

ENEFI Energiahatékonysági Nyrt.

RENDKÍVÜLI TÁJÉKOZTATÓJA

a tőkepiacról szóló törvény és a 24/2008. (VIII.15.) PM rendelet alapján

Az ENEFI Energiahatékonysági Nyrt. („Társaság”) tájékoztatja Tisztelt Befektetőit, hogy részt vállal két EU által támogatott projekt végrehajtásában:

A PAN-LNG és a Clean Fuel Box projektek 17, illetve 11,6 millió EUR költségvetésű az Innovation and Networks Executive Agency (továbbiakban, mint „INEA”, támogató hatóság) által 85%-ban támogatott projektek.

A projektek az elmúlt időszakban veszélybe kerültek, a kezdetben előfinanszírozású pályázatok a végrehajtás során utófinanszírozásúvá váltak, a finanszírozás megszervezésében pedig a projektben résztvevők nem jártak sikerrel, így a megvalósításban jelentős késedelem mutatkozott.

Végül a PAN-LNG projekt időtartamának meghosszabbításához az INEA első körben nem járult hozzá és a Clean Fuel Box projekt is jelentős késedelembe került.

Az ENEFI projektekben való megjelenését az összes projekt tag támogatja.

A Társaság a szakmai részvételén túl kész jelentős pénzügyi segítséget nyújtani a projektek sikeres lezárásához. A Társaság korábban 100mFt kölcsönkeretet biztosított a projektekben vezető szerepet játszó, korábban cégcsoportjába tartozó Pannon Fuel Kft.-nek (E-Star ESCO Kft.), melyet akár további 300-400 millió HUF is követhet a projektekben való részvétellel.

A felek megállapodása alapján az ENEFI Nyrt. a PannonFuel Kft.-ben 20% részesedést szerez 500.000,- Ft ellenérték fejében.

Az ENEFI Nyrt. managementje a projektekben való részvételben nagy potenciált lát, ugyanakkor szeretné világossá tenni és kihangsúlyozni, hogy a projektekben való befektetés a projektek státusza miatt kifejezetten kockázatos.

Az ENEFI Nyrt. managementje a közeljövőben kezdeményezi a Társaság közgyűlésének összehívását abból a célból, hogy a Társaság megváltozott stratégiáját a részvényesek megvitathassák.

A Társaság korábban már fontolgatta CNG és LNG piacon való részvételét, azonban az akkori, nagytulajdonosok által delegált vezetés az elképzelést elvetette. Az elmúlt időszak világossá tette, hogy nagyszámú a saját részvények vásárlása (különösen az MNB által elfogadhatónak vélt módon, azaz a piaci árnál olcsóbban) nem megvalósítható, a Társaság ugyanakkor jelentős szabad forrásokkal rendelkezik, melyeket a management hasznosítani kíván, így a fenti szerepvállalás mellett döntött.

Az alábbiakban a Pannon Fuel Kft. rövid ismertetője a tervezett projektről:

”A PAN-LNG projektről

A PAN-LNG projekt keretében a cseppfolyósított földgázt (LNG) az 5+1 LNG, L-CNG töltőállomáshoz szállítják, amelyek a járműtöltő feladatok ellátása mellett a megvalósítandó CNG töltőpontok részére (CFB projekt) elosztói funkciókat is betöltenek majd.

A PAN-LNG Project feladatai között a kezdeti időszak LNG üzemű járműveinek biztosítása is szerepel. Elsődleges fogyasztóként a nehézgépjárművek, azon belül a nyergesvontatók szerepelnek. A CO₂ lábnyom, a környezetterhelés csökkentése iránt fogékony nemzetközi társaságok sora várja, hogy a magyarországi flottáját is LNG üzeműre cserélhesse. Az elsők között fogyasztóvá belépő társaságok száma meghaladja a 20-at, az érintett járműflotta nagysága 500 és 1000 jármű között van.

A Clean Fuel Box projektről

A CFB projekt célja egy innovatív termék valós körülmények közötti, széleskörű demonstrációja, mely az autópályák mentén és a városokba telepíthető és ezáltal a hagyományos CNG töltőinfrastruktúra hálózat erős hiányosságát képes megszüntetni Európa szerte, így piacra lépése hiánypótló. A sűrített bio- és földgázüzemű járművek számára nyújt töltőinfrastruktúra telepítés lehetőséget olyan helyszíneken, ahol ezt a gázelosztó-hálózat nem, vagy csak korlátozottan teszi lehetővé.

