

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ :

**ΑΥΞΗΣΗ ΤΙΜΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΣΧΕΣΗ ΕΥΡΩ -
ΔΟΛΛΑΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥΣ.**

ΣΤΟΙΧΕΙΑ :

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ : ΑΚΡΙΩΤΗ ΔΗΜΗΤΡΑ

ΕΠΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΕΞΑΔΑΚΤΥΛΟΣ ΝΙΚΟΣ

Α.Μ : 155/03

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2008

Εισαγωγή

Το πετρέλαιο είναι μία πηγή ενέργειας μεγίστης σημασίας για την λειτουργία του διεθνούς οικονομικού συστήματος, αλλά ταυτόχρονα και μια πρώτη ύλη παραγωγής χημικών προϊόντων.

Οι τιμές πετρελαίου καθορίζονται από την ΟΠΕΚ από την δεκαετία του '60 και επηρεάζονται από διεθνείς κρίσεις, εθνικούς και τοπικούς παράγοντες με κύρια αιτία την περιορισμένη ποσότητα καυσίμων στο υπέδαφος. Η ΟΠΕΚ αποτελεί την πιο σημαντική διακυβερνητική οργάνωση και αποτελείται από 14 μέλη. Στόχος της είναι ο συντονισμός και η ενοποίηση των πολιτικών πετρελαίου μεταξύ των χωρών μελών. Η τιμή του πετρελαίου συνδέεται με την ισοτιμία ευρώ – δολαρίου. Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου συνεχίζεται όσο το δολάριο διολισθαίνει και σε συνδυασμό με την ανατίμηση του ευρώ, δημιουργεί παρενέργειες στην ευρωπαϊκή οικονομία. Οι παρενέργειες αυτές έχουν να κάνουν τόσο με μείωση του πληθωρισμού όσο και του ρυθμού ανάπτυξης. Από το 2002 ο συσχετισμός δολαρίου – πετρελαίου έχει εξελιχθεί σε αρνητικό, ενώ τις προηγούμενες τρεις δεκαετίες είχε κινηθεί σε θετικό έδαφος. Έκτοτε το δολάριο απώλεσε το 40% της αξίας του προς το ευρώ.

Η αλυσίδα της αγοράς και διακίνησης πετρελαίου περιλαμβάνει τον τομέα παραγωγής αργού και τον τομέα διύλισης και εμπορίας προϊόντων.

Στην Ελλάδα οι σημαντικότερες εταιρείες διυλιστηρίων είναι η Motor oil Hellas και η ΕΛ.ΠΕ. ενώ οι εταιρείες εμπορίας και διακίνησης καυσίμων είναι περίπου 30. Η παραγωγή πετρελαίου ουσιαστικά ξεκίνησε από το 1981. Η ενεργειακή κατανάλωση στην χώρα μας συνεχώς αυξάνει και προβλέπεται ότι θα φτάσει σταθερά πάνω από το 70% μέχρι το 2020. Η εξάρτηση αυτή είναι η μεγαλύτερη από όλες τις χώρες της Ε.Ε. Στόχος της έρευνας αυτής είναι ο προσδιορισμός των παραγόντων που καθορίζουν τις τιμές πετρελαίου, η σχέση ευρώ – δολαρίου και η ανάλυση τους, καθώς και η πορεία των τιμών καυσίμων από την εμφάνιση του ευρώ μέχρι σήμερα. Πρόκειται για την κυριότερη πρωτογενή πηγή ενέργειας, στην οποία έχει στραφεί το ενδιαφέρον πολλών κρατών και που δυστυχώς υπάρχουν περιορισμένες πλέον ποσότητες στο υπέδαφος.

Σημαντικές πηγές πληροφοριών αποτέλεσαν η Ε.Σ.Υ.Ε, ιστοσελίδες του διαδικτύου και σχετικά άρθρα εφημερίδων.

Ευχαριστίες οφείλω στους καθηγητές : κ.Ν.Εξαδάκτυλο και κ.Δ.Καραπιστόλη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.1	Εισαγωγή στις τιμές των καυσίμων.....	2
1.2	Παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές του πετρελαίου.....	3
1.2.1	Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση.....	3
1.2.2	Περιορισμοί στην παγκόσμια ικανότητα διύλισης πετρελαίου	3
1.2.3	Ασφάλεια στην προσφορά αργού πετρελαίου.....	3
1.2.4	Απρόβλεπτα / ακραία καιρικά φαινόμενα.....	4
1.2.5	Εποχικές επιδράσεις.....	4
1.2.6	Διακυμάνσεις της αγοράς.....	4
1.2.7	Νομισματικές διακυμάνσεις.....	4
1.3	Διεθνείς Τιμές Αργού Πετρελαίου (1990-2004).....	5
1.3.1	Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις Διεθνείς Τιμές.....	5
1.4	Διεθνείς Τιμές Καυσίμων.....	6
1.4.1	Τιμές Αμόλυβδης Βενζίνης (2000-2004).....	6
1.4.2	Τιμές Diesel Κίνησης (2000-2004).....	7
1.5	Αγορά Ελλάδας και Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	8
1.5.1	Διαμόρφωση Τιμής Πρατηρίου.....	8
1.5.2	Διαμόρφωση Τιμών Διυλιστηρίου.....	9
1.5.3	Ανάλυση τιμής Διυλιστηρίου.....	10
1.6	Φόροι και Δασμοί στα πετρελαιοειδή.....	11
2.1	ΟΠΕΚ : Οργάνωση Πετρελαιοεξαγωγικών Κρατών.....	14
2.1.1	Στόχος ΟΠΕΚ.....	15
2.1.2	ΟΠΕΚ : Δεκαετία '60.....	15
2.1.3	ΟΠΕΚ : Δεκαετία '70.....	16
2.1.4	ΟΠΕΚ : Δεκαετία '80.....	16
2.1.5	ΟΠΕΚ : Δεκαετία '90.....	17
2.1.6	Μέση Ετήσια Διαμόρφωση Τιμών Αργού Πετρελαίου (ΟΠΕΚ).....	18
2.1.7	Παραγωγή Πετρελαίου απο τις Χώρες-Μελή του ΟΠΕΚ.....	19
2.2	Διεθνείς κρίσεις στις τιμές του Πετρελαίου.....	20
2.2.1	Κρίση Σουέζ (1956).....	20
2.2.2	Δεύτερος Αραβό-Ισραηλινός Πόλεμος (1973).....	21
2.2.3	Κρίση στο Ιράν και το Ιράκ (1979-1980).....	21
2.2.3.1	Παραγωγή Πετρελαίου Ιράκ.....	22
2.2.3.2	Παραγωγή Πετρελαίου Ιράν.....	23
2.2.4	Πόλεμος Κόλπου (1990).....	23
2.2.5	Ασιατική Οικονομική Κρίση (1997-98).....	24
2.2.5.1	ΟΠΕΚ: Μειώνει την Παραγωγή (1999).....	25
2.3	Αύξηση Τιμής Πετρελαίου 2002-2007.....	26
2.3.1	Οι λόγοι της αύξησης των τιμών 2002-2007.....	26
2.3.2	Η επιπτώσεις της αύξησης τιμών στην οικονομία 2002-2007.....	27

3.1. Η Εγχώρια Παραγωγή Πετρελαίου.....	30
3.2 Περιγραφή Ελληνικής Αγοράς.....	32
3.3 Διαμόρφωση Ελληνικής Αγοράς (ανα χώρο).....	32
3.3.1 Χώρος Διυλιστηρίων.....	32
3.3.2 Χώρος Εμπορίας (Χονδρική).....	32
3.3.3 Χώρος Λιανικής.....	33
3.3.4 Χώρος Εμπορίας Πετρελαίου Θέρμανσης.....	33
3.4 Ανταγωνισμός.....	33
3.4.1 Ελληνικά Πετρέλαια (ΕΛΠΕ).....	34
3.4.1.2 ΕΛΠΕ και εμπορία προϊόντων Πετρελαίου.....	35
3.4.2 Motor Oil Hellas	37
3.5 Μέγεθος Αγοράς.....	38
3.6 Ζήτηση Αγοράς.....	39
3.7 Διαμόρφωση Αγοράς Λιανικής.....	40
3.8 Τάση Αγοράς.....	41
3.9 Οικονομικά Στοιχεία.....	41
3.10 Διαμόρφωση Τιμών.....	42
4.1 Αγορά και διακίνηση πετρελαίου.....	44
4.1.1 Στάδια διακίνησης πετρελαίου.....	44
4.1.2 Δομή αγοράς και διακίνηση.....	46
4.2 Εταιρείες Διύλισης.....	47
4.3 Εταιρείες Εμπορίας.....	48
4.3.1 ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε.....	48
4.3.2 SHELL Hellas.....	51
4.3.3 BP Hellas.....	53
4.3.4 CYCLON Hellas.....	54
4.3.5 AVIN.....	55
4.3.6 JETOIL.....	57
4.3.7 ΕΛΙΝ oil.....	59
4.3.8 AEGEAN.....	61
4.4 Εισαγωγές και Εξαγωγές Πετρελαίου.....	62
4.4.1 Ελληνικές Εισαγωγές Πετρελαίου.....	62
4.4.1.2 Αγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης.....	64
4.4.2 Ελληνικές Εξαγωγές Πετρελαίου.....	65
5.1 Η σχέση Δολαρίου -Πετρελαίου.....	68
5.1.1 Ενίσχυση πετρελαίου – Εξασθένιση Δολαρίου.....	69
5.1.2 Σχέση Πετρελαίου-Ευρώ : Επιπτώσεις στις Ευρωπαϊκές Οικονομίες	71
5.2 Τιμές Πετρελαίου 2002-2007 /βαρέλι (Ευρώ).....	72
5.3 Τιμές Βενζίνης 2002-2007 /βαρέλι (Ευρώ).....	76
5.4 Συντελεστής Συσχέτισης / Συντελεστής Προσδιορισμού.....	80
Επίλογος	86

