



ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH

Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα, Τηλ.: 210 92 11 200-10, Fax: 210 92 33 977, www.iobe.gr
11 Tsami Karatassou, 117 42 Athens, Greece, Tel.: +30 210-9211 200-10, Fax: +30210-9233 977

Ο Κλάδος Διύλισης Πετρελαίου στην Ελλάδα:

Συμβολή στην Οικονομία και Προοπτικές

Svetoslav Danchev και Γιώργος Μανιάτης

Μάιος 2014

Οι κρίσεις επί θεμάτων πολιτικής και οι προτάσεις που περιέχονται στην παρούσα ανάλυση εκφράζουν τις απόψεις των ερευνητών και δεν αντανακλούν, κατ' ανάγκη, τη γνώμη των μελών ή της Διοίκησης του ΙΟΒΕ.

Copyright © 2014 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

Απαγορεύεται η με οιονδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της μελέτης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ)
Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα
Τηλ.: (210 9211200-10), Fax: (210 9228130 & 210 9233977)
E-mail: iobe@iobe.gr - URL: <http://www.iobe.gr>

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	3
Περίληψη.....	5
1. Εισαγωγή.....	10
2. Το περιβάλλον δραστηριοποίησης των ελληνικών διυλιστηρίων	12
2.1. Κόστος εφοδιασμού αργού πετρελαίου	12
2.2. Δυναμικότητα διύλισης.....	14
2.3. Ζήτηση προϊόντων πετρελαίου στην Ευρώπη	16
2.4. Περιθώρια διύλισης.....	17
2.5. Εγχώρια ζήτηση και παραγωγή.....	19
2.6. Χρηματοδότηση	22
2.7. Κόστος ενέργειας	23
3. Η συνεισφορά του κλάδου διύλισης στην εθνική οικονομία.....	28
3.1. Διαρθρωτικά στοιχεία.....	28
3.2. Κύρια οικονομικά μεγέθη	29
3.3. Εξαγωγές και συνεισφορά στο εμπορικό ισοζύγιο.....	33
3.4. Συνολική συνεισφορά του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία	35
3.5. Συνεισφορά της δραστηριότητας εμπορίας προϊόντων πετρελαίου	40
4. Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων.....	44
4.1. Εισαγωγή.....	44
4.2. Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών	44
4.3. Οδηγία για τις βιομηχανικές εκπομπές	47
4.4. Οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων.....	49
5. Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής.....	50
5.1. Συμπεράσματα.....	50
5.2. Προτάσεις Πολιτικής.....	52
Βιβλιογραφία.....	54

Κατάλογος Διαγραμμμάτων

Διάγραμμα 2.1: Κόστος εισαγωγής αργού πετρελαίου στην Ελλάδα, 1980-2012	13
Διάγραμμα 2.2: Τιμές πετρελαίου Brent και μεταβλητότητα, Ιαν 2010 – Ιαν 2014	13
Διάγραμμα 2.3: Μεταβολή της δυναμικότητας διύλισης, 2008-2012 (σε χιλ. βαρέλια ανά ημέρα)	14
Διάγραμμα 2.4: Παγκόσμιες Προσθήκες δυναμικότητας διύλισης, 2013-2018 (σε χιλ. βαρέλια ανά ημέρα)	15
Διάγραμμα 2.5: Ζήτηση βενζίνης και πετρελαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση	16
Διάγραμμα 2.6: Ζήτηση βενζίνης και diesel σε χώρες της Νότιας Ευρώπης*	17
Διάγραμμα 2.7: Περιθώρια διύλισης αναφοράς περιοχής Μεσογείου (Q1:2005-Q4:2013)	18
Διάγραμμα 2.8: Εξέλιξη παραγωγής, ζήτησης, εισαγωγών και εξαγωγών προϊόντων διύλισης αργού πετρελαίου στην Ελλάδα, 1990-2012	19
Διάγραμμα 2.9: Ανάλυση της μεταβολής των πωλήσεων προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική και διεθνή αγορά, 2008-2013εκτ. (σε ποσοστιαίες μονάδες)	20
Διάγραμμα 2.10: Εμπορικό ισοζύγιο (σε όγκο) και βαθμός εξωστρέφειας κλάδου διύλισης στην Ελλάδα, 1990-2012	21
Διάγραμμα 2.11: Προβλέψεις ζήτησης ενέργειας και προϊόντων πετρελαίου με βάση τις ισχύουσες και γνωστές πολιτικές της ΕΕ	22
Διάγραμμα 2.12: Διαφορά επιτοκίων επιχειρηματικών δανείων: Ελλάδα έναντι Ευρωζώνης	23
Διάγραμμα 2.13: Δείκτες τιμών ενέργειας στη βιομηχανία, 1993-2012 (2010=100)	24
Διάγραμμα 2.14: Συντελεστές ΕΦΚ φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας στη βιομηχανία	25
Διάγραμμα 3.1: Η αλυσίδα εφοδιασμού του πετρελαίου από τη σκοπιά της ελληνικής αγοράς	28
Διάγραμμα 3.2: Προστιθέμενη αξία και απασχόληση κλάδου διύλισης πετρελαίου, 2005-2012εκτ... 30	
Διάγραμμα 3.3: Εξέλιξη δείκτη βιομηχανικής παραγωγής και κύκλου εργασιών κλάδου Διύλισης, 2000-2013	30
Διάγραμμα 3.4: Η θέση του κλάδου διύλισης στην εγχώρια μεταποίηση, 2011	32
Διάγραμμα 3.5: Εξέλιξη εξαγωγών και εισαγωγών προϊόντων πετρελαίου και μερίδιο στο συνολικό εξωτερικό εμπόριο προϊόντων, 2002-2012 (σε δισεκ. €)	33
Διάγραμμα 3.6: Εξέλιξη ελληνικών εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου, 2002-2012 (σε δισ. €).....	34
Διάγραμμα 3.7: Επίπεδο και σύνθεση ελληνικών εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου το 2012	34
Διάγραμμα 3.8: Πίνακες εισροών – εκροών και τύποι επιδράσεων στην οικονομία	35
Διάγραμμα 3.9: Άμεση, έμμεση και προκαλούμενη επίδραση του κλάδου διύλισης στο ΑΕΠ και στην απασχόληση, 2012 (σε εκατ. €)	37
Διάγραμμα 3.10: Εξέλιξη συντελεστών ΕΦΚ σε βενζίνες και diesel κίνησης	42
Διάγραμμα 3.11: Συντελεστές ΕΦΚ στη βενζίνη και στο diesel στην Ευρωπαϊκή Ένωση	42
Διάγραμμα 4.1: Εκτίμηση ισοζυγίου δικαιωμάτων εκπομπών CO ₂ στον κλάδο διύλισης, 2013-2020 .	46
Διάγραμμα 4.2: Δείκτης έντασης εμπορίου κλάδου διύλισης, 2005-2012.....	47

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Πωλήσεις στην Εσωτερική και Διεθνή αγορά, 2007-2013εκτ. (σε χιλιάδες μετρικούς τόνους).....	20
Πίνακας 2.2: Ενδεικτικός υπολογισμός οικονομικού οφέλους για τον κλάδο διύλισης από τη μείωση φόρων και άλλων χρεώσεων στα τιμολόγια ηλεκτρισμού.....	26
Πίνακας 3.1: Δυναμικότητα ελληνικών διυλιστηρίων, 2013	29
Πίνακας 3.2: Βασικά διαρθρωτικά μεγέθη κλάδου διύλισης πετρελαίου, 2005-2011 (ποσά σε εκ. ευρώ)	30
Πίνακας 3.3: Οικονομικός αντίκτυπος κλάδου διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα το 2012 (σε εκ. ευρώ)	38
Πίνακας 3.4: Οικονομικός αντίκτυπος κλάδου διύλισης πετρελαίου ανά οικονομική δραστηριότητα, 2012	39
Πίνακας 3.5: Στοιχεία κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών	41
Πίνακας 3.6: Εκτίμηση της επίδρασης στα αποτελέσματα των εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών από την παροχή πίστωση 30 ημερών για την απόδοση του ΕΦΚ στα καύσιμα	43

Περίληψη

Στην παρούσα μελέτη αναλύεται το περιβάλλον δραστηριοποίησης των ελληνικών διυλιστηρίων, εξετάζεται η συνεισφορά του κλάδου διύλισης πετρελαίου στην ελληνική οικονομία και εκτιμώνται οι προοπτικές του. Επιπλέον, αξιολογείται ο τρόπος με τον οποίο το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο επηρεάζει την ανταγωνιστικότητά του και διατυπώνονται προτάσεις για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των επιχειρήσεων του κλάδου στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον των ενεργειακών αγορών.

Το περιβάλλον δραστηριοποίησης των ελληνικών διυλιστηρίων

Η κρίση της ελληνικής οικονομίας, σε συνδυασμό με την ύφεση στην Ευρώπη, έχουν επιδράσει καταλυτικά στον κλάδο διύλισης στην Ελλάδα, οδηγώντας σε σημαντική αλλαγή του περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιούνται τα ελληνικά διυλιστήρια. Ειδικότερα, λόγω των συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί στο εγχώριο και διεθνές περιβάλλον, ο κλάδος αντιμετωπίζει υψηλό κόστος εφοδιασμού αργού πετρελαίου, χαμηλά περιθώρια διύλισης, κατακόρυφη πτώση της εγχώριας ζήτησης και αυξημένο κόστος χρηματοδότησης και ενέργειας.

Η στροφή στην εξαγωγική δραστηριότητα έδωσε διέξοδο στα ελληνικά διυλιστήρια, τα οποία, λόγω της πτώσης της εγχώριας αγοράς, βρέθηκαν αντιμέτωπα με τον κίνδυνο χαμηλής αξιοποίησης της παραγωγικής τους δυναμικότητας, κάτι που θα τα απομάκρυνε από την ελάχιστα αποδοτική κλίμακα παραγωγής επιβαρύνοντας περαιτέρω τα οικονομικά τους αποτελέσματα. Έτσι, μετά από μια περίοδο σημαντικών επενδύσεων εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της δυναμικότητάς τους και υπό την πίεση της χαμηλής εγχώριας ζήτησης και των ασθενών προοπτικών της, αναζήτησαν νέες και επεκτάθηκαν στις υφιστάμενες αγορές του εξωτερικού, κυρίως σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

Αυτή η επιλογή, ωστόσο, εμπεριέχει αρκετές προκλήσεις και υπολογίσιμους επιχειρηματικούς κινδύνους προκειμένου να αποδειχθεί βιώσιμη. Οι ανταγωνιστικές πιέσεις που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά διυλιστήρια είναι σήμερα ιδιαίτερα ισχυρές και αναμένεται να οξυνθούν, εκπορευόμενες από την πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα σε διεθνές επίπεδο και την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της παραγωγικής δυναμικότητας διύλισης σε Μέση Ανατολή και Νοτιοανατολική Ασία. Είναι χαρακτηριστικό ότι την περίοδο 2008-2012 η δυναμικότητα διύλισης στην Ασία αυξήθηκε κατά 15%, στη Μέση Ανατολή κατά 8% και στη Ρωσία κατά 6%. Τα νέα διυλιστήρια έχουν αυξημένο δείκτη συνθετότητας (complexity) που τους δίνει τη δυνατότητα να παράγουν προϊόντα υψηλής αξίας, ενώ το μέγεθός τους επιτρέπει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η δυναμικότητα διύλισης μειώθηκε κατά 5,5% το 2012 σε σύγκριση με το 2008, ενώ περαιτέρω μείωση σημειώθηκε το 2013. Έτσι, αρκετά διυλιστήρια παραμένουν σε αδράνεια ή υπολειπόμενα. Την ίδια στιγμή, η δομή του διεθνούς εμπορίου πετρελαιοειδών έχει μεταβληθεί με τις ροές diesel/jet fuel από τις ΗΠΑ και την Ασία να καλύπτουν το έλλειμμα προσφοράς στην Ευρώπη και τη ζήτηση για βενζίνες να συρρικνώνεται. Τα πιο ευάλωτα διυλιστήρια στην Ευρώπη είναι τα παλαιότερα που δεν έχουν αναβαθμιστεί και στηρίζονται περισσότερο στις εξαγωγές βενζίνης.

Επιπλέον, τα εκτός ΕΕ διυλιστήρια δεν επιβαρύνονται με το κόστος συμμόρφωσης με τις ποιοτικές προδιαγραφές των προϊόντων και τις αποδεκτές περιβαλλοντικές επιδόσεις της παραγωγικής διαδικασίας που ισχύουν στην ΕΕ. Αυτό το γεγονός, σε συνδυασμό με την απουσία παρόμοιων προδιαγραφών στις εκτός ΕΕ αγορές στις οποίες απευθύνεται η πλειονότητα των προϊόντων που παράγει ο κλάδος, θέτει τα ελληνικά διυλιστήρια σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση, με τη δυσμενή προοπτική η θέση αυτή να χειροτερεύσει στο άμεσο μέλλον. Σε αυτό συμβάλλουν τόσο το κόστος αγοράς αργού πετρελαίου και ηλεκτρικής ενέργειας, το οποίο έχει αυξηθεί υπέρμετρα τα τελευταία

χρόνια, όσο και οι εκκρεμότητες στη λήψη σημαντικών επιμέρους αποφάσεων για την εξειδίκευση της πολιτικής που περιγράφεται στις σχετικές οδηγίες της ΕΕ, όπως η Οδηγία 2010/75/ΕΕ για τις βιομηχανικές εκπομπές. Η υλοποίηση της Οδηγίας δημιουργεί σοβαρή επενδυτική αβεβαιότητα και συνεπάγεται πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης με τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

Στο μεταξύ, η πολιτική της ΕΕ για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής επιβάλλει στον κλάδο, μέσω του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ), πρόσθετα κόστη: α) από τις εκπομπές CO₂ του ίδιου του κλάδου (άμεσο κόστος εκπομπών) και β) από την αύξηση των τιμών της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνει ο κλάδος, οι οποίες ενσωματώνουν το κόστος των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από την ηλεκτροπαραγωγή (έμμεσο κόστος εκπομπών). Επιπλέον, αβεβαιότητα υπάρχει σχετικά με την προστασία του κλάδου από τον κίνδυνο «διαρροής άνθρακα» σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η διαρροή άνθρακα οδηγεί σε μειωμένη οικονομική δραστηριότητα, χαμηλότερο εισόδημα και λιγότερες θέσεις εργασίας, όχι μόνο στον κλάδο αλλά και στην οικονομία συνολικά.

Η αναγνώριση της οικονομικής συνεισφοράς αλλά και της στρατηγικής σημασίας του κλάδου της διύλισης για την ενεργειακή ασφάλεια στην ΕΕ, καθώς και οι σημαντικές προκλήσεις με τις οποίες βρίσκεται αντιμέτωπος και στις οποίες εκτιμάται ότι θα συνεχίσει να εκτίθεται ο κλάδος τα επόμενα χρόνια, έδωσαν το έναυσμα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προχωρήσει στον έλεγχο καταλληλότητας (fitness check) του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο και ειδικότερα στις επιπτώσεις του στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων της ΕΕ. Ο έλεγχος αυτός αναμένεται να ολοκληρωθεί το Σεπτέμβριο του 2014, συνοδευόμενος από προτάσεις πολιτικής και δράσεις στην κατεύθυνση εξασφάλισης της ανταγωνιστικότητας και της συνεισφοράς του κλάδου στην ευρωπαϊκή οικονομία.

Η συνεισφορά του κλάδου διύλισης στην εθνική οικονομία

Η συνεισφορά των ελληνικών διυλιστηρίων στην εθνική οικονομία αν και ιδιαιτέρως σημαντική δεν έχει τύχει ευρύτερης αναγνώρισης.

- Με περισσότερο από €1 δισ. ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας το 2011, που αντιστοιχεί στο 0,5% του ΑΕΠ, ο κλάδος της διύλισης κατατάσσεται τρίτος μεταξύ των κλάδων της μεταποίησης, παρουσιάζοντας σημαντική διεύρυνση του μεριδίου του τα τελευταία χρόνια.
- Το ανθρώπινο δυναμικό του κλάδου είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένο και διατηρεί καλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας συγκριτικά με άλλους βιομηχανικούς κλάδους. Συνολικά στον κλάδο εργάζονται άμεσα περίπου 4.100 άτομα.
- Ο κλάδος παρουσιάζει ισχυρή επενδυτική δραστηριότητα, με επενδύσεις συνολικού ύψους €2,7 δισ. την περίοδο 2009-2012 κατά την οποία το ΑΕΠ της χώρας συρρικνώθηκε κατά περισσότερο από 20%.
- Οι στενά συνδεδεμένοι με τον κλάδο τομείς χονδρικού και λιανικού εμπορίου προϊόντων πετρελαίου προσφέρουν άμεσα στην εθνική οικονομία επιπλέον €500 εκατ. προστιθέμενης αξίας και τουλάχιστον 23.000 θέσεις εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών καυσίμων από ανεξάρτητους μεταφορείς.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας, η συνολική επίδραση του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία είναι αρκετά ευρύτερη. Αν -εκτός από την άμεση συμβολή- ληφθούν υπόψη οι έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις του κλάδου στην οικονομία, εκτιμάται ότι μέσω της δραστηριότητάς του ο κλάδος διύλισης συνεισέφερε το 2012 περίπου €3,8 δισ. εγχώριου προϊόντος (2% του ΑΕΠ) και περισσότερες από 40.000 θέσεις εργασίας στην εθνική οικονομία. Ιδιαίτερα σημαντική είναι επίσης η συνεισφορά του κλάδου στα φορολογικά έσοδα και στα έσοδα από εργοδοτικές εισφορές.

Μια λιγότερο εμφανής ευεργετική επίδραση από τη δραστηριότητα των ελληνικών διυλιστηρίων αφορά στη συμβολή τους στη συγκράτηση του ελλείμματος στο εμπορικό ισοζύγιο. Με τις εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου να φτάνουν το 2012 τα €10,3 δισ. κατευθυνόμενες στην πλειονότητά τους (86%) σε εκτός ΕΕ χώρες, τα ελληνικά διυλιστήρια συνεισέφεραν το 37,5% στο σύνολο των εξαγωγών προϊόντων της χώρας, από 8,4% μια δεκαετία νωρίτερα, χωρίς να έχει παρουσιαστεί αντίστοιχη τάση στο σκέλος των εισαγωγών. Ως αποτέλεσμα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, ο βαθμός κάλυψης των εισαγωγών αργού και προϊόντων πετρελαίου από τις εξαγωγές έχει αυξηθεί από 25% το 2005 σε 42% το 2012.

Η ιδιαίτερα σημαντική συνεισφορά των ελληνικών διυλιστηρίων στην ελληνική οικονομία υπογραμμίζει την ανάγκη διαφύλαξης της ανταγωνιστικότητάς τους, ώστε ο κλάδος της διύλισης να συνεχίσει να συμβάλει στην προσπάθεια ανάκαμψης και βιώσιμης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Ευρωπαϊκές πολιτικές και επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου

Πλήθος ευρωπαϊκών οδηγιών και κανονισμών ρυθμίζει κάθε πλευρά της δραστηριότητας των διυλιστηρίων. Στην παρούσα φάση ο κλάδος αναμένει αποφάσεις και υπό διαμόρφωση πολιτικές, οι οποίες δύναται να επηρεάσουν δραστικά την ανταγωνιστικότητά του:

- Βραχυπρόθεσμα, εντός του 2014, εξαιρετικής σημασίας είναι η συγκρότηση της νέας λίστας διαρροής άνθρακα (2015-2019) και η αναγνώριση ότι ο κλάδος συνεχίζει να είναι εκτεθειμένος στον κίνδυνο διαρροής άνθρακα, έχει δηλαδή υψηλό άμεσο και έμμεσο κόστος εκπομπών CO₂ και υψηλή ένταση εμπορικών συναλλαγών με τρίτες χώρες. Μακροπρόθεσμα, η πολιτική της ΕΕ για το Κλίμα και την Ενέργεια με ορίζοντα το 2030 και οι στόχοι και τα μέτρα προστασίας από τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα που θα συμφωνηθούν στο πλαίσιο αυτό είναι επίσης θεμελιώδους σημασίας για τη διασφάλιση της μακροχρόνιας ανταγωνιστικότητας του κλάδου.
- Η τελική διαμόρφωση του επιπέδου εκπομπών που συνδέεται με τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές (BAT) στο πλαίσιο της Οδηγίας για τις βιομηχανικές εκπομπές, με το οποίο είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν τα διυλιστήρια, επίσης θα επηρεάσει σημαντικά τον κλάδο.
- Η Οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων, η οποία υποχρεώνει τη μείωση του «αποτυπώματος» άνθρακα των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές.

Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ λαμβάνει υπόψη τον **κίνδυνο διαρροής άνθρακα** και προστατεύει τους κλάδους που είναι εκτεθειμένοι σε αυτόν (κλάδοι που εντάσσονται στη λίστα διαρροής άνθρακα), όπως ο κλάδος της διύλισης, με τη διανομή δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπών. Ωστόσο, για μια σειρά από λόγους (διανομή δωρεάν δικαιωμάτων βάσει δεικτών εκπομπών αναφοράς, εφαρμογή διατομεακού συντελεστή διόρθωσης) τα ελληνικά διυλιστήρια δεν λαμβάνουν δωρεάν το σύνολο των απαιτούμενων δικαιωμάτων, επομένως η προστασία τους είναι μερική και μάλιστα μειώνεται διαχρονικά.

Την ίδια στιγμή, λόγω γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων, ο κίνδυνος διαρροής άνθρακα για τα ελληνικά διυλιστήρια είναι σημαντικά υψηλότερος συγκριτικά με τα διυλιστήρια σε άλλα κράτη μέλη. Η ένταση εμπορίου στις εγχώριες συναλλαγές με τρίτες χώρες – ένα από τα κριτήρια για την ένταξη στη λίστα διαρροής άνθρακα – έφτασε για την Ελλάδα στο 52% το 2012 (38% στην ΕΕ27) από 24% το 2005 (18% στην ΕΕ27). Επιπλέον, η διαθεσιμότητα φθηνότερου φυσικού αερίου στη Βόρεια Ευρώπη επιτρέπει σε διυλιστήρια να χρησιμοποιούν στην παραγωγική τους διαδικασία φυσικό αέριο και ηλεκτρική ενέργεια αντί για ιδιοπαραγόμενα καύσιμα, μειώνοντας σημαντικά τις εκπομπές τους και

κατά συνέπεια αυξάνοντας την απόσταση των ελληνικών διυλιστηρίων από τους δείκτες εκπομπών αναφοράς χωρίς αυτό να οφείλεται σε τεχνολογική τους υστέρηση.

Επομένως, η μη-συμμετοχή στη λίστα διαρροής άνθρακα θα είχε δραματικές επιπτώσεις για τα ελληνικά διυλιστήρια. Το ενδεχόμενο αυτό, μετά τις πρόσφατες ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεν φαίνεται προς το παρόν ισχυρό. Όμως, η συγκεκριμένη αβεβαιότητα περιορίζεται μόνον πρόσκαιρα, καθώς η νέα λίστα ισχύει για μια πενταετία και δεν είναι σαφές αν ο κλάδος θα συνεχίσει να λαμβάνει από το 2020 έστω και τη μερική προστασία που λαμβάνει σήμερα. Η διαχείριση του κινδύνου διαρροής άνθρακα από την ΕΕ μετά το 2020 θα πρέπει να αποσαφηνιστεί εγκαίρως διότι αποτελεί κρίσιμη παράμετρο στον επενδυτικό προγραμματισμό των διυλιστηρίων.

Η υποχρεωτική συμμόρφωση με τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές (BAT) στο πλαίσιο της **Οδηγίας για τις βιομηχανικές εκπομπές** συνεπάγεται υψηλό κόστος περιορισμού των εκπομπών για τα διυλιστήρια. Αν δεν δοθεί η κατάλληλη ευελιξία για την επίτευξη των ορίων εκπομπών, το κόστος συμμόρφωσης θα είναι πολλαπλάσιο και θα επιδεινώσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Ειδικότερα, η επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων θα είναι σημαντική εφόσον στη διαμόρφωση των BAT: α) δεν αναγνωριστούν οι διαφοροποιήσεις στις προδιαγραφές των διυλιστηρίων και των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν, β) δεν διαφοροποιηθεί το εύρος τιμών μεταξύ υφιστάμενων και νέων εγκαταστάσεων, γ) δεν ληφθεί υπόψη η εφαρμογή μέτρων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, η οποία απαιτεί ευελιξία στην επίτευξη των στόχων. Ως αποτέλεσμα, τα διυλιστήρια θα απαιτηθεί να διενεργήσουν επενδύσεις με τις οποίες θα μειώνονται μεν οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις από τη δραστηριότητά τους (externalities), αλλά με μηδενική επενδυτική απόδοση. Στη σημερινή συγκυρία, όπου η χρηματοδότηση επενδυτικών προγραμμάτων είναι εκ των πραγμάτων δυσχερής, δεν θα είναι εύκολο να χρηματοδοτηθούν τέτοιες επενδύσεις. Σε συνδυασμό με την ανάγκη επενδύσεων αναβάθμισης για την μείωση της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης προϊόντων πετρελαίου στην ΕΕ, μια τέτοια εξέλιξη θα αποδυναμώσει την ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων έναντι διυλιστηρίων εκτός ΕΕ. Εκτιμάται ότι το κόστος συμμόρφωσης κυμαίνεται από €70 έως €300 εκατ. ανά διυλιστήριο εφόσον δεν δοθεί η απαιτούμενη ευελιξία για την επίτευξη των στόχων (Eurogia, 2013).

Η **Οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων** υποχρεώνει τη μείωση του «αποτυπώματος» άνθρακα των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές. Ειδικότερα, θέτει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να μειώσουν σταδιακά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά ενεργειακή μονάδα των καυσίμων που διαθέτουν κατά 10% μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2020 συγκριτικά με ένα πανευρωπαϊκό επίπεδο αναφοράς για τα καύσιμα (Low carbon Fuel Standard). Η Οδηγία περιλαμβάνει και άλλα μέτρα σχετικά με τις προδιαγραφές των καυσίμων (όπως η μείωση του περιεχομένου σε θείο) τα οποία θα επισύρουν επιπλέον κόστος προσαρμογής για τα διυλιστήρια. Οι αλλαγές στην αποδεκτή ποιότητα των καυσίμων εισάγουν πρόσθετες απαιτήσεις κατεργασίας ή/και αλλαγές στην επιλογή αργού πετρελαίου, οι οποίες αυξάνουν τις απαιτούμενες επενδύσεις και το λειτουργικό κόστος των διυλιστηρίων, καθώς προκαλούν αύξηση των εκπομπών CO₂ και ανάγκη αγοράς επιπλέον δικαιωμάτων.