A CNG Clean Fuel Box (CFB) kompakt LCNG technológiával (Liquefied-to-Compressed Natural Gas) rendelkező, önkiszolgáló üzemű töltő dobozok, amelyek a gázcső hálózat nélkül képesek a CNG járművek gyors és környezeti zaj nélküli újra töltésére a nap 24 órájában. A városi környezetbe illeszkedő, előre gyártott dobozok elhelyezése mindössze egy-két napot vesz majd igénybe, ami jelentős eltérés a korábbi, akár éven túli projektátfutáshoz képest. A CFB töltőállomások telepítése, gyorsabb és olcsóbb, mint a hagyományos kompresszor állomásoké. A töltőpontok legnagyobb előnye azonban a forgalmi viszonyokat figyelembe vevő elhelyezhetőség, a piacorientált kihelyezés. Ott és olyan sűrűséggel helyezhető el, akár átmeneti jelleggel is, ahol a várható forgalom ezt megkívánja. Felügyeletükre és utántöltésükre, központi diszpécser szolgálattal és ”okos informatika” rendszerrel működő, üzemeltetői hálózat létrehozása valósul meg.

A mini töltőállomások egyedi innovációs tartalommal bírnak. Az európai stratégiai érdekekkel összhangban álló fejlesztés elterjesztése érdekében, az Európai Unió közlekedésfejlesztésért és innovációért felelős ügynöksége, az INEA a bemutató hálózat létrehozását és elterjesztését 9,9 millió euroval támogatta.

A töltőállomások önmagukban is termékszínten definiálhatóak és a jövőben működtetési háttérükkel együtt „csomagolva” jelentős kereskedelmi/szolgáltatási értéket képviselnek. Szükséges eleme a szolgáltatási csomagnak az LNG disztribúciós háttér, mely Magyarországon szintén a Pannon Fuel Kft beruházásában az INEA-tól elnyert 14,5 millió eurós támogatásának köszönhetően jöhet létre.

A CNG a könnyű járművek, valamint lokálisan használt nehézgépjárművek alternatív üzemanyaga

A CNG 200 barra sűrített metángázt jelent, amely származása szerint lehet földgáz, vagy alternatív kitermelésű ún. kísérőgáz is. Továbbá származhat megújuló forrásból, a biogáz előállítás fontos alkotó részét értékes metángáz képezi, ez tisztítás után járműhajtására is alkalmas. A metán, kémiai képlete szerint CH_4 , az összes szénhidrogén molekula közül a legkedvezőbb molekula szerkezetet kínálja ahhoz, hogy az égéstérben a legkevesebb károsanyag fejlődjön és a legalacsonyabb üvegházhatású CO_2 emissziót bocsássa ki. Számszerűen, dízel motoroknál akár 10 %-kal, benzinmotoroknál mintegy 25 %-kal kisebb kipufogó CO_2 emissziót okoz. A megújuló forrásból származó metán esetén, az alapanyag és a technológia függvényében a légkörbe jutó új üvegházhatású gáz mennyisége még sokkal alacsonyabb, akár nulla közelébe is csökkenhet. Mindeközben a metángázzal hajtott motorok PM (PM_{10} , $PM_{2,5}$ egyaránt) szilárd részecske kibocsátása szinte nulla, NO_x kibocsátása pedig már régóta az évtized közepétől érvénybelépő nagyon szigorú EURO6 előírásai által megszabott határérték alatt marad. Nem utolsó sorban, haszonjárműveknél és buszoknál van komoly jelentősége a jelentős, akár 5 dB-lal alacsonyabb üzemi zajszintnek, ami kevesebb, mint fele akkora zajterhelést jelent.

