



# Ameryka polubiła alkohol

Amerykańscy specjaliści z branży motoryzacyjnej zajęli się sprawami zarezerwowanymi do tej pory bardziej dla gorzelników niż tuzów przemysłu samochodowego. Na potęgę szukają sposobów najefektywniejszej produkcji alkoholu, który ma zastąpić benzynę.

Daimler prowadzi badania nad roślinami bagiennymi, VW interesuje się organicznymi produktami z odpadów – dużych producentów amerykańskich ogarnęła gorączka etanolu.

Jak nigdy dotąd świat motoryzacyjny zainteresował się w roku 2008 biopaliwami. Nadeszła przelomowa faza, która przyciąga do branży paliwowej coraz więcej nowych firm. „Mówimy o jednej z największych branż przemysłowych na świecie, jeżeli nie o największej, nie definiując firm ubezpieczeniowych, jako przemysłu” – mówi w rozmowie z dziennikiem Han-

delsblatt współzałożyciel przedsiębiorstwa Primafuel, Rahul Iyer.

Ta zatrudniająca 40 osób firma z Signal Hill otrzymała od stanu Kalifornia 90 mln dolarów, co jest największym państwowym wsparciem, jakie miało dotychczas miejsce w tym sektorze. Za pieniądze ze Primafuel wybuduje zakład, który w pierwszym etapie będzie wytwarzał 75 mln litrów biopaliwa. Docelowe zdolności produkcyjne zakładu mają pozwolić na wytworzenie 200 mln litrów.

Równocześnie biopaliwo zaczyna cieszyć się w USA coraz większym zaintere-

sowaniem. Według danych instytutu badań rynku B&D Forecast, w roku 2007 na amerykańskim rynku sprzedano 73 tys. pojazdów w wersji Flexfuel, które mogą być napędzane zarówno etanolem, jak i benzyną. Tym samym bioetanol osiąga w USA rynkowy udział wysokości 5,6 procent. Tym samym po amerykańskich drogach poruszają się już ponad dwa miliony pojazdów napędzanych bioetanolem.

Powodem tego boomu jest zeszłoroczna decyzja amerykańskiego rządu. W kwestiach polityki energetycznej George W. Bush postawił na biopaliwa, aby uniezależnić się nieco od benzyny i ropy. Bioetanol powstaje, podobnie jak alkohol przeznaczony do spożycia, z destylacji surowców roślinnych. Amerykański kongres i senat uchwały ostatnio prawo, według którego do roku 2020 amerykańscy producenci samochodów muszą ograniczyć średnie zużycie paliwa swoich modeli o 40 procent. Ponadto do roku 2022 wykorzystanie etanolu ma wzrosnąć sześciokrotnie.

Jest to program koniunkturalny szczególnie dla rolnictwa. Stany Zjednoczone mogą wytwarzać paliwa jak E85, co oznacza 85 procent etanolu i 15 procent benzyny, efektywniej z kukurydzy, niż z buraków cukrowych, jak ma to miejsce w Europie.

Dlatego też bioetanol ma duże znaczenie dla amerykańskich producentów samochodów. Do roku 2012 połowa wszyst-

kich aut produkowanych przez GM ma być napędzana bioetanolem. W Europie prekursorem tej technologii jest należący do GM szwedzki Saab, który w Szwecji sprzedaje już połowę swojej produkcji w tej technologii. Biopaliwo ma dwie ważne zalety: jest proste w produkcji i ma wyrównany bilans CO<sub>2</sub>, ponieważ rośliny absorbują większą część CO<sub>2</sub> wydalanego przy spalaniu paliwa.

Zielony spirytus nie pozostaje jednak bezsporny. Z powodu ogromnego zainteresowania w USA, ceny kukurydzy i licznych spokrewnionych produktów poszybowały w górę. Dla wytworzenia 120 litrów etanolu, które wystarczą do przejechania zaledwie 1 500 kilometrów, potrzeba tyle zboża, ile jedna osoba zużywa w ciągu roku.

Pomimo tego, producenci samochodów jak VW i Daimler stawiają na syntetyczne biopaliwo. Obie firmy wraz z Shell kupiły udziały w przedsiębiorstwie Choren, które z biomasy chce produkować syntetyczny Diesel („Sun Fuel”). Eksperci ostrzegają jednak przed przesadnymi nadziejami. Olej rzepakowy, bioetanol lub gaz ziemny w najlepszym przypadku zdobędą pięć procent udziałów w rynku. Długoterminowo zaspokoją one tylko niewielką część zapotrzebowania – i to po wysokich kosztach.

## Giełdowa ekologia

Ekologia staje się modna wśród bankowców i inwestorów giełdowych. Zarabiać na grzającym nam ociepleniu klimatu? Oczywiście, na wszystkim można zarabiać. Przecież firmy, które zajmują się produkcją i usługami służącymi ochronie klimatu, mogą być wkrótce najlepiej funkcjonującymi przedsiębiorstwami. Dlatego bankowcy już teraz przecięgają się w oferowaniu lokat wykorzystujących modę na ekologię.