Προτάσεις

Η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών διυλιστηρίων, η οποία αποτελεί αναγκαία συνθήκη για τη βιωσιμότητά τους και τη διατήρηση της ιδιαίτερα σημαντικής συνεισφοράς τους στην εθνική οικονομία, δεν είναι εξασφαλισμένη, καθώς επηρεάζεται από πλήθος εξωγενών για τον κλάδο παραγόντων. Μεταξύ αυτών η νομοθεσία και οι υπό διαμόρφωση πολιτικές της ΕΕ δημιουργούν σημαντικό πρόσθετο βάρος/αβεβαιότητα στον κλάδο διύλισης, ενώ σε εθνικό επίπεδο η ανάγκη δημοσιονομικής προσαρμογής (ΕΦΚ), οι άστοχες επιλογές πολιτικής (τομέας ΑΠΕ-ΕΤΜΕΑΡ) και η

ύφεση που δημιούργησε την ανάγκη προστασίας περισσότερων πολιτών (Κοινωνικό τιμολόγιο – ΥΚΩ) επιβαρύνουν μέσω των τιμολογίων ηλεκτρισμού σημαντικά το κόστος παραγωγής.

Η διασφάλιση των προοπτικών βιωσιμότητας του κλάδου επομένως απαιτεί ενδεικτικά τα εξής:

- Την ισορροπημένη προσέγγιση στην εφαρμογή μέτρων πολιτικής για την Ενέργεια και το Περιβάλλον, ώστε εκτός από τις επιπτώσεις στο περιβάλλον να λαμβάνονται υπόψη και οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας. Αυτό αποτελεί βασικό στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την εξασφάλιση χιλιάδων θέσεων εργασίας στην οικονομία. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η προστασία του κλάδου διύλισης έναντι του κινδύνου διαρροής άνθρακα πριν και μετά το 2020, ειδικά εάν ληφθούν υπόψη οι γεωγραφικές διαφορές σε όρους κινδύνου διαρροής άνθρακα στον κλάδο διύλισης μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων χωρών της ΕΕ. Προσπάθεια πρέπει να γίνει επίσης ώστε να επεκταθεί η προστασία του κλάδου και σε σχέση με τη διαρροή άνθρακα λόγω του έμμεσου κόστους εκπομπών CO₂, καθώς η ένταση των εμπορικών συναλλαγών του κλάδου με τρίτες χώρες έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια.
- Την αλλαγή του επίκεντρου της κλιματικής πολιτικής της ΕΕ, από τα μέτρα που λαμβάνει μονομερώς στην επίτευξη μιας παγκόσμιας συμφωνίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.
- Την ολοκλήρωση του ελέγχου καταλληλότητας (fitness check) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο διύλισης και ιδίως όσον αφορά την επίπτωσή του στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων, πριν από τη λήψη σημαντικών αποφάσεων για την υλοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας ή τη ψήφιση νέων ρυθμίσεων. Είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικό οι έλεγχοι καταλληλότητας να περιλαμβάνουν / επεκταθούν και σε επικείμενες αναθεωρήσεις της ισχύουσας ευρωπαϊκής νομοθεσίας.
- Παρεμβάσεις στο πλαίσιο της εθνικής βιομηχανικής πολιτικής που θα οδηγούν σε μείωση του ενεργειακού κόστους – εκτός από αυτές που έχουν εξαγγελθεί – όπως για παράδειγμα η μείωση του ΕΦΚ στην ηλεκτρική ενέργεια και στο φυσικό αέριο, η μείωση των χρεώσεων στα τιμολόγια ηλεκτρισμού για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας (ΥΚΩ) και του ειδικού τέλους μείωσης εκπομπών αερίων ρύπων (ΕΤΜΕΑΡ) για τις βιομηχανικές επιχειρήσεις.
- Παρεμβάσεις στο συνδεδεμένο με τα διυλιστήρια κλάδο εμπορίας πετρελαιοειδών για την ενίσχυση της συνολικής ρευστότητας και ανταγωνιστικότητας στην εγχώρια αγορά, όπως η παροχή ημερών πίστωσης για την απόδοση του ΕΦΚ υγρών καυσίμων, η εφαρμογή των νομοθετημένων μέτρων για την εξάλειψη του παράνομου εμπορίου καυσίμων κ.ά.

Συμπερασματικά, η σημαντική και αυξανόμενη συνεισφορά του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία δεν είναι εξασφαλισμένη. Οι θεσμικές παρεμβάσεις που εξυπηρετούν σημαντικούς στόχους για ένα περιβαλλοντικά βιώσιμο μέλλον πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες της χώρας για θέσεις εργασίας και να διασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής βιομηχανίας.

1. Εισαγωγή

Η κρίση της ελληνικής οικονομίας, σε συνδυασμό με την ύφεση στην Ευρώπη, έχουν επιδράσει καταλυτικά στον κλάδο διύλισης στην Ελλάδα, οδηγώντας σε δραστική αλλαγή του περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιούνται τα ελληνικά διυλιστήρια. Η υποχώρηση της ζήτησης, αλλά και η αλλαγή στο μίγμα των προϊόντων πετρελαίου στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, έχει δημιουργήσει ανισορροπίες μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, οι οποίες αντανακλώνται στο χαμηλότερο επίπεδο χρησιμοποίησης της δυναμικότητας διύλισης – ιδιαίτερα στην Ευρώπη – και στα μικρά περιθώρια διύλισης.

Ταυτόχρονα, στην Ελλάδα, η εξέλιξη των σχετικών τιμών των καυσίμων, η οποία σε μεγάλο βαθμό επηρεάζεται από την εφαρμοζόμενη φορολογική πολιτική, έχει οδηγήσει σε επιτάχυνση της τάσης υποκατάστασης των προϊόντων πετρελαίου από άλλες πηγές ενέργειας, όπως το φυσικό αέριο, ο ηλεκτρισμός και η βιομάζα στη θέρμανση και τα εναλλακτικά καύσιμα στις μεταφορές.

Έτσι, μετά από μια περίοδο σημαντικών επενδύσεων εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της δυναμικότητάς τους, τα ελληνικά διυλιστήρια αντιμετωπίζουν έντονες ανταγωνιστικές πιέσεις στις αγορές που δραστηριοποιούνται, οι οποίες ενισχύονται και από άλλους παράγοντες, όπως οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τον περιορισμό των βιομηχανικών εκπομπών και την ποιότητα των καυσίμων.

Τα ανωτέρω ζητήματα προφανώς επηρεάζουν σημαντικά τις προοπτικές του κλάδου και το βαθμό στον οποίο αυτός θα συνεχίσει να συμβάλει με τη δραστηριότητά του αρχικά στην ανάκαμψη και αργότερα στη σταθερή και βιώσιμη ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Στο πλαίσιο αυτό έχει ενδιαφέρον τόσο ο προσδιορισμός της συμβολής του κλάδου, όσο και των πιθανών πολιτικών που θα επιτρέψουν την απρόσκοπτη συμμετοχή του σε αυτή την εθνική προσπάθεια.

Στην παρούσα μελέτη επιχειρείται η εκτίμηση της συνεισφοράς του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία, αξιολογείται ο τρόπος με τον οποίο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο επηρεάζει την ανταγωνιστικότητά του και, τέλος, διατυπώνονται προτάσεις προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του κλάδου της διύλισης στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον των ενεργειακών αγορών.

Ειδικότερα, στο **δεύτερο κεφάλαιο** εξετάζονται συνοπτικά οι κύριες τάσεις στον κλάδο διύλισης σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Αναλύονται επίσης οι παράγοντες που διαμορφώνουν το εγχώριο περιβάλλον δραστηριοποίησης των ελληνικών διυλιστηρίων. Στο **τρίτο κεφάλαιο** προσδιορίζεται η συμβολή του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία μέσω της εκτίμησης της άμεσης, έμμεσης και προκαλούμενης επίδρασης του κλάδου σε όρους ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας, απασχόλησης και εισοδήματος εργαζομένων, επενδύσεων, εξαγωγών και συμβολής στα φορολογικά έσοδα.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** παρουσιάζονται οι κυριότερες Οδηγίες που – σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης – ρυθμίζουν σημαντικά ζητήματα για τη δραστηριότητα και τη

λειτουργία των διυλιστηρίων και αξιολογούνται οι επιπτώσεις τους στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Τέλος, στο **πέμπτο κεφάλαιο** αξιολογούνται οι προοπτικές του κλάδου και διατυπώνονται προτάσεις στην κατεύθυνση εξασφάλισης της βιωσιμότητάς του και διατήρησης ή/και επαύξησης της συμβολής του στην εθνική οικονομία.

2. Το περιβάλλον δραστηριοποίησης των ελληνικών διυλιστηρίων

Οι επιχειρήσεις του κλάδου διύλισης πετρελαίου είναι πλήρως εξοικειωμένες με τις συνθήκες έντονης μεταβλητότητας των τιμών, τόσο στις αγορές από τις οποίες εφοδιάζονται πρώτες ύλες (διάφοροι τύποι αργού πετρελαίου και ημικατεργασμένων προϊόντων – feedstocks), όσο και στις αγορές διάθεσης των προϊόντων τους (βενζίνες, πετρέλαιο diesel, μαζούτ, καύσιμα αεριοθετημένων κ.λπ.).

Καθώς πλήθος παραγόντων (οικονομικοί, γεωπολιτικοί, ρυθμιστικοί, τεχνολογικοί, καιρικές συνθήκες, κ.ά.) επηρεάζουν τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης στις αγορές πετρελαίου και προϊόντων διύλισης, οι επιχειρήσεις του κλάδου έχουν αναπτύξει συστήματα διαχείρισης κινδύνων ώστε να αντισταθμίζουν, βραχυχρονίως και στο μέτρο του δυνατού, τους επιχειρηματικούς κινδύνους που πηγάζουν από τις συνεχείς μεταβολές των τιμών.

Ωστόσο, δεν είναι το ίδιο εύκολο να προσαρμοστούν και να αντισταθμίσουν κινδύνους που απορρέουν από ευρύτερες αλλαγές στο εξωτερικό περιβάλλον, αλλαγές που επηρεάζουν το βαθμό αξιοποίησης του παραγωγικού δυναμικού ή/και τη δυνατότητά τους να ανταγωνίζονται στις διεθνοποιημένες αγορές πετρελαίου.

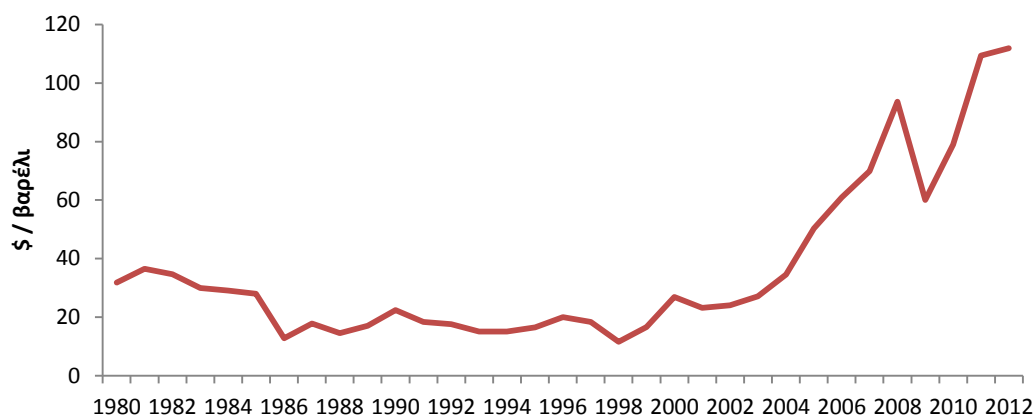
Μετά το 2008, τα ελληνικά διυλιστήρια βρέθηκαν αντιμέτωπα με τη βαθιά κρίση στην ελληνική οικονομία. Ταυτόχρονα, οι μεταβολές της ζήτησης και το χαμηλό ενεργειακό κόστος σε ορισμένες περιοχές έχει φέρει αναδιάρθρωση του κλάδου διεθνώς. Αυτές οι εξελίξεις, σε συνδυασμό με την ύφεση στην Ευρώπη και άλλους παράγοντες, έχουν μεταβάλλει ριζικά το πλαίσιο στο οποίο δραστηριοποιούνται τα διυλιστήρια.

Στην τρέχουσα συγκυρία ο κλάδος αντιμετωπίζει υψηλό κόστος εφοδιασμού αργού πετρελαίου, ουσιαστικές αλλαγές στην παγκόσμια δυναμικότητα διύλισης, κατακόρυφη πτώση της εγχώριας ζήτησης και της ζήτησης στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, χαμηλά περιθώρια διύλισης και αυξημένο κόστος χρηματοδότησης και ενέργειας. Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζουμε συνοπτικά τις σημαντικές αυτές εξελίξεις, ώστε να διαμορφώσουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα για το τρέχον περιβάλλον δραστηριοποίησης των ελληνικών διυλιστηρίων. Οι εξίσου σημαντικές αλλαγές του κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες αφορούν άμεσα τον κλάδο διύλισης και διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο για τη μελλοντική του πορεία, αναλύονται στο τέταρτο κεφάλαιο.

2.1. Κόστος εφοδιασμού αργού πετρελαίου

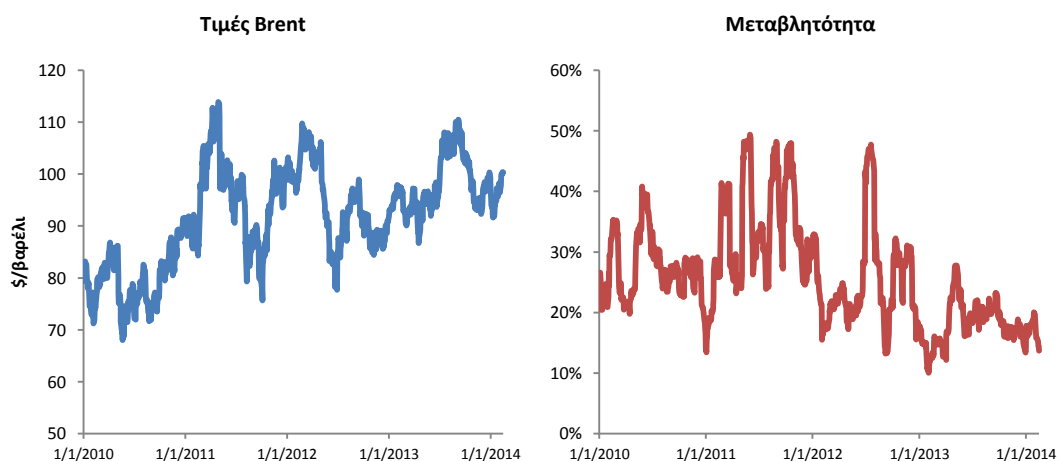
Οι τιμές του αργού πετρελαίου επηρεάζονται από μια μεγάλη ποικιλία οικονομικών και γεωπολιτικών γεγονότων. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 2000 το κόστος εισαγωγής αργού πετρελαίου στην Ελλάδα αυξήθηκε κατακόρυφα, λόγω της εξίσου σημαντικής ανόδου των διεθνών τιμών (Διάγραμμα 2.1). Ωστόσο, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση οδήγησε σε δραματική πτώση των διεθνών τιμών το 2008 λόγω της αναμενόμενης εξασθένησης της παγκόσμιας ζήτησης. Ο περιορισμός της παραγωγής από τα μέλη του OPEC το 2010 συγκράτησε την πτώση και σε συνδυασμό με τη σταδιακή ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας οι τιμές ξεκίνησαν μια νέα ανοδική πορεία.

Διάγραμμα 2.1: Κόστος εισαγωγής αργού πετρελαίου στην Ελλάδα, 1980-2012



Πηγή: IEA.

Διάγραμμα 2.2: Τιμές πετρελαίου Brent και μεταβλητότητα, Ιαν 2010 – Ιαν 2014



Πηγή: Ναυτεμπορική, Επεξεργασία στοιχείων IOBE.¹

Η περαιτέρω άνοδος των τιμών τροφοδοτήθηκε από τις εξελίξεις στη Λιβύη, το εμπάργκο στο Ιράν και τις αναταραχές στη Συρία, γεγονότα που δημιούργησαν τη διετία 2011/2012 σοβαρές ανησυχίες στις διεθνείς αγορές σχετικά με τον απρόσκοπτο εφοδιασμό αργού πετρελαίου. Ως αποτέλεσμα, η αβεβαιότητα, όπως αντανακλάται στη μεταβλητότητα των τιμών, αυξήθηκε ιδιαίτερα το 2011 και το καλοκαίρι του 2012 (Διάγραμμα 2.2), με τις τιμές

¹ Η (κυλιόμενη) μεταβλητότητα ορίζεται ως η τυπική απόκλιση των ποσοστιαίων μεταβολών για μια προσδιορισμένη χρονική περίοδο. Οι ποσοστιαίες μεταβολές υπολογίζονται διαδοχικά από τη διαφορά των τιμών σε λογαριθμούς. Η διαφορά αυτή προσεγγίζει τις ποσοστιαίες μεταβολές των τιμών μεταξύ δύο περιόδων και είναι ανεξάρτητη από τις μονάδες μέτρησης, επιτρέποντας έτσι την άμεση σύγκριση μεταξύ διαφορετικών χρονικών σειρών. Η τυπική απόκλιση υπολογίζεται με βάση τον

ακόλουθο μαθηματικό τύπο: $\sigma = \sqrt{\frac{\sum (x - \bar{x})^2}{n}}$, όπου \bar{x} είναι η μέση ποσοστιαία μεταβολή για μια συγκεκριμένη

χρονική περίοδο και n , ο αριθμός των παρατηρήσεων της χρονικής σειράς. Για τον προσδιορισμό της κυλιόμενης μεταβλητότητας υπολογίζουμε την τυπική απόκλιση για τις πρώτες 21 ημέρες, για τη 2^η μέχρι την 22^η ημέρα, την 3^η μέχρι την 24^η ημέρα κ.ο.κ. Τέλος, για την αναγωγή της μεταβλητότητας σε ετήσια βάση διαιρούμε με την τετραγωνική ρίζα των ημερών του έτους που υπάρχουν τιμές ($\sqrt{252}$).

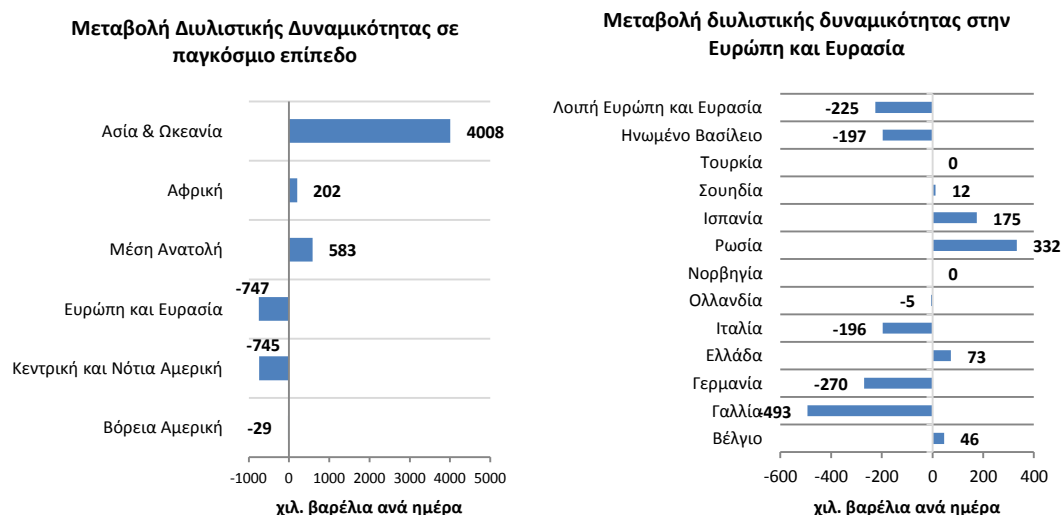
εισαγωγής αργού στην Ελλάδα να διαμορφώνονται στα 111 \$/βαρέλι κατά μέσο όρο το 2012.

Διακυμάνσεις σημειώθηκαν και το 2013, με μικρότερη όμως ένταση, καθώς οι αυξήσεις στην παραγωγή αργού πετρελαίου στις ΗΠΑ αντιστάθμισαν τη σημαντική υποχώρηση της προσφοράς από τη Λιβύη και το Ιράν. Πάντως, οι διεθνείς τιμές και συνεπώς το κόστος εφοδιασμού αργού πετρελαίου στην Ελλάδα εξακολουθούν να διατηρούνται σε υψηλό επίπεδο, αυξάνοντας τα λειτουργικά έξοδα των διυλιστηρίων.

2.2. Δυναμικότητα διύλισης

Τα τελευταία χρόνια έχουν σημειωθεί σημαντικές ανακατατάξεις στην παραγωγική δυναμικότητα διύλισης σε διεθνές επίπεδο. Οι ενεργειακές ανάγκες στις αναπτυσσόμενες χώρες του πλανήτη ώθησαν στην κατασκευή νέας ή στην αναβάθμιση υφιστάμενης δυναμικότητας διύλισης. Την περίοδο 2008-2012 η δυναμικότητα διύλισης στην Ασία αυξήθηκε κατά 15%, στη Μέση Ανατολή κατά 8% και στη Ρωσία κατά 6% (Διάγραμμα 2.3). Τα νέα διυλιστήρια έχουν αυξημένο δείκτη συνθετότητας (complexity) που τους δίνει τη δυνατότητα να παράγουν προϊόντα υψηλής αξίας, ενώ το μέγεθός τους επιτρέπει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Περαιτέρω, προσανατολίζονται και στις εξαγωγές προϊόντων, καθώς η τοπική ζήτηση είναι ακόμα μικρότερη από την παραγωγική δυναμικότητα, ενώ το χαμηλότερο σε σχέση με το παρελθόν κόστος θαλάσσιας μεταφοράς, το μικρότερο κόστος ή/και η απουσία κόστους συμμόρφωσης με περιβαλλοντικές ρυθμίσεις, αλλά και το χαμηλότερο κόστος εργασίας επιτρέπουν την ανταγωνιστική τιμολόγηση των προϊόντων.

Διάγραμμα 2.3: Μεταβολή της δυναμικότητας διύλισης, 2008-2012 (σε χιλ. βαρέλια ανά ημέρα)



Πηγή: BP Statistical Review of World Energy June 2013. Επεξεργασία στοιχείων IOBE.

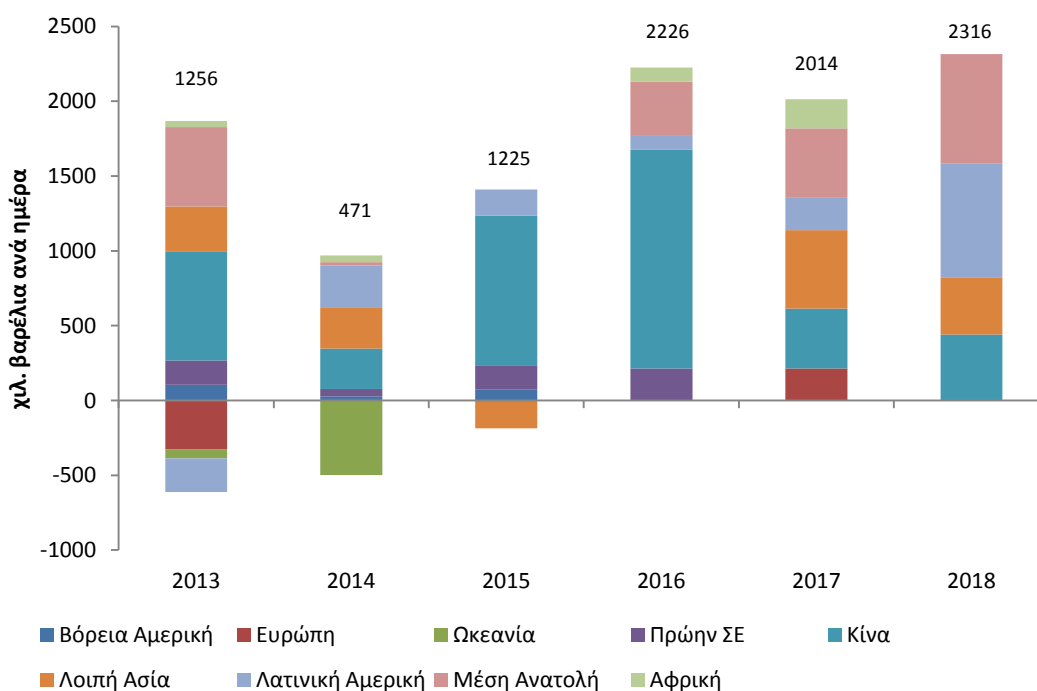
Αντίθετα, στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία ένας σημαντικός αριθμός διυλιστηρίων έκλεισε, ενώ άλλα αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο πρόωρης παύσης λειτουργίας, καθώς οι αναπτυσσόμενες χώρες αναπτύσσουν τη δική τους δυναμικότητα διύλισης και διεισδύουν

εναλλακτικά καύσιμα. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η δυναμικότητα διύλισης μειώθηκε κατά 5,5% το 2012 σε σύγκριση με το 2008, ενώ περαιτέρω μείωση σημειώθηκε το 2013. Έτσι, αρκετά διυλιστήρια παραμένουν σε αδράνεια ή υπολειτουργούν καθώς μεγάλοι καταναλωτές όπως η Κίνα και η Ινδία προτιμούν να εισάγουν αργό πετρέλαιο αντί για προϊόντα πετρελαίου και να παράγουν μόνοι τους τα τελικά προϊόντα, ενώ παράλληλα οι παραγωγοί στη Μέση Ανατολή προτιμούν να εξάγουν τελικά προϊόντα αντί για αργό. Επιπλέον, αυξανόμενο μερίδιο υγρών καυσίμων από την άντληση φυσικού αερίου (natural gas liquids) διατίθενται απευθείας στις αγορές ως υποπροϊόντα, υποκαθιστώντας προϊόντα διύλισης.

Οι συνθήκες αυτές εκθέτουν πολλά διυλιστήρια στον κίνδυνο οριστικής παύσης λειτουργίας, με το μεγαλύτερο ποσοστό της υπό απειλή δυναμικότητας να βρίσκεται στην Ευρώπη. Την ίδια στιγμή, η δομή του διεθνούς εμπορίου πετρελαιοειδών έχει μεταβληθεί με τις ροές diesel/jet fuel από τις ΗΠΑ και την Ασία να καλύπτουν το έλλειμμα προσφοράς στην Ευρώπη και τη ζήτηση για βενζίνες να συρρικνώνεται. Τα πιο ευάλωτα διυλιστήρια στην Ευρώπη είναι τα παλαιότερα που δεν έχουν αναβαθμιστεί και στηρίζονται περισσότερο στις εξαγωγές βενζίνης.

Οι πιέσεις αυτές δεν φαίνεται υπό τις παρούσες συνθήκες ότι θα μετριαστούν μεσοπρόθεσμα. Οι προβλέψεις για την προσθήκη δυναμικότητας διύλισης τα επόμενα χρόνια δείχνουν ότι η αναδιάταξη της δυναμικότητας σε διεθνές επίπεδο θα συνεχιστεί με επέκταση κυρίως σε Κίνα, Ινδία, Μέση Ανατολή και Ρωσία και μείωση σε Ευρώπη και Ωκεανία (Διάγραμμα 2.4).

