

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ Α.Ε.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: REFASPR

21.5442
TELEX: 21.5442 REF GR
21.5489

TELEFAX: 5577901

ΤΗΛ. { ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ: 2236601
2236974
ΕΓΚΑΤ. ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ: 5573252-5
5573401-4
5573226

ΟΔΟΣ ΕΡΜΟΥ 18, 10563 ΑΘΗΝΑ
Τ. Θ. 2649 102 10 ΑΘΗΝΑ

ΕΝΔΕΙΞΙΣ ΜΑΡ: ΥΕ 22/1

ΕΝΔΕΙΞΙΣ ΣΑΞ:

Η συμμετοχή του δημοσίου στον τομέα του πετρελαίου θεωρήθηκε απαραίτητη για λόγους διαμόρφωσης εθνικής πολιτικής και προς την κατεύθυνση αυτή κινήθηκαν όλες οι Κυβερνήσεις με τη δημιουργία της Δ.Ε.Π., την εξαγορά των Ελληνικών διυλιστηρίων Ασπροπύργου από το συγκρότημα Νιάρχου και την εξαγορά των εγκαταστάσεων της σημερινής ΕΚΟ από την πολυεθνική εταιρεία ΕΧΧΟΝ με απόφαση της Ελληνικής κυβέρνησης στις αρχές του 1982.

Η εξαγορά κάποιων εγκαταστάσεων ήταν το πρώτο βήμα για τη διαμόρφωση παρεμβατικής πολιτικής. Το δεύτερο βήμα εφόσον το δημόσιο μπαίνει στο χώρο λειτουργίας επιχειρήσεων που δρουν σε διεθνές ανταγωνιστικό πλαίσιο είναι η μακροπρόθεσμη πολιτική των εταιρειών αυτών, έτσι ώστε μέσα από ένα σωστό πρόγραμμα επενδύσεων να έχουν την τεχνολογική υποδομή ώστε να δρουν ανταγωνιστικά και όχι στηριζόμενες στην βοήθεια του Δημόσιου προϋπολογισμού.

Φαίνεται όμως ότι όσο οι σκέψεις παραμένουν σε σχέδια όλοι συμφωνούν, όταν όμως αρχίζουν και παίρνουν σάρκα και οστά τότε πολλοί αρχίζουν να ενοχλούνται διότι ανακαλύπτουν ότι δημόσιες επιχειρήσεις μπορεί να εργαστούν ανταγωνιστικά και να εκτελέσουν δύσκολα έργα με ταχείς ρυθμούς σε τομείς που παραδοσιακά καλύ-

πτόταν μόνον από τον ιδιωτικό τομέα.

Επανερχόμενοι τώρα στο θέμα της επένδυσης των έργων εκσυγχρονισμού του Ασπροπύργου ιστορικά το έργο εκτελέστηκε ως εξής :

Από το 1979 υπήρχε μελέτη σκοπιμότητας, η οποία είχε γίνει με τη βοήθεια της αμερικανικής εταιρίας UOP σχετική με την εγκατάσταση μονάδων μετατροπής στο Διυλιστήριο που κατέληγε ουσιαστικά στο ίδιο σχήμα και η οποία τελικά δεν υλοποιήθηκε.

Μελέτη σκοπιμότητας έγινε και το 1980 από την εταιρεία BP η οποία συνιστούσε την κατασκευή μονάδος COKER.

Η ανάγκη που οδήγησε μετά το 1981 στη λήψη της απόφασης εγκατάστασης μονάδων μετατροπής καθίστατο αναγκαία από την εξής σε γενικές γραμμές ανάλυση :