Előtérbe kerülnek a CNG-üzemű autók

Több nyugat-európai városban már évek óta napirenden van a dízelüzemű autók kitiltása a forgalomból, ami köszönhető annak, hogy a döntéshozók is felismerték: az emissziós határértékek szigorításával csak a járművek beszerzési ára válik magasabbá, a mérgező dízel szennyezés problémája ettől nem múlik. Miskolci mérés alapján, a CNG autóbuszok NO_2 kibocsátása 99 százalékkal volt alacsonyabb, mint a korszerűnek minősülő dízel autóbuszé. Mindemellett hazánk óriási kihívás előtt áll a közlekedés CO_2 csökkentésének terén, amelyre a földgáz és még inkább a biogáz alapú üzemanyagok szolgáltatják a leggazdaságosabb megoldást mind az egyén, mind pedig társadalmunk egésze számára. A CNG-s autózás tiszta és megfizethető üzemeltetést jelent akár a kisautó, akár egy autóbusz, vagy teherautó számára. A CNG pontosan 1,5 liter benzinnel felel meg, vagyis egy 9 liter benzint fogyasztó autó gázból legfeljebb 6 kg-ot fogyaszt optimális esetben azonban a gáz közel 120 oktános minőségének köszönhetően akár még sokkal jobb hatásfokot is biztosíthat. Saját középkelet-kategóriájú járműveinken látjuk, hogy városi környezetben is a 4-4,5 kg-os CNG fogyasztás valóságos.

Az LNG a nehézgépjárművek alternatív üzemanyaga

Az LNG közlekedés célú felhasználása mellett nem csak az alacsony károsanyag-kibocsátás szól, hanem a leghatékonyabb bioenergia felhasználási eljárás alkalmazásának lehetősége is. A hagyományos meghajtással szemben előnyként említhető még a vonzó üzemeltetési költség. Az üzemanyagok piacán a gázolaj árral szemben a földgáz egyre jelentősebb árelőnyt hordoz, ennek köszönhetően a jövőre vonatkozó jóslatok mindegyike a kőolaj és földgáz import árszintek eltávolodását vetíti előre.

Az LNG olcsóbb és tisztább, mint az LPG

Hazánkban az autótulajdonosok a gázüzemű közlekedés kapcsán gyakran asszociálnak az elsősorban a kőolaj finomítás során előállított LPG-re – vagy más nevén az autógázra – mely széles körben elterjedt alternatívája a hagyományos benzinüzemnek. Ennél olcsóbb és még tisztább megoldás a közlekedés számára az LNG, mely tulajdonképpen folyékony földgáz, amelyet -161 Celsius-fokra való hűtéssel nyernek. Az LNG elsősorban azon földgáz mezőkről

származik, ahol csővezeték nem köti össze a kitermelőt a fogyasztóval, azonban ezen termelőhelyekről jóval olcsóbban szerezhető be a földgáz, mint a hagyományos import útvonalon, az óriási beruházási igényvel felépített csőhálózaton keresztül érkező és hosszú távú szerződéssel kőolajtermék árához rögzített áru földgázt. A cseppfolyósítás során a gáz térfogata minimálisra csökken, ezáltal gazdaságosan lehet nagy távolságokra, akár kontinensek között is szállítani.

Az LNG alapjául a biogáz is szolgálhat

A fosszilis földgáz fő komponenseként érkező CH_4 , azaz metángáz a szerves anyagok erjedése során keletkező – megújuló – biogáz fő komponense is. A biogáz forrása szinte minden lehetséges, így az erdőgazdaság másra alig alkalmas hulladéka, a mezőgazdaság növényi hulladéka csakúgy, mint a parlagon fekvő területeken termesztendő energianövények, az állattenyésztésből származó ürülék, az élelmiszer feldolgozásból származó hulladék, vagy éppenséggel az emberi kommunális hulladék szervesanyag része, vagy a szennyvíz tisztítás ugyancsak kezelendő szennyvíziszapja. Ezek a biogázok 35-65 %-ban tartalmazznak metánt, így jelentős fűtőérték potenciált hordoznak magukban. Magyarországon ez a potenciál rövidtávon hasznosítható mérete 50 PJ nagyságrendű, ez mintegy negyede a teljes közlekedési energia felhasználásunknak. A biogázzal egyszerű tisztítási folyamat során leválaszthatóak a belsőégésű motor számára káros 1-2 százalékot kitevő összetevők, és szükséges mértékben az ezen felül lévő inert gázok. A cseppfolyósítás során fennmaradó tiszta metán gáz a legmagasabb haszonnal a közlekedés irányában értékesíthető. De a nagy flottákon felül, a helyi mezőgazdasági gép és szállítóeszközök ésszerű, önfenntartó üzemanyaga is lehet, így a kisebb mezőgazdasági közösségek megélhetését is jelentősen javíthatja a biometán felhasználása.”

Igazgatóság

ENEFI Energiahatékonysági Nyrt.