



Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗΣ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΙΕΝΕ Μ07

Ιούλιος 2013

Συγγραφείς: Αργυρώ Ροϊνιώτη, Κωστής Σταμπολής

Σύνοψη Μελέτης

Η Ελλάδα είναι μια χώρα ιδιαίτερα εξαρτημένη από το πετρέλαιο, καθώς η συμμετοχή του στην τελική ενεργειακή κατανάλωση την τελευταία δεκαετία φτάνει κατά μέσο όρο το 67%, ποσοστό αρκετά υψηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (2011). Η παρούσα μελέτη του ΙΕΝΕ έχει σκοπό να αναδείξει τη μεγάλη επιβάρυνση της οικονομίας από το εισαγόμενο πετρέλαιο, αλλά και το πόσο ευάλωτη είναι η ελληνική οικονομία ως προς την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού. Το 2011 η συμμετοχή του εισαγόμενου πετρελαίου μειώθηκε στο 62% λόγω της κρίσης, παρόλα αυτά στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 το αντίστοιχο ποσοστό αντιστοιχούσε σε 40%. Στη χώρα μας η κάλυψη των ενεργειακών αναγκών από πετρελαϊκά προϊόντα φτάνει το 98% στις μεταφορές, το 47% στον οικιακό τομέα, το 31% στη βιομηχανία (από 39% το 2010) και το 12% στο εμπόριο και τις υπηρεσίες.

Η συμμετοχή των πετρελαιοειδών στο ελληνικό ενεργειακό ισοζύγιο είναι ιδιαίτερα υψηλή και αυτό οφείλεται στην αυξημένη χρήση πετρελαιοειδών στις μεταφορές, αλλά και στο ρόλο που παίζουν ως κύριο καύσιμο στο σύστημα ηλεκτροπαραγωγής στα μη-διασυνδεδεμένα νησιά. Παρόλα αυτά η χρήση πετρελαιοειδών στην ηλεκτροπαραγωγή αναμένεται να μειωθεί τα επόμενα χρόνια λόγω της

αυξανόμενης διείσδυσης του φυσικού αερίου και των ΑΠΕ, στην περίπτωση των νησιών.

Η παρούσα μελέτη αναλύει αυτούς τους όγκους εισαγωγών και εξαγωγών πετρελαίου και προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων και των χωρών προέλευσης και προορισμού αυτών. Στη συνέχεια αναλύει τις εισαγωγές φυσικού αερίου. Ερευνά επίσης την επίδραση των διεθνών τιμών πετρελαίου σε μακροοικονομικά μεγέθη, τις πιέσεις που δέχεται το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών από τις εισαγωγές πετρελαίου, καθώς και το ρόλο του ισοζυγίου καυσίμων στο εμπορικό ισοζύγιο. Τέλος, εξετάζονται παράγοντες – κλειδιά που συνδέονται με την απεξάρτηση από τις εισαγωγές, και παρουσιάζονται προτάσεις τόσο για τον εξορθολογισμό της κατανάλωσης, όσο και για τη μείωση των εισαγωγών αργού.

Όσο πιο εξαρτημένη από τις εισαγωγές πετρελαίου είναι μία χώρα, τόσο μεγαλύτερες είναι οι αρνητικές συνέπειες στην οικονομία με κάθε αύξηση της σχετικής τιμής του πετρελαίου.

Όταν αυξάνονται οι τιμές των πετρελαϊκών προϊόντων οι καταναλωτές είναι υποχρεωμένοι να ξοδεύουν περισσότερα χρήματα για την αγορά αυτών και λιγότερα για την αγορά άλλων αγαθών και υπηρεσιών. Επιπλέον, το πετρέλαιο είναι ζωτικής σημασίας για την παραγωγή πολλών αγαθών και υπηρεσιών, γιατί χρησιμοποιείται στη μεταφορά αυτών. Ενδεχόμενη αύξηση στις τιμές του πετρελαίου οδηγεί ανοδικά το κόστος παραγωγής των προϊόντων, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο πληθωρισμός. Εάν το κόστος δε μπορεί να μεταφερθεί στους καταναλωτές, τότε οι παραγωγικοί συντελεστές όπως η εργασία και το κεφάλαιο μπορεί να εκτοπιστούν. Υψηλότερες τιμές όπως έχει συμβεί πολλάκις στο παρελθόν τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλες πετρελαιοεισαγωγικές χώρες, είναι πιθανό να ασκήσουν καθοδικές πιέσεις στους μισθούς, να σημάνουν απολύσεις και να οδηγήσουν τα εργοστάσια να υπολειτουργούν, μειώνοντας την παραγωγική δραστηριότητα βραχυπρόθεσμα. Οι επιπτώσεις αυτές επιδεινώνονται όταν οι αλλαγές στις τιμές είναι πιο γρήγορες, καθιστώντας τον εκτοπισμό αυτό πιο απότομο.