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

	σελίδα
1.1 Εισαγωγή στις τιμές των καυσίμων.....	2
1.2 Παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές του πετρελαίου.....	3
1.2.1 Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση.....	3
1.2.2 Περιορισμοί στην παγκόσμια ικανότητα διύλισης πετρελαίου	3
1.2.3 Ασφάλεια στην προσφορά αργού πετρελαίου.....	3
1.2.4 Απρόβλεπτα / ακραία καιρικά φαινόμενα.....	4
1.2.5 Εποχικές επιδράσεις.....	4
1.2.6 Διακυμάνσεις της αγοράς.....	4
1.2.7 Νομισματικές διακυμάνσεις.....	4
1.3 Διεθνείς Τιμές Αργού Πετρελαίου (1990-2004).....	5
1.3.1 Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις Διεθνείς Τιμές.....	5
1.4 Διεθνείς Τιμές Καυσίμων.....	6
1.4.1 Τιμές Αμόλυβδης Βενζίνης (2000-2004).....	6
1.4.2. Τιμές Diesel Κίνησης (2000-2004).....	7
1.5 Αγορά Ελλάδας και Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	8
1.5.1 Διαμόρφωση Τιμής Πρατηρίου.....	8
1.5.2 Διαμόρφωση Τιμών Διυλιστηρίου.....	9
1.5.3 Ανάλυση τιμής Διυλιστηρίου.....	10
1.6 Φόροι και Δασμοί στα πετρελαιοειδή.....	11

(1.1)ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές των καυσίμων είναι επίσης **διεθνείς, εθνικοί και τοπικοί παράγοντες.**

Οι τιμές καυσίμων επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες, περιλαμβανομένου του:

- (α)Κόστους του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης,**
- (β)Του ανταγωνισμού στην αγορά,**
- (γ)Των λειτουργικών εξόδων και των φόρων.**

Η τιμή των καυσίμων στα πρατήρια υγρών καυσίμων καθορίζεται από:

- (α) Το κόστος του προϊόντος,**
- (β) Τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης,**
- (γ) Άλλους φόρους και επιβαρύνσεις,**
- (δ) Το περιθώριο μικτού κέρδους διανομής.**

Το περιθώριο μικτού κέρδους διανομής περιλαμβάνει την αποθήκευση και τη διαχείριση, το κόστος διακίνησης και τα περιθώρια κέρδους από τη χονδρική και τη λιανική πώληση.

Σε ορισμένες αγορές, οι φόροι αντιστοιχούν σε ποσοστό ακόμα και μεγαλύτερο από **60% της τιμής του καυσίμου** (π.χ. στο Ηνωμένο Βασίλειο και στις Κάτω Χώρες).

Η τιμή των καυσίμων μπορεί να διαφέρει σημαντικά από τη μια χρονική στιγμή στην άλλη.

Οι κύριοι παράγοντες που επιφέρουν αλλαγές στην τιμή των καυσίμων είναι :

- (α) Η αυξομείωση του κόστους του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης (π.χ. βενζίνη, ντίζελ),**
- (β) Διακυμάνσεις στην ισοτιμία ευρώ/ δολαρίου,**
- (γ) Ο ανταγωνισμός μεταξύ των πρατηρίων υγρών καυσίμων.**

Οι τιμές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης υπακούουν στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς.

(1.2) ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

(1.2.1) Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση

Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση αποτελούσε διαχρονικά τον κυριότερο παράγοντα διαμόρφωσης της τιμής.

- Οι χώρες-μέλη του ΟΡΕC καλύπτουν το 40% της παγκόσμιας παραγωγής.
- Η Ρωσία και οι υπόλοιπες χώρες της πρώην Σοβιετικής Δημοκρατίας εγείρονται ως νέοι ρυθμιστικοί παράγοντες.
- Η ζήτηση ενεργειακών πηγών από χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία αποτελεί τα τελευταία χρόνια καθοριστικό παράγοντα από την πλευρά της ζήτησης.
- Το ενδεχόμενο κορύφωσης των παγκοσμίων αποθεμάτων συνεχίζει να προβληματίζει.

(1.2.2) Περιορισμοί στην παγκόσμια ικανότητα διύλισης πετρελαίου

Προκειμένου να καλύψουν τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για προϊόντα διύλισης, τα διυλιστήρια σε όλο τον κόσμο λειτουργούν σχεδόν με τη μέγιστη διυλιστική τους ικανότητα. Στο μέλλον, θα χρειαστεί να κατασκευαστούν νέα διυλιστήρια ώστε να συνεχιστεί η κάλυψη της ζήτησης. Ένας βασικός παράγοντας για την αύξηση του αριθμού των διυλιστηρίων είναι οι υψηλές επενδύσεις που απαιτούνται για την κατασκευή και τη λειτουργία τους, οι οποίες επίσης αυξάνονται συνεχώς λόγω των όλο και αυστηρότερων διεθνών περιβαλλοντικών προτύπων, όσον αφορά τόσο την περιβαλλοντική επίδοση των διυλιστηρίων όσο και την παραγωγή καθαρότερων καυσίμων.

(1.2.3) Ασφάλεια στην προσφορά αργού πετρελαίου

Η πολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή συνεχίζει να προκαλεί αβεβαιότητα γύρω από τη διαθεσιμότητα του αργού πετρελαίου και έχει σοβαρό αντίκτυπο στη μεταβλητότητα της τιμής του.

(1.2.4) Απρόβλεπτα / ακραία καιρικά φαινόμενα

Τα ακραία καιρικά φαινόμενα, όπως οι τυφώνες στις ΗΠΑ, μπορούν να μειώσουν προσωρινά την παγκόσμια ικανότητα διύλισης πετρελαίου. Αυτή η μείωση σε συνδυασμό με τις εικασίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα των προϊόντων διύλισης έχουν ως αποτέλεσμα τη μεταβλητότητα των τιμών των προϊόντων διύλισης διεθνώς.

(1.2.5) Εποχικές επιδράσεις

Οι τιμές των προϊόντων διύλισης επηρεάζονται από τις εποχικές αλλαγές στη ζήτηση συγκεκριμένων προϊόντων αυτής της κατηγορίας στις μεγαλύτερες αγορές του βορείου ημισφαιρίου, όπως οι ΗΠΑ, η Ευρώπη και η Ιαπωνία. Κατά τη διάρκεια του χειμώνα στο βόρειο ημισφαίριο, αυξάνεται η ζήτηση για ντίζελ και κηροζίνη για τη θέρμανση των σπιτιών και των γραφείων. Το καλοκαίρι αυξάνεται η ζήτηση για βενζίνη, καθώς οι κάτοικοι του βορείου ημισφαιρίου τείνουν να μετακινούνται περισσότερο με το αυτοκίνητο.