Διάγραμμα 2.4: Παγκόσμιες Προσθήκες δυναμικότητας διύλισης, 2013-2018 (σε χιλ. βαρέλια ανά ημέρα)



Πηγή: IEA.

2.3. Ζήτηση προϊόντων πετρελαίου στην Ευρώπη

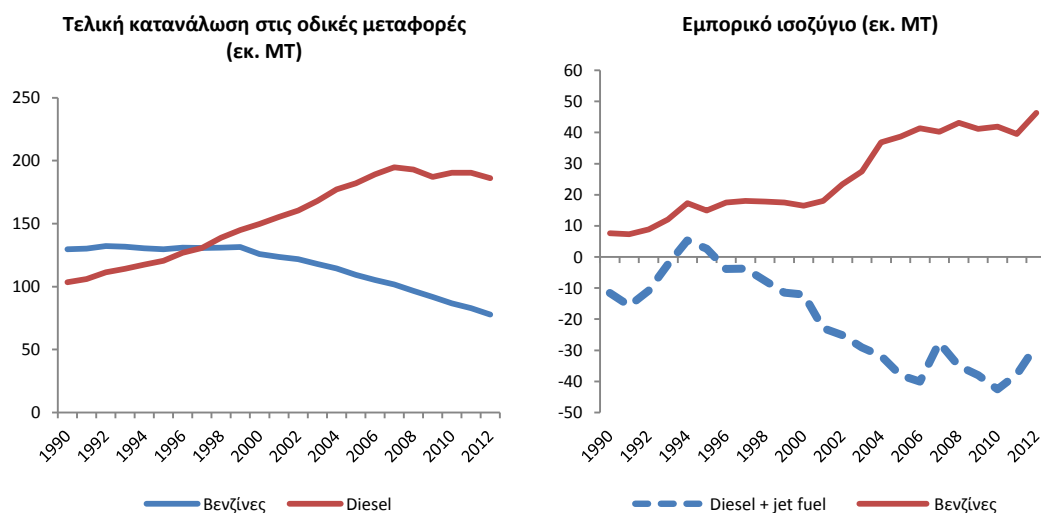
Καθώς το κόστος μεταφοράς επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων διύλισης πετρελαίου, η εξέλιξη και οι τάσεις της ζήτησης σε περιοχές πλησίον της χώρας μας διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για τον προσδιορισμό των ανταγωνιστικών πιέσεων που δέχονται τα ελληνικά διυλιστήρια.

Στην Ευρώπη η αγορά προϊόντων πετρελαίου έχει αλλάξει σημαντικά την τελευταία δεκαετία (Διάγραμμα 2.5). Εκτός από τη συνολική πτωτική τάση, η κυριότερη αλλαγή αφορά στη μείωση της ζήτησης βενζινών και μαζούτ (heavy fuel oil) και στην άνοδο της ζήτησης diesel και καυσίμων αεριωθουμένων (jet fuels).

Η άνοδος της ζήτησης diesel τροφοδοτήθηκε από την ενίσχυση της κατανάλωσης στις εμπορευματικές μεταφορές και την αυξανόμενη τάση προς την πετρελαιοκίνηση στις ιδιωτικές οδικές μεταφορές. Η τελευταία οφείλεται τόσο στη χαμηλότερη τιμή του diesel κίνησης σε σχέση με τις βενζίνες, λόγω καλύτερης φορολογικής μεταχείρισης, όσο και στη διαθεσιμότητα πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων που επιτυγχάνουν εξοικονόμηση καυσίμου. Η αποδοτικότητα των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων οδηγεί επιπλέον σε μείωση των εκπομπών CO₂ ανά χλμ βοηθώντας την αυτοκινητοβιομηχανία στην επίτευξη των αυστηρών στόχων αποδοτικότητας που έχουν τεθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η ζήτηση μαζούτ στην ηλεκτροπαραγωγή έχει μειωθεί σημαντικά, ενώ και η ευρωπαϊκή βιομηχανία, έχοντας να αντιμετωπίσει αυστηρούς περιβαλλοντικούς περιορισμούς, έχει στραφεί σε πιο καθαρά εναλλακτικά καύσιμα.

Διάγραμμα 2.5: Ζήτηση βενζίνης και πετρελαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση



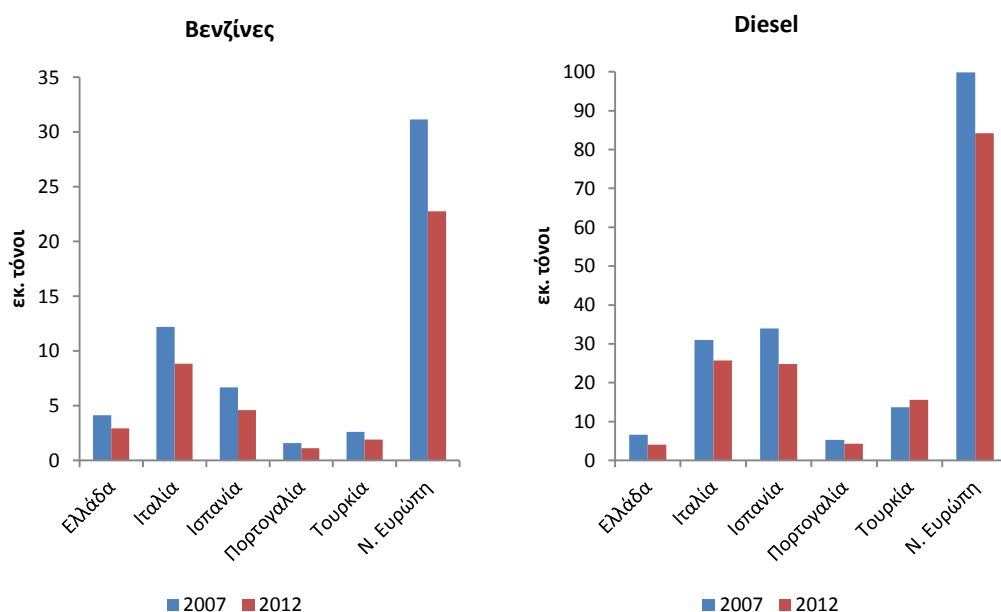
Πηγή: Eurostat.

Οι αλλαγές αυτές πραγματοποιήθηκαν με μεγαλύτερη ταχύτητα σε σχέση με την ικανότητα του κλάδου να ανταποκριθεί στις αλλαγές. Τα παλαιότερα ευρωπαϊκά διυλιστήρια κατασκευάστηκαν σε ένα διαφορετικό περιβάλλον αγοράς, στο οποίο η ζήτηση για βενζίνες

και μαζούτ ήταν σημαντικά υψηλότερη από τη ζήτηση για ενδιάμεσα κλάσματα. Έτσι, με τις υφιστάμενες τάσεις δημιουργείται ανισορροπία μεταξύ της δυναμικότητας παραγωγής και των απαιτήσεων της ζήτησης, η οποία εξισορροπείται διαμέσου του διεθνούς εμπορίου. Η Ευρώπη, επομένως, εμφανίζει υπερβάλλουσα προσφορά βενζινών και έλλειμμα στα ενδιάμεσα κλάσματα που αναμένεται να συνεχίσουν να αυξάνονται (Διάγραμμα 2.5). Ωστόσο, η δυνατότητα αξιοποίησης της πλεονάζουσας δυναμικότητας μέσω εξαγωγών βενζινών από τα ευρωπαϊκά διυλιστήρια τείνει να περιοριστεί μετά τις δραστικές αλλαγές που έφερε, στη βασική για τις ευρωπαϊκές εξαγωγές αγορά των ΗΠΑ, η εκμετάλλευση του Light tight oil (LTO) – και η συνεπαγόμενη αύξηση της προσφοράς πετρελαίου – στις ΗΠΑ, οι αυξημένες απαιτήσεις χρήσης βιοκαυσίμων και η βελτίωση της αποδοτικότητας καυσίμων στα αυτοκίνητα. Αυτές οι εξελίξεις δημιουργούν πρόσθετες πιέσεις σε αρκετά ευρωπαϊκά διυλιστήρια.

Οι εξελίξεις στις γειτονικές προς την Ελλάδα αγορές επίσης δεν είναι ευνοϊκές. Με την εξαίρεση της Τουρκίας στην περίπτωση του diesel, σε όλες τις υπόλοιπες αγορές παρουσιάζεται σημαντική πτώση της ζήτησης. Συνολικά, η ζήτηση diesel μεταξύ 2007 και 2012 έχει μειωθεί στη Νότια Ευρώπη κατά 15,7%, ενώ ακόμα σημαντικότερη είναι η μείωση στη ζήτηση βενζινών (26,9%).

Διάγραμμα 2.6: Ζήτηση βενζίνης και diesel σε χώρες της Νότιας Ευρώπης*



Πηγή: Eurostat και Petder (Τουρκία).

*Στη Νότια Ευρώπη περιλαμβάνονται οι Ελλάδα, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Τουρκία, Κύπρος, Μάλτα, Βουλγαρία, Ρουμανία, Σλοβενία και Κροατία.

2.4. Περιθώρια διύλισης

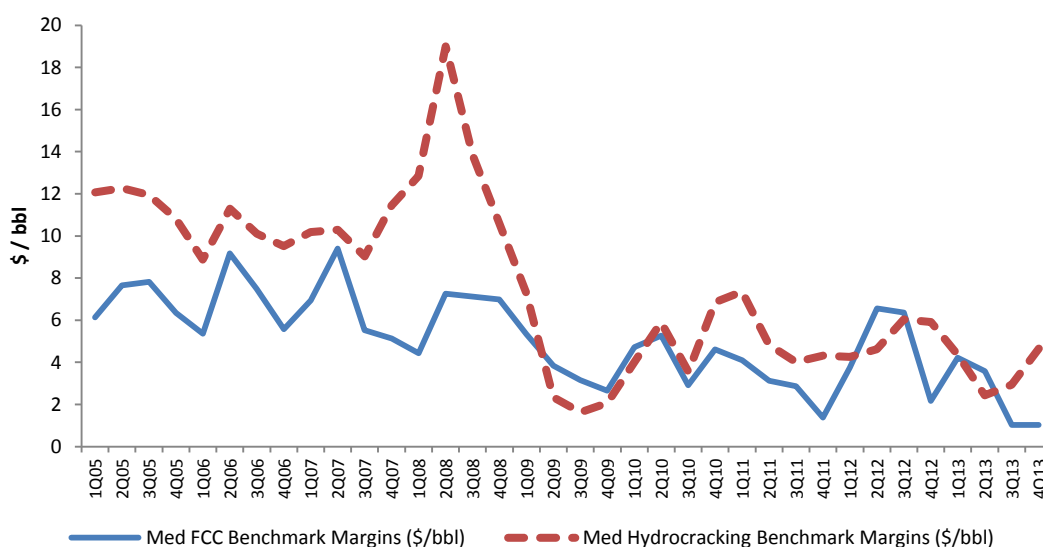
Τα περιθώρια διύλισης αντανακλούν τη διαφορά μεταξύ της αξίας του συνδυασμού προϊόντων που παράγονται από ένα τυπικό διυλιστήριο και του κόστους σε τιμές αγοράς του αργού πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένου του λειτουργικού κόστους κατά τη

διαδικασία διύλισης. Αποτελούν επομένως ένα βασικό μέτρο της κερδοφορίας που προκύπτει από την επεξεργασία ενός βαρελιού αργού πετρελαίου. Τα περιθώρια διύλισης αναφοράς προσδιορίζονται για συγκεκριμένες περιοχές ανάλογα με τον τύπο αργού πετρελαίου που (συνήθως) εφοδιάζονται και τις τυπικές προδιαγραφές των διυλιστηρίων της περιοχής. Έτσι, για παράδειγμα για την περιοχή της Μεσογείου προσδιορίζονται περιθώρια αναφοράς βασισμένα στις προδιαγραφές διυλιστηρίων τύπου Hydroskimming (απλά διυλιστήρια) αλλά και πιο σύνθετων τύπου FCC και Hydrocracking. Στην πραγματικότητα κάθε διυλιστήριο έχει το δικό του περιθώριο διύλισης, το οποίο προσδιορίζεται από τις ειδικές προδιαγραφές του, ακολουθώντας όμως τις τάσεις που προκύπτουν από τις μεταβολές των διεθνών τιμών αργού πετρελαίου και προϊόντων.

Οι οικονομικές συνθήκες στην Ευρώπη και στην περιοχή της Μεσογείου έχουν οδηγήσει, όπως αναφέρθηκε, σε πτώση της ζήτησης προϊόντων πετρελαίου. Η ταχύτερη μείωση της ζήτησης σε σχέση με τη δυναμικότητα διύλισης έχει οδηγήσει με τη σειρά της σε μείωση των περιθωρίων διύλισης (Διάγραμμα 2.7). Η επίπτωση της οικονομικής κρίσης ήταν ιδιαίτερα σημαντική, καθώς τα περιθώρια διύλισης υποχώρησαν δραστικά το 2009 για να διατηρηθούν έκτοτε σε χαμηλό επίπεδο. Σε αυτό συμβάλλουν επίσης οι ανταγωνιστικές πιέσεις από διυλιστήρια στις αναπτυσσόμενες χώρες, η μείωση του κόστους μεταφοράς, η εκμετάλλευση του LTO στις ΗΠΑ και το υψηλό κόστος εφοδιασμού αργού πετρελαίου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το τελευταίο τρίμηνο του 2013 το μέσο περιθώριο διύλισης αναφοράς για διυλιστήρια με μονάδες καταλυτικής πυρόλυσης (FCC) στην περιοχή της Μεσογείου διαμορφώθηκε σε 1,02 \$/βαρέλι, αρκετά χαμηλότερα από το μέσο όρο της περιόδου 2005-2013 (5,03 \$/βαρέλι). Αντίστοιχα, το περιθώριο διύλισης αναφοράς για σύνθετες μονάδες υδρογονοσπυρόλυσης (hydrocracking) διαμορφώθηκε σε 4,65 \$/βαρέλι (μέσος όρος περιόδου 2005-2013, 7,59\$/βαρέλι), επηρεάζοντας σημαντικά την κερδοφορία του κλάδου.

Διάγραμμα 2.7: Περιθώρια διύλισης αναφοράς περιοχής Μεσογείου (Q1:2005-Q4:2013)

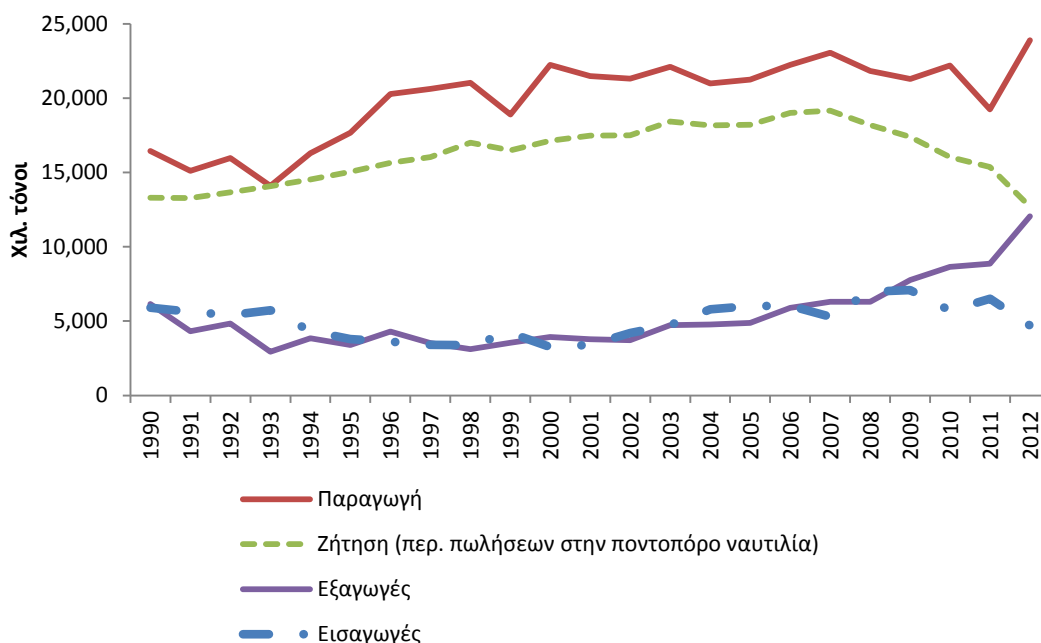


Πηγή: ΕΛΠΕ Α.Ε., Παρουσιάσεις τριμηνιαίων οικονομικών αποτελεσμάτων.

2.5. Εγχώρια ζήτηση και παραγωγή

Η ζήτηση πετρελαιοειδών στην ελληνική αγορά, μετά την κορύφωσή της το 2007, έχει υποχωρήσει δραματικά αντιστρέφοντας μια μακροχρόνια ανοδική τάση η οποία ήταν στενά συνδεδεμένη με τη μεγέθυνση της ελληνικής οικονομίας (Διάγραμμα 2.8). Εκτός από την παρατεταμένη ύφεση της οικονομίας, στη μείωση της εγχώριας ζήτησης συνέβαλαν οι δραστικές αυξήσεις της φορολογίας στα καύσιμα, η υποκατάσταση με άλλα καύσιμα και πηγές ενέργειας, οι ήπιες κλιματικές συνθήκες και οι προσπάθειες εξοικονόμησης ενέργειας.

Διάγραμμα 2.8: Εξέλιξη παραγωγής, ζήτησης, εισαγωγών και εξαγωγών προϊόντων διύλισης αργού πετρελαίου στην Ελλάδα, 1990-2012



Πηγή: Eurostat.

Από το 2008 που ξεκίνησε η ύφεση της ελληνικής οικονομίας μέχρι το 2013 τόσο οι πωλήσεις προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική αγορά, όσο και οι διεθνείς πωλήσεις (καύσιμα ποντοπόρου ναυτιλίας και αεροπορικά καύσιμα) καταγράφουν αρνητική μεταβολή με ποσοστά που κυμαίνονται από -23% για το ναυτιλιακό ντίζελ έως -70% για το πετρέλαιο θέρμανσης (Πίνακας 2.1). Ο όγκος πωλήσεων μειώθηκε συνολικά κατά 38% με το μεγαλύτερο μέρος της μείωσης να αφορά στα προϊόντα που απευθύνονται στην εσωτερική αγορά (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης), οι πωλήσεις των οποίων επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από τις αυξήσεις των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης (ΕΦΚ), του ΦΠΑ και των τελών κυκλοφορίας που οδήγησαν σε μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων.

Η πιο σημαντική μεταβολή σημειώθηκε στο πετρέλαιο θέρμανσης, κυρίως λόγω της εξίσωσης του συντελεστή ΕΦΚ με εκείνον του πετρελαίου (diesel) κίνησης το 2012, η οποία

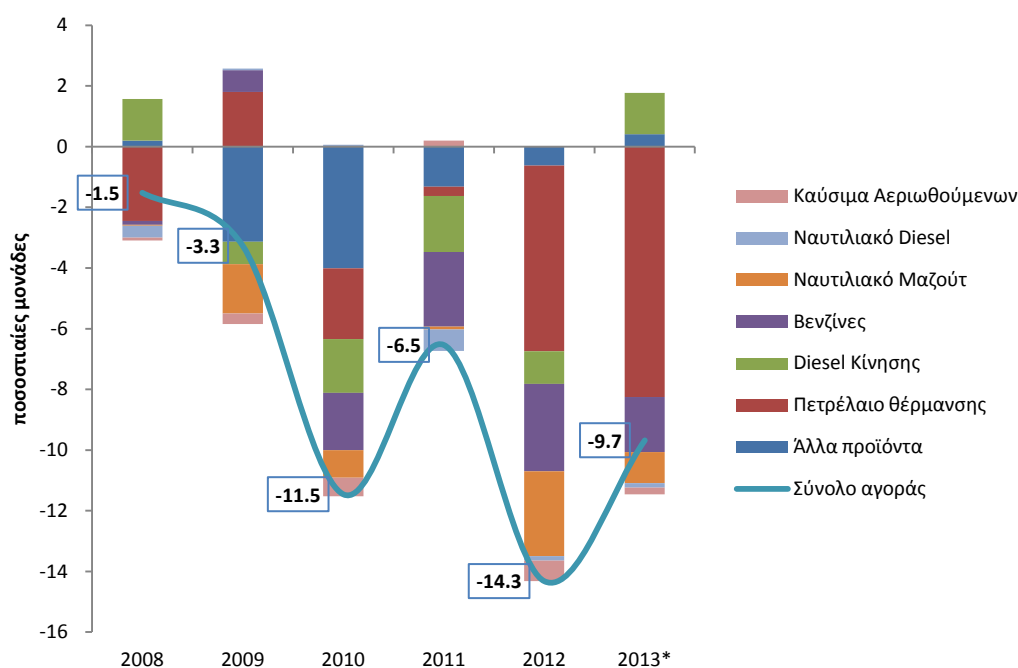
οδήγησε σε κατακόρυφη άνοδο των τιμών του προϊόντος². Ο περιορισμός του παράνομου εμπορίου επέτρεψε ωστόσο την αύξηση των πωλήσεων πετρελαίου κίνησης το 2013 κατά περίπου 8%, η οποία περιόρισε το συνολικό ρυθμό μείωσης των πωλήσεων (Διάγραμμα 2.9). Στα υπόλοιπα προϊόντα οι ρυθμοί μείωσης των πωλήσεων επιβραδύνθηκαν το 2013, ενώ η συνολική ζήτηση αναμένεται να σταθεροποιηθεί το 2014, εφόσον σταθεροποιηθεί η εγχώρια οικονομία και παραμείνουν αμετάβλητες οι διεθνείς τιμές ενέργειας και οι φόροι στα καύσιμα.

Πίνακας 2.1: Πωλήσεις στην Εσωτερική και Διεθνή αγορά, 2007-2013εκτ. (σε χιλιάδες μετρικούς τόνους)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013εκτ	2013/12	2013/08
Εσωτερική Αγορά								(%) Μεταβολή	
Άλλα προϊόντα	3.759	3.797	3.213	2.490	2.279	2.185	2.238	2%	-41%
Πετρέλαιο θέρμανσης	3.480	3.017	3.353	2.932	2.883	1.971	915	-54%	-70%
Diesel Κίνησης	2.717	2.976	2.837	2.518	2.224	2.063	2.237	8%	-25%
Βενζίνες	3.956	3.931	4.064	3.722	3.328	2.898	2.666	-8%	-32%
Σύνολο	13.912	13.721	13.467	11.662	10.714	9.117	8.056	-12%	-41%
Διεθνής Αγορά									
Ναυτιλιακό Μαζούτ	3.296	3.291	2.988	2.824	2.809	2.392	2.261	-5%	-31%
Ναυτιλιακό Diesel	655	581	592	603	490	468	449	-4%	-23%
Καύσιμα αεριοθωμένων	1.074	1.056	992	883	915	813	786	-3%	-26%
Σύνολο	5.025	4.928	4.572	4.310	4.214	3.673	3.496	-5%	-29%
Γενικό Σύνολο	18.937	18.649	18.039	15.972	14.928	12.790	11.552	-10%	-38%

Πηγή: ΕΛΠΕ.

Διάγραμμα 2.9: Ανάλυση της μεταβολής των πωλήσεων προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική και διεθνή αγορά, 2008-2013εκτ. (σε ποσοστιαίες μονάδες)



Πηγή: ΕΛΠΕ, Επεξεργασία στοιχείων ΙΟΒΕ.

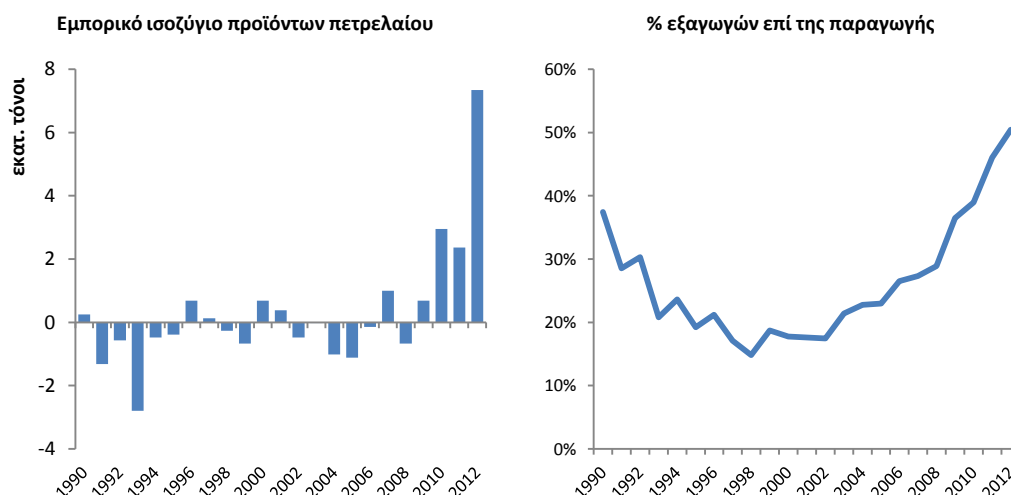
² Για λεπτομερή ανάλυση των παραγόντων που οδήγησαν στη δραστική μείωση της ζήτησης πετρελαίου θέρμανσης βλέπε ΙΟΒΕ (2013α).

Παρά την αρνητική εξέλιξη της εγχώριας ζήτησης, το επίπεδο δραστηριότητας των ελληνικών διυλιστηρίων διατηρήθηκε σε υψηλό επίπεδο, με εξαίρεση το 2011. Η μείωση της παραγωγής το 2011 ήταν πρόσκαιρη και εν μέρει οφείλεται στις εργασίες αναβάθμισης στο διυλιστήριο των ΕΛΠΕ στην Ελευσίνα. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, το 2012, στη διάρκεια του οποίου η εγχώρια ζήτηση συρρικνώθηκε κατά 21%, σημειώθηκε ιστορικά υψηλό επίπεδο παραγωγής προϊόντων πετρελαίου. Η διατήρηση του επιπέδου δραστηριότητας οφείλεται στην αλματώδη αύξηση των εξαγωγών, οι οποίες το 2012 υποσκέλισαν ακόμα και τη συνολική εγχώρια τελική ζήτηση (περιλαμβανομένων των πωλήσεων καυσίμων στην ποντοπόρο ναυτιλία).

Η στροφή στην εξαγωγική δραστηριότητα έδωσε διέξοδο στα ελληνικά διυλιστήρια, τα οποία, λόγω της πτώσης της εγχώριας αγοράς, βρέθηκαν αντιμέτωπα με τον κίνδυνο χαμηλής αξιοποίησης της παραγωγικής τους δυναμικότητας, κάτι που θα τα απομάκρυνε από την ελάχιστη αποδοτική κλίμακα παραγωγής, επιβαρύνοντας περαιτέρω τα οικονομικά τους αποτελέσματα. Έτσι, μετά από μια περίοδο σημαντικών επενδύσεων εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της δυναμικότητάς τους και υπό την πίεση της χαμηλής εγχώριας ζήτησης και των ασθενών προοπτικών της, αναζήτησαν νέες ή/και επεκτάθηκαν στις υφιστάμενες αγορές, κυρίως σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων το εμπορικό ισοζύγιο (όγκος εξαγωγών μείον εισαγωγές) προϊόντων πετρελαίου, μετά από μια μακρά περίοδο ισορροπημένων μεταβολών χωρίς σαφή τάση, από το 2010 γίνεται έντονα πλεονασματικό. Το 2012 – έτος δραστηρικής μείωσης της εγχώριας ζήτησης – το εμπορικό πλεόνασμα στα προϊόντα πετρελαίου υπερδιπλασιάστηκε και ο βαθμός εξωστρέφειας του κλάδου (εξαγωγές / παραγωγή) ξεπέρασε το 50% (Διάγραμμα 2.10).