1. Στην Ελληνική και Διεθνή αγορά η ζήτηση των λευκών προϊόντων (βενζίνη, ντήζελ, καύσιμα αεροπλάνων), έβαινε συνεχώς αυξανόμενη, διότι για τα καύσιμα αυτά δεν υπήρχαν υποκατάστατα και η χρήση του μαζούτ έβαινε συνεχώς μειούμενη από χρήση εναλλακτικών καυσίμων (και πυρηνικής ενέργειας στη Διεθνή αγορά).
2. Τα διατιθέμενα σε συμφέρουσες τιμές αργά πετρέλαια είχαν αρχίσει να είναι πιο βαρεια με αποτέλεσμα υψηλότερη περιεκτικότητα σε μαζούτ και θείο.
3. Οι προδιαγραφές που αφορούσαν το περιβάλλον και σχετιζόταν με τα καύσιμα απαιτούσαν το μεγαλύτερο εξευγενισμό τους (μείωση περιεκτικότητας σε μόλυβδο και θείο).
4. Η εισαγωγή του φυσικού αερίου θα υποκαταστούσε κύρια την κατανάλωση μαζούτ διότι οι πρώτοι χρήστες θα ήσαν βιομηχανίες, κατά τεκμήρια καταναλωτές μαζούτ.

Μόνον το επενδυτικό πρόγραμμα της Δ.Ε.Η. που πραγματοποιείται προέβλεπε τη σταδιακή υποκατάσταση του καταναλισκόμενου μαζούτ από άλλα εναλλακτικά καύσιμα.

Τα Διυλιστήρια λοιπόν και η κυβερνητική ηγεσία ουσιαστικά είχαν να επιλέξουν είτε το κλείσιμο του Διυλιστηρίου μια και θα

ήταν προβληματική η συνέχιση της λειτουργίας, του είτε τον εκσυγχρονισμό του. Ένα εκσυγχρονισμό ολοκληρωμένο, που θα στόχευε αφ' ενός μεν στην κάλυψη της αγοράς για την επόμενη 20-ετία με καύσιμα υψηλών προδιαγραφών από βενζίνες με υψηλά οκτάνια και μειωμένο μόλυβδο, αμόλυβδη βενζίνη καθώς και προϊόντα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, αφ' ετέρου δε στη βελτίωση του περιβάλλοντος με έργα μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων.

Όλες οι τεχνικοοικονομικές μελέτες αποδείκνυαν ότι η επένδυση είναι απολύτως οικονομική, το επενδύόμενο δε κεφάλαιο θα μπορούσε να αποσβεσθεί σε μία σύντομη χρονική περίοδο, της τάξεως των 3-4 ετών με τις τότε ισχύουσες τιμές.

Οι προβλέψεις αυτές απεδείχθησαν απολύτως σωστές διότι πολλά Διυλιστήρια στην Ευρώπη του τύπου των ΕΛ.Δ.Α. πριν τον εκσυγχρονισμό του, αναγκάστηκαν να κλήσουν κάτω από τον ανταγωνισμό των πλέον τεχνικά ανεπτυγμένων μονάδων και λόγω της μείωσης του καταναλισκόμενου πετρελαίου στον Ευρωπαϊκό χώρο. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία που έχει δημοσιεύσει η Ε.Ο.Κ., σύμφωνα με τα οποία ενώ κατά την διετία 1977 - 79 η Διυλιστική ικανότητα της Ευρώπης ανήρχετο σε 925 εκατομ. τόνους Αργού το 1987 έπεσε στα 600 εκατομ. τόνους. Σταμάτησαν δηλ. να λειτουργούν το 35% των εγκατεστημένων μονάδων του τύπου HYDROSKIMMING και επέζησαν εκείνα που επένδυσαν σε μονάδες μετατροπής.

Η επένδυση των ΕΛ.Δ.Α. στόχευε όχι μόνον στην βιωσιμότητα του Διυλιστηρίου Ασπροπύργου αλλά παράλληλα και στην αξιοποίηση του Διυλιστηρίου Θεσσαλονίκης που αντιμετώπιζε τα ίδια προβλήματα λόγω τεχνολογίας και το οποίο ήδη εκσυγχρονίζεται. Ο σχεδιασμός των μονάδων ξεκίνησε το Νοέμβριο 1983, οι δε κύριες μονάδες του Διυλιστηρίου τέθηκαν σε εμπορική λειτουργία το δεύτερο εξάμηνο του 1987, χρόνος ρεκόρ και για διεθνή δεδομένα αν συνυπολογίσει κανείς το γεγονός ότι κατασκευάστηκε μια ολόκληρη βιομηχανία μέσα σε εγκαταστάσεις που ήδη λειτουργούσαν και μάλιστα εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών.