(1.2.6) Διακυμάνσεις της αγοράς

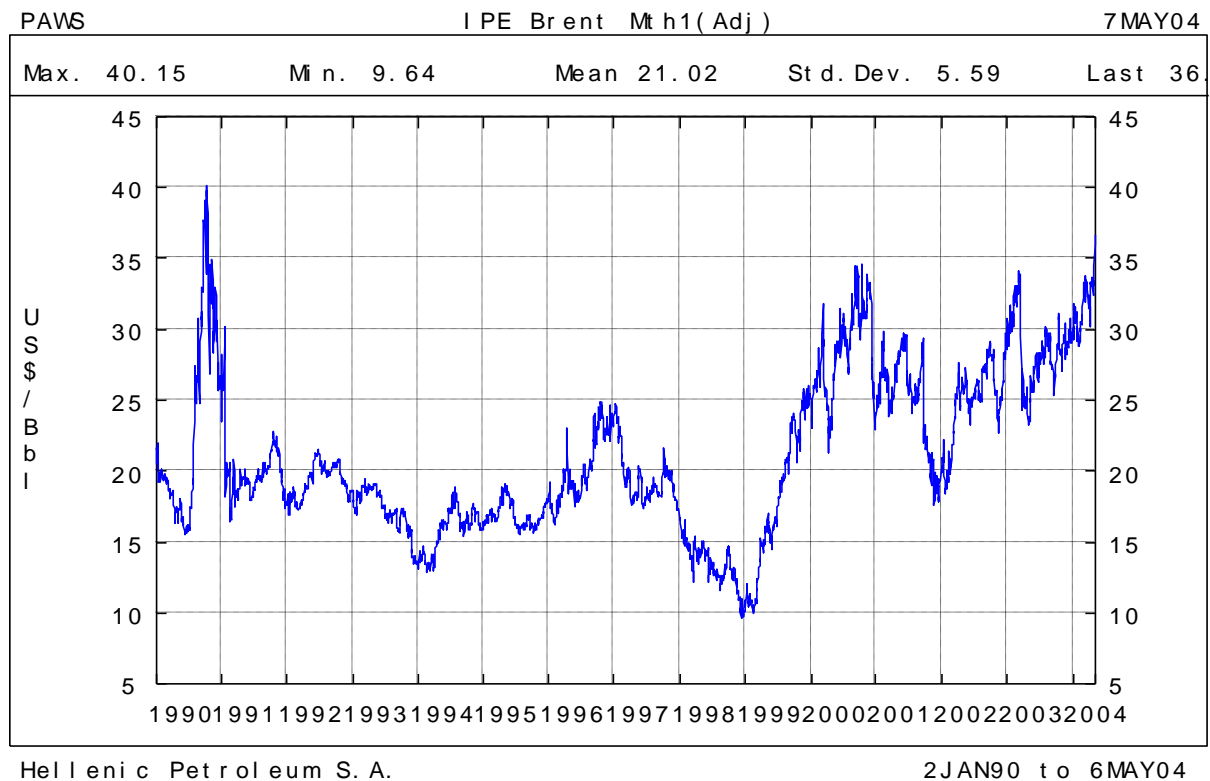
Το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα διύλισης διατίθενται στην ελεύθερη αγορά, επομένως ενδέχεται να αποτελέσουν αντικείμενο κερδοσκοπίας, κάτι που επηρεάζει και τις τιμές. Τα τελευταία χρόνια, στο χώρο δραστηριοποιούνται επίσης νεοεισερχόμενοι και παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον γύρω από τη χρηματιστήριο εμπορευμάτων πετρελαίου, κυρίως από επενδυτικές εταιρείες και διαχειριστές hedge funds. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι αυτό αποτελεί μια ακόμα αιτία για τη μεταβλητότητα που χαρακτηρίζει την τιμή του πετρελαίου.

(1.2.7) Νομισματικές διακυμάνσεις

Το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων συναλλαγών της αγοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων διύλισης γίνεται σε δολάρια ΗΠΑ. Επομένως, κάθε αλλαγή στην ισοτιμία του νομίσματος μιας χώρας έναντι του αμερικανικού δολαρίου επηρεάζει το κόστος αγοράς του αργού πετρελαίου ή των προϊόντων διύλισης.

**(Πηγή: http://www.shell.com/home/content2/gr-el/shell_for_motorists/fuels_pricing.html).*

(1.3) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΙΜΕΣ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (1990 - 2004)



*(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

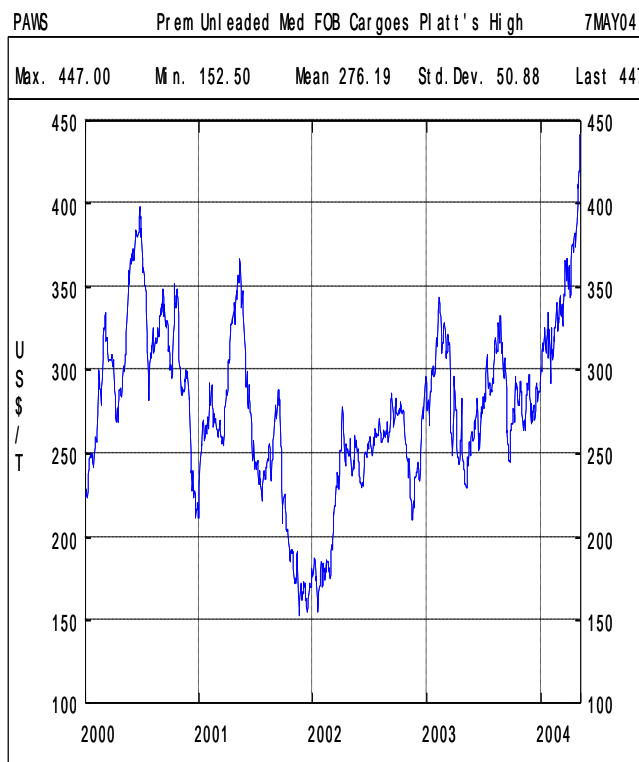
(1.3.1) Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου είναι:

- **Η γενικότερη πολιτική του ΟΠΕΚ από το 1999** για εφαρμογή μεγαλύτερης πειθαρχίας στην τήρηση των ποσοτώσεων παραγωγής από τα κράτη μέλη του οργανισμού με στόχο τη διατήρηση των τιμών στο εύρος των **\$22-\$28** ανά βαρέλι.
- **Η μείωση της παραγωγής του αργού από τον ΟΠΕΚ** στο τέλος Μαρτίου κατά 1 εκατομμύριο βαρέλια ημερησίως, στα 23.5 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως.
- **Η διακηρυγμένη πρόθεση ορισμένων μελών του ΟΠΕΚ (π.χ. Βενεζουέλα) για αύξηση του εύρους της τιμής του αργού κατά \$2 ανά βαρέλι** (στα \$24-\$30 ανά βαρέλι).
- **Η συνεχιζόμενη πολιτική αστάθεια σε πολλές χώρες της Μέσης Ανατολής** που δημιουργεί φόβους διακοπών εφοδιασμού της αγοράς.
- **Η διατήρηση της ισοτιμίας €/ \$ σε υψηλά επίπεδα.**
- **Η αυξημένη ζήτηση από την Ν.Α Ασία** (κυρίως Κίνα) που απορροφά μεγάλες ποσότητες αργού.

*(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

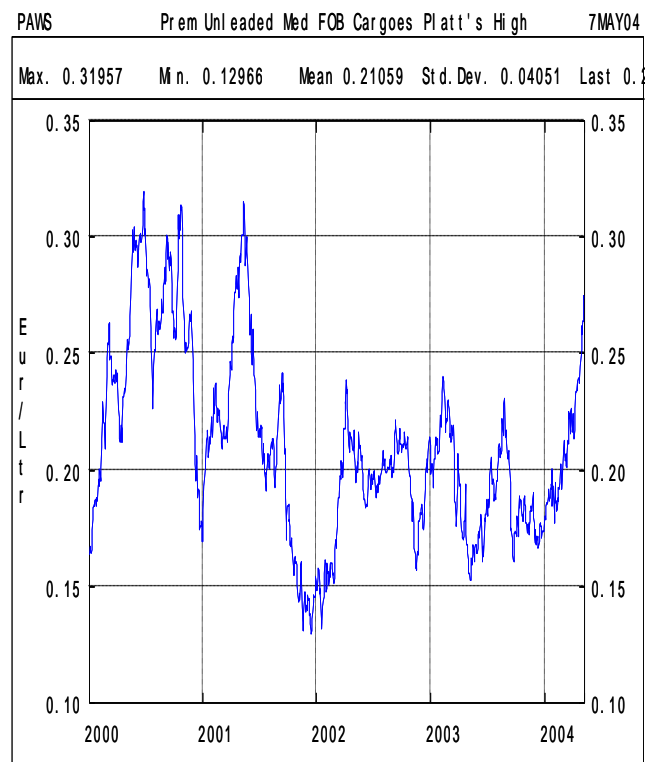
(1.4) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΙΜΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (Αμόλυβδης-Diesel κίνησης)

(1.4.1.) Τιμές Αμόλυβδης(2000-2004)



Hellenic Petroleum S. A.

4JAN00 to 6MAY04



Hellenic Petroleum S. A.

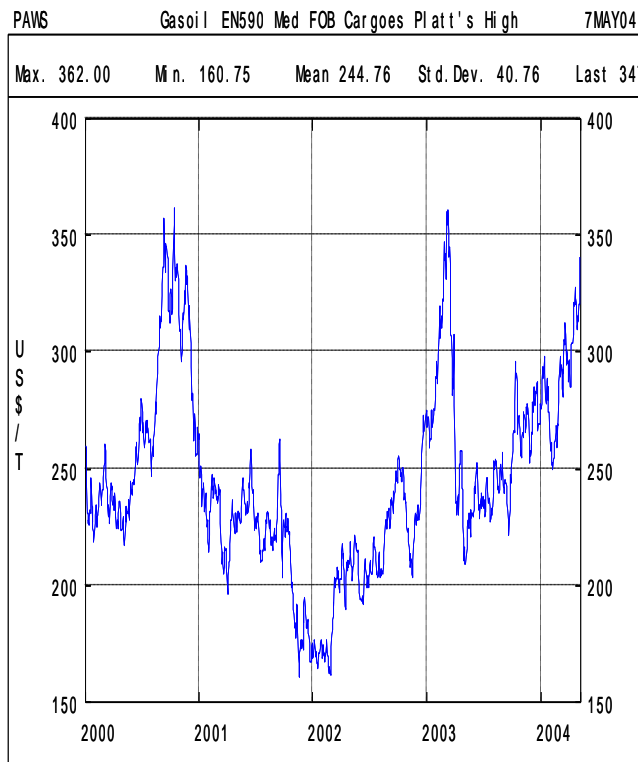
4JAN00 to 6MAY04

Τιμές Αμόλυβδης, Fob Med, \$/ton

	2000	2001	2002	2003	2004
ΙΑΝ	239.40	258.59	174.32	293.09	315.38
ΦΕΒ	277.93	275.33	181.38	325.15	322.73
ΜΑΡ	314.17	266.39	223.55	289.19	348.33
ΑΠΡ	283.78	321.05	257.05	254.15	379.20
ΜΑΥ	332.52	340.12	246.68	248.90	444.94
ΙΟΥΝ	380.64	269.36	244.53	270.05	
ΙΟΥΛ	331.14	236.48	259.24	290.80	
ΑΥΓ	318.98	249.18	262.02	316.78	
ΣΕΠ	328.36	260.50	274.40	275.27	
ΟΚΤ	323.27	199.04	267.39	282.52	
ΝΟΕ	292.05	171.14	228.64	279.38	
ΔΕΚ	232.13	167.05	261.80	281.64	

