

Το σχέδιο στροφής σε υγρά καύσιμα χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος που παρουσίασε η FuelsEurope



Πέμπτη 28/11/2019 - 08:39

Η παρουσίαση έγινε στο Ευρωκοινοβούλιο με πρωτοβουλία της Ελίζας Βόζενμπεργκ, με την υποστήριξη των Ελληνικών Πετρελαίων

Σε δείπνο που πραγματοποιήθηκε στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο στο Στρασβούργο με τίτλο Vision 2050, και το οποίο οργάνωσε η ευρωβουλευτής κ. Ελίζα Βόζενμπεργκ, παρουσιάστηκαν στους ευρωβουλευτές οι θέσεις του FuelsEurope σε σχέση με την στρατηγική για στροφή των διυλιστηρίων σε υγρά καύσιμα χαμηλού αποτυπώματος άνθρακα.

Η FuelsEurope εκπροσωπεί στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα 40 εταιρείες που λειτουργούν διυλιστήρια στην Ευρώπη και μαζί την Concawe είναι οι δύο κλάδοι του Συνδέσμου ευρωπαϊκών εταιρειών διύλισης.

Τα μέλη του συνδέσμου αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 100% της διυλιστικής ικανότητας στην ΕΕ και περισσότερο από 75% της ευρωπαϊκής λιανικής αγοράς καυσίμων.

Η παρουσίαση έγινε από τον γενικό διευθυντή της FuelsEurope κ. John Cooper. Τα Ελληνικά Πετρέλαια αποτελούν ενεργό μέλος του συνδέσμου αυτού και παρέστησαν με τον πρόεδρό τους κ. Γιάννη Παπαθανασίου και την διευθύντρια διεθνών σχέσεων του ομίλου κα. Γιάννα Γούτα.

Υπερβολικές προσδοκίες από τον εξηλεκτρισμό των μεταφορών

Το ζητούμενο από την πλευρά των διυλιστηρίων είναι να υπάρξει ένα νέο πλαίσιο που θα δώσει την δυνατότητα επενδύσεων με ανάπτυξη τεχνολογιών που θα μειώνουν τις εκπομπές CO₂, δηλαδή τη δημιουργία ενός υποστηρικτικού πλαισίου για παραγωγή υγρών καυσίμων χαμηλού άνθρακα.

Η επιχειρηματολογία της πλευράς αυτής είναι ότι ο εξηλεκτρισμός έχει δημιουργήσει υπερβολικές προσδοκίες για τους κλάδους των αερομεταφορών και της ναυτιλίας απαιτούνται υπερβαρείς μπαταρίες οι οποίες καθιστούν ανέφικτη την εφαρμογή με τα σημερινά δεδομένα.

Κατά συνέπεια η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει σημαντικά στα ελαφρότερα οχήματα, μέχρι δηλαδή τις κατηγορίες των ιδιωτικών αυτοκινήτων, λεωφορείων και ελαφρών φορτηγών.

Δεν υπάρχουν οχήματα μηδενικών εκπομπών, στην ανάλυση κύκλου ζωής όλα τα οχήματα παράγουν CO₂.

Τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα θεωρούνται από την νομοθεσία μηδενικών εκπομπών παρόλο που η κατασκευή του αυτοκινήτου και η χρήση του ανάλογα με το είδος της ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιεί διαθέτει αποτύπωμα CO₂.

Αποτελεσματικότερη η αναβάθμιση των υγρών καυσίμων

Μεταξύ των προτάσεων που διατύπωσε ο επικεφαλής του FuellsEurope είναι η θέσπιση φορολογικών κινήτρων μείωση δηλαδή της φορολογίας που υφίσταται στα υγρά καύσιμα, ώστε να υπάρξουν τα κίνητρα για επενδύσεις τέτοιες που θα επιτρέψουν την βελτίωση της αποτελεσματικότητας ποιότητας και αποτυπώματος CO₂ στα προϊόντα.

Μια συνολική μείωση των ρύπων για παλιά και νέα αυτοκίνητα στα καύσιμα που θα χρησιμοποιούνται μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικότερα σε σχέση με την αντικατάσταση τους στόλου από ηλεκτρικά αυτοκίνητα που λειτουργεί σε ορισμένες αγορές της Ευρώπης και σε υψηλά εισοδηματικές τάξεις.