Ετσι κατασκευάστηκε το όλο έργο χωρίς να επηρεαστεί η λειτουργία του Διυλιστηρίου και χωρίς να παρουσιαστεί οποιοδήποτε πρόβλημα στην διαθεσιμότητα προϊόντων από το Διυλιστήριο. Το δύσκολο αυτό έργο που έχει αναγνωριστεί από όλους τους ξένους τεχνικούς που το επισκέφθηκαν κατά καιρούς, επετεύχθη χάρις στην πραγματικά εξοντοτική εργασία του προσωπικού των ΕΛ.Δ.Α. και της ASPROFOS.

Ο τρόπος που επιλέχθηκε για την κατασκευή του έργου ήταν το σπάσιμο του τεχνολογικού πακέτου, τρόπο που ακολουθούν όλες οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών όπως ΕΧΧΟΝ, ΒΡ, ΜΟΒΙΛ, κ.λ.π.. Δηλαδή το Διυλιστήριο αντί να ανέθετε σε μια διεθνή εταιρεία την κατασκευή του όλου έργου, γεγονός που θα επέφερε πολύ λιγότερα ωφέλη στην εθνική οικονομία, δημιούργησε μια τεχνική εταιρεία η οποία ανέλαβε μέρος της μελέτης, την προμήθεια όλου του εξοπλισμού και την επίβλεψη κατασκευής.

Ετσι δημιουργήθηκε η τεχνική εταιρεία ΑΣΠΡΟΦΟΣ σε συνεργασία με την FOSTER WHEELER ITALIANA, η οποία και έφερε σε πέρας το έργο αυτό.

Με τη μεθοδολογία αυτή δόθηκαν παραγγελίες εξοπλισμού σε Ελληνικές Βιομηχανίες γεγονός που πρώτη φορά συνέβαινε για εγκαταστάσεις υψηλής τεχνολογίας από τα Διυλιστήρια, η ανέγερση δε των μονάδων έγινε από 100% ελληνικό τεχνικό προσωπικό.

Όλα τα παραπάνω είχαν σαν συνέπεια :

- 1) Τη σημαντική αύξηση του δραχμικού μέρους του έργου. Ετσι ενώ για ένα έργο με το κλειδί στο χέρι η μέση δραχμική συμμετοχή σπανίως φθάνει το 30%, στην περίπτωση των ΕΛ.Δ.Α. η Ελληνική συμμετοχή έφθασε το 48%.
- 2) Μείωση του χρόνου κατασκευής. Διότι το έργο έγινε σε παράλληλη φάση δηλαδή τοποθετήθηκαν άμεσα οι παραγγελίες του βαρέος εξοπλισμού που παίρνει μεγάλο χρόνο και παράλληλα άρχισε η μελέτη.
- 3) Δημιουργήθηκαν 3500 θέσεις εργασίας για διάστημα δύο περίπου ετών

- 4) Αποπληρώθηκε Ρουμανικό χρέος προς την Ελλάδα με ανταλλαγή με μηχανολογικό εξοπλισμό.
- 5) Εγιναν εξαγωγές προς Ε.Ο.Κ. και Βουλγαρία ελληνικών προϊόντων
- 6) Παρέμεινε υποδομή τεχνικής εταιρείας οργανωμένης κατά τα διεθνή πρότυπα η οποία αποτελεί κλειδί για την Εθνική Οικονομία προς υλοποίηση δύσκολων τεχνικών έργων γεγονός που συμβάλλει στην αύξηση παραγωγής ελληνικού βιομηχανικού εξοπλισμού.

Πρόσφατα εξαγοράσθηκαν όλες οι μετοχές από την Ελληνική πλευρά, δηλ. τα ΕΛ.Δ.Α. η δε έκθεση των Ορκωτών Λογιστών που προηγήθηκε της εξαγοράς αναβίβασε την σημερινή αξία της εταιρείας στα 450 εκατ. δραχμές έναντι των 10 εκατ. μετοχικού κεφαλαίου το 1983. Είναι χαρακτηριστικό ότι πέρα από το έργο των ΕΛ.Δ.Α. σήμερα η Α/Γ μελετά και επιβλέπει 15 έργα στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Η οικονομικότητα της επένδυσης πέραν από τη μελέτη σκοπιμότητας που έγινε αποδεικνύεται και από το γεγονός της χρηματοδότησης του έργου.