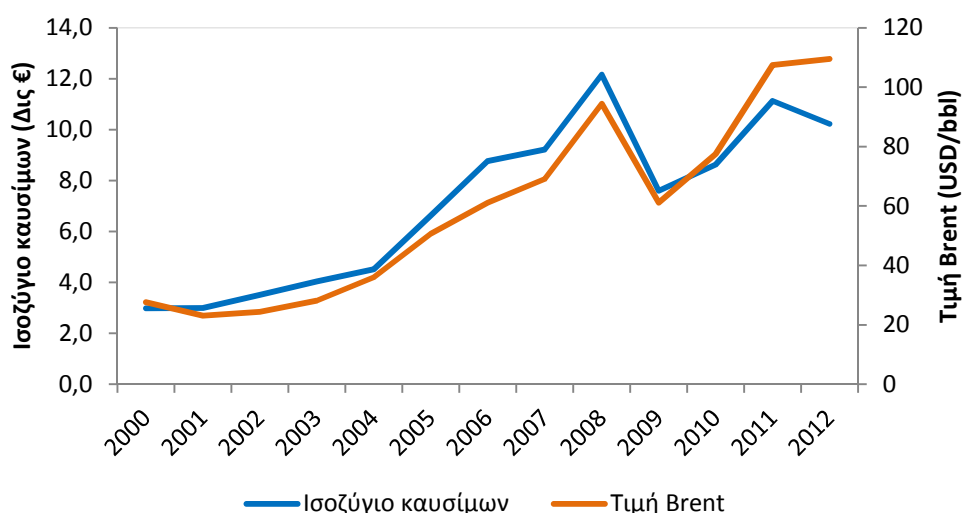
Είναι προφανές ότι όσο μεγαλύτερη είναι η ενεργειακή ένταση μιας οικονομίας, δηλαδή το ποσοστό της ακαθάριστης εγχώριας κατανάλωσης προς το ΑΕΠ, τόσο μεγαλύτερη είναι η επίπτωση στις τιμές και τόσο περισσότερο μειώνεται η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών, με αποτέλεσμα να συρρικνώνεται η κατανάλωση.

Οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου όμως, μπορούν να επιβαρύνουν και το εμπορικό ισοζύγιο, υπονομεύοντας έτσι την ανταγωνιστική θέση της χώρας. Δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι καθαρός εισαγωγέας πετρελαίου, υψηλότερες τιμές στις εισαγωγές πετρελαίου επιδεινώνουν το ισοζύγιο πληρωμών της, καθώς οι τιμές

των εισαγωγών της αυξάνονται περισσότερο από τις τιμές των εξαγωγών που παράγει.

Το επόμενο σχήμα επιβεβαιώνει την υψηλή συσχέτιση του ισοζυγίου καυσίμων της χώρας και της διεθνής τιμής του πετρελαίου Brent. Η απόκλιση που παρατηρείται το έτος 2012 οφείλεται στη μείωση της κατανάλωσης λόγω της επιβολής έκτακτης φορολογίας στα καύσιμα.