Η πλευρά της FuellsEurope δεν αμφισβητεί την αναμενόμενη εξέλιξη ανάπτυξης της αγοράς των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, εκτιμά όμως ότι μια πολιτική συνολικής αναβάθμισης των υγρών καυσίμων θα μπορούσε να έχει ένα καλύτερο αποτέλεσμα για όλους τους κλάδους και με ταχύτερο ρυθμό.

Μεταξύ των πολιτικών που προτείνει η FuellsEurope αναφέρεται και η χρονική επιμήκυνση για τους στόχους επιτεύξης των εκπομπών ρύπων που στην παρούσα φάση είναι στα 130 γραμμάρια ανά χιλιόμετρο, το 2021 στα 95 γραμμάρια ανά χιλιόμετρο.

Εάν ο κλάδος των αυτοκινήτων δεν επιτύχει σε ευρωπαϊκό επίπεδο αυτές τις προδιαγραφές τότε θα υποστεί πρόστιμα της τάξης των 32 δις. ευρώ.

Οι προγραμματισμοί που ισχύουν μέχρι τώρα μιλούν για μείωση των ρύπων στα 81 γραμμάρια ανά χλμ το 2025 και στα 65 γραμμάρια ανά χλμ το 2030.

Εξετάζεται μέχρι το 2040 οι εκπομπές αυτές να έχουν μηδενίσει.

Μια χρονική επιμήκυνση των στόχων αυτών θα επιτρέψει να γίνουν εγκαίρως επενδύσεις ώστε να ωφεληθεί το σύνολο των αυτοκινήτων.

Βιομηχανικά συμπλέγματα για ενέργεια χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος

Παράλληλα η υιοθέτηση στήριξης μιας τέτοιας πολιτικής θα επιτρέψει μεσοπρόθεσμα τη χρήση της τεχνολογίας του υδρογόνου, της αποθήκευσης των βιοκαυσίμων και της κυκλικής οικονομίας γενικότερα ώστε να παραχθούν υγρά καύσιμα που θα μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές CO₂.

Το διυλιστήριο του μέλλοντος θα έχει τη δυνατότητα με την ενσωμάτωση και πετροχημικών μονάδων να αναπτύξουν καινοτόμες τεχνολογίες με στόχο την μείωση των εκπομπών.

Θα αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου βιομηχανικού συμπλέγματος (Cluster) όπου σε συνέργεια με την χημική βιομηχανία τα βιώσιμα βιοκαύσιμα, την ηλεκτροπαραγωγή και την τηλεθέρμανση θα παράγει ενέργεια χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος.

Σημαντικός κίνδυνος διαρροής άνθρακα για τον κλάδο διύλισης

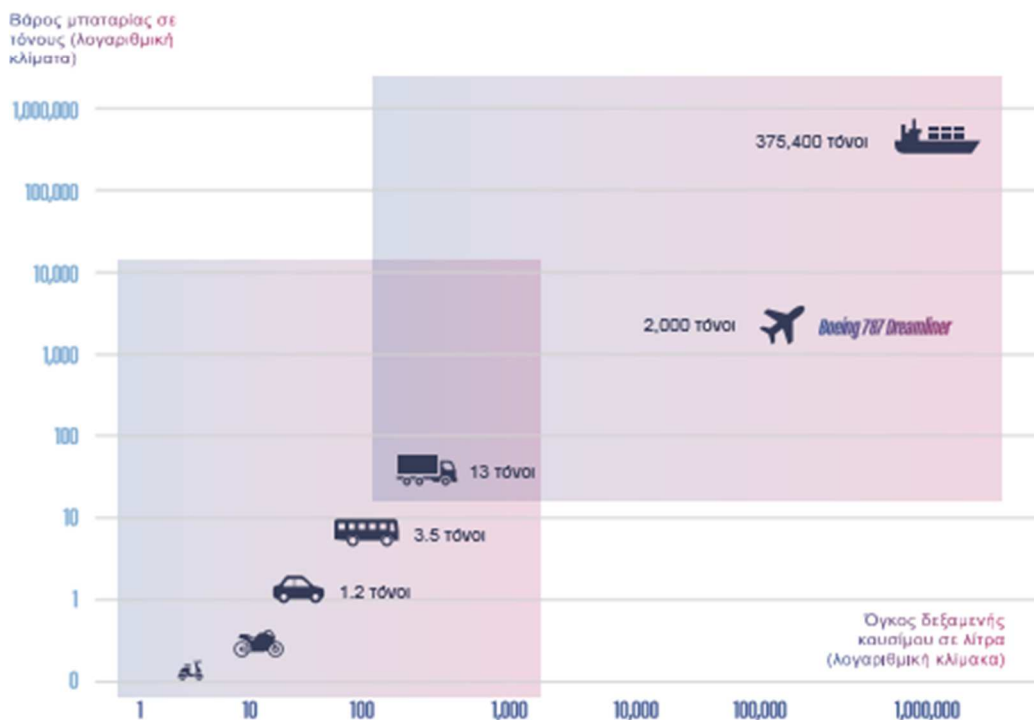
Ελλείπει παγκόσμιων πολιτικών για το κλίμα που μπορούν να συγκριθούν σε φιλοδοξία με το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών, ΣΕΔΕ, της ΕΕ (EU ETS), ο κλάδος διύλισης εκτίθεται σε σημαντικό κίνδυνο διαρροής άνθρακα, όπως συμβαίνει και σε άλλες βιομηχανίες υψηλής εντάσεως ενέργειας. Συνεπώς, ο κλάδος θα πρέπει να αποζημιωθεί για το έμμεσο κόστος εκπομπών κατά την 4η Περίοδο του ΣΕΔΕ (2021-2030).