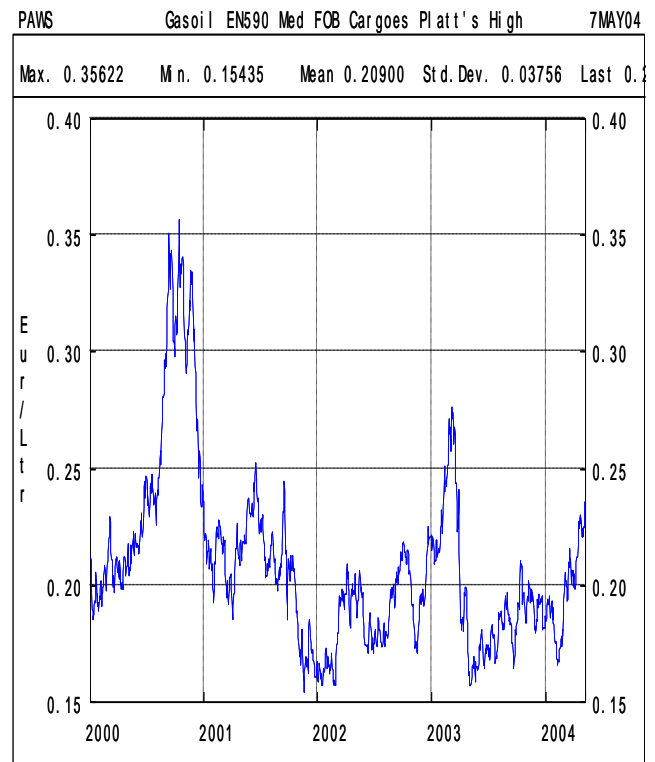
*(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

(1.4.2) Τιμές Diesel Κίνησης (2000-2004)



Hellenic Petroleum S. A.

4JAN00 to 6MAY04



Hellenic Petroleum S. A.

4JAN00 to 6MAY04

Ισοτιμία Ευρώ/Δολαρίου

	2000	2001	2002	2003	2004
ΙΑΝ	1.01	0.94	0.88	1.06	1.26
ΦΕΒ	0.98	0.92	0.87	1.08	1.26
ΜΑΡ	0.96	0.91	0.88	1.08	1.23
ΑΠΡ	0.95	0.89	0.89	1.08	1.20
ΜΑΥ	0.91	0.87	0.92	1.16	1.21
ΙΟΥΝ	0.95	0.85	0.96	1.17	
ΙΟΥΛ	0.94	0.86	0.99	1.14	
ΑΥΓ	0.90	0.90	0.98	1.11	
ΣΕΠ	0.87	0.91	0.98	1.12	
ΟΚΤ	0.86	0.91	0.98	1.17	
ΝΟΕ	0.86	0.89	1.00	1.17	
ΔΕΚ	0.90	0.89	1.02	1.23	

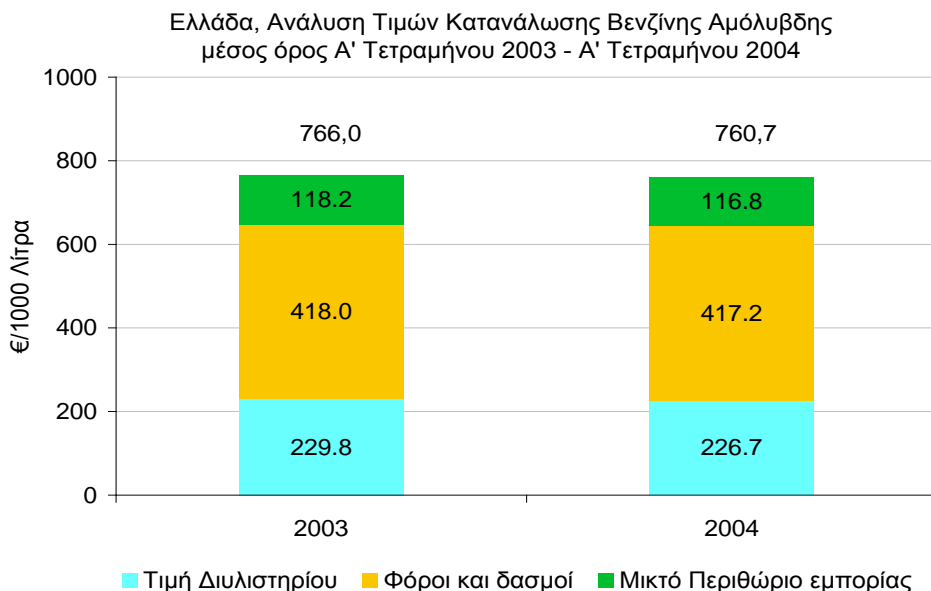
*(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

(1.5) ΑΓΟΡΑ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

(1.5.1) Διαμόρφωση Τιμής Πρατηρίου

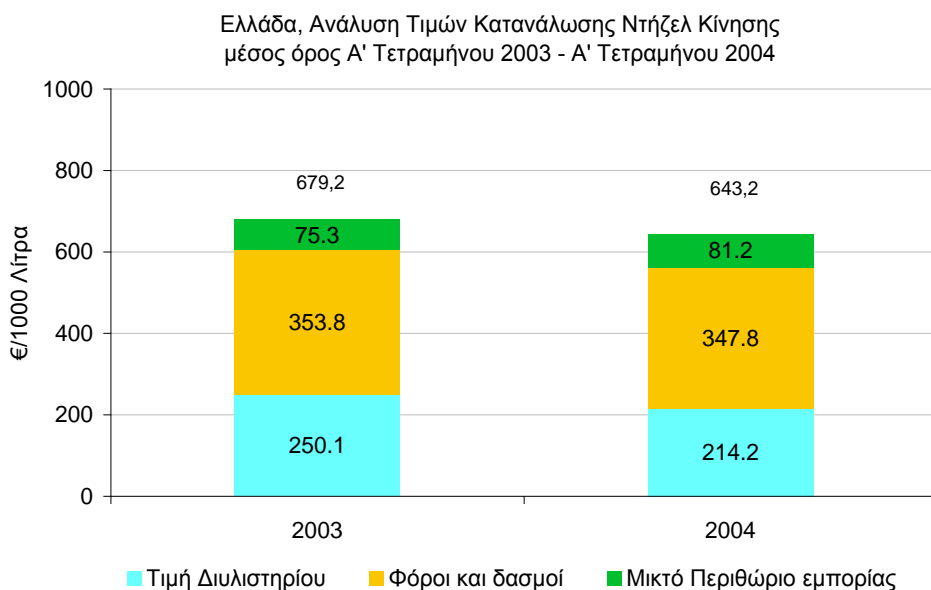
- Οι λιανικές τιμές των καυσίμων στα πρατήρια διαμορφώνονται ως το άθροισμα:
 - Της τιμής πώλησης προϊόντων από τα διυλιστήρια,
 - Των φόρων και δασμών,
 - Των περιθωρίων εταιριών εμπορίας και πρατηριούχων.
- Οι τιμές διυλιστηρίου εξαρτώνται από την εξέλιξη των διεθνών δολαριακών τιμών των καυσίμων και της ισοτιμίας Ευρώ/Δολαρίου.
- Οι φόροι και δασμοί περιλαμβάνουν κυρίως τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης και το Φ.Π.Α.
- Τα περιθώρια εμπορίας είναι συνάρτηση των συνθηκών του εγχώριου ανταγωνισμού.