Σχήμα 1. Ισοζύγιο καυσίμων και τιμή πετρελαίου Brent



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, OPEC

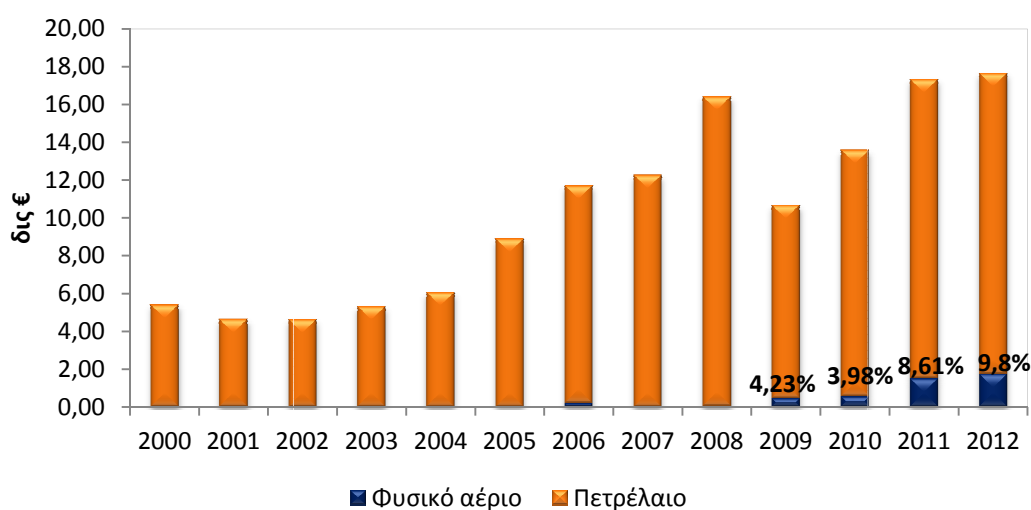
Την περίοδο 2000-2008 η αξία των εισαγωγών καυσίμων παρουσίασε μια σταθερά ανοδική τάση που κορυφώθηκε το 2008 με €16,4 δις έναντι €5,41 δις το 2000 (βλ. σχήμα 2). Το 2009 η αξία των εισαγωγών καυσίμων μειώθηκε στα €10,66 δις, όχι τόσο λόγω της μείωσης της εισαγόμενης ποσότητας καυσίμων, όσο λόγω της χαμηλής τιμής του πετρελαίου Brent, η μέση τιμή του οποίου ήταν για το 2009 61,06 \$/bbl. Το 2010 η δαπάνη για εισαγωγές καυσίμων αυξήθηκε στα €13,58 δις. Αντίστοιχα, το 2011 το ελληνικό κράτος πλήρωσε για εισαγωγές καυσίμων €17,31 δις. Το 2012 η δαπάνη για εισαγωγές καυσίμων αυξήθηκε με μικρότερο ρυθμό σε σχέση με το 2011 (€17,6 δις). Έτσι παρόλο που ο όγκος των εισαγωγών πετρελαιοειδών μειώνεται από το 2009 και μετά, η δαπάνη για εισαγωγές καυσίμων ακολουθεί αυξητική πορεία από το 2010.

Παρά το γεγονός ότι οι εισαγωγές φυσικού αερίου το 2008 έφτασαν τα 3,5 εκατ. ΤΙΠ, τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος για τις εισαγωγές καυσίμων σε ευρώ αναφέρονται σε πολύ χαμηλή ποσοστιαία συμμετοχή του φυσικού αερίου, της τάξης του 0,2% επί του συνόλου του κόστους των εισαγωγών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα στοιχεία του Ισοζυγίου Πληρωμών προέρχονται από τις συναλλαγές

(εμβάσματα) των εμπορικών τραπεζών με το εξωτερικό, ένα σημαντικό τμήμα των οποίων έπεται της κατανάλωσης.

Το 2009 η συμμετοχή αυτή αυξάνεται σε 4,2%, ενώ το 2010 διατηρείται σε παρόμοια επίπεδα. Το 2011 η συμμετοχή του φυσικού αερίου στην αξία των συνολικών εισαγωγών καυσίμων αυξάνεται σε 8,6%. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2012, η συμμετοχή του φυσικού αερίου στην αξία των εισαγωγών καυσίμων ανήλθε σε 9,8%, ποσοστό που αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα έτη.