Διατηρώντας την ανταγωνιστικότητα του σημερινού βιομηχανικού ιστού προκειμένου να καταστεί δυνατή η βιώσιμη μετάβαση του.

Ο Κλάδος Διύλισης είναι εντάσεως ηλεκτρικής ενέργειας, χρησιμοποιώντας 32.000 Gigawatt ώρες το 2015, ενώ αναμένεται περαιτέρω αύξηση της χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας.

Σε περίπτωση μη επιλεξιμότητας του Κλάδου για αποζημίωση, τα διυλιστήρια θα αποθαρρύνονταν να επενδύσουν σε νέες τεχνολογίες που βασίζονται σε ηλεκτρική ενέργεια χαμηλού άνθρακα.

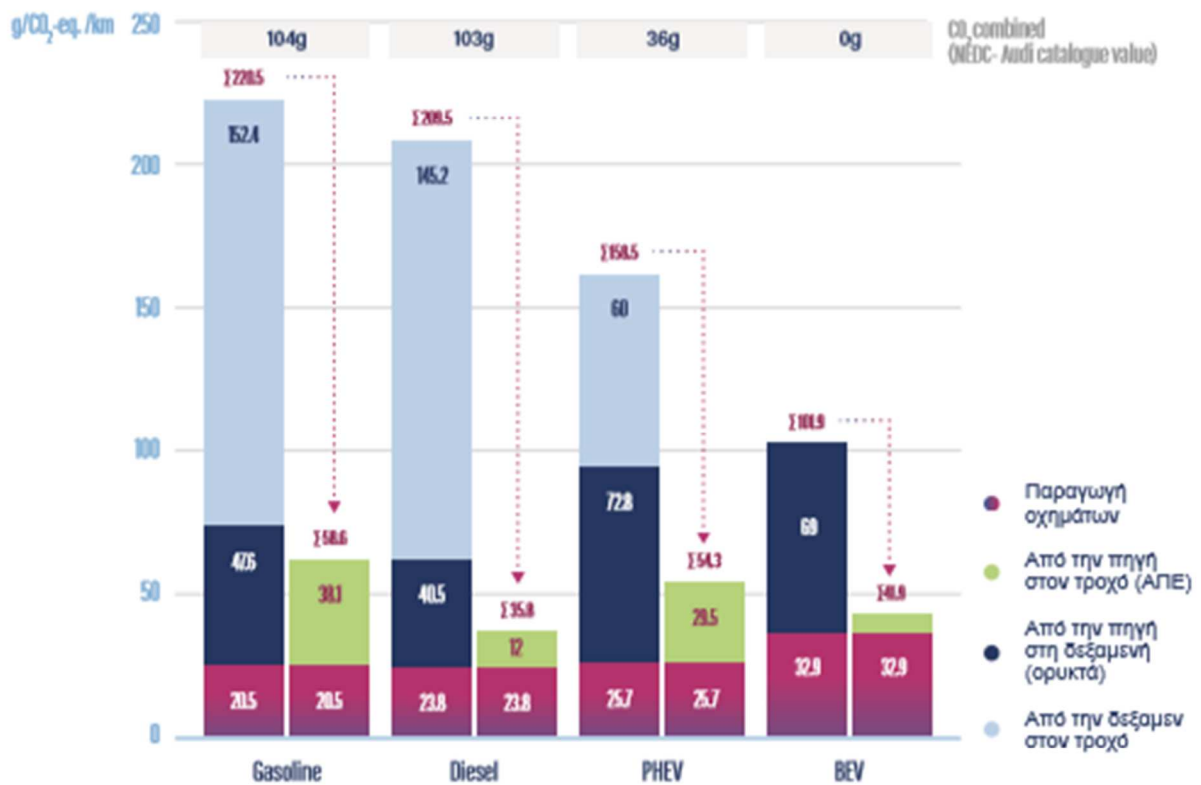
**Δεν υπάρχει μαγική λύση.
Περιορισμένος ο εξηλεκτρισμός πέρα από τα
λεωφορεία και τα ελαφρά φορτηγά.**