Ελλάδα: Ανάλυση τιμών Κατανάλωσης Αμόλυβδης



*(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

Ελλάδα: Ανάλυση τιμών Κατανάλωσης Ντίζελ Κίνησης



*(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

(1.5.2) Διαμόρφωση Τιμών Διυλιστηρίου

- Οι τιμές διυλιστηρίου υπολογίζονται και μεταβάλλονται καθημερινά με βάση τις διεθνείς δολαριακές τιμές των προϊόντων στην περιοχή της Μεσογείου (πρακτικά στην Ιταλία) και την τρέχουσα ισοτιμία Ευρώ/Δολαρίου.
- Για τον υπολογισμό των εκάστοτε τρεχουσών τιμών λαμβάνεται ο μέσος όρος των τεσσάρων τελευταίων δημοσιεύσεων FOB PLATT'S και ο αντίστοιχος των ισοτιμιών EURO/USD.
- Στις προκύπτουσες τιμές προστίθεται μια σταθερή προσαύξηση που περιλαμβάνει το κόστος μεταφοράς, το κόστος τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, το κόστος διακίνησης και αποθήκευσης και διαμορφώνεται ώστε να είναι ανταγωνιστική με την τιμή εισαγωγής στην χώρα. **Για το λόγο αυτό, οι τιμές που διαμορφώνονται στην Ελλάδα οφείλουν να είναι παραπλήσιες με τις τιμές που επικρατούν στην Ιταλία.**
- Το σύστημα τιμολόγησης στην Ελλάδα παρακολουθεί **άμεσα** τις ανοδικές ή καθοδικές μεταβολές των διεθνών τιμών προϊόντων στη Μεσόγειο, και έχει παραμείνει σχεδόν αμετάβλητο από το 1992 μέχρι σήμερα, με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια οι τιμές διυλιστηρίου στην Ελλάδα να έχουν μειωθεί σε σχέση με τις διεθνείς τιμές.
- Με την τρέχουσα ισοτιμία €/ \$ η μεταβολή στις διεθνείς τιμές της βενζίνης ή του Ντίζελ κατά 100\$/t ισοδυναμεί με μεταβολή της τελικής τιμής πρατηρίου κατά 6,3 λεπτά/λίτρο στις βενζίνες και 7,1 λεπτά/λίτρο στο ντίζελ.

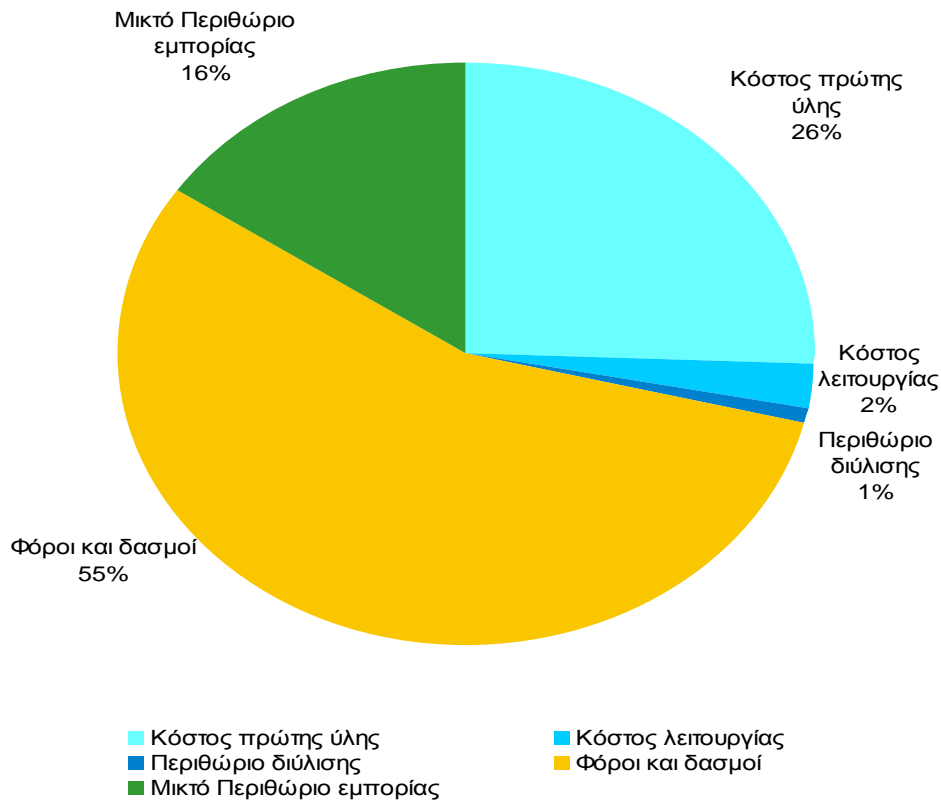
(1.5.3) Ανάλυση τιμής Διυλιστηρίου

Οι τιμές του διυλιστηρίου εξαρτώνται κυρίως από το κόστος της πρώτης ύλης (αργό πετρέλαιο).

Το καθαρό περιθώριο διύλισης είναι πολύ χαμηλό σε σχέση με τη συνολική τιμή του πρατηρίου (<1%).

Ελλάδα: Ανάλυση Τιμών Κατανάλωσης Αμόλυβδης Βενζίνης

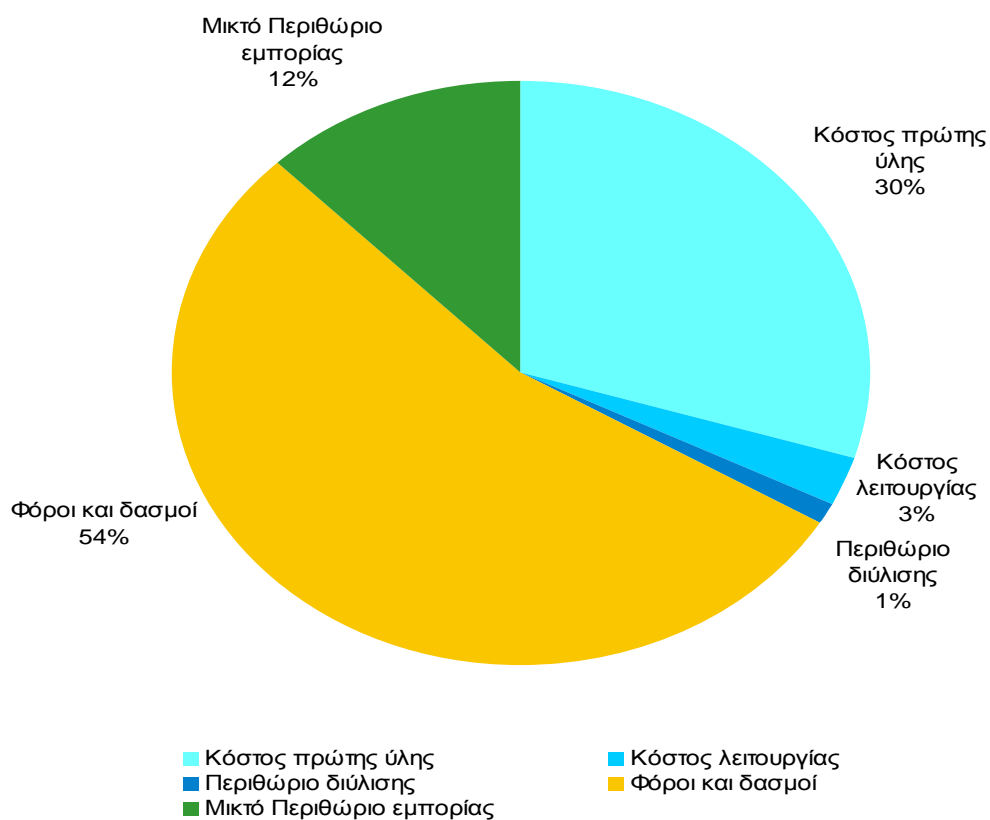
Ελλάδα, Ανάλυση Τιμών Κατανάλωσης μέσος όρος Ιανουαρίου 2003 - Απριλίου 2004 Αμόλυβδη Βενζίνη



*(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

Ελλάδα: Ανάλυση Τιμών Κατανάλωσης Ντίζελ Κίνησης

**Ελλάδα, Ανάλυση Τιμών Κατανάλωσης
μέσος όρος Ιανουαρίου 2003 - Απριλίου 2004
Ντίζελ Κίνησης**



**(Πηγή :ΕΛ.ΠΕ «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(1.6) ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΛΑΣΜΟΙ ΣΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ

Η φορολογική νομοθεσία προβλέπει τους παρακάτω φόρους και τέλη στα πετρελαιοειδή προϊόντα.:

➤ **Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.)**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 2127/93 «Εναρμόνιση προς το Κοινοτικό Δίκαιο του φορολογικού καθεστώτος των πετρελαιοειδών προϊόντων, αλκοόλης, αλκοολούχων ποτών και βιομηχανοποιημένων ποτών και άλλες διατάξεις». Οι συντελεστές του Ε.Φ.Κ. σε ευρώ/1000lt στην Ελλάδα είναι :

Αμόλυβδη	LRP	Diesel Κίνησης
296	337	245

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία οι συντελεστές του Ε.Φ.Κ. Σε εθνικό επίπεδο δεν δύνανται να είναι μικρότεροι από :

Αμόλυβδη	LRP	Diesel Κίνησης
287	337	245

➤ **Εισφορά ειδικού λογαριασμού πετρελαιοειδών**

Από το άρθρο 19 του Ν. 3054/02 η εισφορά ορίζεται σε ποσοστό 1% στην προ εισφορών και φόρων αξία των πετρελαιοειδών προϊόντων.

➤ **Τέλος Ρυθμιστικής Αργής Ενέργειας**

Ανέρχεται σε 0,16 ευρώ/1000lt.