Το έργο χρηματοδοτήθηκε από σειρά ξένων (π.χ. Ευρωπαϊκή Τράπεζα επενδύσεων) και ελληνικών Τραπεζών χωρίς δυσκολία, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι μελέτες των Τραπεζών έδειχναν ότι οι τοποθετήσεις των χρημάτων τους ήταν ασφαλείς.

Για το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων χρησιμοποιήθηκε τεχνολογία από τις καλύτερες εταιρείες πώλησης τεχνολογίας της διεθνούς αγοράς όπως EXXON, SNAMPROGETTI, Γαλλικό Ινστιτούτο Πετρελαίου κ.λ.π..

Με τις νέες μονάδες του Διυλιστηρίου οι οποίες λειτουργούν από το 100% έως το 120% του σχεδιασμού των, η παραγωγή βενζιμών αυξήθηκε κατά 160% με δυνατότητα παραγωγής αμόλυβδης βενζίνης, η παραγωγή του DIESEL αυξήθηκε κατά 30%, η παραγωγή του μαζούτ μειώθηκε στο μισό, η παραγωγή μαζούτ του Διυλιστη-

ρίου Θεσσαλονίκης μειώθηκε κατά 20% η δε παραγόμενη ασφαλτος μπορεί να καλύψη τις ανάγκες όλης της ελληνικής αγοράς χωρίς να υπάρχει πλέον ανάγκη εισαγωγών.

Το καθαρό όφελος του Διυλιστηρίου και της Εθνικής Οικονομίας κατ' επέκταση υπολογίζεται σε 75 εκατ. \$ το χρόνο με τιμή προϊόντων τις μέσες τιμές του 1987, ενώ σήμερα που η διαφορά τιμής DIESEL-Μαζούτ αγγίζει τα 80 \$ ΜΤ το ποσόν αυτό είναι υψηλότερο.

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι η λειτουργία των νέων μονάδων σύμφωνα και με ειθέσεις διεθνών εμπειρογνομώνων χαρακτηρίζεται ως άριστη.

Το κόστος της επένδυσης ανήλθε σε 55 δισεκ. δραχμές. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες δαπανών :

1. Το κόστος για τις μονάδες οι οποίες είχαν προβλεφθεί στον αρχικό σχεδιασμό και για τις οποίες είχε γίνει ο αρχικός προϋπολογισμός της επένδυσης που ανήρχετο σε $300 \pm 20\%$ εκατ. \$ ή $324 \pm 20\%$ εκατ. ECU με τις μέσες ισοτιμίες του 1983.
2. Το κόστος για ορισμένες μονάδες για την περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των αποβαλλομένων λυμάτων και ρύπων, όπως π.χ. η νέα μονάδα Βιολογικού Καθαρισμού των αποβλήτων που περιλαμβάνει 5 διαφορετικά στάδια επεξεργασίας που παρά το γεγονός ότι η υπάρχουσα μονάδα είχε εγκατασταθεί μόλις το 1980 ήταν ανεπαρκής για ανάγκες περαιτέρω μονάδων. Το γεγονός αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι είχε γίνει η επιλογή για μη εκσυγχρονισμό του Διυλιστηρίου που θα επέφερε ασφαλώς την συρρίκνωση και το τελικό του κλείσιμο.
3. Το κόστος εκτεταμένων συντηρήσεων στον χώρο των Δεξαμενών και των βοηθητικών παροχών δεδομένου ότι ορισμένες από τις εγκαταστάσεις είχαν φθάσει σε ηλικία της 30ετίας.

Δεδομένου ότι το 90% της συναλλαγματικής δαπάνης του έργου έγινε σε ευρωπαϊκά νομίσματα όπως Μάρια, λιρέττες, πεσέττες, γαλλικά φράγκα κ.λ.π. η σύγκριση του πραγματικού κόστους με το προϋπολογισθέν απεικονίζεται ορθότερα αν γίνει σε ECU.

Ετσι το δαπανηθέν κόστος των 55 δισεκ. δραχμών αντιστοιχεί σε 335 εκατ. ECU.