Το γράφημα δείχνει το βάρος της μπαταρίας που θα χρειαζόταν εάν η ηλεκτροκίνηση υιοθετούνταν για διάφορους τομείς μεταφορών.

Δεν υπάρχουν οχήματα μηδενικών εκπομπών. Στην Ανάλυση Κύκλου Ζωής (Life Cycle Approach), όλα τα οχήματα παράγουν CO₂. Τα ηλεκτροκίνητα θεωρούνται από την νομοθεσία μηδενικών εκπομπών, όμως η κατασκευή του οχήματος και της μπαταρίας έχει CO₂ αποτύπωμα.

Εκπομπές CO₂ διαφορετικών τεχνολογιών κινητήρων και καυσίμων

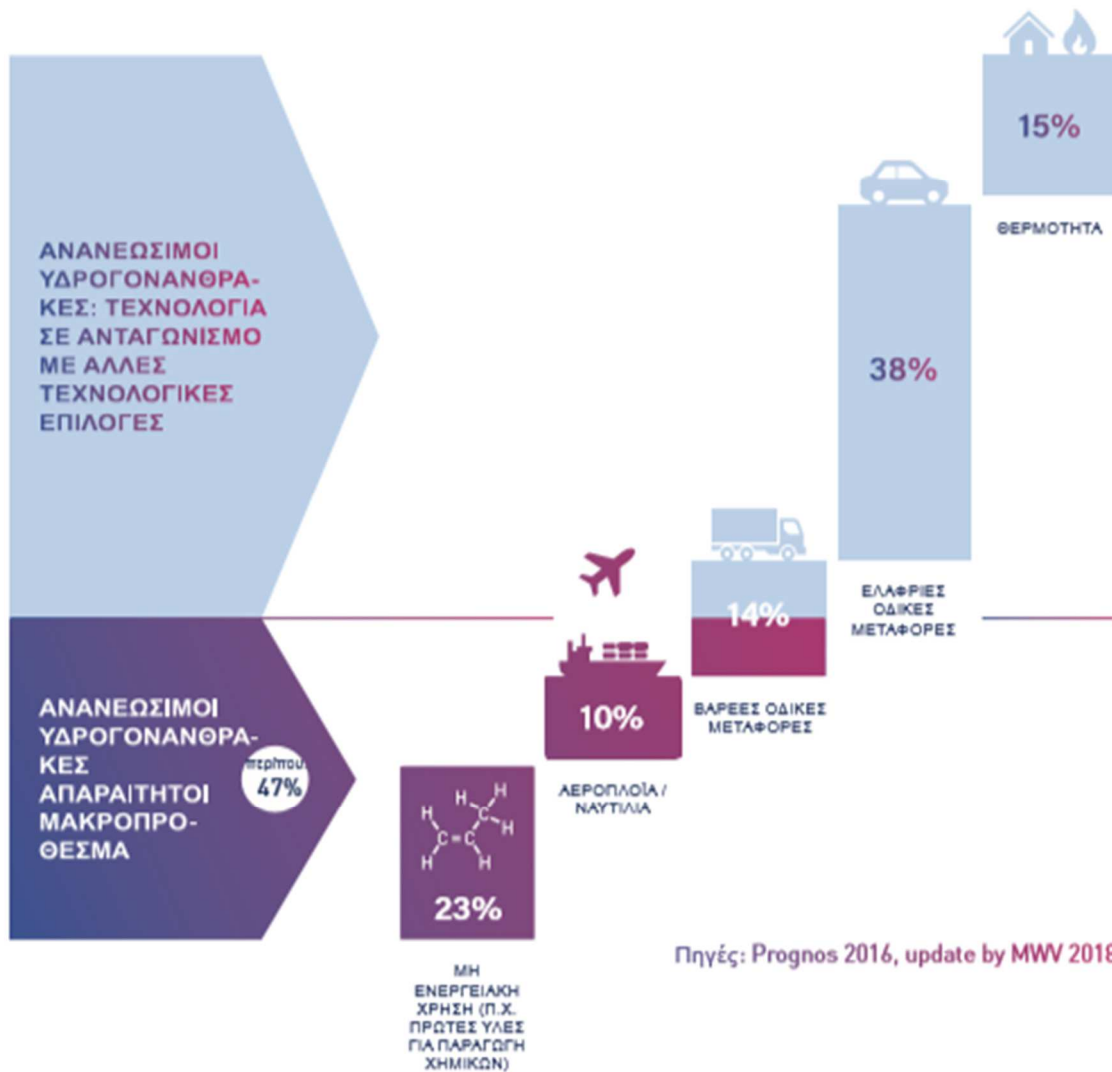


- Διάρκεια ζωής 210.000 χλμ, από το NEDC σε πραγματική κατανάλωση καυσίμου, (-35%/40% ICE/EV)
- ΑΘΚ από κατανάλωση καυσίμου/ηλεκτρικής ενέργειας βασίζεται στο μέσο συντελεστή καυσίμου/ηλεκτρικού δικτύου κατά τη διάρκεια 15 χρόνων ζωής οχήματος
- Θεωρεί ότι η συστοιχία δεν αντικαθίσταται στη διάρκεια ζωής του αυτοκινήτου
- Θεωρεί ότι τα οχήματα κατασκευάζονται στην Ευρώπη
- Θεωρεί ότι η κατανάλωση καυσίμου/ηλεκτρικής ενέργειας του οχήματος δεν αλλάζει με την ηλικία του

Σε γαλάζιο, οι τομείς για τους οποίους η χρήση υγρών καυσίμων που προέρχονται από τα πετρελαιοειδή μπορούν να αντικατασταθούν από την ηλεκτροκίνηση.