Σχήμα 2. Διάρθρωση εισαγωγών καυσίμων, δις €

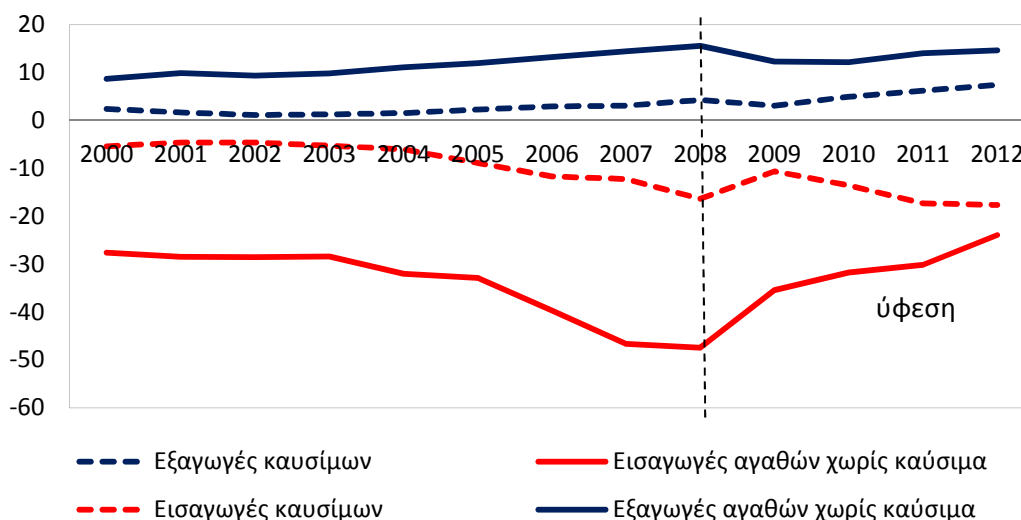


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Από την πλευρά των εξαγωγών καυσίμων, πολύ σημαντική αναδεικνύεται η συνεισφορά του κλάδου διύλισης και λιανικής εμπορίας πετρελαίου στην εξαγωγική απόδοση της χώρας κατά την περίοδο ύφεσης που διανύει η ελληνική οικονομία σήμερα. Πράγματι, ο κλάδος διύλισης και λιανικής εμπορίας πετρελαίου εξελίσσεται σε έναν από τους πιο σημαντικούς εξαγωγικούς κλάδους της χώρας. Οι εξαγωγές καυσίμων (μπλε διακεκομμένη γραμμή στο σχήμα 3) μέχρι το 2008 διατήρησαν μια σχετικά σταθερή πορεία. Το 2008 αυξήθηκαν στα €4,25 δις, το 2009 μειώθηκαν στα €3 περίπου δις, για να εκτοξευτούν το 2010 στα €4,95 δις, το 2011 στα €6,19 δις και το 2012 σε €7,43 δις. Η εξέλιξη αυτή, σε συνδυασμό με τη θεαματική άνοδο των τιμών των πετρελαϊκών προϊόντων, λόγω της εκτίναξης των διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου, οδήγησαν τις εξαγωγές καυσίμων ελληνικής παραγωγής στα υψηλότερα επίπεδα των τελευταίων δώδεκα ετών. Σε αυτή την άνοδο συνέτειναν και οι επενδύσεις εκσυγχρονισμού που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια από τους δύο διυλιστικούς ομίλους, ΕΛΠΕ και Motor Oil, στο

πλαίσιο των αυστηρότερων προδιαγραφών καυσίμων που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

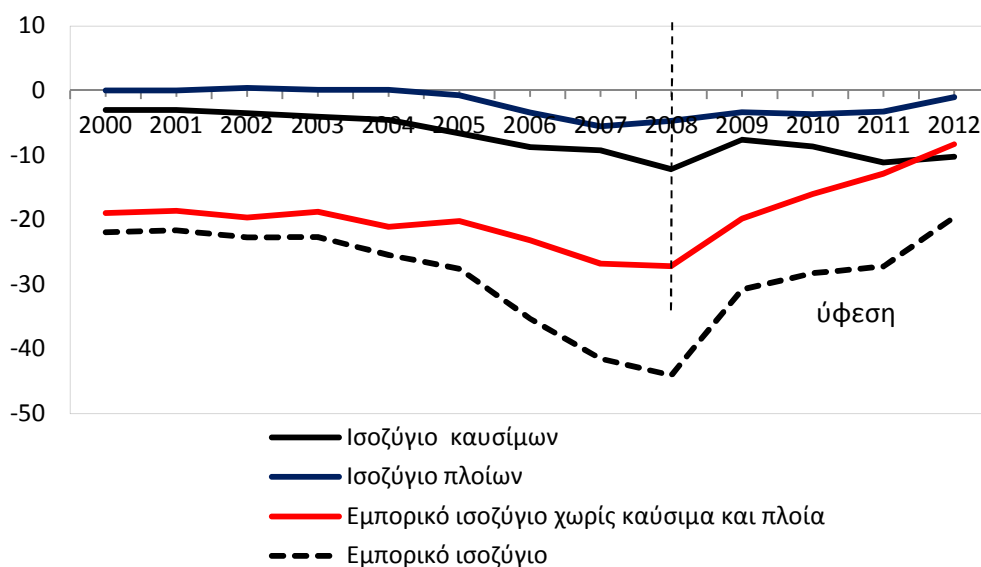
Σχήμα 3. Πορεία εισαγωγών και εξαγωγών καυσίμων και λοιπών αγαθών της χώρας, δις €