Przykładem takiej oferty jest Fortis EuroProfit – czteroletnia lokata strukturyzowana, w której inwestycja oparta jest na notowaniach 18 spółek działających w różnych branżach, ale zwracają uwagę na aspekty ekologiczne. Z kolei Citibank wprowadził lokatę Nowa Energia, trzyletnią inwestycję opartą o 20 firm zaangażowanych w produkcję energii odnawialnej (np. słonecznej czy wiatrowej). Firma Nwai oferowała lokaty Climate+, Climate Core – obie oparte na koszyku trzech funduszy inwestycyjnych zajmujących się nową energią, wodą, towarami rolnymi. Wcześniej Nwai wprowadził też lokaty Energy i Energy+, czyli czteroletnie polisy inwestycyjne oparte na koszyku indeksów spółek z branży energii alternatywnej, surowców energetycznych oraz surowców rolnych.

Czy boom na „ekologiczne” inwestycje to tylko marketingowy trik, który ma przyciągnąć inwestorów, czy też rzeczywiście inwestycje w ekologię to szansa na wyższy zysk niż na „zwykłych” lokatach?

### Inwestycje odpowiedzialne społecznie

Inwestycje odpowiedzialne społecznie mogą stać się hitem. W najnowszym World Wealth Report przygotowanym przez Merrill Lynch i CapGemini sporo miejsca poświęcono inwestycjom odpowiedzialnym społecznie. W ocenie banku inwestycyjnego może to być topowy temat inwestycyjny w przyszłym roku. Do tej kategorii zalicza się firmy zaangażowane w ochronę środowiska, produkcję energii odnawialnej, rozwój lokalnych społeczności itp. Inwestorzy o aktywach powyżej 1 mln dol. już 9 proc. swoich aktywów lokują w sposób odpowiedzialny społecznie, a mają łącznie 37,2 bln dol., więc to nie przelewki.

W raporcie pojawia się jednak jedno ważne zdanie: „Krytycy inwestycji odpowiedzialnych społecznie twierdzą, że selekcja spółek według kryteriów innych niż finansowe może skutkować niższym zyskiem”. I tu jest pies pogrzebany. W inwestowaniu każda moda może być zębna. Gdy w 1999 i 2000 r. inwestorzy pompowali kursy dotcomów również kupowało

się świetlaną przyszłość. Wiele tych firm z czasem rzeczywiście osiągnęło sukces, ale mnóstwo rozczarowało inwestorów.

Na polskim rynku zaczęły już pojawiać się produkty finansowe opakowane w marketingową otoczkę odpowiedzialnych społecznie – zarabiamy na nowej energii, na zmianach klimatycznych czy na akcjach firm zaangażowanych w ochronę środowiska. Przedstawiciele instytucji finansowych będą nam opowiadać o spodziewanym deficycie wody pitnej, wzroście globalnej temperatury, zmniejszeniu areałów rolnych itp.

To bardzo poważne globalne problemy, ale jak mają się do prozy rynku finansowego? Średnio. W „zielonej otoczce” jeden z banków oferuje nam np. inwestycję w koszyk kilkunastu dużych światowych koncernów, które w swojej działalności zwracają dużą uwagę na ekologię. Czy to ma jakieś specjalne znaczenie dla notowań ich akcji? Na razie chyba nie. Możemy też na pięć lat wpłacić pieniądze na lokatę opartą na funduszach inwestujących w spółki, które mają korzystać na ociepleniu klimatu. Czy klimat ociepli się przez te pięć lat, a określone firmy w efekcie zwiększą zyski, co pociągnie za sobą wzrost cen akcji? Może tak, może nie. Na razie moda trochę się sprawdza.

Oczywiście „zielony” biznes to nie tylko otoczka marketingowa. Indeks skupiający firmy zajmujące się energią odnawialną – WilderHill New Energy Global Innovation Index – w ciągu ostatnich trzech lat zyskał aż 163 proc. Dla porównania WIG20 w tym czasie wzrósł o blisko 98 proc. Jednocześnie jednak wskaźnik cena/zysk (relacja ceny akcji do zysku firm przypadającego na jedną akcję) w przypadku indeksu NEX wynosi średnio 66. Jest to średnia z wartości wskaźnika dla 56 spośród 88 firm wchodzących w skład indeksu (pozostałe nie mają zysków). W przypadku WIG20 wskaźnik cena/zysk to 18,08. Wniosek? Spółki zajmujące się zieloną energią są już dość drogie, ale oczywiście mogą być droższe, jeśli nadal będą modne. Takie pompowanie dosyć wąskiego segmentu rynku może skończyć się prędzej czy później głębszą korektą.