Διάγραμμα 2.10: Εμπορικό ισοζύγιο (σε όγκο) και βαθμός εξωστρέφειας κλάδου διύλισης στην Ελλάδα, 1990-2012

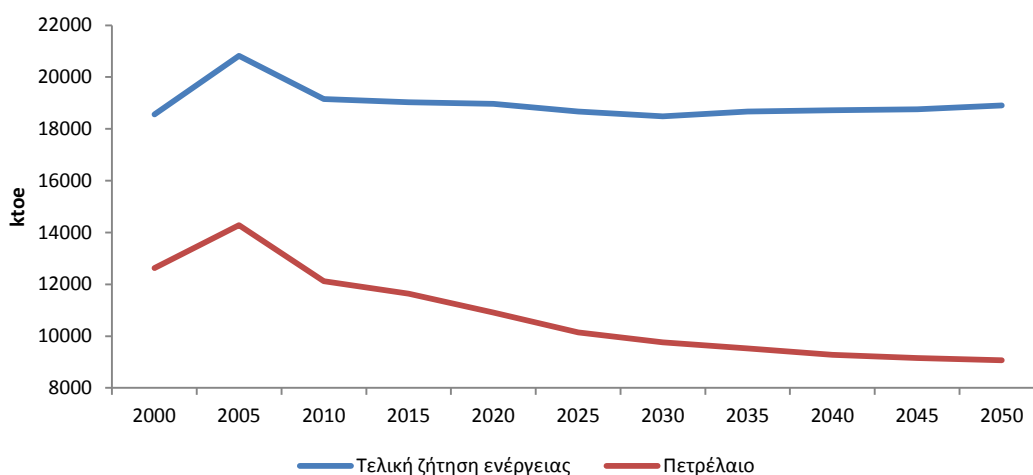


Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία στοιχείων IOBE.

Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα το εγχώριο περιβάλλον δεν προβλέπεται ότι θα είναι ευνοϊκό για τον κλάδο. Σύμφωνα με το πιο πρόσφατο σενάριο αναφοράς της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής³, στο οποίο το ενεργειακό σύστημα προβάλλεται στο μέλλον με την παραδοχή της εφαρμογής των ήδη γνωστών πολιτικών, η ζήτηση προϊόντων πετρελαίου στην Ελλάδα θα μειωθεί με ταχύτερο ρυθμό συγκριτικά με τη συνολική ζήτηση ενέργειας (Διάγραμμα 2.11). Επιπλέον, όμως, καθώς με τις υφιστάμενες πολιτικές δεν επιτυγχάνονται οι μακροχρόνιοι στόχοι μείωσης των εκπομπών CO₂ στην ΕΕ, η ανάγκη υιοθέτησης ακόμα πιο φιλόδοξων πολιτικών (μεγαλύτερη εξοικονόμηση ενέργειας, διείσδυση ΑΠΕ / βιοκαυσίμων, εξηλεκτρισμός μεταφορών κ.ά.), θα οδηγήσει σε ακόμα πιο δυσμενή προοπτική για τη ζήτηση προϊόντων πετρελαίου στην Ελλάδα και στην ΕΕ.

Διάγραμμα 2.11: Προβλέψεις ζήτησης ενέργειας και προϊόντων πετρελαίου με βάση τις ισχύουσες και γνωστές πολιτικές της ΕΕ



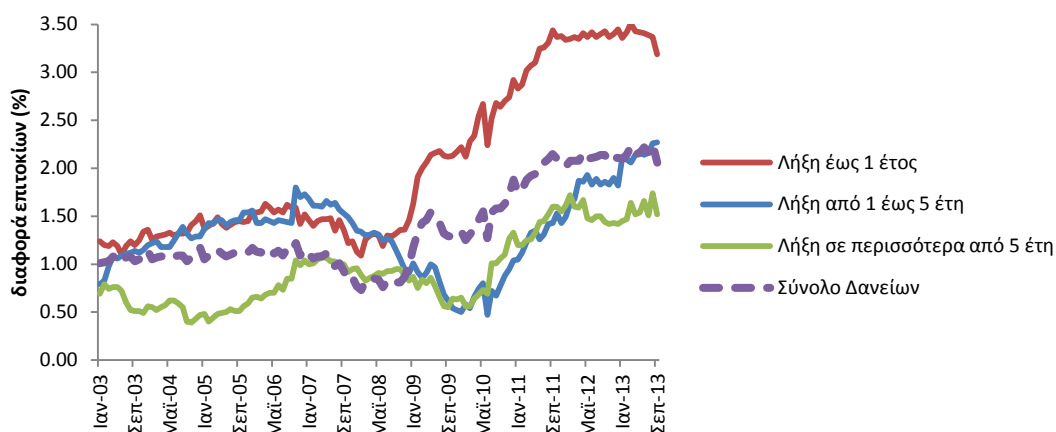
Πηγή: European Commission, 2013b.

2.6. Χρηματοδότηση

Το εγχώριο περιβάλλον δραστηριοποίησης των διυλιστηρίων επηρεάζεται επίσης σημαντικά από τις συνθήκες χρηματοδότησης των λειτουργικών και επενδυτικών τους αναγκών. Οι ανάγκες για κεφάλαια κίνησης και για χρηματοδότηση επενδυτικών προγραμμάτων είναι τεράστιες. Κατά συνέπεια ακόμα και μικρές διαφοροποιήσεις στο κόστος χρηματοδότησης δύνανται να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών διυλιστηρίων στο έντονα διεθνοποιημένο περιβάλλον των ενεργειακών αγορών.

³ Βλέπε European Commission (2013), EU Energy Transport and GHG Emissions, Trends to 2050 reference scenario 2013.

Διάγραμμα 2.12: Διαφορά επιτοκίων επιχειρηματικών δανείων: Ελλάδα έναντι Ευρωζώνης



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

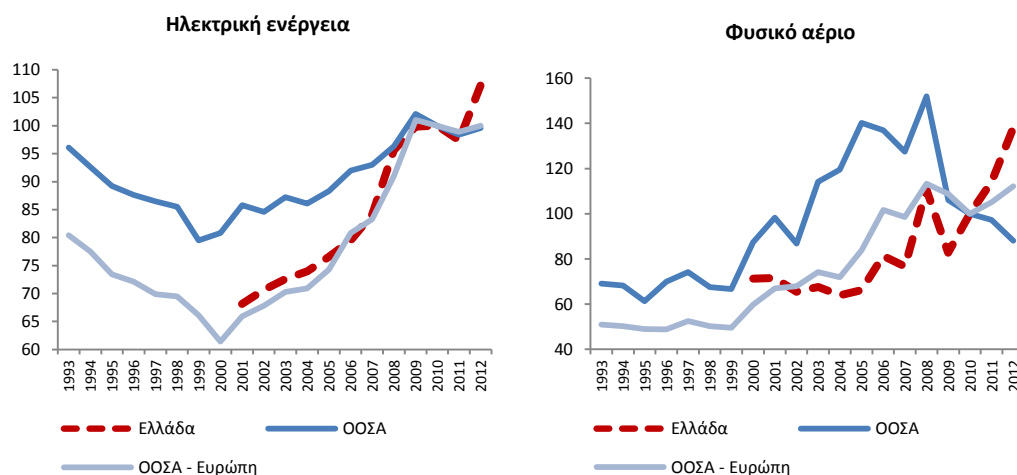
Οι συνθήκες χρηματοδότησης των επιχειρήσεων στην Ελλάδα επιδεινώθηκαν σημαντικά κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Η περιορισμένη ρευστότητα των τραπεζών επηρέασε τα επιτόκια δανεισμού, τα οποία από τον Οκτώβριο του 2009 κινήθηκαν έντονα ανοδικά, διευρύνοντας μάλιστα την απόστασή τους από το βασικό επιτόκιο χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας. Σε σύγκριση με το μέσο επιτόκιο επιχειρηματικών δανείων στην Ευρωζώνη, οι ελληνικές επιχειρήσεις συνάπτουν από το 2011 δάνεια με επιτόκια υψηλότερα κατά 200 περίπου μονάδες βάσης (2%) (από περίπου 100 μ.β. πριν την κρίση), ενώ στην περίπτωση του βραχυπρόθεσμου δανεισμού η διαφορά των επιτοκίων είναι ακόμα μεγαλύτερη, έχοντας σταθεροποιηθεί από το 2^ο εξάμηνο του 2011 στις 340 μονάδες βάσης.

2.7. Κόστος ενέργειας

Το ενεργειακό κόστος αποτελεί ένα υπολογίσιμο τμήμα του κόστους των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων, καλύπτοντας το 2010 κατά μέσο όρο περίπου το 60% του λειτουργικού τους κόστους, σύμφωνα με την EUROPIA. Λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας, η διαφοροποίηση του ενεργειακού κόστους, ιδιαίτερα συγκριτικά με τρίτες (εκτός ΕΕ) χώρες, έχει σημαντική επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα και επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις προοπτικές βιωσιμότητας του κλάδου.

Το ενεργειακό κόστος για τη βιομηχανία έχει αυξηθεί σημαντικά στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια (Διάγραμμα 2.13). Η αύξηση του δείκτη τιμών ηλεκτρικής ενέργειας ήταν ταχεία, συγκρίσιμη με το μέσο όρο του δείκτη τιμών στις ευρωπαϊκές χώρες μέλη του ΟΟΣΑ, αλλά πολύ υψηλότερη από το σύνολο των χωρών του ΟΟΣΑ. Οι τιμές του φυσικού αερίου αυξήθηκαν στην Ελλάδα κατά 37% την περίοδο 2010-2012, όταν στις ευρωπαϊκές χώρες του ΟΟΣΑ αυξήθηκαν κατά μέσο όρο 12%, ενώ στο σύνολο του ΟΟΣΑ μειώθηκαν κατά 12%.

Διάγραμμα 2.13: Δείκτες τιμών ενέργειας στη βιομηχανία, 1993-2012 (2010=100)



Πηγή: IEA. Οι δείκτες τιμών για την Ελλάδα αφορούν σε τιμές χονδρικής. Το έτος βάσης αναπροσαρμόστηκε για να είναι εφικτή η σύγκριση με τους δείκτες για το σύνολο του ΟΟΣΑ.

Οι αυξήσεις στις τελικές τιμές ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια οφείλονται κυρίως στην αύξηση των φόρων και τελών με τα οποία επιβαρύνονται οι οικιακοί και βιομηχανικοί καταναλωτές. Από το 2010 επιβλήθηκε ειδικός φόρος κατανάλωσης (ΕΦΚ) στην ηλεκτρική ενέργεια (€2,5 ανά MWh για τις βιομηχανίες που συνδέονται στην υψηλή τάση), ενώ η διόγκωση του ελλείμματος στον ειδικό λογαριασμό ΑΠΕ που τηρεί ο ΛΑΓΗΕ έκανε επιτακτική την ανάγκη αύξησης του Ειδικού Τέλους Μείωσης Εκπομπών Ρύπων (ΕΤΜΕΑΡ), μέσω του οποίου χρηματοδοτείται η ανάπτυξη των ΑΠΕ. Αυξήθηκε επίσης η ανάγκη συγκέντρωσης πόρων για την κάλυψη του κόστους παροχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας (ΥΚΩ) στους καταναλωτές των νησιών και στους δικαιούχους του κοινωνικού τιμολογίου⁴. Από τον Ιανουάριο του 2013 τα τιμολόγια ηλεκτρισμού ενσωματώνουν και το κόστος από τις εκπομπές CO₂ στην ηλεκτροπαραγωγή (έμμεσο κόστος εκπομπών), το οποίο με τις τρέχουσες τιμές δικαιωμάτων εκπομπής έχει διαμορφωθεί για τη βιομηχανία σε περίπου 4,3 € ανά MWh.

Οι τιμές φυσικού αερίου στη βιομηχανία εξαρτώνται κυρίως από τις τιμές εισαγωγής του στην Ελλάδα, που καθορίζονται μέσω μακροχρόνιων συμβάσεων της ΔΕΠΑ με τους προμηθευτές αερίου. Οι μεταβολές στις τιμές εισαγωγής φυσικού αερίου με τη σειρά τους επηρεάζονται από την εξέλιξη των τιμών του πετρελαίου, με τις οποίες είναι συνδεδεμένες. Έτσι, η άνοδος των διεθνών τιμών πετρελαίου τα τελευταία χρόνια, συμπαρέσυρε ανοδικά και τις τιμές φυσικού αερίου για τη βιομηχανία, οι οποίες είναι από τις υψηλότερες στην Ευρώπη, καθώς απουσιάζει από την περιοχή μια ρευστή αγορά μετρητοίς φυσικού αερίου στην οποία θα διαμορφώνονταν οι τιμές με βάση την προσφορά και ζήτηση. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι και στην περίπτωση του φυσικού αερίου εφαρμόζεται από το 2011 ΕΦΚ ύψους € 5,4 ανά MWh, ο οποίος επιβάρυνε σημαντικά τις τελικές τιμές φυσικού αερίου και επομένως το κόστος παραγωγής στη βιομηχανία. Με δεδομένη τη χαμηλή

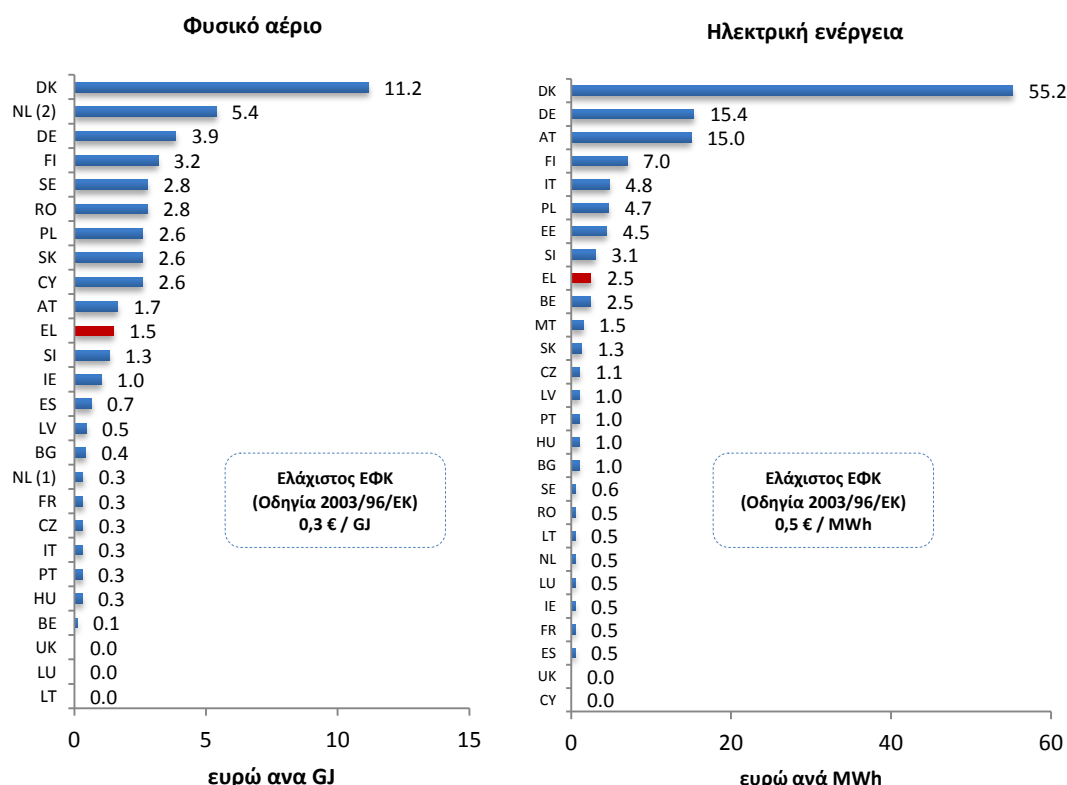
⁴ Οι βιομηχανίες εντάσεως ενέργειας που συνδέονται στην υψηλή τάση αντιμετώπισαν χαμηλότερο μέγεθος αυξήσεων στις εν λόγω ρυθμιζόμενες χρεώσεις συγκριτικά με άλλες κατηγορίες καταναλωτών.

διείσδυση φυσικού αερίου στον κλάδο διύλισης, το ζήτημα που προκύπτει από τις υψηλές τελικές τιμές έγκειται στην έλλειψη κινήτρου υποκατάστασης εναλλακτικών καυσίμων με φυσικό αέριο ώστε να περιοριστούν συγχρόνως και οι εκπομπές CO₂ των διυλιστηρίων.

Οι ΕΦΚ στην ηλεκτρική ενέργεια και το φυσικό αέριο στην Ελλάδα είναι σημαντικά μεγαλύτεροι από το ελάχιστο όριο που καθορίζει η σχετική Οδηγία. Συγκριτικά με τα υπόλοιπα κράτη μέλη της ΕΕ, η Ελλάδα βρίσκεται στην ομάδα χωρών με σχετικά υψηλούς συντελεστές ΕΦΚ σε φυσικό αέριο και ηλεκτρική ενέργεια. Επισημαίνεται επίσης ότι μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ στη Νότια και Ανατολική Ευρώπη, οι συντελεστές στην Ελλάδα είναι από τους υψηλότερους.

Αυτό που ίσως έχει μεγαλύτερη σημασία στην περίπτωση του κλάδου διύλισης στην Ελλάδα είναι η επιβάρυνσή του με υψηλότερες τιμές συγκριτικά με τους ανταγωνιστές τρίτων χωρών. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη για τις τιμές και το κόστος ενέργειας στην ΕΕ κατά την περίοδο 2008-2012 (European Commission, 2014a), η ευρωπαϊκή βιομηχανία επιβαρύνεται με ένα από τα υψηλότερα κόστη ενέργειας παγκοσμίως. Το 2012 το κόστος ηλεκτρικής ενέργειας για τη βιομηχανία στην ΕΕ ήταν κατά 20% υψηλότερο συγκριτικά με την Κίνα, 65% έναντι της Ινδίας και διπλάσιο από τις ΗΠΑ και τη Ρωσία. Οι τιμές φυσικού αερίου, για την ίδια περίοδο, ήταν τετραπλάσιες από ό,τι σε ΗΠΑ, Καναδά, Ινδία και Ρωσία.

Διάγραμμα 2.14: Συντελεστές ΕΦΚ φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας στη βιομηχανία



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Excise Duty Tables, January 2014.

(1) Μεγάλοι καταναλωτές, (2) Πολύ μικροί καταναλωτές.

Επομένως, ο κλάδος διύλισης στην Ευρώπη -και πολύ περισσότερο στην Ελλάδα η οποία έχει υψηλότερη ένταση εμπορίου με τρίτες (εκτός ΕΕ) χώρες όπως θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο- έχει σαφές ανταγωνιστικό μειονέκτημα τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις τιμές ενέργειας.

Η σημασία του ενεργειακού κόστους για την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας έχει αναγνωριστεί και στην Ελλάδα. Πρόσφατα (Φεβ 2014) η κυβέρνηση ανακοίνωσε δέσμη μέτρων για τη μείωσή του (εφαρμογή της διακοψιμότητας στις βιομηχανίες υψηλής τάσης, επαναπροσδιορισμός βιομηχανικών τιμολογίων της ΔΕΗ, μείωση τιμών εισαγωγής φυσικού αερίου, αντιστάθμιση έμμεσου κόστους εκπομπών CO₂ κ.ά.). Η εφαρμογή των μέτρων εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε μείωση του ενεργειακού κόστους συνολικά κατά 20-30%.

Για τον κλάδο διύλισης εκτιμάται ότι η εφαρμογή των ανωτέρω μέτρων θα επιτρέψει τη μείωση της δαπάνης για ηλεκτρική ενέργεια κατά περίπου 15%. Πρόσθετα μέτρα που θα είχαν θετική επίδραση στη μείωση του κόστους ηλεκτρικής ενέργειας είναι οι μειώσεις του ΕΦΚ, της χρέωσης για τις ΥΚΩ και του ΕΤΜΕΑΡ που επιβαρύνουν τα τιμολόγια ηλεκτρισμού της βιομηχανίας. Μια τέτοια παρέμβαση θα εξοικονομούσε για τον κλάδο μέχρι και €9,5 εκατ. ανά έτος. Επιπλέον, περαιτέρω μείωση του ενεργειακού κόστους της τάξης των €4,8 εκατ. ανά έτος θα μπορούσε να επιτευχθεί με την αντιστάθμιση του έμμεσου κόστους εκπομπών CO₂. Αυτό όμως θα πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, όπου η ελληνική πλευρά οφείλει να πιέσει για διεύρυνση των κριτηρίων επιλογής των κλάδων που δικαιούνται αντιστάθμιση του κόστους έμμεσων εκπομπών, δεδομένης της υψηλής έντασης εμπορικών συναλλαγών του κλάδου με χώρες εκτός ΕΕ.

Πίνακας 2.2: Ενδεικτικός υπολογισμός οικονομικού οφέλους για τον κλάδο διύλισης από τη μείωση φόρων και άλλων χρεώσεων στα τιμολόγια ηλεκτρισμού

Ηλεκτρική ενέργεια	Υφιστάμενη κατάσταση	Σενάριο Μείωσης	Σενάριο Κατάργησης	Μονάδες
Κατανάλωση	1.126.000	1.126.000	1.126.000	MWh
ΕΦΚ	2,50	0,50	0,50	€/MWh
ΥΚΩ	4,14	2,07	-	€/MWh
ΕΤΜΕΑΡ	2,23	1,12	-	€/MWh
CO ₂	4,30	4,30	4,30	€/MWh
Δαπάνες	78.820.000	68.139.890	64.553.580	€
ΕΦΚ	2.815.000	563.000	563.000	€
ΥΚΩ	4.661.640	2.330.820	-	€
ΕΤΜΕΑΡ	2.510.980	1.255.490	-	€
CO ₂	4.841.800	4.841.800	4.841.800	€
	14.829.420	8.991.110	5.404.800	€
Όφελος		5.838.310	9.424.620	€
Επιπλέον όφελος από αντιστάθμιση κόστους CO₂		4.841.800	4.841.800	€
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΟΦΕΛΟΣ ΚΛΑΔΟΥ		10.680.110	14.266.420	€

Πηγή: IOBE.

Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας: Μέσος όρος ετών 2008-2011 από Eurostat. Ενδεικτική τιμή ηλεκτρικής ενέργειας: 70€/MWh.

Η μείωση των τιμών εισαγωγής φυσικού αερίου θα μπορούσε λειτουργήσει ως κίνητρο για τη χρήση του και από τα διυλιστήρια. Ωστόσο, περαιτέρω σημαντικό όφελος θα είχε ο

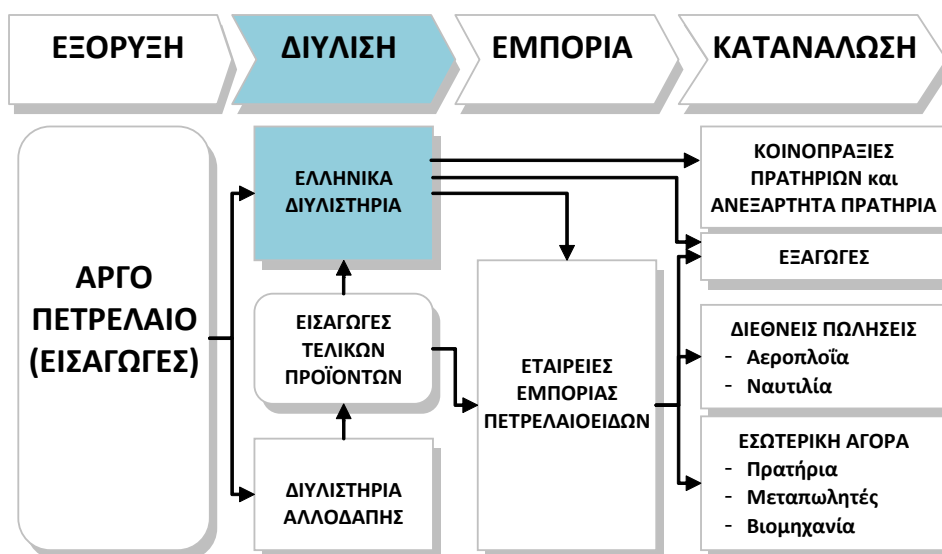
κλάδος (και η οικονομία συνολικά) από την προσαρμογή του ΕΦΚ φυσικού αερίου στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο (από 5,4 σε 1,08 €/MWh). Με μια ενδεικτική (δυνητική) κατανάλωση της τάξης των 5,5 TWh ανά έτος, το όφελος για τον κλάδο προσεγγίζει τα €24 εκατ.

3. Η συνεισφορά του κλάδου διύλισης στην εθνική οικονομία

3.1. Διαρθρωτικά στοιχεία

Ο κλάδος της διύλισης πετρελαίου αποτελεί θεμελιώδη κρίκο στην αλυσίδα εφοδιασμού προϊόντων πετρελαίου προς τους καταναλωτές (Διάγραμμα 3.1). Εισάγει και επεξεργάζεται αργό πετρέλαιο, παράγοντας ενδιάμεσα και τελικά προϊόντα πετρελαίου. Τα προϊόντα κατευθύνονται στη συνέχεια προς την τελική κατανάλωση (εγχώρια ζήτηση και εξαγωγές), κυρίως μέσω του δικτύου και των υποδομών των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών.

Διάγραμμα 3.1: Η αλυσίδα εφοδιασμού του πετρελαίου από τη σκοπιά της ελληνικής αγοράς



Δύο όμιλοι επιχειρήσεων (ΕΛΠΕ Α.Ε. και ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.) λειτουργούν τα 4 εγχώρια διυλιστήρια συνολικής δυναμικότητας διύλισης 526 χιλιάδων βαρελιών ανά ημέρα ή 26,3 εκατ. τόνων ανά έτος (Πίνακας 3.1). Με συνεχείς επενδύσεις εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης, τα ελληνικά διυλιστήρια έχουν επιτύχει υψηλό δείκτη συνθετότητας Nelson⁵. Για σύγκριση, η μέση δυναμικότητα των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων είναι περίπου 144 χιλ. βαρέλια ανά ημέρα, ενώ ο μέσος δείκτης συνθετότητας Nelson είναι 7,63 (IHS, 2013). Στην Ελλάδα η μέση δυναμικότητα είναι λίγο μικρότερη, 131 χιλ. βαρέλια ανά ημέρα, ωστόσο ο μέσος δείκτης συνθετότητας είναι αρκετά υψηλότερος από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (9,57). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα πιο σύνθετα διυλιστήρια έχουν τη δυνατότητα παραγωγής προϊόντων πετρελαίου με υψηλή αξία στην αγορά και μπορούν να επεξεργάζονται περισσότερους τύπους αργού πετρελαίου και επομένως να εκμεταλλεύονται τις διαφοροποιήσεις στις τιμές και στη διαθεσιμότητά τους. Επιπλέον, μπορούν να

⁵ Ο δείκτης συνθετότητας Nelson αποτελεί μέτρο της δευτερογενούς δυναμικότητας μετατροπής ενός διυλιστηρίου σε σχέση με την πρωτογενή δυναμικότητα διύλισης. Η διύλιση αργού ορίζεται ότι έχει συντελεστή συνθετότητας 1,0. Κάθε μονάδα του διυλιστηρίου έχει επίσης έναν καθορισμένο συντελεστή συνθετότητας. Η συνθετότητα κάθε κύριας μονάδας του διυλιστηρίου υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας το συντελεστή συνθετότητας με τη δυναμικότητά της και διαιρώντας με τη συνολική δυναμικότητα διύλισης. Το άθροισμα των τιμών συνθετότητας για κάθε μονάδα του διυλιστηρίου, περιλαμβανομένης της μονάδας διύλισης αργού, προσδιορίζει τη συνθετότητα του διυλιστηρίου κατά Nelson. Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή του δείκτη τόσο υψηλότερη είναι και η συνθετότητα του διυλιστηρίου.