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Στο επόμενο σχήμα παρουσιάζονται γραφικά το εμπορικό ισοζύγιο και οι συνιστώσες του σε απόλυτες τιμές. Το έλλειμμα του ελληνικού εμπορικού ισοζυγίου αυξήθηκε το 2008 σε επίπεδα ρεκόρ για την τελευταία δεκαετία (€-44 δις), αλλά από το 2009 άρχισε να βαίνει διαρκώς μειούμενο για να φτάσει στα €-19,6 δις το 2012, που αποτελεί και το χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων δώδεκα ετών. Ομοίως, το έλλειμμα του ισοζυγίου καυσίμων έφτασε το 2008 στα υψηλότερα επίπεδα της εξεταζόμενης περιόδου, ξεπερνώντας τα €-12 δις, για να μειωθεί το 2009 στα €-7,6 δις. Από το 2010 παρατηρείται πάλι αύξηση του ελλείμματος του ισοζυγίου καυσίμων, παρά τη μείωση του όγκου των καθαρών εισαγωγών πετρελαιοειδών, λόγω της αυξητικής τάσης των τιμών πετρελαίου. Συγκεκριμένα, το 2010 το έλλειμμα του ισοζυγίου καυσίμων έφτασε τα €-8,6 δις και το 2011 τα €-11,13 δις. Αντίθετα, το 2012 παρουσίασε βελτίωση, καθώς μειώθηκε στα €-10,2 δις.

Σχήμα 4. Το εμπορικό ισοζύγιο και οι συνιστώσες του, δις €

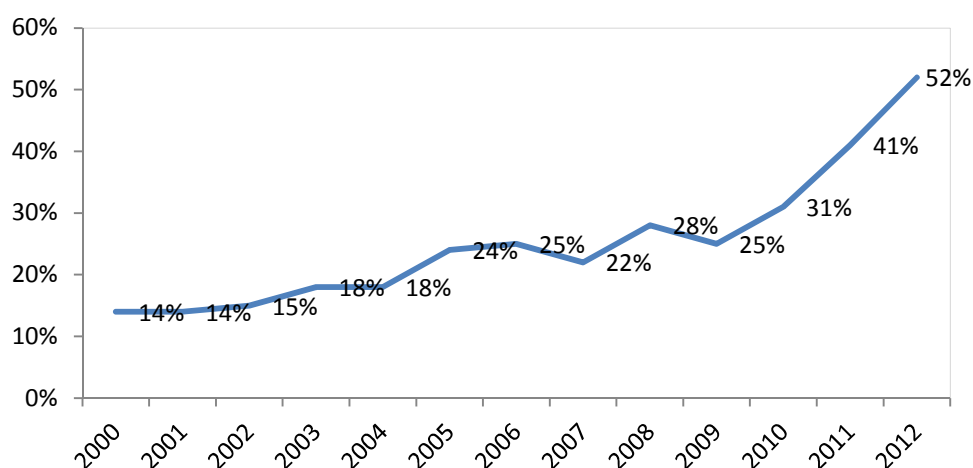


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Για την εξεταζόμενη χρονική περίοδο (2000-2012), το μέσο ετήσιο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου ως ποσοστό του ΑΕΠ είναι -14,6%. Αντίστοιχα, το μέσο ετήσιο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου χωρίς καύσιμα και πλοία ως ποσοστό του ΑΕΠ είναι -10,2%. Όπως προκύπτει από την ανάλυση των επιμέρους ισοζυγίων του εμπορικού ισοζυγίου, το εμπορικό ισοζύγιο χωρίς καύσιμα και πλοία είναι η κύρια πηγή του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Σε μικρότερο βαθμό ακολουθεί το ισοζύγιο καυσίμων. Παρόλα αυτά, το 2012 το έλλειμμα του ισοζυγίου καυσίμων για πρώτη φορά ξεπέρασε σε αξία το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου χωρίς καύσιμα και πλοία.

Ως αποτέλεσμα της πλήρους εξάρτησης της χώρας από καύσιμα και της αστάθειας που επικρατεί στις τιμές των καυσίμων, η συμμετοχή του ισοζυγίου καυσίμων στο εμπορικό ισοζύγιο παρουσιάζει έντονα αυξητική πορεία (βλ. σχήμα 5). Πράγματι, η διόγκωση του ισοζυγίου καυσίμων που παρατηρείται την τελευταία πενταετία σε συνδυασμό με τη συρρίκνωση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου χωρίς καύσιμα (€-9,4 δις το 2012 έναντι €-32,3 δις το 2007) οδήγησε στη διεύρυνση του μεριδίου του ισοζυγίου καυσίμων στο εμπορικό ισοζύγιο σε 52% το 2012 από 22% το 2007.