### Jest okazja

Dla świata finansów jednym z najważniejszych dokumentów związanych z ekologią, a ściślej mówiąc negatywnymi skutkami zmian klimatu, był opublikowany w październiku 2006 r. raport sir Nicholasa Stern. W najlepszym z wariantów rozwoju sytuacji, przy braku działań zapobiegawczych, rozmaite negatywne skutki zmian klimatycznych będą powodowały straty

## Spirytus do baku

**Biopaliwo E85, które pod koniec roku ma być na polskich stacjach, może kosztować o złotówkę mniej od konwencjonalnej benzyny. Koncerny paliwowe chcą, by ekologiczne paliwo było zwolnione z akcyzy w 70-85 proc.**

Wielkość ulgi akcyzowej ma zależeć od tego, ile prawdziwej benzyny będzie w nowym paliwie. Paliwo E85 musi być tańsze także dlatego, że bioetanol jest mniej wydajny od benzyny. Dlatego nowa mieszanka do silników benzynowych powinna być tańsza o jakieś 30 proc.

Obecnie przepisy pozwalają na sprzedaż na stacjach paliwowych w kraju dwóch rodzajów biopaliw: oleju napędowego z dodatkiem 20 proc. biokomponentów i biodiesla w 100 proc. wyprodukowanego z biomasy. Nie ma natomiast ekologicznych paliw dla pojazdów z silnikiem benzynowym. E85 świetnie sprzedaje się już w Niemczech, Czechach czy Szwecji, gdzie jest dostępna na ponad pół tysiąca stacji. By ją wprowadzić w Polsce, trzeba ten zamiar notyfikować Komisji Europejskiej. Resort gospodarki ocenia, że procedura ta zajmie sześć, siedem miesięcy. Nowe paliwo ma więc szansę pojawić się na stacjach (są na to gotowe) przed końcem roku.

Decyzja, w jakim stopniu wspierać sprzedaż E85, będzie należała do Ministerstwa Finansów. Polski resort może w tej dziedzinie czerpać z doświadczeń in-

nych państw Unii. Rząd francuski jeszcze w 2006 r. postanowił pozostawić „zieloną” część paliwa E85 wolną od jakichkolwiek obciążeń fiskalnych.

Z nowego paliwa będą mogli skorzystać tylko nieliczni kierowcy. W Polsce auta z napędem na bioetanol (tzw. flexi fuel albo biopower) stanowią margines. Nieliczne modele oferują np. Ford, Volvo czy General Motors.

Koncerny samochodowe są zainteresowane zwiększeniem sprzedaży aut z napędem na bioetanol – w ten sposób łatwiej bowiem sprostają unijnym normom dotyczącym ograniczania emisji dwutlenku węgla w transporcie. Wprowadzenie normy E85 w Europie to m. in. wynik ich starania.

Obecnie etanol jest dodawany do benzyn tylko w niewielkiej ilości – nieprzekraczającej 5 proc. objętości (na tyle pozwalają unijne normy). Firmy chcą, by polski rząd jak najszybciej zwiększył górną granicę zawartości etanolu do 7-10 proc. Taką krajową normę wprowadziła już m. in. Francja.

Wejście na rynek paliwa E85 i zwiększenie norm zawartości w już sprzedawanych powinny się przyczynić do rozwoju krajowej produkcji etanolu. Dotychczas głównym dostawcą tego surowca były krajowe gorzelnie. Nie są jednak konkurencyjne w porównaniu z europejskimi fabrykami etanolu.

w wysokości nawet 5 proc. globalnego PKB rocznie, w najgorszym przekroczą 20 proc.

Weźmy kilka najbardziej jaskrawych przykładów. Na przykład obniżenie dostępności wody pitnej w regionach Południowej Afryki czy w rejonie Morza Śródziemnego, nawet o 20-30 proc. Z drugiej strony Afryka cały czas jest potencjalnym epicentrum malarii, na którą narażonych jest 40-60 mln ludzi. Ponadto rejony nabrzańskie zamieszkiwane przez ok. 70 proc. światowej ludności są stale narażone na powodzie, które wraz z procesem ciągłego podnoszenia się poziomu wód i zwiększaniem rozległości akwenów będą zagrażały coraz większej części populacji. Ocieplenie klimatu zdecydowa-

nie ograniczy plony w regionach tropikalnych, co przyczyni się do wzrostu cen żywności, która już teraz przeżywa rekordowe wzrosty (w ciągu ostatnich trzech miesięcy jej ceny wzrosły o ponad 25 proc.).

Działania proekologiczne są koniecznością. Taką decyzję podjęły kraje wysoko rozwinięte i największe światowe organizacje pozarządowe. Dzięki przywilejom takim jak dotacje, ulgi podatkowe czy korzyści prawne firmy te zyskują konkurencyjną przewagę nad swoimi „nieekologicznymi” rywalami, którym z kolei życie utrudniają rozmaite limity (np. emisji CO<sub>2</sub>). Dzięki takim działaniom mogą się rozwijać technologie.