προσαρμόζονται πιο εύκολα στις μεταβαλλόμενες συνθήκες στην αγορά και τις τοπικές προδιαγραφές καυσίμων. Οι παράγοντες αυτοί συμβάλουν στην καλύτερη κερδοφορία, ωστόσο η μεγαλύτερη συνθετότητα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και συνεπάγεται αυξημένες ανάγκες σε εισροές και χρήση ενέργειας.

Πίνακας 3.1: Δυναμικότητα ελληνικών διυλιστηρίων, 2013

Διυλιστήριο	Ιδιοκτήτης	Δυναμικότητα Διύλισης		Δείκτης Συνθετότητας Nelson	Τύπος Διυλιστηρίου	
		Εκ. τόνοι ανά έτος	Χιλ. βαρέλια ανά ημέρα			
Ασπρόπυργος	ΕΛΠΕ ΑΕ	7,5	148	11,0	Cracking (FCC)	Μονάδα Καταλυτικής Πυρόλυσης
Ελευσίνα	ΕΛΠΕ ΑΕ	5,0	100	8,1	Hydrocracking	Υδρογονοπυρόλυση
Θεσσαλονίκη	ΕΛΠΕ ΑΕ	4,5	93	7,3	Hydroskimming	Απλό με παραγωγή βενζινών
Κόρινθος	ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ ΑΕ	9,3	185	10,4	Cracking (FCC)	Μονάδα Καταλυτικής Πυρόλυσης
Σύνολο		26,3	526	9,6		

Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΕΛΠΕ και ΜΟΤΟΡΟΙΛ.

Συνολικά, η υφιστάμενη δυναμικότητα διύλισης στην Ελλάδα είναι επαρκής για την κάλυψη της εγχώριας ζήτησης (ενδεικτικά, η συνολική ζήτηση προϊόντων πετρελαίου το 2012 διαμορφώθηκε σε 12,7 εκατ. τόνους) – με εξαίρεση κάποιες περιόδους όπου λόγω της εποχικότητας της ζήτησης μπορεί να είναι αναγκαίες και οι εισαγωγές προϊόντων (π.χ. πετρελαίου θέρμανσης). Όπως μάλιστα αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, με την υποχώρηση της εγχώριας ζήτησης τα τελευταία χρόνια, η Ελλάδα έχει αναδειχθεί σε σημαντικό καθαρό εξαγωγέα προϊόντων πετρελαίου. Επιπλέον, η παρουσία του κλάδου ελαχιστοποιεί τα όποια προβλήματα μπορεί να προκύψουν βραχυχρονίως από διακοπές στην ομαλή τροφοδοσία πετρελαίου, ενισχύοντας την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της χώρας.

3.2. Κύρια οικονομικά μεγέθη

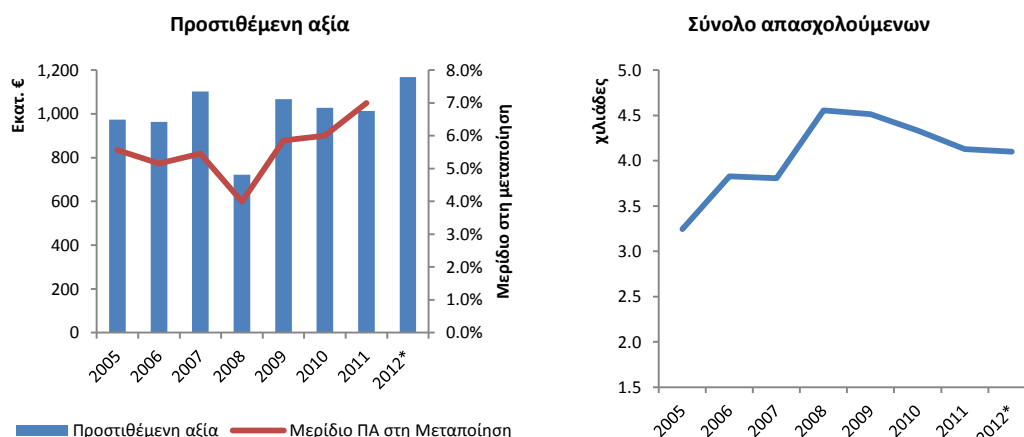
Εκτός από την επάρκεια με την οποία καλύπτει την εγχώρια ζήτηση και την ασφάλεια του εφοδιασμού που εξασφαλίζει, ο κλάδος διύλισης πετρελαίου έχει αξιοσημείωτη παρουσία στα οικονομικά μεγέθη της εγχώριας μεταποίησης αλλά και συνολικά στην ελληνική οικονομία (Πίνακας 3.2). Η προστιθέμενη αξία που προκύπτει από τις παραγωγικές του δραστηριότητες βρίσκεται σταθερά τα τελευταία χρόνια σε επίπεδο ανώτερο του €1 δισ. συνεισφέροντας το 2011 το 7% της προστιθέμενης αξίας της μεταποίησης και το 0,5% του ΑΕΠ (Διάγραμμα 3.2). Η συνεισφορά του κλάδου έχει διευρυνθεί δεδομένου ότι τα διυλιστήρια κατάφεραν κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης να αυξήσουν την παραγωγή τους μέσω των εξαγωγών, σε αντίθεση με το σύνολο της μεταποίησης όπου καταγράφεται συνεχής υποχώρηση της παραγωγής (Διάγραμμα 3.3). Στον κλάδο διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα απασχολούνται άμεσα περίπου 4.100 άτομα, με αρκετά μικρότερη – αλλά αυξανόμενη – συμμετοχή στα μεγέθη της μεταποίησης, καθώς ο κλάδος διύλισης είναι εντάσεως κεφαλαίου. Από το 2008 η απασχόληση στον κλάδο έχει σημειώσει ελαφρά κάμψη, η οποία όμως ήταν αρκετά πιο περιορισμένη σε σχέση με το σύνολο της μεταποίησης.

Πίνακας 3.2: Βασικά διαρθρωτικά μεγέθη κλάδου διύλισης πετρελαίου, 2005-2011 (ποσά σε εκ. ευρώ)

Μέγεθος	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Σύνολο απασχολούμενων (άτομα)	3.246	3.828	3.806	4.557	4.513	4.333	4.129
Κόστος εργασίας	246	259	265	350	389	349	356
<i>Αμοιβές απασχολούμενων</i>	191	200	205	268	305	268	275
<i>Εισφορές κοινωνικής ασφάλισης</i>	56	59	60	81	84	81	80
Ακαθάριστη αξία παραγωγής	7.390	8.837	9.544	12.875	9.235	12.760	14.363
Σύνολο αναλώσεων	6.417	7.874	8.442	12.154	8.168	11.732	13.350
Προστιθέμενη αξία (ΠΑ)	973	963	1.102	721	1.068	1.028	1.013
Πωλήσεις παραχθέντων προϊόντων	6.912	8.362	9.184	12.538	8.820	11.964	13.642
Σύνολο επενδύσεων	406	114	66	314	223	378	373
Κύκλος εργασιών	ΜΔ	ΜΔ	ΜΔ	17.297	11.949	15.340	19.181
Επενδυτική ένταση (Επενδύσεις / προστιθέμενη αξία)	42%	12%	6%	44%	21%	37%	37%
Μέσο κόστος εργασίας (σε χιλ. €)	75,9	67,5	69,6	76,7	86,2	80,6	86,1
Προστιθέμενη αξία προς αξία παραγωγής	13%	11%	12%	6%	12%	8%	7%
Μερίδιο ΠΑ στη Μεταποίηση	5,6%	5,2%	5,5%	4,0%	5,9%	6,0%	7,0%
Μερίδιο Απασχόλησης στη Μεταποίηση	0,8%	1,0%	0,9%	1,1%	1,1%	1,1%	1,2%
Μερίδιο Επενδύσεων στη Μεταποίηση	16,9%	3,6%	2,5%	8,9%	7,1%	13,4%	25,9%

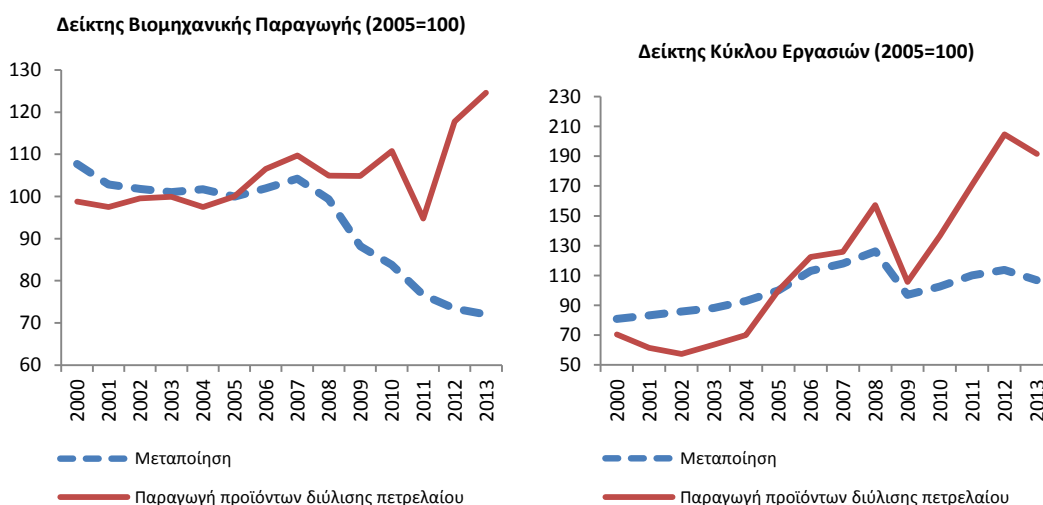
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. Επεξεργασία στοιχείων ΙΟΒΕ.
(ΜΔ: μη διαθέσιμα στοιχεία)

Διάγραμμα 3.2: Προστιθέμενη αξία και απασχόληση κλάδου διύλισης πετρελαίου, 2005-2012εκτ.



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. *Εκτίμηση ΙΟΒΕ.

Διάγραμμα 3.3: Εξέλιξη δείκτη βιομηχανικής παραγωγής και κύκλου εργασιών κλάδου Διύλισης, 2000-2013



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ.

Αξιοσημείωτη είναι και η επενδυτική δραστηριότητα του κλάδου, καθώς η βιωσιμότητά του εξαρτάται από την ικανότητα προσαρμογής στις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος και την τήρηση των αυστηρών προδιαγραφών που θέτει η ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, ιδίως σε σχέση με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του κλάδου και των προϊόντων του. Σύμφωνα με τα επίσημα διαθέσιμα στοιχεία, τα ελληνικά διυλιστήρια διενέργησαν επενδύσεις ύψους € 1,3 δισ. την περίοδο 2008-2011, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 12% των επενδύσεων της εγχώριας μεταποίησης την ίδια περίοδο⁶. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία σε μια περίοδο δραστικού περιορισμού των επενδύσεων και αναβολής υλοποίησης επενδυτικών σχεδίων λόγω των δυσμενών συνθηκών στην ελληνική οικονομία και της έλλειψης χρηματοδότησης.

Για μια μακρά περίοδο (2005-2011) ο δείκτης επενδυτικής έντασης του κλάδου (επενδύσεις προς προστιθέμενη αξία) ξεπέρασε κατά μέσο όρο το 28%, όταν στο σύνολο της μεταποίησης ήταν λίγο υψηλότερος του 15%. Αξίζει να επισημανθεί ότι ο δείκτης επενδυτικής έντασης του κλάδου έφτασε το 37% το 2010 και το 2011, ενώ κατά το παρελθόν, στον προηγούμενο επενδυτικό κύκλο του κλάδου, ξεπέρασε αυτές τις τιμές. Αυτό σημαίνει ότι μεγάλο μέρος του λειτουργικού πλεονάσματος του κλάδου επανεπενδύεται⁷. Έτσι, το 2011 οι επενδύσεις που πραγματοποίησε ο κλάδος αντιστοιχούσαν στο 26% των συνολικών επενδύσεων στη μεταποίηση.

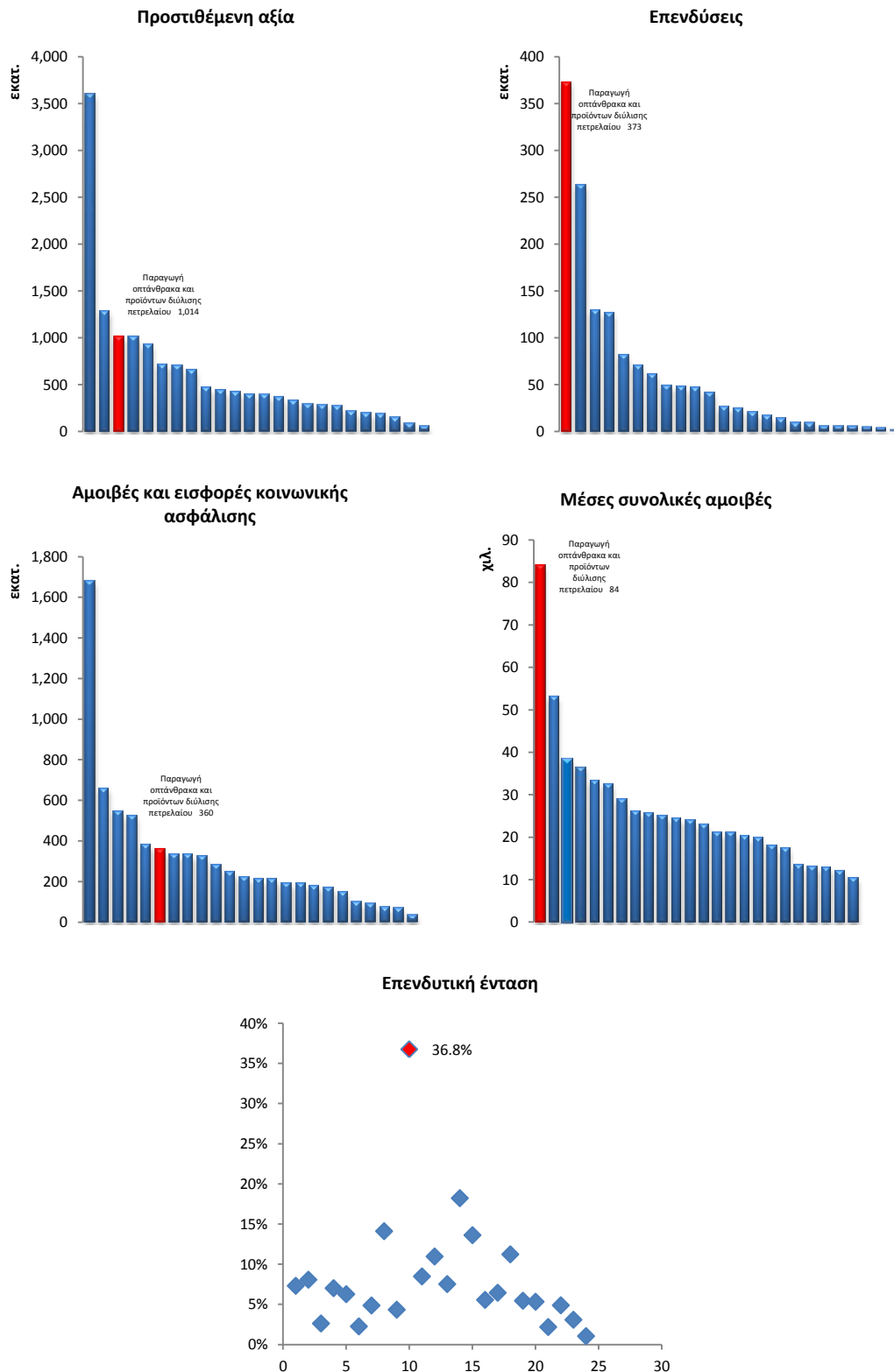
Στο Διάγραμμα 3.4 παρουσιάζεται η θέση του κλάδου διύλισης συγκριτικά με άλλους ευρέως οριζόμενους κλάδους της εγχώριας μεταποίησης (σε διψήφιο επίπεδο κατά NACE rev. 2) το 2011. Σε όρους προστιθέμενης αξίας ο κλάδος διύλισης κατατάσσεται τρίτος, ενώ με βάση την επενδυτική του δραστηριότητα είναι πρώτος. Ως προς τις συνολικές αμοιβές και εισφορές βρίσκεται στην έκτη θέση, ωστόσο εμφανίζει το υψηλότερο επίπεδο μέσω αμοιβών στη μεταποίηση⁸. Επιπλέον, η επενδυτική ένταση στον κλάδο διύλισης είναι η υψηλότερη στην εγχώρια μεταποίηση.

⁶ Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύουν στους ετήσιους απολογισμούς τους οι επιχειρήσεις του κλάδου, οι συνολικές επενδύσεις τους κατά το διάστημα 2009-2012 ξεπέρασαν τα €2,7 δισ.

⁷ Το λειτουργικό πλεόνασμα ισούται με την προστιθέμενη αξία αφαιρουμένων των αμοιβών προσωπικού και του υπόλοιπου κόστους εργασίας (εισφορές κοινωνικής ασφάλισης).

⁸ Σε επίπεδο ΕΕ το 2011 (για όσες χώρες υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία) το μέσο κόστος εργασίας εκτιμάται σε €61 χιλ. και σε €87 χιλ. αν δεν περιληφθούν οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (€86 χιλ. στα ελληνικά διυλιστήρια και €22 χιλ. στην εγχώρια μεταποίηση).

Διάγραμμα 3.4: Η θέση του κλάδου διύλισης στην εγχώρια μεταποίηση, 2011



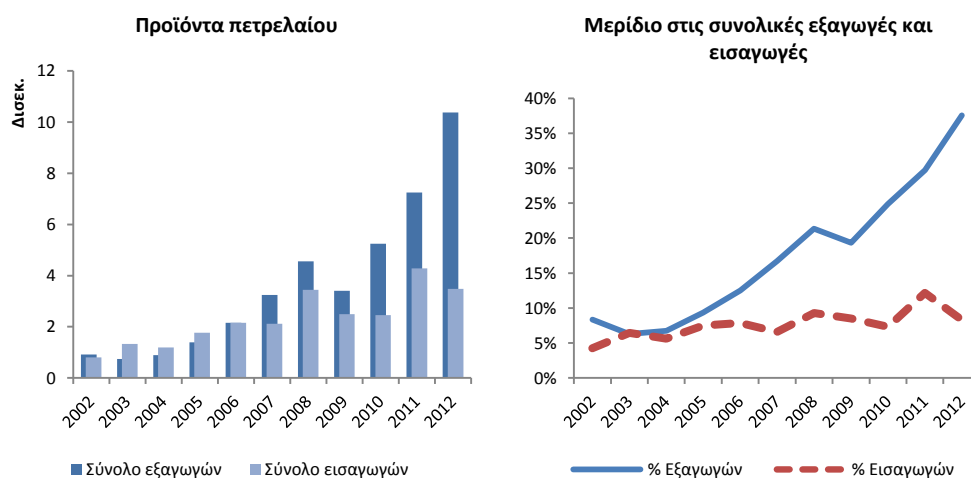
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. Επεξεργασία στοιχείων ΙΟΒΕ.

3.3. Εξαγωγές και συνεισφορά στο εμπορικό ισοζύγιο

Μια λιγότερο εμφανής ευεργετική επίδραση από τη δραστηριότητα των ελληνικών διυλιστηρίων αφορά στη συμβολή τους στη συγκράτηση του ελλείμματος στο εμπορικό ισοζύγιο. Με τις εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου να φτάνουν το 2012 τα €10,3 δισεκ. κατευθυνόμενες στην πλειονότητά τους (86%) σε εκτός ΕΕ χώρες, τα ελληνικά διυλιστήρια συνεισέφεραν το 37,5% των συνολικών εξαγωγών αγαθών της χώρας, από 8,4% μια δεκαετία νωρίτερα, χωρίς να έχει παρουσιαστεί αντίστοιχη τάση στο σκέλος των εισαγωγών (Διάγραμμα 3.5). Ως αποτέλεσμα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, ο βαθμός κάλυψης των εισαγωγών *αργού και προϊόντων πετρελαίου* από τις εξαγωγές, ο οποίος αποτελεί πιο αντιπροσωπευτικό δείκτη καθώς δεν επηρεάζεται από τις μεταβολές των διεθνών τιμών του πετρελαίου, έχει αυξηθεί από 25% το 2005 σε 42% το 2012.

Οι εξαγωγικές επιδόσεις του κλάδου στήριξαν την ανοδική πορεία των συνολικών εξαγωγών της Ελλάδας τα τελευταία χρόνια της κρίσης συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην εξισορρόπηση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 96% της κατά 13,4% αύξησης των συνολικών εξαγωγών προϊόντων της χώρας το 2012 (ήτοι 12,8 ποσοστιαίες μονάδες) οφείλεται στην άνοδο των εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου.

Διάγραμμα 3.5: Εξέλιξη εξαγωγών και εισαγωγών προϊόντων πετρελαίου και μερίδιο στο συνολικό εξωτερικό εμπόριο προϊόντων, 2002-2012 (σε δισεκ. €)

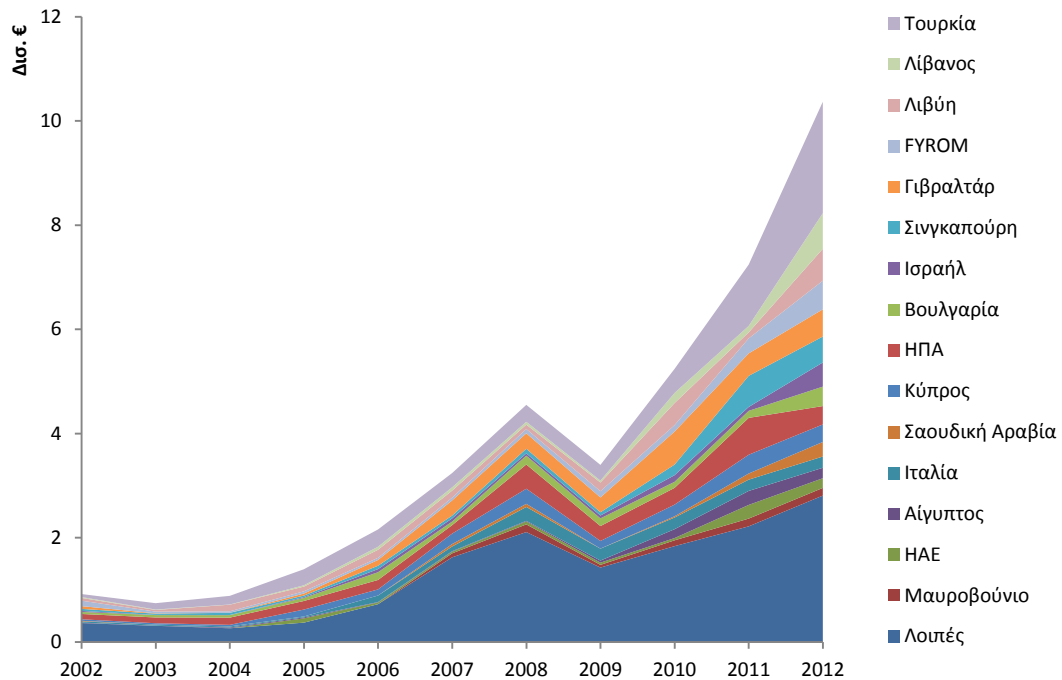


Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία στοιχείων IOBE.

Η γεωγραφική κατανομή των εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου αναδεικνύει τις σημαντικές προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν τα ελληνικά διυλιστήρια (Διάγραμμα 3.6 και Διάγραμμα 3.7). Η πλειονότητα των εξαγωγών κατευθύνεται σε γειτονικές χώρες που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η σημαντικότερη εξ αυτών είναι η τουρκική αγορά στην οποία οφείλεται περίπου το 1/3 της αύξησης των εξαγωγών το 2012. Οι αγορές αυτές όμως είναι διεκδικούμενες και από διυλιστήρια άλλων κοντινών περιοχών, όπως η Μέση Ανατολή και η Ρωσία στις οποίες αναπτύσσεται όπως είδαμε σύγχρονη δυναμικότητα διύλισης. Αυτή η ιδιαιτερότητα, που οφείλεται στη γεωγραφική θέση της Ελλάδας, έχει εξαιρετική σημασία

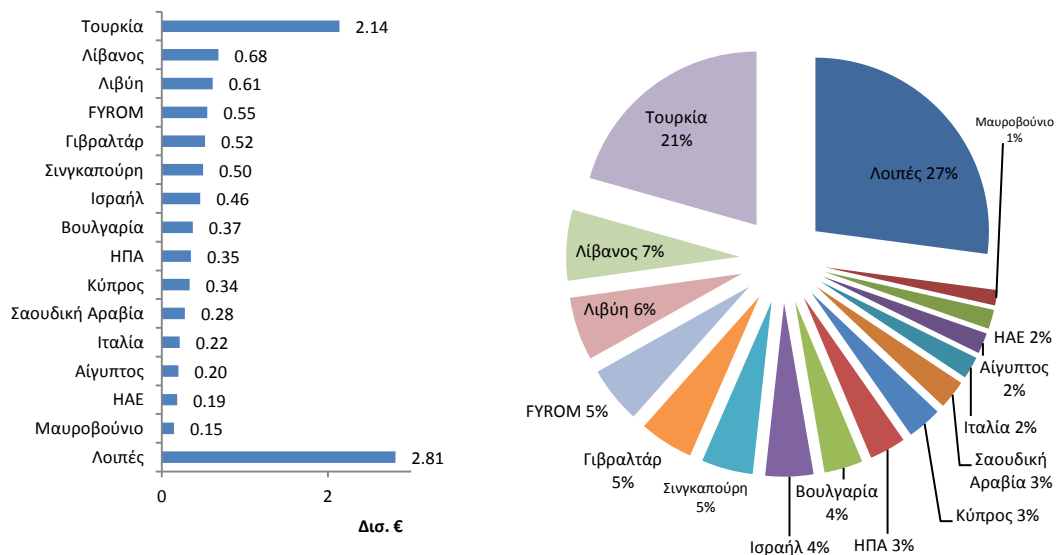
για την αξιολόγηση των επιπτώσεων από τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα αναλυθούν στο επόμενο κεφάλαιο.