Σχήμα 5. Συμμετοχή ισοζυγίου καυσίμων στο εμπορικό ισοζύγιο



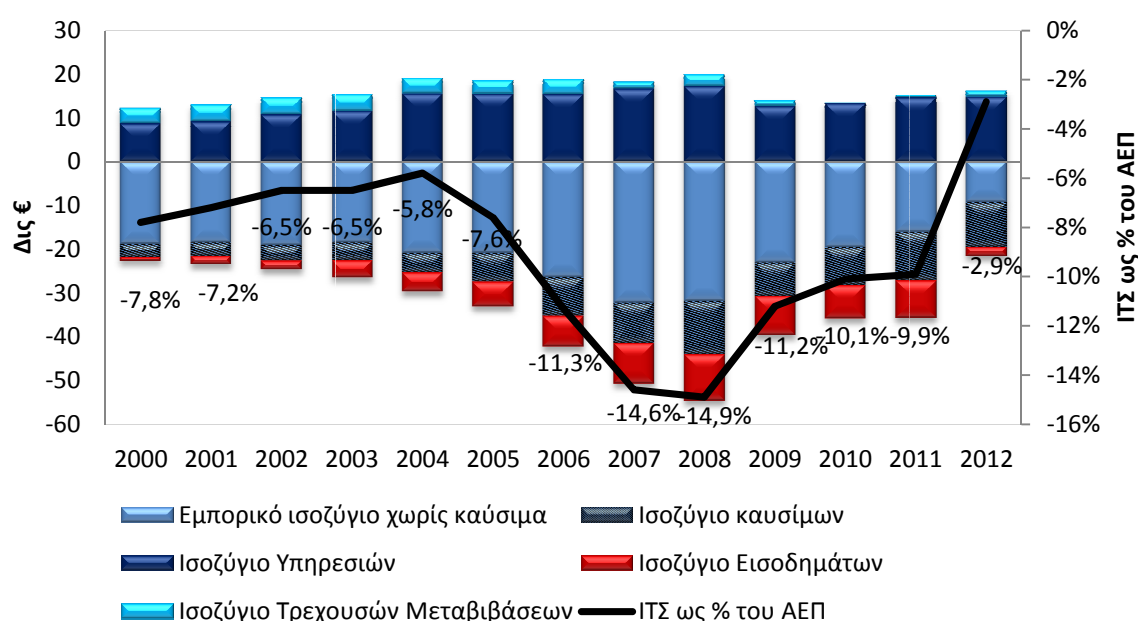
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Στο σχήμα 6 διαφαίνεται η συμμετοχή των τεσσάρων διαφορετικών συνιστωσών στο ΙΤΣ τη χρονική περίοδο 2000 -2012. Το εμπορικό ισοζύγιο εδώ διακρίνεται στο εμπορικό ισοζύγιο χωρίς καύσιμα και στο ισοζύγιο καυσίμων. Η εξέλιξη του ΙΤΣ χαρακτηρίζεται από συνεχή ελλείμματα καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Ως ποσοστό του ΑΕΠ, το μέσο ετήσιο επίπεδο ελλείμματος του ΙΤΣ για την περίοδο 2000-2012 είναι -9%. Το μέγεθος αυτό έλαβε την υψηλότερη τιμή του το 2008, έχοντας ουσιαστικά διπλασιαστεί σε σχέση με το 2000, φτάνοντας το -14,9% του ΑΕΠ, που μεταπολεμικά αποτελεί ιστορικά υψηλό. Εντυπωσιακή είναι η βελτίωση του ΙΤΣ το 2012, καθώς το έλλειμμα περιορίστηκε στο -2,9% του ετήσιου ΑΕΠ (€-5,58 δις). Αξίζει να σημειωθεί ότι το επίπεδο αυτό είναι το χαμηλότερο για τη χρονική περίοδο συμμετοχής της χώρας στην ΟΝΕ. Η μείωση αυτή σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος οφείλεται κυρίως στη μείωση των πληρωμών τόκων επί του δημόσιου χρέους λόγω της εφαρμογής της περικοπής του δημόσιου χρέους (PSI), στη χρονική μετατόπιση της καταβολής των τόκων που αφορούν δάνεια του μηχανισμού στήριξης, λόγω αναπροσαρμογής του επιτοκίου, καθώς και στη μείωση των εισαγωγών αγαθών. Η άνοδος των εξαγωγών συντέινει σε αυτή τη μείωση, αλλά σε μικρότερο βαθμό. Σύμφωνα με προβλέψεις του ΚΕΠΕ, η μείωση του ελλείμματος του ΙΤΣ προβλέπεται να συνεχιστεί και το 2013, κυρίως λόγω της μείωσης των εισαγωγών σε κλάδους όπως τα καύσιμα και τα αυτοκίνητα, καθώς και της πιθανής ανόδου στις εξαγωγές. Συγκεκριμένα, το ΙΤΣ ως ποσοστό του ΑΕΠ, προβλέπεται να μειωθεί στο -0,7%.