➤ **Ειδικό Τέλος (Ν. 2093/92)**

Το Ειδικό Τέλος ανέρχεται σε 0,5% και υπολογίζεται επί του αθροίσματος της τιμής εκ διωλιστηρίου του Ε.Φ.Κ. του τέλους Ρ.Α.Ε. και της εισφοράς (1%).

➤ **Φόρος Προστιθέμενης Αξίας**

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (Ν. 2093/92) ο συντελεστής ΦΠΑ ορίζεται σε 18% στην φορολογητέα αξία. Σημειώνεται ότι για τα νησιά Λέσβος, Χίος, Σάμος, Δωδεκάνησα, Κυκλάδες, Θάσος, Σαμοθράκη, Βόρειες Σποράδες, Σκύρος ο συντελεστής ΦΠΑ μειώνεται κατά 30%.

*(Πηγές : Τμήμα Αναλύσεως Αγορών Alpha Bank,ΕΛ.ΠΕ. «Αγορά Πετρελαιοειδών»).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ

	σελίδα
2.1 ΟΠΕΚ : Οργάνωση Πετρέλαιοεξαγωγικών Κρατών.....	14
2.1.1 Στόχος ΟΠΕΚ.....	15
2.1.2 ΟΠΕΚ : Δεκαετία '60.....	15
2.1.3 ΟΠΕΚ : Δεκαετία '70.....	16
2.1.4 ΟΠΕΚ : Δεκαετία '80.....	16
2.1.5 ΟΠΕΚ : Δεκαετία '90.....	17
2.1.6 Μέση Ετήσια Διαμόρφωση Τιμών Αργού Πετρελαίου (ΟΠΕΚ).....	18
2.1.7 Παραγωγή Πετρελαίου απο τις Χώρες-Μελή του ΟΠΕΚ..	19
2.2 Διεθνείς κρίσεις στις τιμές του Πετρελαίου.....	20
2.2.1 Κρίση Σουέζ (1956).....	20
2.2.2 Δεύτερος Αραβό-Ισραηλινός Πόλεμος (1973).....	21
2.2.3 Κρίση στο Ιράν και το Ιράκ (1979-1980).....	21
2.2.3.1 Παραγωγή Πετρελαίου Ιράκ.....	22
2.2.3.2 Παραγωγή Πετρελαίου Ιράν.....	23
2.2.4 Πόλεμος Κόλπου (1990).....	23
2.2.5 Ασιατική Οικονομική Κρίση (1997-98).....	24
2.2.5.1 ΟΠΕΚ: Μειώνει την Παραγωγή (1999).....	25
2.3 Αύξηση Τιμής Πετρελαίου 2002-2007.....	26
2.3.1 Οι λόγοι της αύξησης των τιμών 2002-2007.....	26
2.3.2 Η επιπτώσεις της αύξησης τιμών στην οικονομία 2002 - 2007.....	27

(2.1) ΟΠΕΚ : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΞΑΓΩΓΙΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ



Η οργάνωση των πετρελαιοεξαγωγικών χωρών (ΟΠΕΚ) είναι μια μόνιμη, διακυβερνητική οργάνωση, που δημιουργήθηκε στη διάσκεψη της Βαγδάτης από της 10 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 1960 από το:

Ιράν,
το **Ιράκ,**
το **Κουβέιτ,**
τη **Σαουδική Αραβία,**
και τη **Βενεζουέλα.**



Εικόνα : Πρώτη συνδιάσκεψη ΟΠΕΚ, Βαγδάτη 10-14 Σεπτεμβρίου 1960.

Τα πέντε ιδρυτικά μέλη ενώθηκαν αργότερα με άλλα 9 μέλη:

Κατάρ (1961)
Ινδονησία (1962)
Λιβυή (1962)
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (1967)
Αλγερία (1969)
Νιγηρία (1971)
Ισημερινός (1973)
Ανγκόλα (2007) και
Γκαμπόν (1975-1994).

Στα πρώτα πέντε έτη της ύπαρξής του το ΟΠΕΚ είχε την έδρα του στη Γενεύη, Ελβετία.

Την 1η Σεπτεμβρίου 1965. μεταφέρθηκε στη Βιέννη της Αυστρίας.

**(Πηγή: www.OPEC.org).*

(2.1.1) Στόχος ΟΠΕΚ

Ο στόχος του ΟΠΕΚ είναι να **συντονίσει** και να **ενοποιήσει** τις πολιτικές πετρελαίου μεταξύ των χωρών μελών, προκειμένου να εξασφαλιστούν :

- **Οι δίκαιες και σταθερές αξίες των παραγωγών πετρελαίου.**
- **Ένας αποδοτικός, οικονομικός και κανονικός ανεφοδιασμός του πετρελαίου στην κατανάλωση των εθνών.**
- **Μία δίκαιη επιστροφή του κεφαλαίου σε εκείνους που επενδύουν στη βιομηχανία.**

(2.1.2) ΟΠΕΚ : Δεκαετία '60

Αυτά ήταν τα διαμορφωτικά έτη του ΟΠΕΚ.

Το ΟΠΕΚ υπήρξε μια οργάνωση, η οποία είχε αρχίσει τη ζωή της ως μια ομάδα πέντε πετρελαιοπαραγωγικών αναπτυσσόμενων χωρών και οι δραστηριότητες ήταν αρχικά γενικής φύσεως.

Το ΟΠΕΚ καθόρισε τους στόχους του, καθιέρωσε τη γραμματεία του, η οποία μεταφέρθηκε από τη Γενεύη στη Βιέννη το 1965, και συμμετείχε σε διαπραγματεύσεις με επιχειρήσεις.

Τα μέλη αυξήθηκαν σε δέκα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας.



Εικόνα : 7^η Συνδιάσκεψη ΟΠΕΚ, Τζακάρτα 23-28 Νοέμβριου 1964.

**(Πηγή: www.OPEC.org).*

(2.1.3) ΟΠΕΚ : Δεκαετία '70

Το ΟΠΕΚ ανήλθε στο διεθνές προσκήνιο κατά τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας, καθώς οι χώρες μέλη του πήραν τον έλεγχο των εγχώριων βιομηχανιών πετρελαίου.

Υπήρξαν δύο κρίσεις τιμολόγησης πετρελαίου, που προκλήθηκαν από:

(α) Τον Αραβικό αποκλεισμό πετρελαίου το 1973 και

(β) το ξέσπασμα της Ιρανικής επανάστασης το 1979.

Η πρώτη Σύνοδος Κορυφής του ΟΠΕΚ και αρχηγών κρατών διοργανώθηκε στο Αλγέρι τον Μάρτιο του 1975.

Το ΟΠΕΚ απέκτησε το 11ο και τελικό μέλος του, τη Νιγηρία, το 1971.



Εικόνα : 32^η Συνδιάσκεψη ΟΠΕΚ, Βιέννη 16-17 Μαρτίου 1973.

(2.1.4) ΟΠΕΚ : Δεκαετία '80

Οι τιμές αυξήθηκαν στην αρχή της δεκαετίας (πόλεμος Ιράν-Ιράκ), πριν αρχίσουν μια δραματική πτώση, η οποία κατέληξε σε μια κατάρρευση το 1986 (η τρίτη κρίση τιμολόγησης πετρελαίου).

Οι τιμές αυξάνονται στα τελευταία έτη της δεκαετίας, χωρίς όμως προσέγγιση των υψηλών επιπέδων των αρχών της δεκαετίας του '80.

Τα μέλη του ΟΠΕΚ συνειδητοποίησαν την ανάγκη για την κοινή δράση ώστε στο μέλλον να επιτευχθεί σταθερότητα στην αγορά.

Τα περιβαλλοντικά ζητήματα άρχισαν να εμφανίζονται στην ημερήσια διάταξη.



Εικόνα : Ο πρόεδρος της Βενεζουέλας στα Κεντρικά του ΟΠΕΚ (14 Φεβρουαρίου 1980).

**(Πηγή: www.OPEC.org).*

(2.1.5) ΟΠΕΚ : Δεκαετία '90

Μια τέταρτη κρίση τιμολόγησης αποτράπηκε στην αρχή της δεκαετίας, στο ξέσπασμα των εχθροτήτων στη Μέση Ανατολή, όταν έγινε μια ξαφνική και απότομη άνοδος στις τιμές τις οποίες κράτησε χαμηλά τελικά η μεγάλη παραγωγή απο τις χώρες του ΟΠΕΚ.

Οι τιμές παρέμειναν έπειτα σχετικά σταθερές έως το 1998, όταν υπήρξε μια κατάρρευση, αμέσως μετά την οικονομική κρίση στη Νοτιοανατολική Ασία. Η συλλογική δράση του ΟΠΕΚ και μερικών κορυφαίων μη-ΟΠΕΚ παραγωγών επέφερε μια αποκατάσταση.