Διάγραμμα 3.6: Εξέλιξη ελληνικών εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου, 2002-2012 (σε δισ. €)



Πηγή: Eurostat.

Διάγραμμα 3.7: Επίπεδο και σύνθεση ελληνικών εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου το 2012



Πηγή: Eurostat, Επεξεργασία στοιχείων IOBE.

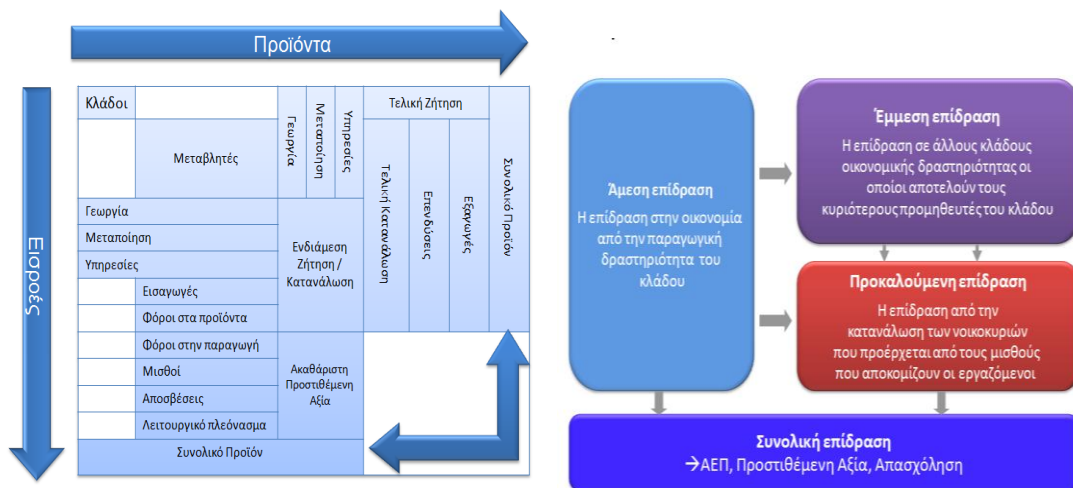
3.4. Συνολική συνεισφορά του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία

Η προστιθέμενη αξία που παράγει ένας κλάδος και οι θέσεις εργασίας που προσφέρει δεν αναδεικνύουν τη συνολική συνεισφορά του στην οικονομία, καθώς δεν λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις με τους υπόλοιπους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό το κενό καλύπτεται από το υπόδειγμα εισροών-εκροών, το οποίο αποτυπώνει τις αλληλεξαρτήσεις των κλάδων μιας οικονομίας. Χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των συνολικών επιδράσεων σε μια οικονομία από μια εξωγενή αλλαγή στην οικονομική δραστηριότητα, όπως η πραγματοποίηση μιας επένδυσης, καθώς και για τον προσδιορισμό της συνολικής συνεισφοράς ενός κλάδου στην εθνική οικονομία. Αναπτύχθηκε στα μέσα του 20^{ου} αιώνα από τον ρωσικής καταγωγής οικονομολόγο Wassily Leontief, ο οποίος βραβεύτηκε με Νόμπελ Οικονομικών Επιστημών το 1973 για την ανάπτυξη του υποδείγματος εισροών-εκροών και για την εφαρμογή του σε πρακτικά ζητήματα.

Ουσιαστικά, με βάση το υπόδειγμα, η συνολική συνεισφορά ενός κλάδου ισοδυναμεί με την επίδραση στην οικονομία σε σύγκριση με ένα υποθετικό σενάριο, όπου η ενδιάμεση και τελική ζήτηση που καλύπτει ο κλάδος ικανοποιείται εξ ολοκλήρου από τις εισαγωγές. Στο υποθετικό αυτό σενάριο «χάνεται» όχι μόνο η προστιθέμενη αξία και οι θέσεις εργασίας που δημιουργεί ο κλάδος όταν ικανοποιεί την ενδιάμεση και τελική ζήτηση για τα προϊόντα του, αλλά και η προστιθέμενη αξία και οι θέσεις εργασίας όλων των υπόλοιπων κλάδων στο βαθμό που συμμετέχουν στην αλυσίδα εφοδιασμού του εξεταζόμενου κλάδου.

Το υπόδειγμα στηρίζεται σε πίνακες, που είναι γνωστοί ως πίνακες εισροών-εκροών και περιγράφουν τις αλληλεπιδράσεις της παραγωγής και ζήτησης των κλάδων και τομέων της οικονομίας (Διάγραμμα 3.8).

Διάγραμμα 3.8: Πίνακες εισροών – εκροών και τύποι επιδράσεων στην οικονομία



Κάθε κλάδος χρησιμοποιεί ως εισροή στην παραγωγική του διαδικασία προϊόντα και υπηρεσίες από άλλους κλάδους. Από την πλευρά των εκροών, η παραγωγή κάθε κλάδου κατευθύνεται ως ενδιάμεση κατανάλωση σε άλλους κλάδους της εγχώριας οικονομίας, στην τελική κατανάλωση νοικοκυριών και κράτους, ως εισροή σε επενδυτικές δραστηριότητες ή εξάγεται.

Η διαφορά μεταξύ της συνολικής αξίας παραγωγής και της αξίας των αναλώσεων ενός κλάδου αποτελεί την Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) του κλάδου, η οποία αντιστοιχεί στους πόρους που έχουν στη διάθεσή τους οι επιχειρήσεις του κλάδου για την πληρωμή μισθών, εργοδοτικών εισφορών, αποσβέσεων, άμεσων φόρων και μερισμάτων στους μετόχους τους καθώς και για τη δημιουργία αποθεματικού κερδών.

Προσθέτοντας τους έμμεσους φόρους, όπως ΦΠΑ, ΕΦΚ, κ.ά., στην ΑΠΑ όλων των κλάδων προκύπτει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της χώρας, το οποίο υπολογίζεται επίσης και ως το άθροισμα της τελικής κατανάλωσης (νοικοκυριών και δημόσιου τομέα), των επενδύσεων (ιδιωτικού και δημόσιου τομέα) και των καθαρών εξαγωγών (εξαγωγές μείον εισαγωγές).

Η ανάλυση της παρούσας μελέτης βασίστηκε στους πίνακες εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας από τη βάση δεδομένων της Eurostat για το 2010, οι οποίοι καλύπτουν 64 κλάδους της οικονομίας. Έγινε προσαρμογή των στοιχείων, ώστε να αντανακλούν με μεγαλύτερη ακρίβεια τις σχέσεις αλληλεξάρτησης του κλάδου διύλισης με τους προμηθευτές του, καθώς και σε μεγέθη όπως η αξία παραγωγής, η προστιθέμενη αξία, οι αμοιβές προσωπικού και οι εργοδοτικές εισφορές, με βάση τα στοιχεία της Ετήσιας Έρευνας Βιομηχανίας της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Το έτος αναφοράς των εκτιμήσεων είναι το 2012, ενώ δεν λαμβάνονται υπόψη τόσο η συνεισφορά στην οικονομία από την υλοποίηση των επενδυτικών προγραμμάτων των επιχειρήσεων του κλάδου, όσο και η συνεισφορά των κλάδων με τους οποίους υπάρχει προς τα εμπρός διασύνδεση των διυλιστηρίων, όπως ο κλάδος εμπορίας πετρελαιοειδών. Για την άμεση συμβολή του τελευταίου γίνεται πάντως ειδικότερη αναφορά στο επόμενο τμήμα.

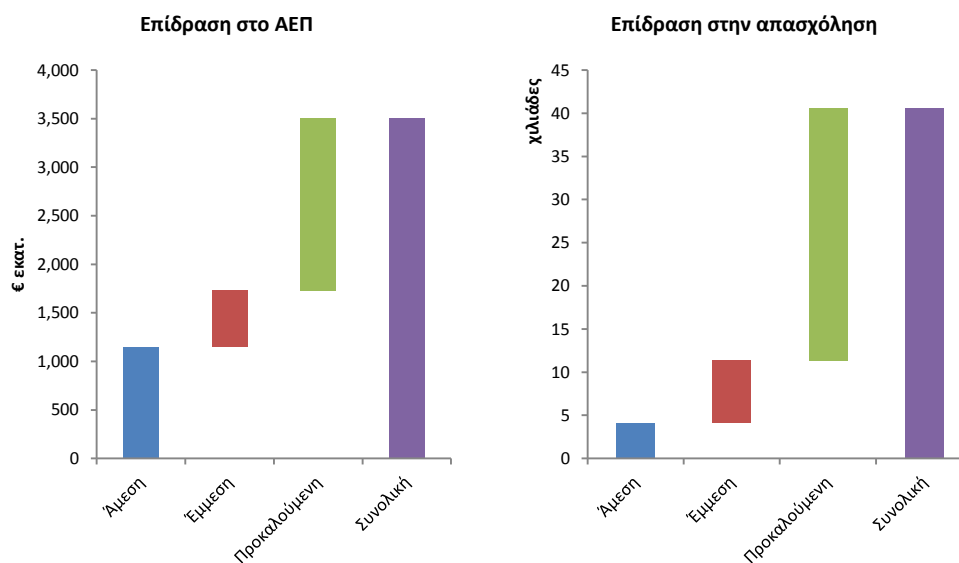
Σύμφωνα με το υπόδειγμα, η συνολική οικονομική επίδραση του κλάδου διύλισης πετρελαίου έχει τρεις συνιστώσες: την άμεση, την έμμεση και την προκαλούμενη επίδραση.

- Η **άμεση επίδραση** αναφέρεται στο οικονομικό αποτέλεσμα που προκύπτει από την παραγωγική δραστηριότητα του κλάδου, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι διασυνδέσεις του με άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας.
- Η **έμμεση επίδραση** προκύπτει όταν συνυπολογιστούν οι παραγωγικές διασυνδέσεις και οι χρηματικές ροές μεταξύ των κλάδων της οικονομίας. Η δραστηριότητα ενός κλάδου επηρεάζει τους κλάδους με τους οποίους συνδέεται και συναλλάσσεται, καθώς απαιτεί εισροές προϊόντων και υπηρεσιών από τους κλάδους οι οποίοι τον προμηθεύουν. Η δαπάνη για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών αποτελεί εισόδημα για τους προμηθευτές του κλάδου, το οποίο δεν θα είχε δημιουργηθεί χωρίς την αρχική ζήτηση του υπό εξέταση κλάδου. Επιπλέον, οι προμηθευτές του εν λόγω κλάδου θα πρέπει να προμηθευτούν εισροές από τους δικούς τους προμηθευτές, δαπανώντας για τον σκοπό αυτό χρήματα τα οποία αποτελούν εισόδημα για τους προμηθευτές τους κ.ο.κ. Η τελική έμμεση επίδραση στην οικονομία είναι το συνολικό αποτέλεσμα το οποίο προκύπτει μέσα από όλη αυτή την αλυσίδα οικονομικών διασυνδέσεων.
- Η **προκαλούμενη επίδραση** αναφέρεται στην επίδραση η οποία προκαλείται από τη μεταβολή της καταναλωτικής δαπάνης (ιδιωτική κατανάλωση) των εργαζομένων στους κλάδους που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την εξεταζόμενη μεταβολή

της τελικής ζήτησης. Οι εργαζόμενοι μισθοδοτούνται και δαπανούν εν συνεχεία τον μισθό τους για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών, δημιουργώντας έτσι εισόδημα για τους κλάδους και τις επιχειρήσεις που παρέχουν αυτά τα αγαθά και υπηρεσίες. Η αυξημένη ζήτηση για τα προϊόντα των κλάδων της οικονομίας που συμμετέχουν στην αλυσίδα εφοδιασμού των καταναλωτικών αγαθών προκαλεί αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας και της απασχόλησης στους κλάδους αυτούς.

Με βάση τα παραπάνω και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας, η συνολική επίδραση του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία είναι αρκετά ευρύτερη. Αν εκτός από την άμεση ληφθούν υπόψη οι έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις του κλάδου στην οικονομία, οι οποίες προκύπτουν από τη διασύνδεση του κλάδου με τους εγχώριους προμηθευτές (έμμεση επίδραση) και την οικονομική δραστηριότητα που δημιουργείται από τη δαπάνη του εισοδήματος των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού του κλάδου (προκαλούμενη επίδραση), εκτιμάται ότι μέσω της δραστηριότητάς του **ο κλάδος διύλισης συνεισέφερε το 2012 περίπου €3,8 δισεκ. εγχώριου προϊόντος (2% του ΑΕΠ) και στήριξε περισσότερες από 40.600 θέσεις εργασίας στην εθνική οικονομία** (Διάγραμμα 3.9).

Διάγραμμα 3.9: Άμεση, έμμεση και προκαλούμενη επίδραση του κλάδου διύλισης στο ΑΕΠ και στην απασχόληση, 2012 (σε εκατ. €)



Πηγή: ΙΟΒΕ.

Ειδικότερα, η συνολική προστιθέμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος διύλισης στην οικονομία προσεγγίζει τα €3,2 δισ., το 46% της οποίας οφείλεται στην έμμεση συμβολή του κλάδου λόγω ενίσχυσης της ιδιωτικής κατανάλωσης (προκαλούμενη επίδραση) (Πίνακας 3.3).

Η έμμεση επίδραση (χωρίς την ιδιωτική κατανάλωση) φτάνει το 15% αντανακλώντας τη σχετικά χαμηλή ανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών από την εγχώρια οικονομία, καθώς το

κύριο μέρος των αναλώσεων συνιστούν οι εισαγωγές αργού πετρελαίου⁹. Προκύπτει, επομένως, ότι για κάθε μονάδα προστιθέμενης αξίας που παράγει ο κλάδος της διύλισης δημιουργούνται 2,7 μονάδες προστιθέμενης αξίας στην οικονομία.

Πίνακας 3.3: Οικονομικός αντίκτυπος κλάδου διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα το 2012 (σε εκ. ευρώ)

Μέγεθος	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική
Ακαθάριστη αξία παραγωγής	16.574	1.616	2.449	20.639
Προστιθέμενη αξία	1.169	553	1.447	3.169
ΑΕΠ	1.459	592	1.776	3.828
Εισόδημα από εργασία	273	182	373	829
Φόροι επί προϊόντων	290	39	329	659
Φόροι επί της παραγωγής	0	0	-25	-25
Φόροι εισοδήματος φυσικών προσώπων	19	13	26	59
Σύνολο φόροι	310	52	331	693
Εισφορές εργοδοτών	80	65	101	246
Φόροι και εισφορές	390	117	432	939
Απασχόληση (θέσεις εργασίας)	4.100	7.236	29.293	40.629

Πηγή: ΙΟΒΕ.

Η άμεση απασχόληση στα ελληνικά διυλιστήρια εκτιμάται σε 4.100 άτομα το 2012. Οι συνολικές όμως θέσεις εργασίας στην οικονομία που υποστηρίζονται άμεσα και έμμεσα από την παραγωγική δραστηριότητα στον κλάδο διύλισης είναι πολλαπλάσιες και εκτιμώνται σε 40.629. Αυτό συνεπάγεται ότι από κάθε μία θέση εργασίας στον κλάδο διύλισης δημιουργούνται συνολικά 10 θέσεις εργασίας στην οικονομία. Η έμμεση επίδραση του κλάδου στην απασχόληση είναι σημαντική (18% της συνολικής), αλλά η προκαλούμενη επίδραση είναι αυτή που στηρίζει την πλειονότητα των θέσεων εργασίας σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Αυτό το αποτέλεσμα είναι εύλογο με δεδομένο το υψηλό επίπεδο αμοιβών των άμεσων θέσεων εργασίας στον κλάδο και τη μεγαλύτερη ένταση εργασίας, τόσο στους κλάδους από τους οποίους τα διυλιστήρια προμηθεύονται τις εισροές τους, όσο και στους κλάδους στους οποίους κατευθύνεται η ιδιωτική καταναλωτική δαπάνη.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι επίσης η συνεισφορά του κλάδου στη δημιουργία εισοδήματος για τους εργαζόμενους, στα φορολογικά έσοδα και στα έσοδα από εργοδοτικές εισφορές. Συνολικά εκτιμάται ότι το εισόδημα που δημιουργείται στην οικονομία από όλους τους τύπους επιδράσεων που συνδέονται με τη δραστηριότητα των ελληνικών διυλιστηρίων φτάνει στα €829 εκατ., ενώ οι εργοδοτικές εισφορές πλησιάζουν τα €250 εκατ. Τα άμεσα κρατικά έσοδα από φόρους – χωρίς να περιλαμβάνονται τα έσοδα από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης επί των προϊόντων πετρελαίου – εκτιμώνται σε €310 εκατ. και αυξάνονται σε €659 εκατ. αν προσμετρηθούν η έμμεση και η προκαλούμενη επίδραση.

Στους κλάδους με τη μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία και στην απασχόληση περιλαμβάνονται κυρίως κλάδοι των υπηρεσιών και οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Όταν συνυπολογιστούν οι επιδράσεις από την ιδιωτική κατανάλωση

⁹ Η τυπική μορφή των πινάκων εισροών – εκροών δεν επιτρέπει την εκτίμηση της έμμεσης επίδρασης που προκύπτει από τις θαλάσσιες μεταφορές αργού πετρελαίου στην Ελλάδα, στο βαθμό που αυτή συντελείται με τη διαμεσολάβηση ναυτιλιακών γραφείων που βρίσκονται στην Ελλάδα. Αυτό συμβαίνει διότι οι εισαγωγές αργού πετρελαίου καταγράφονται στον πίνακα σε τιμές CIF, στις οποίες περιλαμβάνεται και το κόστος μεταφοράς. Επομένως, η εκτίμηση για την έμμεση και προκαλούμενη επίδραση του κλάδου διύλισης είναι πιθανόν υποεκτιμημένη.

(προκαλούμενες επιδράσεις), οι κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο είναι εκείνοι οι οποίοι σχετίζονται με βασικά προϊόντα και υπηρεσίες που αγοράζουν τα νοικοκυριά, όπως οι δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία (αγορά και ενοικίαση κατοικιών), τα ξενοδοχεία και εστιατόρια, το λιανικό εμπόριο κ.λπ. Ο Πίνακας 3.4 παρουσιάζει τα αποτελέσματα των άμεσων, έμμεσων και προκαλούμενων επιδράσεων με ομαδοποίηση σε 14 τομείς οικονομικής δραστηριότητας.

Πίνακας 3.4: Οικονομικός αντίκτυπος κλάδου διύλισης πετρελαίου ανά οικονομική δραστηριότητα, 2012

Κλάδος	Προστιθέμενη αξία (εκ. €)				ΑΕΠ (εκ. €)			
	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική
Αγροτικός τομέας	0	3	56	59	0	3	61	64
Εξόρυξη	0	71	2	74	0	78	2	80
Μεταποίηση	0	28	127	155	0	32	138	170
Διύλιση	1169	51	6	1226	1459	64	8	1531
Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας	0	43	63	105	0	45	67	112
Κατασκευές	0	2	8	10	0	2	9	11
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο	0	19	189	208	0	20	197	218
Μεταφορές και υπηρεσίες αποθήκευσης	0	10	41	51	0	11	46	57
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	0	6	163	169	0	6	173	179
Πληροφορική και τηλεπικοινωνίες	0	16	83	99	0	17	87	104
Χρηματοοικονομικές υπηρεσίες	0	132	73	205	0	136	75	211
Υπηρεσίες	0	170	522	692	0	176	530	706
Δημόσια διοίκηση	0	0	7	7	0	0	7	7
Υγεία, εκπαίδευση και κοινωνικές υπηρεσίες	0	2	105	107	0	2	108	110
Σύνολο	1169	553	1445	3169	1459	592	1508	3560
Κλάδος	Απασχόληση (χιλ. άτομα)				Εισόδημα από εργασία (εκ. €)			
	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική
Αγροτικός τομέας	0	0,2	4,6	4,8	0	0	9	10
Εξόρυξη	0	0,3	0,0	0,3	0	39	1	40
Μεταποίηση	0	0,8	3,0	3,8	0	13	44	56
Διύλιση	4,1	0,2	0,0	4,3	273	12	1	287
Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας	0	0,2	0,5	0,7	0	10	19	29
Κατασκευές	0	0,0	0,3	0,4	0	1	3	3
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο	0	0,7	7,1	7,8	0	8	77	85
Μεταφορές και υπηρεσίες αποθήκευσης	0	0,3	1,4	1,7	0	5	16	21
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	0	0,1	3,7	3,8	0	1	24	25
Πληροφορική και τηλεπικοινωνίες	0	0,1	0,7	0,8	0	4	17	21
Χρηματοοικονομικές υπηρεσίες	0	1,4	0,8	2,2	0	58	31	89
Υπηρεσίες	0	2,7	4,7	7,4	0	31	73	104
Δημόσια διοίκηση	0	0	0,2	0,2	0	0	4	4
Υγεία, εκπαίδευση και κοινωνικές υπηρεσίες	0	0,0	2,3	2,3	0	1	52	53
Σύνολο	4,1	7,2	29,3	40,6	273	182	373	829
Κλάδος	Σύνολο φόροι (εκ. €)				Εισφορές εργοδοτών (εκ. €)			
	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική	Άμεση	Έμμεση	Προκαλούμενη	Συνολική
Αγροτικός τομέας	0	-1	-19	-20	0	0	1	1
Εξόρυξη	0	9	0	9	0	13	0	14
Μεταποίηση	0	5	10	15	0	3	11	14
Διύλιση	310	14	2	325	80	3	0	84
Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας	0	4	5	9	0	3	4	7
Κατασκευές	0	0	1	1	0	0	1	1
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο	0	1	14	15	0	2	24	26
Μεταφορές και υπηρεσίες αποθήκευσης	0	2	8	10	0	1	5	7
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	0	0	11	12	0	0	6	6
Πληροφορική και τηλεπικοινωνίες	0	1	5	6	0	1	6	8
Χρηματοοικονομικές υπηρεσίες	0	9	5	13	0	27	14	41
Υπηρεσίες	0	8	14	22	0	9	17	26
Δημόσια διοίκηση	0	0	0	0	0	0	2	2
Υγεία, εκπαίδευση και κοινωνικές υπηρεσίες	0	0	6	6	0	0	10	11
Σύνολο	310	52	63	425	80	65	101	246

Πηγή: IOBE.

3.5. Συνεισφορά της δραστηριότητας εμπορίας προϊόντων πετρελαίου

Με βάση την προσέγγιση που ακολουθήσαμε, η συνεισφορά του κλάδου διύλισης στην οικονομία εκτιμήθηκε συγκριτικά με ένα υποθετικό σενάριο κατά το οποίο η ζήτηση για προϊόντα πετρελαίου καλύπτεται αποκλειστικά από εισαγωγές. Έγινε η εύλογη παραδοχή ότι οι υποδομές και η δραστηριότητα της εμπορίας προϊόντων πετρελαίου, ανεξάρτητα από την ύπαρξη διυλιστηρίων στην ελληνική επικράτεια, θα συνεχίζει να υφίσταται προκειμένου να τροφοδοτείται απρόσκοπτα η εγχώρια αγορά. Επομένως, η δραστηριότητα εμπορίας προϊόντων πετρελαίου, παρά το γεγονός ότι συνεισφέρει πολύπλευρα στην οικονομία με τη δραστηριότητά της, δεν συνδέθηκε με τη συνεισφορά του κλάδου διύλισης.

Ωστόσο, δεν πρέπει να αγνοήσουμε το γεγονός ότι τα ελληνικά διυλιστήρια έχουν επεκτείνει τις δραστηριότητες τους με την προς τα εμπρός καθετοποίηση στην εμπορία πετρελαιοειδών στην οποία κατέχουν σημαντικό μερίδιο αγοράς, το οποίο μάλιστα διευρύνθηκε μετά την εξαγορά δύο πολυεθνικών εταιριών εμπορίας που αποχώρησαν από την ελληνική αγορά. Έτσι, οι ήδη στενές αλληλεπιδράσεις του κλάδου διύλισης με τη δραστηριότητα εμπορίας έγιναν ακόμα πιο ισχυρές.

Πολλοί από τους παράγοντες που επηρεάζουν τον κλάδο εμπορίας διαμορφώνουν το περιβάλλον δραστηριοποίησης των ελληνικών διυλιστηρίων όσον αφορά στην εγχώρια αγορά. Για παράδειγμα, οι συνθήκες ζήτησης και η φορολογική πολιτική στα καύσιμα, η επιδείνωση της κερδοφορίας και της ρευστότητας στην αγορά εμπορίας, αλλά και παράγοντες που επιδεινώνουν την ανταγωνιστικότητα των εταιριών εμπορίας, επηρεάζουν άμεσα τη συνολική οικονομική θέση και τα αποτελέσματα των διυλιστηρίων σε επίπεδο Ομίλου. Για τους ανωτέρω λόγους κρίνουμε σκόπιμη μια σύντομη αναφορά στην άμεση συνεισφορά του κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών στην ελληνική οικονομία.

Κατ' αρχάς, σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών (βλ. ΣΕΕΠΕ, 2013), στην αγορά εμπορίας προϊόντων πετρελαίου δραστηριοποιούνται:

- 22 εταιρίες εμπορίας με άδεια Α, με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης ανά την Ελλάδα.
- 29 εταιρίες με άδεια Β1 και Β2 για ναυτιλιακά ή / και αεροπορικά καύσιμα, με ευκολίες ανεφοδιασμού πλοίων σε λιμάνια και με σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών σε περίπου 25 αεροδρόμια. Από αυτές, οι 13 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α.
- 34 εταιρίες με άδεια Γ – δηλαδή εμπορίας Υγραερίου, με επενδύσεις σε εμφιαλωτήρια υγραερίων. Από αυτές, οι 4 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α.
- 26 εταιρίες με άδεια Δ – δηλαδή εμπορίας Ασφάλτου. Από αυτές, οι 7 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α.
- 1 εταιρία με Άδεια Μεταφοράς με Αγωγό που δραστηριοποιείται στη μεταφορά αεροπορικών καυσίμων (Jet fuels) από τα Διυλιστήρια στον Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος».

- Περίπου 6.500 πρατήρια (εκ των οποίων περίπου 500 ανεξάρτητα πρατήρια, δηλ. πρατήρια που δεν φέρουν σήμα εταιρίας εμπορίας).
- Περίπου 1.000 Πωλητές Πετρελαίου Θέρμανσης.
- Για τη διακίνηση των καυσίμων χρησιμοποιούνται δίκτυο αγωγών και περίπου 1.500 Δ.Χ. βυτιοφόρα, 350 Ι.Χ. βυτιοφόρα των Εταιριών Εμπορίας και 8.400 μικρά Ι.Χ. βυτιοφόρα διανομής θέρμανσης.

Η ανωτέρω δομή της προσφοράς ικανοποιεί με επάρκεια τις ανάγκες των διαφορετικών καταναλωτών στο σύνολο της χώρας.