Σε μπλε, οι τομείς για τους οποίους, τα υγρά καύσιμα δύσκολα θα αντικατασταθούν από την ηλεκτροκίνηση και θα γίνεται χρήση υγρών καυσίμων και πρώτων υλών χαμηλού άνθρακα.

Υγρά Καύσιμα και προϊόντα χαμηλού άνθρακα



Το Διυλιστήριο του Μέλλοντος θα είναι ένα αποδοτικό κέντρο παραγωγής, πιθανώς ενσωματωμένο σε ένα σύμπλεγμα βιομηχανιών που επεξεργάζονται και ανταλλάσσουν πληθώρα πρώτων υλών και ημιτελών προϊόντων. Μέσα σε αυτά τα συμπλέγματα, η τεχνολογία αποθήκευσης άνθρακα (CCS) αναμένεται να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο για την αποτελεσματική δέσμευση και αποθήκευση των εναπομεινάντων εκπομπών CO₂.

Το διυλιστήριο του μέλλοντος ως ένας ενεργειακός κόμβος... μέρος ενός συμπλέγματος βιομηχανιών.



Οι ευκαιρίες που προκύπτουν αφορούν πολλές βιομηχανίες. Περαιτέρω επενδύσεις σε E&A και στην ανάπτυξη αποτελεσματικών διατομεακών συνεργατικών μοντέλων θα είναι απαραίτητες προκειμένου να απελευθερωθεί πλήρως το δυναμικό των ευκαιριών αυτών, κατά τη μετάβαση σε μια ευρωπαϊκή οικονομία χαμηλών εκπομπών.

Π.Μπ.

ΠΗΓΗ: <http://worldenergynews.gr/index.php?id=39999>