Είναι προφανές ότι διαχρονικά η κύρια πηγή του προβλήματος στο ΙΤΣ είναι το εμπορικό ισοζύγιο. Ελλείμματα μικρότερης τάξεως εμφανίζει σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο και το ισοζύγιο εισοδημάτων - το οποίο είναι ελλειμματικό από το 1990 - ενώ τα ισοζύγια υπηρεσιών και τρεχουσών μεταβιβάσεων

χαρακτηρίζονται από πλεονάσματα. Μπορούμε να διακρίνουμε επίσης πως ένα σημαντικό μέρος του ισοζυγίου είναι σταθερά ανελαστικό λόγω της υψηλής ενεργειακής εξάρτησης της χώρας από τα εισαγόμενα καύσιμα. Αναγκαίες προϋποθέσεις λοιπόν, για την επίτευξη μιας μακροπρόθεσμης μείωσης του ελλείμματος του ΙΤΣ, είναι η μείωση της ενεργειακής εξάρτησης της χώρας από το εξωτερικό, η ενίσχυση της δυνατότητας υποκατάστασης των εισαγόμενων αγαθών με εγχωρίως παραγόμενα με σκοπό τον περιορισμό των «διαρροών» προς το εξωτερικό και η μείωση του υψηλού εισαγωγικού περιεχομένου των εξαγόμενων αγαθών.

Σχήμα 6. Το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (ΙΤΣ) και οι συνιστώσες του, σε δις €



Πηγή: ΤτΕ, ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Όσο μεγαλύτερο είναι το κόστος των καθαρών εισαγωγών καυσίμων μιας χώρας ως ποσοστό του ΑΕΠ της, τόσο μεγαλύτερη είναι η απώλεια αγοραστικής δύναμης της χώρας και η μείωση της οικονομικής δραστηριότητας. Η τιμή πετρελαίου Brent που κινείται σταθερά πάνω από τα 100 \$/bbl φαίνεται συνεπής με ένα ποσοστό των καθαρών εισαγωγών καυσίμων ως προς το ΑΕΠ της τάξης του 5%, ποσοστό που υπάρχει κίνδυνος να διατηρηθεί ή και να επαυξηθεί, καθώς οι τιμές του πετρελαίου αναμένονται να διατηρηθούν και το 2013 πάνω από τα 100 \$/bbl (βλ. σχήμα 7).

Σχήμα 7. Καθαρές εισαγωγές καυσίμων ως ποσοστό του ΑΕΠ και τιμή πετρελαίου Brent



Πηγή: ΤτΕ, ΕΛ.ΣΤΑΤ., OPEC

Παρατηρούμε επίσης πως οι καθαρές εισαγωγές πετρελαίου προς το ΑΕΠ κινούνται από το 2011 σε επίπεδα άνω του 5%, πολύ κοντά στα επίπεδα μιας αναπτυσσόμενης χώρας όπως η Ινδία, τη στιγμή που το αντίστοιχο ποσοστό για το μέσο όρο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι 2,7%.