Με συνολικό κύκλο εργασιών που προσέγγισε το 2012 τα €12,5 δισ. ο κλάδος εμπορίας πετρελαιοειδών (εταιρίες – μέλη ΣΕΕΠΕ) εκτιμάται ότι προσέφερε άμεσα €486 εκατ. προστιθέμενης αξίας στην ελληνική οικονομία και περισσότερες από 23 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Επιπλέον, το κοινωνικό προϊόν του κλάδου, στο οποίο περιλαμβάνονται: α) οι φόροι που αποδίδει από την πώληση των προϊόντων του, οι φόροι εισοδήματος και οι ασφαλιστικές εισφορές, β) οι αμοιβές προσωπικού, γ) οι τόκοι δανείων και δ) τα καθαρά κέρδη από την επιχειρηματική δραστηριότητα, ξεπέρασε τα €4 δισ.

Πίνακας 3.5: Στοιχεία κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών

Μέγεθος	2009	2010	2011	2012
Κύκλος Εργασιών (εκ. ευρώ)	10.729	12.893	13.532	12.473
Προστιθέμενη αξία* (εκ. ευρώ)	840	657	593	486
Κοινωνικό Προϊόν (εκ. ευρώ)	4.218	5.269	4.405	4.033
Δαπάνες Μισθοδοσίας (εκ. ευρώ)	158	146	131	116
Επενδύσεις (εκ. ευρώ)	94	62	63	45
Αριθμός Πρατηρίων (ΣΕΕΠΕ)	6.472	6.310	6.192	6.059
Αριθμός Προσωπικού Εμπορικών Εταιρειών (ΣΕΕΠΕ)	2.733	2.433	2.269	2.123
Αριθμός απασχολούμενων αυτοκινήτων τρίτων (ΣΕΕΠΕ)	1.468	1.527	1.525	1.539
Εκτίμηση απασχόλησης στα πρατήρια	20.710	20.192	19.814	19.389
Σύνολο απασχόλησης**	24.911	24.152	23.608	23.051

Πηγή: IOBE (2013γ). Αφορά μόνο τις εταιρίες μέλη του ΣΕΕΠΕ, οι οποίες καλύπτουν περίπου το 90% της εγχώριας αγοράς.

* Προσέγγιση με βάση το άθροισμα των μικτών κερδών και των λοιπών εσόδων εκμετάλλευσης.

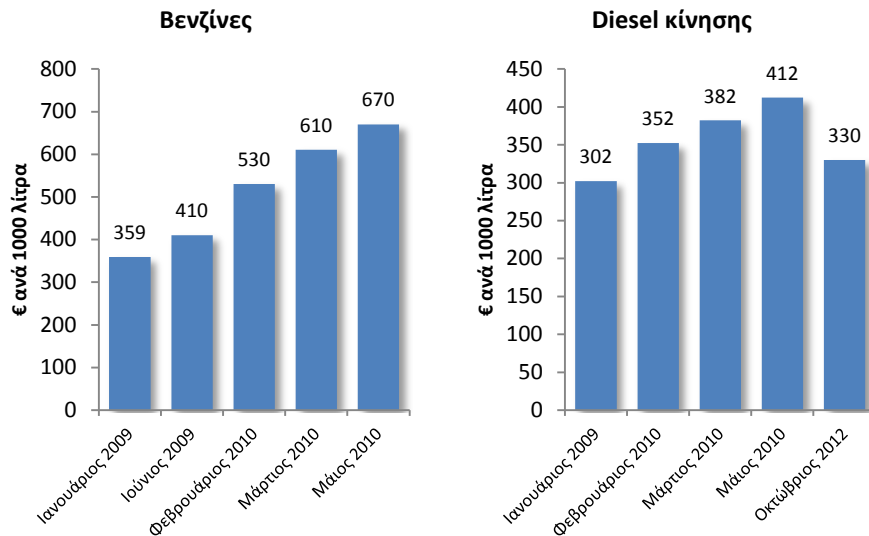
** Εκτίμηση IOBE (χωρίς ανεξάρτητα πρατήρια) με την υπόθεση ότι σε κάθε πρατήριο απασχολούνται 3,2 εργαζόμενοι κατά μέσο όρο (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ για το 2007). Η απασχόληση αυξάνεται κατά περίπου 1.500 άτομα αν περιληφθούν και τα ανεξάρτητα πρατήρια.

Οι φορολογικοί συντελεστές που εφαρμόζονται στα καύσιμα επηρεάζουν, όπως αναφέρθηκε, σημαντικά – εκτός από τα διυλιστήρια – τον κλάδο εμπορίας πετρελαιοειδών. Περιορίζοντας την αναφορά μας στα καύσιμα κίνησης στις οδικές μεταφορές, παρατηρούμε ότι από το 2009 και στο πλαίσιο της δημοσιονομικής προσαρμογής, ο συντελεστής του ειδικού φόρου κατανάλωσης (ΕΦΚ) στις βενζίνες αυξήθηκε κατά 87%, ενώ στο diesel κίνησης, μετά την εξίσωσή του με το συντελεστή στο diesel θέρμανσης τον Οκτώβριο του 2012, κατά 9% (Διάγραμμα 3.10). Ως αποτέλεσμα ο συντελεστής ΕΦΚ που εφαρμόζεται στις βενζίνες στην Ελλάδα συγκαταλέγεται στους υψηλότερους μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Διάγραμμα 3.11).

Από την άλλη πλευρά, η μείωση του ΕΦΚ στο diesel κίνησης στο ελάχιστο επιτρεπτό όριο (330 € ανά χλτ) έφερε την Ελλάδα στην ομάδα κρατών μελών με τους χαμηλότερους συντελεστές στη συγκεκριμένη κατηγορία προϊόντων μετά τη σημαντική αύξηση που είχε

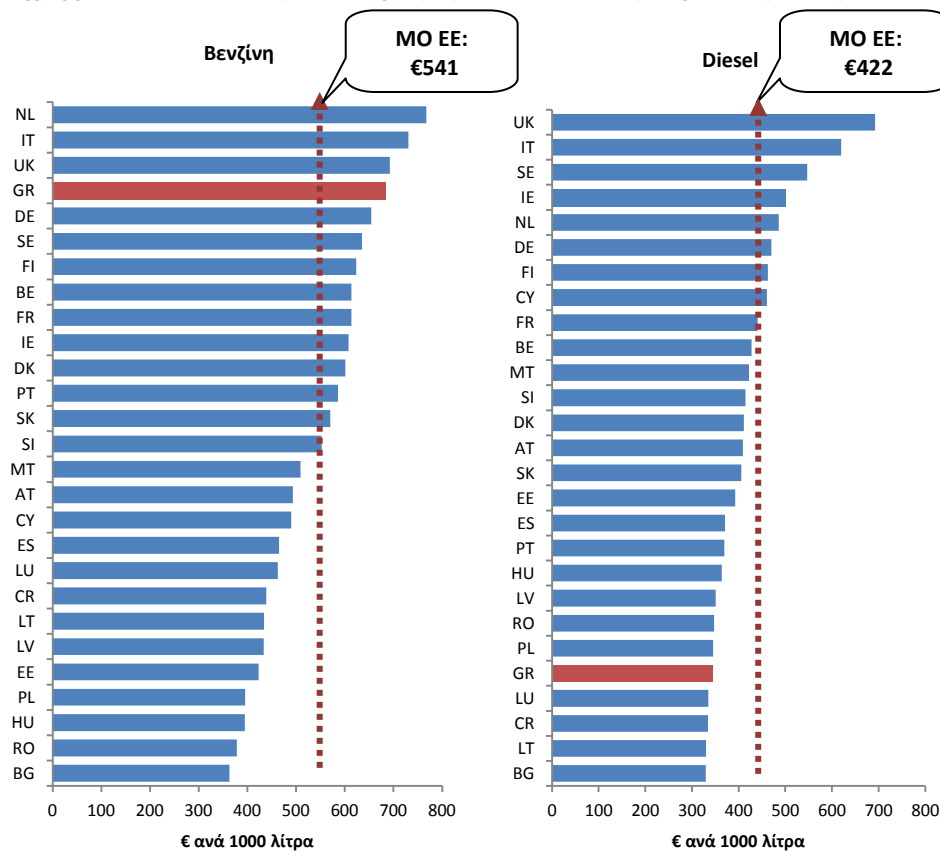
σημειωθεί το 2010. Επιπλέον, θα πρέπει να επισημανθεί η αύξηση του συντελεστή ΦΠΑ από 19 σε 23% από τον Ιούλιο του 2010, η οποία επιβάρυνε τις τελικές τιμές των καυσίμων περιορίζοντας ακόμα περισσότερο τη ζήτηση.

Διάγραμμα 3.10: Εξέλιξη συντελεστών ΕΦΚ σε βενζίνες και diesel κίνησης



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Διάγραμμα 3.11: Συντελεστές ΕΦΚ στη βενζίνη και στο diesel στην Ευρωπαϊκή Ένωση



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Εκτός από το ύψος των συντελεστών ΕΦΚ, το οποίο επηρεάζει τη ζήτηση καυσίμων διαμέσου των τιμών, συναφές πρόβλημα για τον κλάδο είναι και η μη παροχή ημερών πίστωσης στις εταιρίες εμπορίας για την πληρωμή του ΕΦΚ, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στις περιπτώσεις της φορολογίας τσιγάρων και οινοπνευματωδών ποτών (28 ημέρες για την απόδοση του σχετικού ΕΦΚ).

Με τις δυσμενείς συνθήκες ρευστότητας και τα υψηλά επιτόκια δανεισμού που επικρατούν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, το χρηματοοικονομικό κόστος για τις εταιρίες εμπορίας είναι ιδιαίτερα υψηλό, συμβάλλοντας σε μεγάλο βαθμό στις ζημιές που εμφανίζει ο κλάδος συνολικά (Πίνακας 3.6). Η εναρμόνιση των ημερών πίστωσης του ΕΦΚ με όσα ισχύουν σε άλλα προϊόντα στα οποία εφαρμόζεται ΕΦΚ, θα βελτιώνει τη ρευστότητα των εταιριών, θα περιορίζει τις ζημιές και ενδεχομένως, εφόσον ο κλάδος επέστρεφε στην κερδοφορία, θα δημιουργούσε καλύτερες συνθήκες τιμολόγησης με θετική επίδραση για τους τελικούς καταναλωτές. Ενδεικτικά, εκτιμάται ότι οι αποφευγόμενοι τόκοι για τις εταιρίες εμπορίας, σύμφωνα με τα δεδομένα που ίσχυαν το 2012, θα πλησίαζαν τα €23 εκατ. και θα περιορίζαν σημαντικά τις ζημιές που κατέγραψε τελικά ο κλάδος της εμπορίας πετρελαιοειδών.

Πίνακας 3.6: Εκτίμηση της επίδρασης στα αποτελέσματα των εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών από την παροχή πίστωση 30 ημερών για την απόδοση του ΕΦΚ στα καύσιμα

σε χιλ. ευρώ	2011	2012
Κέρδη προ φόρων και τόκων	25.674	-7.688
Τόκοι (net)	62.785	60.812
Κέρδη προ φόρων	-37.111	-68.500
Καθαρά κέρδη	-46.374	-81.713
Δασμοί και φόροι	4.234.497	3.911.529
ΕΦΚ ανά μήνα	352.875	325.961
Αποφευγόμενοι τόκοι (i=7%)	24.701	22.817
Τόκοι με περίοδο πίστωσης ενός μήνα	38.084	37.995
Κέρδη προ φόρων με περίοδο πίστωσης ενός μήνα	-12.410	-45.683

Πηγή: IOBE (2013γ) και εκτιμήσεις IOBE.

Συνοψίζοντας, η ιδιαίτερα σημαντική συνεισφορά των ελληνικών διυλιστηρίων στην ελληνική οικονομία, και η πρόσθετη συνεισφορά του στενά συνδεδεμένου κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών, υπογραμμίζουν την ανάγκη διαφύλαξης της ανταγωνιστικότητάς τους, ώστε να συνεχίσουν να συμβάλουν στην προσπάθεια ανάκαμψης και βιώσιμης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

4. Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων

4.1. Εισαγωγή

Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις θεσμοθετημένες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν σημαντική επίδραση στο κόστος παραγωγής των διυλιστηρίων. Άμεσα τον κλάδο διύλισης επηρεάζουν κυρίως οι παρακάτω οδηγίες¹⁰:

- Οδηγία για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών
- Οδηγία για τις βιομηχανικές εκπομπές
- Οδηγία για την ποιότητα καυσίμων

Η αναγνώριση της οικονομικής συνεισφοράς αλλά και της στρατηγικής σημασίας του κλάδου της διύλισης για την ενεργειακή ασφάλεια στην ΕΕ, καθώς και οι σημαντικές προκλήσεις τις οποίες καλείται να αντιμετωπίσει ο κλάδος τα επόμενα χρόνια, έδωσαν το έναυσμα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προχωρήσει στον έλεγχο καταλληλότητας (fitness check) του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο και ειδικότερα στις επιπτώσεις του πλαισίου στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων της ΕΕ. Ο έλεγχος αυτός αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2014, συνοδευόμενος από προτάσεις πολιτικής και δράσεις προς την κατεύθυνση εξασφάλισης της ανταγωνιστικότητας και της διατήρησης της συνεισφοράς του κλάδου στην ευρωπαϊκή οικονομία.

Στη συνέχεια εξετάζουμε συνοπτικά το κανονιστικό πλαίσιο και τις υποχρεώσεις για τον κλάδο διύλισης που απορρέουν από τις συγκεκριμένες οδηγίες και αξιολογούμε τις επιπτώσεις τους στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

4.2. Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών¹¹

Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΕΔΕ-ΕΕ) είναι ένας «μηχανισμός αγοράς» για την τιμολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Στο ΣΕΔΕ εντάσσονται οι μεγάλες, ενεργοβόρες, βιομηχανικές εγκαταστάσεις, οι μονάδες ηλεκτροπαραγωγής και η πολιτική αεροπορία. Στόχος του Συστήματος είναι ο περιορισμός των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις δραστηριότητες που εντάσσονται σε αυτό, με το ελάχιστο δυνατό κόστος. Ο κλάδος της διύλισης εντάσσεται στο ΣΕΔΕ.

Το ΣΕΔΕ-ΕΕ ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2005. Από το 2013 έχει εισέλθει στην τρίτη φάση λειτουργίας του, με σημαντικές αλλαγές σε σχέση με τις δύο προηγούμενες περιόδους (2005-2007 και 2008-2012). Το σύστημα έχει συνολικό στόχο εκπομπών σε επίπεδο ΕΕ, ο οποίος μειώνεται σταδιακά έτσι ώστε το 2020 οι εκπομπές να είναι κατά 21% χαμηλότερες

¹⁰ Άλλες οδηγίες που σχετίζονται με τον κλάδο είναι η οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και η οδηγία για την ενεργειακή αποδοτικότητα. Επίσης, σε επίπεδο στρατηγικών επιλογών τον κλάδο θα επηρεάσουν οι αποφάσεις για την πολιτική για το Κλίμα και την Ενέργεια με ορίζοντα το 2030, όπως και το πακέτο για τον καθαρό αέρα, το οποίο έχει ευρύτερη στόχευση τη μείωση της ρύπανσης του αέρα από τη βιομηχανία, την παραγωγή ενέργειας, τις μεταφορές και τον αγροτικό τομέα.

¹¹ Η περιγραφή σε αυτό το τμήμα στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στο IOBE (2014).

σε σύγκριση με το επίπεδο εκπομπών το 2005. Οι κανόνες για την κατανομή δωρεάν δικαιωμάτων εναρμονίστηκαν, με την αλλαγή του συστήματος από τις εθνικές κατανομές με βάση ιστορικά στοιχεία εκπομπών (grandfathering) στην ενιαία κατανομή με βάση τις εκπομπές εγκαταστάσεων αναφοράς (benchmarking) ανά βιομηχανικό κλάδο. Η δημοπράτηση έγινε η βασική μέθοδος για την κατανομή των δικαιωμάτων, ενώ θεσμοθετήθηκαν μέτρα για τον περιορισμό της συσσώρευσης πλεονάσματος δικαιωμάτων (σημαντική μείωση του αριθμού δικαιωμάτων που παρέχονται σε εγκαταστάσεις που έχουν περιορίσει σε μεγάλο βαθμό την παραγωγή τους). Τέλος, νέοι τομείς και αέρια συμπεριλήφθηκαν στο σύστημα.

Το ΣΕΔΕ επιβάλλει στον κλάδο διύλισης πρόσθετα άμεσα και έμμεσα κόστη από τις εκπομπές CO₂, που συνεπάγονται αυξημένο κίνδυνο «διαρροής άνθρακα». Η διαρροή άνθρακα περιγράφει την μεταφορά παραγωγής, και επομένως εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, εκτός ΕΕ επειδή οι παραγωγοί εντός ΕΕ δεν μπορούν να μετακυλήσουν τις αυξήσεις κόστους που προκύπτουν από το ΣΕΔΕ στις τιμές των προϊόντων τους χωρίς σημαντική απώλεια μεριδίου αγοράς. Έτσι, διυλιστήρια με παραγωγική δραστηριότητα σε περιοχές που τιμολογούν τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των ελληνικών διυλιστηρίων, χάνουν σε όρους ανταγωνιστικότητας έναντι διυλιστηρίων που λειτουργούν σε περιοχές που δεν εφαρμόζουν συστήματα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής ή φόρους άνθρακα (carbon taxes). Η απώλεια ανταγωνιστικότητας οδηγεί σε μειωμένη οικονομική δραστηριότητα, χαμηλότερο εισόδημα και λιγότερες θέσεις εργασίας όχι μόνο στον κλάδο αλλά και στην οικονομία συνολικά.

Το θεσμικό πλαίσιο του ΣΕΔΕ αναγνωρίζει ότι ο κλάδος διύλισης είναι εκτεθειμένος στον κίνδυνο διαρροής άνθρακα, καθώς έχει υψηλή ένταση εμπορίου με τρίτες χώρες και υψηλό άμεσο και έμμεσο κόστος εκπομπών. Έτσι, τα διυλιστήρια δεν υπόκεινται στη σταδιακή μετάβαση στο σύστημα πλήρους δημοπράτησης δικαιωμάτων εκπομπής μέχρι το 2027 και τουλάχιστον ως το 2014 λαμβάνουν δωρεάν μεγάλο ποσοστό των δικαιωμάτων που αντιστοιχούν στις εκπομπές τους¹².

Όμως, ακόμα και με τη δωρεάν διανομή δικαιωμάτων, το κόστος συμμόρφωσης για τον κλάδο μπορεί να είναι υπολογίσιμο. Τα δικαιώματα κατανέμονται βάσει δεικτών εκπομπών αναφοράς (benchmarks), οι οποίοι καθορίστηκαν από τη μέση ένταση εκπομπών του 10% των διυλιστηρίων με τις λιγότερες εκπομπές στην ΕΕ κατά τις προηγούμενες φάσεις του ΣΕΔΕ. Αυτό συνεπάγεται ότι, κατά μέσο όρο, 19 από τα 20 διυλιστήρια λαμβάνουν λιγότερα δικαιώματα από αυτά που θα λάμβαναν εάν είχαν την ένταση εκπομπών αναφοράς.

Η επίτευξη του επιπέδου έντασης εκπομπών αναφοράς δεν είναι εφικτή για τον κλάδο διύλισης στην Ελλάδα, λόγω γεωγραφικών και οικονομικών διαφοροποιήσεων. Η διαθεσιμότητα, για παράδειγμα, φθηνότερου φυσικού αερίου στη Βόρεια Ευρώπη επιτρέπει στα διυλιστήρια που λειτουργούν εκεί να χρησιμοποιούν στην παραγωγική τους

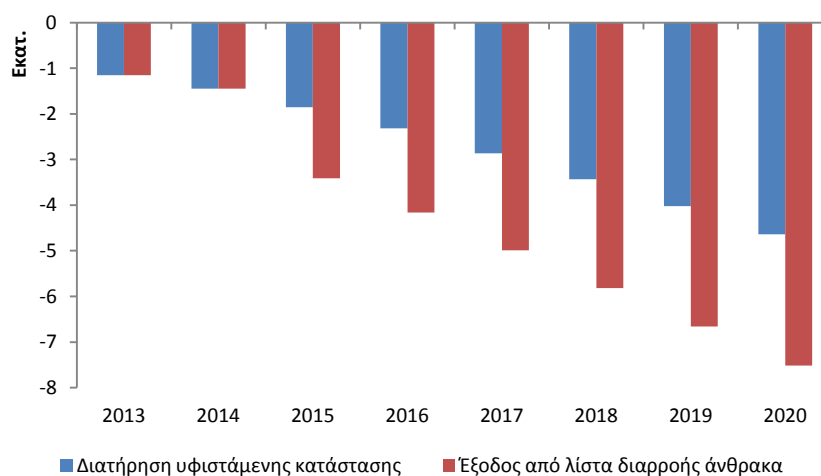
¹² Η πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχέση με την επανεξέταση των κλάδων που θα προστατευτούν από τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα την περίοδο 2015-2019, όπως αυτή εκφράστηκε στην ανακοίνωση των προτάσεών της για την πολιτική για την Ενέργεια και το Κλίμα με ορίζοντα το 2030 στις 22 Ιανουαρίου 2014, είναι η διατήρηση τόσο των κριτηρίων όσο και των υποθέσεων που είχαν χρησιμοποιηθεί στην κατάρτιση της πρώτης λίστας διαρροής άνθρακα το 2009.

διαδικασία φυσικό αέριο και ηλεκτρική ενέργεια αντί για ιδιοπαραγόμενα καύσιμα, μειώνοντας σημαντικά τις εκπομπές τους.

Το κόστος συμμόρφωσης για τα διυλιστήρια αυξάνεται και λόγω της εφαρμογής ενός διατομεακού συντελεστή διόρθωσης (cross-sectoral correction factor), με τον οποίο τα δικαιώματα εκπομπών από την αρχική κατανομή μειώνονται οριζόντια (διατομεακά) από 5,7% το 2013 έως 17,6% το 2020, ώστε να επιτευχθεί ο συνολικός στόχος του ΣΕΔΕ ως προς τη μείωση των εκπομπών CO₂. Εκτιμάται τελικά ότι συγκριτικά με το ιστορικό επίπεδο δραστηριότητας και παρά την προστασία τους από τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα λόγω του άμεσου κόστους εκπομπών, τα ελληνικά διυλιστήρια παρουσιάζουν ένα έλλειμμα δικαιωμάτων που κατά μέσο όρο ανέρχεται σε 25%. Αυτό προκύπτει κατά 12 ποσοστιαίες μονάδες από την εφαρμογή του διατομεακού συντελεστή διόρθωσης την περίοδο 2013-2020 και κατά 13 ποσοστιαίες μονάδες ως μέση απόκλιση από τους δείκτες εκπομπών αναφοράς.

Εξετάζοντας την προοπτική εξέλιξης των εκπομπών των διυλιστηρίων στη διάρκεια της τρίτης φάσης του ΣΕΔΕ, εκτιμάται ότι ο κλάδος θα εμφανίσει έλλειμμα δικαιωμάτων, καθώς το επίπεδο παραγωγής είναι υψηλότερο σε σχέση με την περίοδο 2005-2008 που χρησιμοποιήθηκε για τον προσδιορισμό των δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπών (Διάγραμμα 4.1). Το έλλειμμα εκτιμάται ότι θα αυξάνεται διαχρονικά τόσο με τη μείωση των δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπών λόγω της εφαρμογής του διατομεακού συντελεστή διόρθωσης, όσο και λόγω της επιστροφής της οικονομίας σε θετικούς ρυθμούς μεγέθυνσης. Στην περίπτωση που δεν συνεχιζόταν μετά το 2015 η μερική προστασία του κλάδου από τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα, το έλλειμμα θα αυξανόταν ακόμα περισσότερο. Ανάλογα με τις τιμές των δικαιωμάτων το άμεσο κόστος εκπομπών για τα διυλιστήρια στο σύνολο της περιόδου 2013-2020 μπορεί να κυμανθεί από €108 εκατ. (περίπτωση τιμών δικαιωμάτων στα 5 €/tCO₂ και υφιστάμενη προστασία λόγω κινδύνου διαρροής άνθρακα) έως €1,050 δισ. (περίπτωση τιμών δικαιωμάτων στα 30 €/tCO₂ και έλλειψη προστασίας λόγω κινδύνου διαρροής άνθρακα).

Διάγραμμα 4.1: Εκτίμηση ισοζυγίου δικαιωμάτων εκπομπών CO₂ στον κλάδο διύλισης, 2013-2020

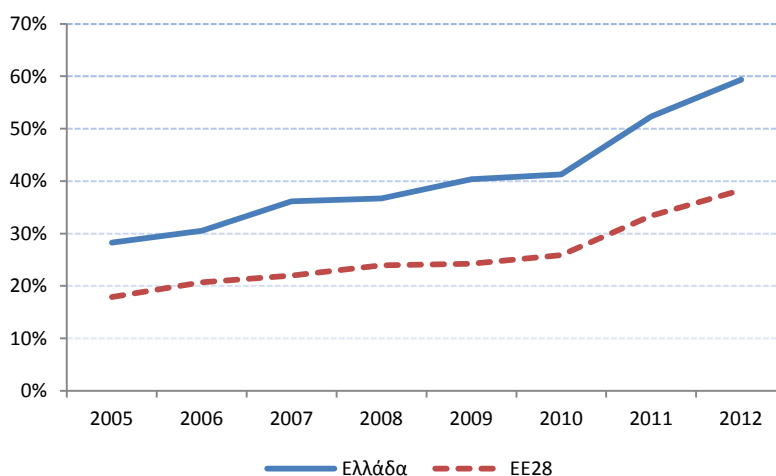


Πηγή: IOBE.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας έχει επίσης ειδικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου λόγω γειτνίασης με χώρες που δεν συμμετέχουν στο ΣΕΔΕ. Ενδεικτικά, με βάση το κριτήριο της έντασης εμπορίου με τρίτες χώρες, το οποίο χρησιμοποιείται για την κατάρτιση της λίστας διαρροής άνθρακα, ο κλάδος διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα εμφανίζει σε σχέση με το σύνολο της ΕΕ-28 σημαντικά υψηλότερες τιμές, ακόμα και κατά την περίοδο που διαμορφώθηκε η πρώτη λίστα διαρροής άνθρακα (Διάγραμμα 4.2). Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στη στροφή προς τις εξαγωγές, η οποία ήταν ωστόσο εφικτή και λόγω της χαμηλής τιμής των δικαιωμάτων εκπομπών.

Τέλος, μια άλλη ιδιαιτερότητα που επηρεάζει το βαθμό προστασίας του κλάδου από το κόστος εκπομπών αφορά στο συντελεστή εκπομπών CO₂ που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό του πρόσθετου έμμεσου κόστους εκπομπών ως ποσοστού της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας του κλάδου. Στην Ελλάδα, λόγω του υφιστάμενου μίγματος ηλεκτροπαραγωγής, ο συντελεστής εκπομπών είναι υψηλότερος συγκριτικά με το μέσο συντελεστή που χρησιμοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον προσδιορισμό των κλάδων που θα λαμβάνουν αυξημένο ποσοστό δωρεάν δικαιωμάτων. Επομένως, και σε αυτή την περίπτωση, το κόστος για τα ελληνικά διυλιστήρια είναι στην πραγματικότητα υψηλότερο από εκείνο που προκύπτει σε επίπεδο ΕΕ, θέτοντας την εγχώρια παραγωγή σε μειονεκτική θέση.