Η διαφορά δηλ. του προϋπολογισθέντος κόστους από το πραγματοποιηθέν ανήλθε σε 11 εκατ. ECU.

Σε δολάρια εκφραζόμενη η αξία της επένδυσης με την σημερινή ισοτιμία ανήλθε στα 416 εκατ. δολάρια, όπου βεβαίως πρέπει να υπολογισθεί η πορεία του δολλαρίου το οποίο από τις 159 δρχ. στο τέλος του 1985 ευρίσκεται σήμερα στις 132 δρχ.

Σημειώσατε ότι το 20% της όλης επένδυσης το πραγματοποίησαν τα ΕΛ.Δ.Α. από ίδια κεφάλαια.

Ο προγραμματισμός του έργου έγινε σύμφωνα με διεθνείς πρακτικές κατασκευής και παρακαλούθησης μεγάλων έργων και η αποτελεσματικότητά του φαίνεται από την μη ύπαρξη καθυστερήσεων.

Είναι αναμφισβήτητη επιτυχία το γεγονός ότι ο τεράστιος αυτός όγκος κατασκευών, αποτελούμενος από 21.000 TNS σωληνώσεις, 20.000 TNS σιδηρές κατασκευές, 400 KM καλώδια, 300 KM καλώδια ρυθμίσεων, " κούμπωσε " και η εκκίνηση των μονάδων έγινε με πλήρη συγχρονισμό και ελάχιστα τεχνικά προβλήματα.

Το γεγονός αυτό αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία αν λάβουμε υπόψη ότι το πλήθος αυτό των μονάδων κατασκευάσθηκε από δεκάδες εργολάβων με ελληνικό προσωπικό και απαιτήθησαν 200 Ελληνικοί και Διεθνείς Διαγωνισμοί.

Σημαντικά είναι τα έμμεσα περιβαλλοντικά οφέλη διότι τα ΕΛ.Δ.Α. είναι πλέον σε θέση να προσφέρουν στην κατανάλωση βελτιωμένους τύπους καυσίμων με μειωμένο μόλυβδο και θείο, αμόλυβδη βενζίνη και σημαντικές ποσότητες υγραερίων που μπορούν να υποκαταστήσουν DIESEL στην κίνηση των Ταξί.

Τα ΕΛ.Δ.Α. σήμερα δεν σταμάτησαν τις επενδύσεις τους στην προοπτική της διεθνούς ανταγωνιστικής αγοράς. Στόχος τους είναι οι συνεχείς επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες και μεθόδους που θα βελτιώνουν την επιχειρηματική τους θέση, καθώς επίσης και η εφαρμογή κάθε τεχνολογίας που θα βελτιώνει το περιβάλλον και την ασφάλεια.

Από τις επενδύσεις αυτές άλλες βρίσκονται στο στάδιο της πραγματοποίησης και άλλες στο στάδιο της μελέτης.

Στο στάδιο της υλοποίησης είναι οι εξής :

1. Εγκατάσταση μονάδων ισομερείωσης και μετατροπή παλαιάς μονάδας αναμόρφωσης σε μονάδα αποθείωσης Νάφθας με στόχο την ακόμη περαιτέρω βελτίωση των παραγομένων βενζινών.
2. Ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας που θα φέρει πιο κοντά τα ΕΛ.Δ.Α. στον τελικό καταναλωτή και μακροπρόθεσμα θα υποστηρίξει ουσιαστικά το παραγωγικό δυναμικό της εταιρείας.
3. Εγκατάσταση αγωγών διασύνδεσης των ΕΛ.Δ.Α. με μεγάλους πελάτες.

Στο στάδιο της μελέτης είναι οι εξής :

1. Εγκατάσταση αγωγού για μεταφορά των καυσίμων αεροπλάνων στο αεροδρόμιο, έργο που θα μειώσει ουσιαστικά το κόστος των προσφερομένων καυσίμων στο καταναλωτή
2. Εγκατάσταση μονάδος ηλεκτροπαραγωγής με ενεργειακή απόδοση σημαντικά μεγαλύτερη από αυτή της Δ.Ε.Η. και έτσι μείωση εκροής συναλλάγματος από την χώρα.
3. Παραγωγή νέων προϊόντων



Χρ. Βερελής
Διευθύνων Σύμβουλος