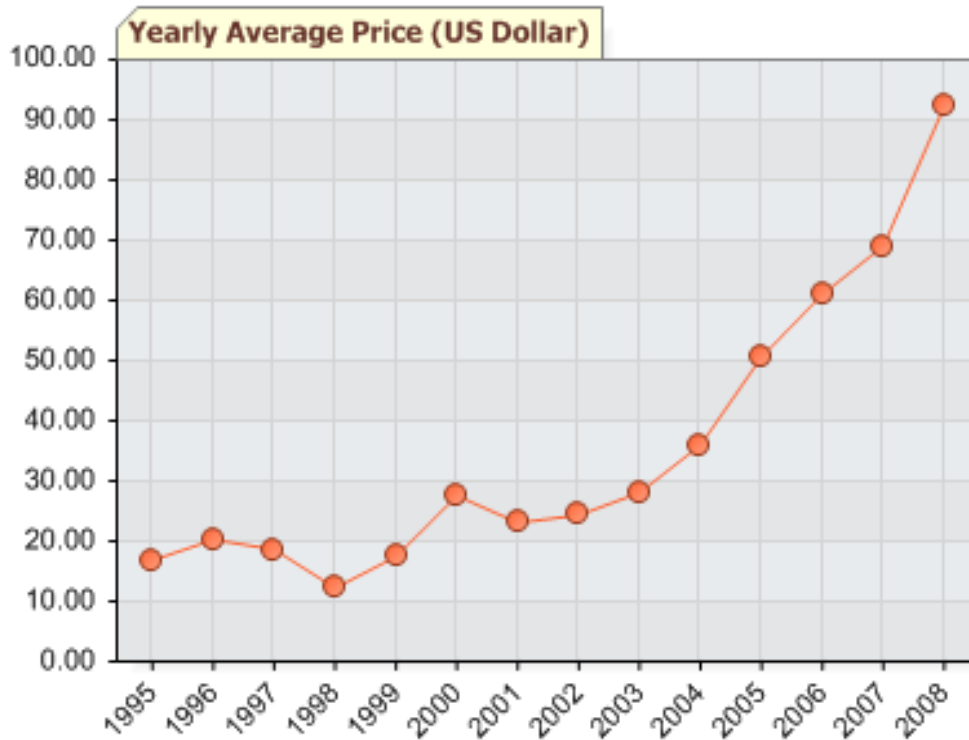


Εικόνα : 107^η Συνδιάσκεψη ΟΠΕΚ, Βιέννη 23 Μαρτίου 1999.

**(Πηγή: www.OPEC.org).*

**(2.1.6) Μέση Ετήσια Διαμόρφωση Τιμών Αργού Πετρελαίου
(ΟΠΕΚ)**

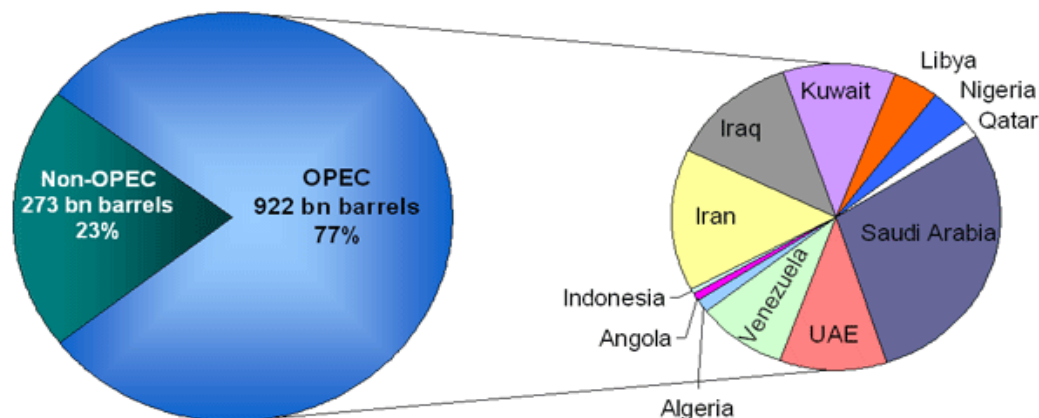
Η διαμόρφωση των τιμών του αργού πετρελαίου κατά τα έτη 1995-2008 σύμφωνα με τον ΟΠΕΚ έχουν ως εξής :



<u>Έτος</u>	<u>Μέση Τιμή Αργού</u>
1995	16.86 \$
1996	20.29 \$
1997	18.68 \$
1998	12.28 \$
1999	17.48 \$
2000	27.6 \$
2001	23.12 \$
2002	24.36 \$
2003	28.1 \$
2004	36.05 \$
2005	50.64 \$
2006	61.08 \$
2007	69.1 \$
2008	92.27 \$

*(Πηγή: www.OPEC.org).

(2.1.7) Παραγωγή Πετρελαίου από τις Χώρες-Μελή του ΟΠΕΚ



Εικόνα : Παραγωγή Πετρελαίου/Κράτος και σύνολο παραγωγής ΟΠΕΚ
*(Πηγή: www.OPEC.org).

Η παραγωγή του ΟΠΕΚ φτάνει το 77% της συνολικής παραγωγής Παγκοσμίως με 900 δισεκατομμύρια βαρέλια/ημέρα , την ώρα που οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες που δεν ανήκουν στον ΟΠΕΚ καλύπτουν μόνο το 23% της Παγκόσμιας Παραγωγής. Ο κύριος όγκος των αποθεμάτων του πετρελαίου του ΟΠΕΚ βρίσκεται στη Μέση Ανατολή, με τη Σαουδική Αραβία, το Ιράν και το Ιράκ να κατέχουν το 56% στο σύνολο ΟΠΕΚ.

Οι χώρες ΟΠΕΚ έχουν την σημαντικότερη συνεισφορά στην παραγωγή πετρελαίου τα τελευταία χρόνια λόγω της υιοθέτησης καλύτερων πρακτικών στη βιομηχανία και την επεξεργασία.

Η **Ετήσια Κατάταξη για το 2007*** στην παραγωγή πετρελαίου (χώρες ΟΠΕΚ) έχει ως εξής :

1. Σαουδική Αραβία
2. Ιράν
3. Ιράκ
4. Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (UAE)
5. Κουβέιτ
6. Βενεζουέλα
7. Λιβυή
8. Νιγηρία
9. Κατάρ
10. Αλγερία
11. Ανγκόλα
12. Ινδονησία

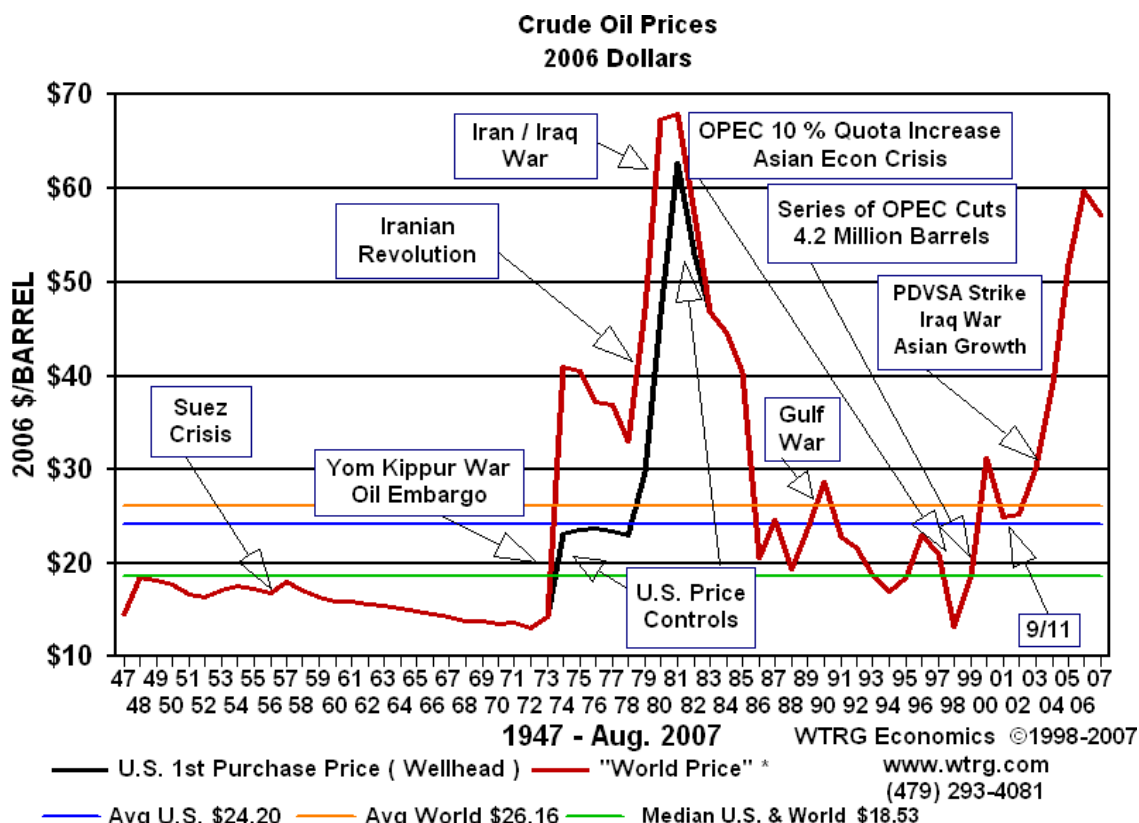
*(Η Καταταξη των χωρών έχει διαφορετική σειρά κάθε χρόνο).

*(Πηγή: www.OPEC.org).