Διάγραμμα 4.2: Δείκτης έντασης εμπορίου κλάδου διύλισης, 2005-2012



Πηγή: Eurostat. Εκτιμήσεις IOBE.

Σημ.: Η ένταση εμπορίου υπολογίζεται ως το πηλίκιο του αθροίσματος των εισαγωγών και εξαγωγών σε εκτός ΕΕ χώρες και του αθροίσματος της αξίας παραγωγής και των εισαγωγών από χώρες εκτός ΕΕ.

4.3. Οδηγία για τις βιομηχανικές εκπομπές

Με την Οδηγία 2010/75/ΕΚ για τις Βιομηχανικές Εκπομπές (Industrial Emissions Directive) η ΕΕ επικαιροποίησε και συγχώνευσε επτά ισχύουσες νομοθετικές πράξεις, θεσπίζοντας αυστηρότερους κανόνες για τη μείωση των εκπομπών ρύπων των μεγάλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων καύσης σε όλη την ΕΕ, η οποία θα έχει οφέλη για το περιβάλλον και την υγεία. Τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Ιανουαρίου 2011 και τα κράτη μέλη όφειλαν να την ενσωματώσουν στο εθνικό τους δίκαιο μέχρι τον Ιανουάριο του 2013.

Στο επίκεντρο της Οδηγίας, η οποία επηρεάζει άμεσα και τον κλάδο διύλισης, βρίσκεται η ενίσχυση της εφαρμογής των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών (Best Available Techniques – BAT), με τα συμπεράσματα για τις BAT να αποτελούν το σημείο αναφοράς στη διαδικασία αδειοδότησης. Η Οδηγία αναθεωρεί τις ελάχιστες οριακές τιμές εκπομπών που ισχύουν για τις μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης σε όλη την ΕΕ, ώστε να ευθυγραμμιστούν με τις BAT. Οι απαιτήσεις αυτές αναμένεται να εξασφαλίσουν ότι οι φορείς εκμετάλλευσης των βιομηχανικών εγκαταστάσεων εφαρμόζουν τις BAT κατά τρόπο πιο ομοιόμορφο και ότι, συνεπώς, επιτυγχάνονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τη βιομηχανία.

Η Οδηγία περιλαμβάνει βελτιωμένους μηχανισμούς για τον έλεγχο και την επιβολή της συμμόρφωσης με τη νέα νομοθεσία από τα κράτη μέλη. Για παράδειγμα, οι διατάξεις σχετικά με την παρακολούθηση των εκπομπών, την υποβολή εκθέσεων και τις περιβαλλοντικές επιθεωρήσεις έχουν γίνει αυστηρότερες. Επίσης, έχουν επέλθει βελτιώσεις όσον αφορά την πρόσβαση του κοινού στις πληροφορίες. Οι σαφέστερες απαιτήσεις εφαρμογής για τα κράτη μέλη διευκολύνουν το έργο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διασφάλιση της πλήρους εφαρμογής της Οδηγίας.

Η Οδηγία ρυθμίζει τις εκπομπές, απαιτώντας από τις μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης να έχουν περιβαλλοντική άδεια που θα καλύπτει τις εκπομπές στην ατμόσφαιρα, στα ύδατα και στο έδαφος, σε συνδυασμό με τη διαχείριση των αποβλήτων τους και την ενεργειακή αποδοτικότητα. Οι συνθήκες αδειοδότησης και τα όρια εκπομπών ρύπων (Emission limit values – ELVs) που περιλαμβάνονται στους όρους αδειοδότησης καθορίζονται με αναφορά στις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές (BAT). Την περίοδο 2001-2009 εκδόθηκαν 29 ευρωπαϊκά εγχειρίδια αναφοράς σχετικά με τις BAT (BREFs), κάθε ένα από τα οποία κατέληγε σε συμπεράσματα σχετικά με τις αντιπροσωπευτικές BAT για κάθε κλάδο. Στην τρέχουσα διαδικασία υλοποίησης της Οδηγίας για τις βιομηχανικές εκπομπές, τα εγχειρίδια αναφοράς για τον κλάδο διύλισης βρίσκονται υπό αναθεώρηση από το Ευρωπαϊκό Γραφείο για την Ολοκληρωμένη Πρόληψη και Έλεγχο της ρύπανσης (EIPPCB). Μετά τη δημοσίευση του αναθεωρημένου εγχειριδίου, η οποία αναμένεται εντός του 2014, και την εξέταση των ορίων εκπομπών ρύπων για τις εγκαταστάσεις καύσης των καυσίμων που δεν έχουν εμπορική χρήση (π.χ. ιδιοπαραγόμενα καύσιμα), οι περιβαλλοντικές άδειες των διυλιστηρίων θα αναθεωρηθούν ώστε να περιλαμβάνουν τις νέες τιμές των ορίων εκπομπών.

Η επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων μπορεί να είναι σημαντική εφόσον στα εγχειρίδια αναφοράς: α) δεν αναγνωριστούν οι διαφοροποιήσεις στις προδιαγραφές των διυλιστηρίων και των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν, β) δεν διαφοροποιηθεί το εύρος τιμών μεταξύ υφιστάμενων και νέων εγκαταστάσεων, γ) δεν ληφθεί υπόψη η εφαρμογή μέτρων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, η οποία απαιτεί την παροχή ευελιξίας στην επίτευξη των στόχων. Ως αποτέλεσμα, τα διυλιστήρια θα απαιτηθεί να διενεργήσουν επενδύσεις με τις οποίες θα μειώνονται μεν οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις από τη δραστηριότητά τους (externalities), αλλά με μηδενική επενδυτική απόδοση. Στη σημερινή συγκυρία, όπου η χρηματοδότηση επενδυτικών προγραμμάτων είναι εκ των πραγμάτων δυσχερής, δεν θα είναι εύκολο να χρηματοδοτηθούν τέτοιες επενδύσεις. Σε συνδυασμό μάλιστα με την ανάγκη επενδύσεων αναβάθμισης για την

μείωση της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης προϊόντων πετρελαίου στην ΕΕ, μια τέτοια εξέλιξη θα αποδυναμώσει την ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων έναντι διυλιστηρίων εκτός ΕΕ. Εκτιμάται ότι το κόστος συμμόρφωσης κυμαίνεται από €70 έως €300 εκατ. ανά διυλιστήριο εφόσον δεν δοθεί η απαιτούμενη ευελιξία για την επίτευξη των στόχων (Euroria, 2013).

4.4. Οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων

Η Οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων (Οδηγία 98/70/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2009/30/ΕΚ) υποχρεώνει τη μείωση του «αποτυπώματος» άνθρακα των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές. Το άρθρο 7α της Οδηγίας θέτει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να μειώσουν σταδιακά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά ενεργειακή μονάδα των καυσίμων που διαθέτουν κατά 10% μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2020 συγκριτικά με ένα πανευρωπαϊκό επίπεδο αναφοράς για τα καύσιμα (Low Carbon Fuel Standard). Για την επίτευξη του στόχου παρέχεται μια σχετική ευελιξία: το 2% μπορεί να επιτευχθεί με χρήση τεχνολογιών όπως τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και η δέσμευση και αποθήκευση CO₂ (CCS) και ένα πρόσθετο 2% μέσω του μηχανισμού καθαρής ανάπτυξης του πρωτοκόλλου του Κιότο. Για το υπόλοιπο 6% της μείωσης στην ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου των καυσίμων προβλέπονται ενδιάμεσοι ενδεικτικοί στόχοι, 2% το 2014 και 4% μέχρι το 2017.

Οι πιθανές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων συνδέονται με τον περιορισμό της πρόσβασης των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων σε συγκεκριμένους τύπους αργού πετρελαίου, η κατεργασία των οποίων οδηγεί σε υψηλότερες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά ενεργειακή μονάδα καυσίμου, αλλά ταυτόχρονα είτε οδηγεί απευθείας σε προϊόντα υψηλότερης προστιθέμενης αξίας που καλύπτουν την εγχώρια ζήτηση είτε απαιτεί λιγότερα στάδια κατεργασίας των ενδιάμεσων προϊόντων προκειμένου να επιτευχθούν οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές καυσίμων.

Έτσι, είναι δυνατό να προκύψει σημαντική συρρίκνωση των περιθωρίων διύλισης για τα διυλιστήρια στην ΕΕ, στο βαθμό που οι τύποι αργού πετρελαίου που είναι συμβατοί με την παραγωγή προϊόντων με χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα έχουν υψηλότερη διεθνή τιμή. Παρατηρείται λοιπόν η αντίφαση ότι ενώ η ΕΕ απαιτεί τελικά προϊόντα υψηλών προδιαγραφών, τα ευρωπαϊκά διυλιστήρια αποκτούν (μέσω της Οδηγίας) ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι των διυλιστηρίων εκτός ΕΕ που δεν αντιμετωπίζουν περιορισμούς στην επιλογή των πρώτων υλών τους.

Η Οδηγία περιλαμβάνει και άλλα μέτρα σχετικά με τις προδιαγραφές των καυσίμων (όπως η μείωση του περιεχομένου σε θείο) τα οποία θα επισύρουν επιπλέον κόστος προσαρμογής για τα διυλιστήρια. Οι αλλαγές στην αποδεκτή ποιότητα των καυσίμων εισάγουν πρόσθετες απαιτήσεις κατεργασίας ή/και αλλαγές στην επιλογή αργού πετρελαίου, οι οποίες αυξάνουν τις απαιτούμενες επενδύσεις και το λειτουργικό κόστος των διυλιστηρίων, καθώς προκαλούν αύξηση των εκπομπών CO₂ και ανάγκη αγοράς επιπλέον δικαιωμάτων.

5. Συμπεράσματα και προτάσεις πολιτικής

5.1. Συμπεράσματα

Η συνεισφορά των ελληνικών διυλιστηρίων στην εθνική οικονομία αν και ιδιαιτέρως σημαντική δεν έχει τύχει ευρύτερης αναγνώρισης.

- Με περισσότερο από €1 δισ. ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας το 2011, που αντιστοιχεί στο 0,5% του ΑΕΠ, ο κλάδος της διύλισης κατατάσσεται τρίτος μεταξύ των κλάδων της μεταποίησης, παρουσιάζοντας σημαντική διεύρυνση του μεριδίου του τα τελευταία χρόνια.
- Το ανθρώπινο δυναμικό του κλάδου είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένο και διατηρεί καλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας συγκριτικά με άλλους βιομηχανικούς κλάδους. Συνολικά στον κλάδο εργάζονται άμεσα περίπου 4.100 άτομα.
- Ο κλάδος παρουσιάζει ισχυρή επενδυτική δραστηριότητα, με επενδύσεις συνολικού ύψους €2,7 δισ. την περίοδο 2009-2012 κατά την οποία το ΑΕΠ της χώρας συρρικνώθηκε κατά περισσότερο από 20%.
- Οι στενά συνδεδεμένοι με τον κλάδο τομείς χονδρικού και λιανικού εμπορίου προϊόντων πετρελαίου προσφέρουν άμεσα στην εθνική οικονομία επιπλέον €500 εκατ. προστιθέμενης αξίας και τουλάχιστον 23.000 θέσεις εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών καυσίμων από ανεξάρτητους μεταφορείς.

Η συνολική επίδραση του κλάδου διύλισης στην ελληνική οικονομία είναι αρκετά ευρύτερη. Αν -εκτός από την άμεση συμβολή- ληφθούν υπόψη οι έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις του κλάδου στην οικονομία, εκτιμάται ότι μέσω της δραστηριότητάς του ο κλάδος διύλισης συνεισέφερε το 2012 περίπου €3,8 δισ. εγχώριου προϊόντος (2% του ΑΕΠ) και περισσότερες από 40.000 θέσεις εργασίας στην εθνική οικονομία. Ιδιαίτερα σημαντική είναι επίσης η συνεισφορά του κλάδου στα φορολογικά έσοδα και στα έσοδα από εργοδοτικές εισφορές.

Περαιτέρω, μια λιγότερο εμφανής ευεργετική επίδραση από τη δραστηριότητα των ελληνικών διυλιστηρίων αφορά στη συμβολή τους στη συγκράτηση του ελλείμματος στο εμπορικό ισοζύγιο. Με τις εξαγωγές *προϊόντων πετρελαίου* να φτάνουν το 2012 τα €10,3 δισ. κατευθυνόμενες στην πλειονότητά τους (86%) σε εκτός ΕΕ χώρες, τα ελληνικά διυλιστήρια συνεισέφεραν το 37,5% στο σύνολο των εξαγωγών προϊόντων της χώρας, από 8,4% μια δεκαετία νωρίτερα, χωρίς να έχει παρουσιαστεί αντίστοιχη τάση στο σκέλος των εισαγωγών. Ως αποτέλεσμα, ο βαθμός κάλυψης των εισαγωγών *αργού και προϊόντων πετρελαίου* από τις εξαγωγές έχει αυξηθεί από 25% το 2005 σε 42% το 2012.

Η ιδιαίτερα σημαντική συνεισφορά των ελληνικών διυλιστηρίων στην ελληνική οικονομία υπογραμμίζει την ανάγκη διαφύλαξης της ανταγωνιστικότητάς τους, ώστε ο κλάδος της διύλισης να συνεχίσει να συμβάλει στην προσπάθεια ανάκαμψης και βιώσιμης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Στο πλαίσιο αυτό διαπιστώθηκε ότι η επιλογή των ελληνικών διυλιστηρίων, λόγω των οικονομικών συνθηκών στην ελληνική αγορά, να στραφούν με μεγάλη ένταση στις αγορές του εξωτερικού εμπεριέχει αρκετές προκλήσεις και κινδύνους προκειμένου να αποδειχθεί βιώσιμη. Οι ανταγωνιστικές πιέσεις που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά διυλιστήρια είναι σήμερα ιδιαίτερα ισχυρές και αναμένεται να οξυνθούν, εκπορευόμενες από την πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα σε διεθνές επίπεδο και την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της παραγωγικής δυναμικότητας διύλισης σε Μέση Ανατολή και Νοτιοανατολική Ασία.

Επιπλέον, τα εκτός ΕΕ διυλιστήρια δεν επιβαρύνονται με το κόστος συμμόρφωσης με τις ποιοτικές προδιαγραφές των προϊόντων και τις αποδεκτές περιβαλλοντικές επιδόσεις της παραγωγικής διαδικασίας που ισχύουν στην ΕΕ. Αυτό το γεγονός, σε συνδυασμό με την απουσία παρόμοιων προδιαγραφών στις εκτός ΕΕ αγορές, στις οποίες απευθύνεται η πλειονότητα των προϊόντων που παράγει ο κλάδος, θέτει τα ελληνικά διυλιστήρια σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση, με τη δυσμενή προοπτική η θέση αυτή να χειροτερεύσει στο άμεσο μέλλον. Σε αυτό συμβάλλουν τόσο οι εκκρεμότητες στη λήψη σημαντικών επιμέρους αποφάσεων για την εξειδίκευση της πολιτικής που περιγράφεται στις σχετικές οδηγίες της ΕΕ, όπως η Οδηγία 2010/75/ΕΕ για τις βιομηχανικές εκπομπές - η υλοποίηση της οποίας δημιουργεί επενδυτική αβεβαιότητα και συνεπάγεται πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης με τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές για τα διυλιστήρια - όσο και το ενεργειακό κόστος, το οποίο έχει αυξηθεί υπέρμετρα τα τελευταία χρόνια.

Αλλά και η πολιτική για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής της ΕΕ επιβάλλει στον κλάδο, μέσω του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ), πρόσθετα άμεσα και έμμεσα κόστη από τις εκπομπές CO₂, ενώ αβεβαιότητα υπάρχει και σχετικά με την προστασία του κλάδου από τον κίνδυνο «διαρροής άνθρακα» σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η απώλεια ανταγωνιστικότητας οδηγεί σε μειωμένη οικονομική δραστηριότητα, χαμηλότερο εισόδημα και λιγότερες θέσεις εργασίας όχι μόνο στον κλάδο αλλά και στην οικονομία συνολικά.

Στην παρούσα φάση ο κλάδος αναμένει αποφάσεις σε υπό διαμόρφωση πολιτικές, οι οποίες δύνανται να επηρεάσουν δραστικά την ανταγωνιστικότητά του. Βραχυπρόθεσμα, εντός του 2014, εξαιρετικής σημασίας είναι η συγκρότηση της νέας λίστας διαρροής άνθρακα (2015-2019) και η αναγνώριση ότι ο κλάδος συνεχίζει να είναι εκτεθειμένος στον κίνδυνο διαρροής άνθρακα, έχει δηλαδή υψηλό άμεσο και έμμεσο κόστος εκπομπών CO₂ και υψηλή ένταση εμπορικών συναλλαγών με τρίτες χώρες.

Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα και προστατεύει τους κλάδους που είναι εκτεθειμένοι σε αυτόν (κλάδοι που εντάσσονται στη λίστα διαρροής άνθρακα), όπως ο κλάδος της διύλισης, με τη διανομή δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπών. Ωστόσο, για μια σειρά από λόγους (διανομή δωρεάν δικαιωμάτων βάσει δεικτών εκπομπών αναφοράς, εφαρμογή διατομεακού συντελεστή διόρθωσης) τα ελληνικά διυλιστήρια δεν λαμβάνουν δωρεάν το σύνολο των απαιτούμενων δικαιωμάτων, επομένως η προστασία τους είναι μερική και μάλιστα μειώνεται διαχρονικά.

Την ίδια στιγμή, λόγω γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων, ο κίνδυνος διαρροής άνθρακα για τα ελληνικά διυλιστήρια είναι σημαντικά υψηλότερος συγκριτικά με τα διυλιστήρια σε άλλα κράτη μέλη. Η ένταση εμπορίου στις εγχώριες συναλλαγές με τρίτες χώρες – ένα από τα κριτήρια για την ένταξη στη λίστα διαρροής άνθρακα – έφτασε στο 52% το 2012 (38% στην ΕΕ27) από 24% το 2005 (18% στην ΕΕ27). Επιπλέον, η διαθεσιμότητα φθηνότερου φυσικού αερίου στη Βόρεια Ευρώπη επιτρέπει σε διυλιστήρια να χρησιμοποιούν στην παραγωγική τους διαδικασία φυσικό αέριο και ηλεκτρική ενέργεια αντί για ιδιοπαραγόμενα καύσιμα, μειώνοντας σημαντικά τις εκπομπές τους και κατά συνέπεια αυξάνοντας την απόσταση των ελληνικών διυλιστηρίων από τους δείκτες εκπομπών αναφοράς χωρίς αυτό να οφείλεται σε τεχνολογική τους υστέρηση.

Επομένως, η έξοδος από τη λίστα διαρροής άνθρακα θα είχε δραματικές επιπτώσεις για τα ελληνικά διυλιστήρια. Το ενδεχόμενο αυτό, μετά τις πρόσφατες ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεν φαίνεται προς το παρόν ισχυρό, όμως η συγκεκριμένη αβεβαιότητα περιορίζεται μόνον πρόσκαιρα, καθώς η νέα λίστα ισχύει για μια πενταετία και δεν είναι σαφές αν ο κλάδος θα συνεχίσει να λαμβάνει από το 2020 έστω και τη μερική προστασία που λαμβάνει σήμερα. Η διαχείριση του κινδύνου διαρροής άνθρακα από την ΕΕ μετά το 2020 θα πρέπει να αποσαφηνιστεί εγκαίρως, διότι αποτελεί κρίσιμη παράμετρο στον επενδυτικό προγραμματισμό των διυλιστηρίων.

Επιπλέον, η πολιτική της ΕΕ για το Κλίμα και την Ενέργεια με ορίζοντα το 2030 θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό το ενεργειακό κόστος για τον κλάδο, τις προοπτικές ζήτησης των προϊόντων του και τελικά τις επενδυτικές αποφάσεις και τις προοπτικές βιωσιμότητας των ελληνικών διυλιστηρίων. Από τις ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Ιαν 2014) πάντως προκύπτει ότι το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας έχει επανέλθει στο προσκήνιο όσον αφορά τη διαμόρφωση των πολιτικών της ΕΕ για το Κλίμα την Ενέργεια και το Περιβάλλον.

Τέλος, το επίπεδο εκπομπών που συνδέεται με τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές (BAT) στο πλαίσιο της Οδηγίας για τις βιομηχανικές εκπομπές, με το οποίο είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν τα διυλιστήρια, συνεπάγεται υψηλό κόστος περιορισμού των εκπομπών. Αν δεν δοθεί η κατάλληλη ευελιξία για την επίτευξη των ορίων εκπομπών, το κόστος συμμόρφωσης θα είναι πολλαπλάσιο και θα επιδεινώσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

5.2. Προτάσεις Πολιτικής

Η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών διυλιστηρίων, η οποία αποτελεί αναγκαία συνθήκη για τη βιωσιμότητά τους και τη διατήρηση της ιδιαίτερα σημαντικής συνεισφοράς τους στην εθνική οικονομία, δεν είναι εξασφαλισμένη, καθώς επηρεάζεται από πλήθος εξωγενών προς τον κλάδο παραγόντων. Μεταξύ αυτών η νομοθεσία και οι υπό διαμόρφωση πολιτικές της ΕΕ δημιουργούν σημαντικό πρόσθετο βάρος/αβεβαιότητα στον κλάδο διύλισης, υποσκάπτοντας τη διεθνή του ανταγωνιστικότητα, ενώ σε εθνικό επίπεδο η ανάγκη δημοσιονομικής προσαρμογής (αύξηση ΕΦΚ), οι άστοχες επιλογές πολιτικής (τομέας ΑΠΕ-ΕΤΜΕΑΡ) και η ύφεση (ανάγκη διεύρυνσης δικαιούχων κοινωνικού τιμολογίου ηλεκτρισμού – ΥΚΩ) επιβαρύνουν μέσω των τιμολογίων ηλεκτρισμού σημαντικά το κόστος παραγωγής.

Η διασφάλιση της βιωσιμότητας του κλάδου επομένως απαιτεί ενδεικτικά τα εξής:

- Την ισορροπημένη προσέγγιση στην εφαρμογή μέτρων πολιτικής για την Ενέργεια και το Περιβάλλον, ώστε εκτός από τις επιπτώσεις στο περιβάλλον να λαμβάνονται υπόψη και οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας. Αυτό αποτελεί βασικό στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την εξασφάλιση χιλιάδων θέσεων εργασίας στην ελληνική οικονομία.
- Τη διασφάλιση της προστασίας του κλάδου διύλισης έναντι του κινδύνου διαρροής άνθρακα πριν και μετά το 2020, ειδικά εάν ληφθούν υπόψη οι γεωγραφικές διαφορές σε όρους κινδύνου διαρροής άνθρακα στον κλάδο διύλισης μεταξύ άλλων χωρών της ΕΕ και της Ελλάδας. Προσπάθεια πρέπει να γίνει ώστε να επεκταθεί η προστασία του κλάδου και σε σχέση με τη διαρροή άνθρακα λόγω του έμμεσου κόστους εκπομπών CO₂, καθώς η ένταση των εμπορικών συναλλαγών με τρίτες χώρες έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια
- Την ολοκλήρωση του ελέγχου καταλληλότητας (fitness check) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο διύλισης και ιδίως όσον αφορά τις επιπτώσεις του στην ανταγωνιστικότητα των διυλιστηρίων, πριν από τη λήψη σημαντικών αποφάσεων για την υλοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας ή τη ψήφιση νέων ρυθμίσεων. Είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικό οι έλεγχοι καταλληλότητας να περιλαμβάνουν/επεκταθούν και σε επικείμενες αναθεωρήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.
- Την αλλαγή του επίκεντρου της κλιματικής πολιτικής της ΕΕ από τα μέτρα που λαμβάνει μονομερώς, στην επίτευξη μιας παγκόσμιας συμφωνίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.
- Παρεμβάσεις στο πλαίσιο της εθνικής βιομηχανικής πολιτικής που θα οδηγούν σε μείωση του ενεργειακού κόστους – εκτός από αυτές που έχουν εξαγγελθεί – όπως για παράδειγμα η μείωση του ΕΦΚ στην ηλεκτρική ενέργεια και στο φυσικό αέριο, η μείωση των χρεώσεων στα τιμολόγια ηλεκτρισμού για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας (ΥΚΩ) και του ειδικού τέλους μείωσης εκπομπών αερίων ρύπων (ΕΤΜΕΑΡ) για τις βιομηχανικές επιχειρήσεις.
- Παρεμβάσεις στον συνδεδεμένο με τα διυλιστήρια κλάδο εμπορίας πετρελαιοειδών για την ενίσχυση της συνολικής ρευστότητας και ανταγωνιστικότητας στην εγχώρια αγορά, όπως η παροχή ημερών πίστωσης για την απόδοση του ΕΦΚ υγρών καυσίμων, η εφαρμογή των νομοθετημένων μέτρων για την εξάλειψη του παράνομου εμπορίου καυσίμων κ.ά.

Βιβλιογραφία

- [1] European Commission (2014a), Energy prices and costs report, Commission staff working document, 17.3.2014.
- [2] European Commission (2014b), Energy Economic Developments in Europe, Brussels.
- [3] European Commission (2013a), The EU Emissions Trading System (EU ETS), October.
- [4] European Commission (2013b), EU Energy Transport and GHG Emissions, Trends to 2050 reference scenario 2013.
- [5] European Commission (2010), On refining and the supply of petroleum products in the EU, Commission Staff Working Paper.
- [6] EUROPIA (2013), Key challenges and opportunities ahead for EU Refining, 2nd meeting of EU Refining Forum.
- [7] IEA (2013α), Oil medium – term market report: Market trends and projections to 2018.
- [8] IEA (2013β), Energy prices and taxes, Quarterly statistics, fourth quarter 2013.
- [9] IHS (2013), The role and future of the UK Refining sector in the supply of petroleum products and its value to the UK economy, May.
- [10] IOBE (2013α), Η εξίσωση του ΕΦΚ στο πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης: Αξιολόγηση του μέτρου και προτάσεις βελτίωσης του προγράμματος οικονομικής ενίσχυσης των καταναλωτών πετρελαίου θέρμανσης, Σεπτέμβριος.
- [11] IOBE (2013β), Οικονομικές επιπτώσεις από τη μετακύλιση του κόστους αγοράς δικαιωμάτων εκπομπής CO₂ στις τιμές ηλεκτρικής ενέργειας προς τους κλάδους που είναι εκτεθειμένοι στον κίνδυνο «διαρροής άνθρακα» (carbon leakage), Οκτώβριος.
- [12] IOBE (2013γ), Συγκεντρωτικά στοιχεία και αριθμοδείκτες του κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών για το 2012, Σεπτέμβριος.
- [13] IOBE (2014), Οικονομικές επιπτώσεις από τη «διαρροή άνθρακα» στην Ελλάδα, Φεβρουάριος.
- [14] ΣΕΕΠΕ (2013), Απολογισμός κοινωνικής υπευθυνότητας των εταιριών μελών για το 2012.