cukorrépából, takarmányrépából is. A világon legnagyobb mennyiségben cukornádból készítik. Vannak még kisebb növények, például a csicsóka, burgonya, cukorcirok, amelyekből szintén lehetséges.

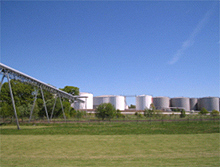
– *Melyik ezek közül a legelterjedtebb, melyik jelentheti a jövőt a hajtóanyaggyártásban?*

– Az elterjedtség függ a földrajzi fekvéstől, éghajlattól is, hiszen míg Európában a biodízel a meghatározó – kb. két millió tonnát készítenek az EU 25 országában –, viszont a világ többi részén az etanolgyártás a jelentősebb. Hazánkban is úgy néz ki, hogy az etanolnak nagyobb lesz a felfutása, a leendő beruházások számából és kapacitásából kiindulva. Jelenleg két üzemben történik etanol-előállítás: Győrött és Szabadegyházán, és két gyár képes biodízel készítésére: Kunhegyesen és Mátészalkán.

*– Hazánkban melyik lesz a legmeghatározóbb alapanyag?*

– A kukorica és a kalászos növények a mezőgazdaság jellegéből adódóan. De van még egy érdekes kutatási iránya az etanolnak: a fás szárú növényekből történő előállítás, amely az északi országokban terjedt el, mivel ott elsősorban az erdők határozzák meg a növényvilágot. A jövőben azért is lesz érdekes ez a megoldás, mivel egy esetleges élelmiszerhiány nincs rá hatással. Hiszen a többi termény, amelyet említettem, elsősorban élelmiszer-, illetve takarmánynövény.

*– Napjainkban sokat hallunk a génkezelt növényekről. Ezek hogyan befolyásolják a biohajtóanyagok előállítását?*



– Nagy lehetőséget jelentenek. A génmanipulált növényekről nem tudjuk, hogy milyen hatást fejtenek ki, ha a tápláléklánc valamelyik tagjával együtt bekerülnek az emberi szervezetbe. Az energetika oldaláról nézve ez nem jelent gondot – feltéve, hogy minden mellékterméket energetikai célokra használnak fel. A melléktermék a törköly. Ebből az emberre veszélytelen biogáz készíthető. Az árakról annyit, hogy az amerikai kukoricából 70–80 forintért állítják elő az etanolt literenként, ez az összeg itt Európában a nem génmanipulált növények és különböző technológiák miatt 100–130 forint legjobb esetben is.

*– A tengerentúli hajtóanyagok mennyire befolyásolják az európai piacot, az itteni árakat?*

– Nemcsak az energiapolitikai helyzet, és a környezetvédelem fontos, nemcsak az, hogy importálnunk kell rengeteg kőolajterméket – kitéve a szállítás veszélyének és az árak változásának is –, a vidékfejlesztés is meghatározó. Amikor jó évjárat van, akkor több millió tonnás feleslegek képződnek a gabonaágazatokban – az utóbbi két év erre jó példa. Egy átlagos évben három millió tonna körüli mennyiség az, ami exportra kerülhetne, ha meglenne a helye a világpiacon. Amikor azt nézzük, hogy ebből a mennyiségből etanolt lehetne készíteni, akkor a hazai kereslet ismételten kevesebb. Jelenleg ezt két jogszabály határozza meg, amelyekkel követjük az EU előírásait. Rövid távon hazánkban 4,4–5% közötti értékre fogják beállítani a benzin- és gázolaj-forgalmazó cégek a biohajtóanyagok részarányát, mert részükre gazdaságilag ez a kifizetődő. 4,4% alatt plusz jövedéki adót kell fizetni, 5% felett, pedig nem részesül jövedékiadó-kedvezményben – tehát ez az intervallum, kedvező pillanatnyilag. Viszont, ha a mennyiséget nézzük, akkor sokkal többet tudunk előállítani ennyi alapanyagból.