Υπολογίζεται ότι οι φορολογικές επιβαρύνσεις επί των καυσίμων (Ε.Φ.Κ. και Φ.Π.Α.) αποτελούν μία από τις πλέον σημαντικές πηγές εσόδων του Δημοσίου, όχι μόνο λόγω μεγέθους, αλλά και λόγω της τακτικότητας στην είσπραξή τους (εισπράττονται τακτικά καθόλη τη διάρκεια του έτους). Υπολογίζεται ότι αποφέρουν στα καθαρά έσοδα του Δημοσίου περί τα €7 δις ετησίως. Το 2010 ο Φ.Π.Α. και ο Ε.Φ.Κ. στα πετρελαιοειδή συνεισέφεραν στα συνολικά φορολογικά έσοδα του Δημοσίου κατά 14,6%, ενώ το 2011 κατά 16,1%. Το 2012 το ποσοστό αυτό εκτιμάται ότι μειώθηκε στο 15,4% και το 2013 προβλέπεται να αυξηθεί πάλι, λόγω της εξίσωσης των συντελεστών Ε.Φ.Κ. πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης. Αν στα φορολογικά έσοδα μέσω Φ.Π.Α. και Ε.Φ.Κ. προστεθούν και οι φόροι επί των κερδών των εταιρειών του κλάδου εμπορίας και διύλισης πετρελαίου, γίνεται σαφές ότι τα πετρελαιοειδή αποτελούν μια πολύ σημαντική πηγή εσόδων για το Δημόσιο.

Η παραδοσιακά υψηλή εξάρτηση της Ελλάδας από τις εισαγωγές πετρελαίου και οι μη ελεγχόμενες μεταβολές των διεθνών τιμών πετρελαίου καθιστούν αβέβαιη την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της χώρας, ενώ παράλληλα αυξάνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Η άνοδος των διεθνών τιμών πετρελαίου και οι αρνητικές επιπτώσεις της στο εμπορικό ισοζύγιο, πρέπει να λειτουργήσουν σαν κίνητρο για την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας της χώρας, κυρίως μέσα από

δράσεις εξοικονόμησης ενέργειας στον οικιακό και τριτογενή τομέα και τις μεταφορές, και μέσω της μεγαλύτερης διείσδυσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο ενεργειακό μας μείγμα.

Η Ελλάδα αντιμετωπίζει από το 2009 τα αποτελέσματα της μεγαλύτερης οικονομικής κρίσης της πρόσφατης ιστορίας της. Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, στο βαθμό που δεν οδηγούν στην ενεργειακή φτώχεια, ίσως είναι η αιτία για την υιοθέτηση μιας πιο ορθολογικής συμπεριφοράς όσον αφορά στη χρήση της ενέργειας, και για το στρατηγικό ενεργειακό σχεδιασμό νέων βελτιωμένων εργαλείων. Η μεγάλη εξάρτηση της οικονομίας από τις εισαγωγές πετρελαίου είναι και αυτή μέρος του δημοσιονομικού προβλήματος της χώρας. Η εξοικονόμηση ενέργειας αποτελεί τον χρονικά αμεσότερο και οικονομικότερο τρόπο με τον οποίο η Ελλάδα μπορεί να μειώσει δραστικά τις δαπάνες για εισαγωγές και να βελτιώσει το εμπορικό ισοζύγιο, προωθώντας παράλληλα επενδύσεις στην ενεργειακή απόδοση και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Η εκτίμηση των σχεδίων δράσης ενεργειακής απόδοσης δείχνει ότι μάλλον υπάρχει τεράστιο χάσμα μεταξύ των πολιτικών δεσμεύσεων για ενεργειακή απόδοση και των αντίστοιχων πραγματοποιήσεών τους. Το κράτος οφείλει να επιδείξει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ταχύτητα στην υλοποίηση νομοθετημάτων με στόχο την βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, της συμπαραγωγής και των ΑΠΕ και να αναπτύξει αποτελεσματικά μέσα για την παρακολούθηση και την επίτευξη των στόχων. Εξ' ίσου σημαντική και επιτακτική είναι η αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού υδρογονανθράκων. Με προτεραιότητα την εκμετάλλευση των αποδεδειγμένων κοιτασμάτων (proven reserves) που διαθέτει η χώρα, μπορεί μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια να αυξηθεί σημαντικά η εγχώρια παραγωγή ώστε να καλύπτουμε ένα μετρήσιμο ποσοστό της συνολικής κατανάλωσης.

Η αυξητική πορεία των διεθνών τιμών πετρελαίου, η αβεβαιότητα για την ασφάλεια του εφοδιασμού και οι υψηλές εκπομπές αερίων CO₂ που συνεπάγεται η χρήση του, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για τη δημιουργία μιας εθνικής ενεργειακής στρατηγικής που μεταξύ άλλων θα μεριμνά για τη μείωση της χρήσης του σε όλους τους τομείς κατανάλωσης, με σκοπό τη μείωση της εξάρτησης της χώρας από τις εισαγωγές πετρελαίου και παράλληλα την αύξηση της εγχώριας παραγωγής υδρογονανθράκων.