

Τα διυλιστήρια πρέπει να αλλάξουν στρατηγική για να επιβιώσουν



18 08 2020 | 10:11

Την περασμένη εβδομάδα, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (IEA) αναθεώρησε τις προβλέψεις για τη ζήτηση βενζίνης και καυσίμων αεριωθούμενων για το υπόλοιπο του έτους.

Η εξέλιξη αυτή, σε συνδυασμό με άλλες ειδήσεις, φαινομενικά άσχετες, όπως για παράδειγμα την αλλαγή στρατηγικής της αμερικανικής Phillips 66, η οποία δήλωσε ότι μετατρέπει το διυλιστήριο του Σαν Φρανσίσκο σε μονάδα βιοκαυσίμων ή της Shell, η οποία ετοιμάζεται να κλείσει μόνιμα ένα διυλιστήριο στις Φιλιππίνες ενισχύουν την εκτίμηση ότι τα διυλιστήρια ήταν μεταξύ των τομέων της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου που επλήγησαν περισσότερο από αυτήν την κρίση.

Σύμφωνα με τον ιστότοπο oilprice.com, συνήθως κερδίζοντας τα χρήματά τους από τη διαφορά τιμής μεταξύ του αργού πετρελαίου και των παραγώγων πετρελαίου, αυτή τη φορά τα διυλιστήρια θα μπορούσαν να βασίζονται στη συνήθη σταθερή ζήτηση για παράγωγα πετρελαίου. Η πανδημία όμως μείωσε τη ζήτηση προϊόντων πετρελαίου και, κατά συνέπεια, τα περιθώρια διύλισης.

Τώρα, περισσότερο από ποτέ, τα διυλιστήρια πρέπει να αλλάξουν στρατηγική για να επιβιώσουν, κάτι το οποίο συμβαίνει ήδη. Εκτός από τη Shell, η Marathon Petroleum νωρίτερα αυτό το μήνα δήλωσε ότι θα αδρανοποιήσει μόνιμα δύο διυλιστήρια με συνδυασμένη χωρητικότητα άνω των 180.000 βαρελιών την ημέρα αργού πετρελαίου.

Πιθανότατα θα ακολουθήσουν περισσότερα: παρά την έντονη ανάκαμψη της ζήτησης βενζίνης σε πολλά μέρη του κόσμου, η ζήτηση καυσίμων αεριωθούμενων δεν έχει ακόμη ανακάμψει. Αυτό σημαίνει ότι τα έσοδα που σχετίζονται με τις πωλήσεις των καυσίμων αυτών θα είναι ανύπαρκτες για άλλο ένα ή δύο χρόνια, ή πιθανώς περισσότερα.

Η πρωτοφανής επίδραση της πανδημίας σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο

Το αμερικανικό κράτος για παράδειγμα σχεδιάζει να μειώσει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τις μεταφορές κατά 20% τα 20 χρόνια από το 2010 και το 2030, έγραψε η Rebecca Elliot της Wall Street Journal. Αυτό προσφέρει ένα ισχυρό κίνητρο για τα διυλιστήρια να στραφούν σε βιοκαύσιμα, και αυτό το κίνητρο είναι ζωτικής σημασίας για μια τέτοια μετατροπή.

Οι εξελίξεις στη συγκεκριμένη αγορά υποδηλώνουν ότι η πρωτοφανής επίδραση της πανδημίας στη βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου στο σύνολό της έχει κάνει τους φορείς του κλάδου να είναι επιφυλακτικοί αλλά και να αρπάζουν τις ευκαιρίες, όταν αυτές παρουσιάζονται. Παρόλο που πολλοί πιστεύουν ότι το χειρότερο έχει τελειώσει και η ανάκαμψη της ζήτησης παίζει συχνά στα πρωτοσέλιδα, όλες οι αρχές που εκδίδουν προβλέψεις σχετικά με την προσφορά και τη ζήτηση πετρελαίου και φυσικού αερίου καταλήγουν στο ίδιο συμπέρασμα: ότι η αβεβαιότητα παραμένει. Το μέλλον είναι ασαφές. Κάποιοι θα αλλάξουν και θα επιβιώσουν. Πολλοί δεν θα το κάνουν.

Σε έκθεση της Wood Mackenzie τονίζεται η επίδραση των EV στη ζήτηση αργού πετρελαίου. Παρά το γεγονός ότι οι πωλήσεις EV συνεχίζουν να αποτελούν μόνο ένα μικρό μέρος των συνολικών πωλήσεων αυτοκινήτων, η βιομηχανία προετοιμάζεται καθώς οι κυβερνήσεις εντείνουν τις προσπάθειές τους για μείωση των εκπομπών. Αυτά τα μεταβαλλόμενα πρότυπα ζήτησης καυσίμων, καθώς και η πανδημία, δημιούργησαν πλεονάζουσα ικανότητα διύλισης.

Σύμφωνα με το oilprice.com, αυτό το πλεόνασμα θα πρέπει είτε να σταματήσει είτε να αξιοποιηθεί εκ νέου ενώ δεν φαίνεται να υπάρχει τρίτη επιλογή, δηλαδή μια ισχυρή ανάκαμψη της ζήτησης πετρελαίου και εξίσου ισχυρή αύξηση αυτής της ζήτησης στο μέλλον.

ΠΗΓΗ : (reporter.gr)