– Az igazán nagy gond az, hogy az előírások sokszor nem teszik érdekelté a forgalmazókat, hogy nagy mennyiségben keverjenek be etanolt. Ahol megengednék, például Svédországban – amely el sem tudja magát látni etanollal –, ott megjelenik a külföldi konkurencia. Tehát a külföldi piacon sokszor nem a nyugat-európai, hanem a brazil konkurenciával kell versenyezni. Az USA többé-kevésbé megtermeli magának, amire szüksége van, a brazilok viszont több mint 2 milliárd literrel megjelennek a világpiacon. Az ottani etanol 40–50 forintért előállítható, hiszen a cukornád jóval nagyobb termést hoz, kisebb költséggel termeszthető és az országnak hatalmas termőterületei vannak. A tengeri szállítás révén a szállítási költség sem túl jelentős, és a vámok csökkentése miatt, most már semmi sem tartja őket távol az európai piactól.

*– Gépjárművek hajtóanyagaként mennyire elterjedt ezen anyagok használata?*

– Brazília sikertörténete példaértékű. Több mint húsz évvel ezelőtt a cukor ára nagyon leesett a világpiacon. Emiatt kezdtek el foglalkozni nagy tételben a hajtóanyaggyártással. Beszálltak az üzletbe az autógyártó cégek is, és olyan kocsikat gyártottak, amelyek akár tisztán is felhasználhatták a bioetanolt. Jelenleg is minden benzinkútnál tankolható. Az előállított mennyiség, pedig a cukor árához igazodik, ha az ár magasabb, akkor cukrot készítenek, így az kedvez az európai előállítóknak. Jó példával az USA is elől jár: a tengerentúlon arra törekszenek, hogy növeljék a biohajtóanyag arányát a benzinben; a forgalmazókat jövedelemadó-kedvezménnyel teszik érdekeltté a váltásban. Európában egyébként Svédország jár ebben élen, Stockholm belvárosi közlekedésében jelentős szerepet játszanak a bioetanolos buszok. Nagy figyelmet fordítanak arra is, hogy a lakosságot is érdekeltté tegyék a váltásban: jövedelemadó-kedvezményt vagy autópályadíj-mentességet adnak például.

*– A jövőt tekintve milyen kilátásai vannak hazánknak a biohajtóanyagok gyártásának?*

– Nagy felfutás előtt áll a magyar ipar. Az a kétszer két biodízel- és bioetanolgyár, amely már megvan, nem jelent jelentős kapacitást, még európai viszonylatban sem. De ha azokat nézzük, amelyek létesítésének előkészületei már megkezdődtek – beruházói érdeklődés mellett – akkor valószínűleg több nagyságrendes növekedésről beszélhetünk. Hajdú-Bihar megyében három készülőfélben lévő gyárról tudok: Kabán, Hajdúsámsonban és Szakoly mellett. Együttes kapacitásuk közel kétmillió tonnát jelentene. Ennyi alapanyagot nagyon nehéz lenne összeszedni a megyéből, ha máshonnan hozzák, az megnöveli a költségeket. A termelők jól járnának, mert állandó felvásárlójuk lenne, ám a megnövekedett kereslet hatására megemelkednének az árak, és így a bioetanol is drágább lenne. Másrészt ott van a melléktermék, amit fel kell használni, különben a főterméket terheli az összes termelési költség. Ez vagy a takarmányozással, vagy kapcsolt biogázüzemmel oldható meg. Rengeteg olyan dolog van, ami befolyásolja az árat, a kőolaj, a cukor ára a világpiacon, az alkalmazott technika, az üzemméret és még jó néhány dolog. Nálunk azonban kiváló az alapanyagbázis, és emellett megvan az exportkényszer is a mezőgazdaságban, ami mindenképpen egy biztatóbb jövővel kecsegteti a termelőket, a beruházókat és a környezetvédőket is.