(2.2) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Οι διεθνείς κρίσεις που επηρέασαν την τιμή του πετρελαίου τόσο διεθνώς, όσο και στην χώρα μας είναι οι εξής :

- 1) Κρίση Σουέζ (1956).
- 2) Δεύτερος Αραβισραηλινός Πόλεμος (1973).
- 3) Κρίση Ιράν-Ιράκ (Ιρανική Επανάσταση-Πόλεμος Ιράν-Ιρακ) (1979-80).
- 4) Πόλεμος Κόλπου (1990).
- 5) Ασιατική Οικονομική Κρίση (1997-98).



Εικόνα : Διεθνείς Κρίσεις που επηρέασαν την τιμή του πετρελαίου.

**(Πηγή : www.wtrg.com).*

(2.2.1) Κρίση Σουέζ (1956)

Η «κρίση του Σουέζ» το 1956 είναι η απαρχή των πετρελαϊκών κρίσεων.

Το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ μπορεί να μην δημιούργησε πολύ σοβαρό πρόβλημα στις οικονομίες των δυτικών χωρών, ωστόσο, έδειξε ότι οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες μπορούν να ελέγξουν σε κάποιο βαθμό το παιχνίδι του πετρελαίου.

Για μικρό διάστημα, στη Δυτική Ευρώπη, τα καύσιμα διανέμονται με δελτίο, αλλά οι σκληρές πιέσεις των Δυτικών οδηγούν στο άνοιγμα της διώρυγας.

Για πρώτη φορά καταδεικνύεται σε τέτοια ένταση, το πόσο σημαντικό όπλο είναι το πετρέλαιο.

(2.2.2) Δεύτερος Αραβό-Ισραηλινός Πόλεμος (1973)

Το 1973 με το δεύτερο Αραβοϊσραηλινό πόλεμο οι αραβικές χώρες κηρύσσουν εμπάργκο κατά των χωρών της Δύσης.

Οι επιπτώσεις του εμπάργκο είναι οδυνηρές για τη Δύση και τις ΗΠΑ. Τα καύσιμα έγιναν περιζήτητα, όμως η έλλειψη των καυσίμων άνοιξε το δρόμο για νέες έρευνες από χώρες που δεν παρήγαγαν πετρέλαιο.

Το μεγαλύτερο «σοκ» θα το δεχτεί η Ιαπωνία, η οποία ήταν απόλυτα εξαρτημένη από το πετρέλαιο και άλλες πρώτες ύλες. Το πάθημα αυτό της Ιαπωνίας, τα επόμενα χρόνια, την οδήγησε στην αποφυγή ενεργοβόρων προγραμμάτων, για να μετατραπεί σε πρωτοπόρο στην υψηλή τεχνολογία.

Στις αρχές του 1973, η τιμή του πετρελαίου κυμαινόταν μεταξύ των τριών και τεσσάρων δολαρίων το βαρέλι. Με το ξέσπασμα το Αραβοϊσραηλινού πολέμου, το Σεπτέμβρη, για λίγες μέρες η τιμή του βαρελιού έφτασε στα 40 δολάρια το βαρέλι.

(2.2.3) Κρίση στο Ιράν και το Ιράκ (1979-1980)

(Ιρανική Επανάσταση-Πόλεμος Ιράν-Ιράκ)

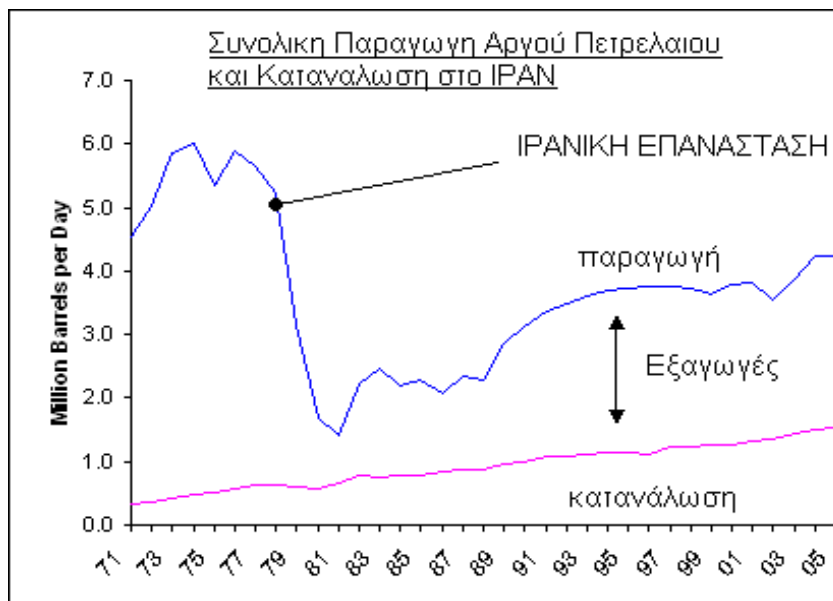
Τα γεγονότα στο Ιράν και το Ιράκ οδήγησαν σε έναν κύκλο αυξήσεων των τιμών του ακατέργαστου πετρελαίου το 1979 και το 1980.

Η ιρανική επανάσταση οδήγησε στην απώλεια 2 έως 2.5 εκατομμύρια βαρελιών ανά ημέρα, μεταξύ Νοέμβριο 1978 και Ιούνιο 1979.

Αμέσως μετά την επανάσταση η παραγωγή ήταν μέχρι 4 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα.

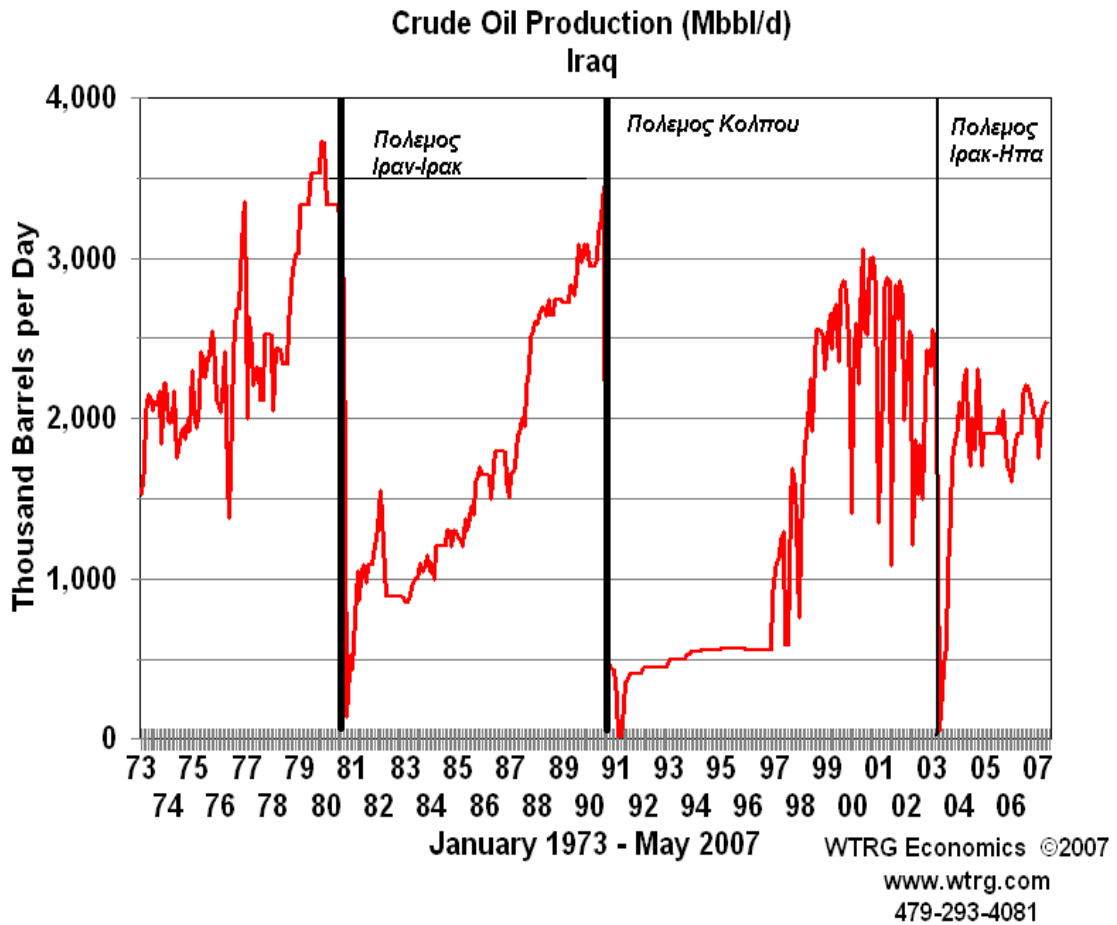
Μέχρι το Νοέμβριο του 1980 η συνδυασμένη παραγωγή και των δύο χωρών ήταν μόνο 1 εκατομμύριο βαρέλια ανά ημέρα, δηλαδή 6.5 εκατομμύρια βαρέλια λιγότερα από τον προηγούμενο χρόνο.

Ο συνδυασμός της ιρανικής επανάστασης και ο πόλεμος Ιράκ-Ιράν αναγκάζουν τις τιμές του ακατέργαστου πετρελαίου να αυξηθούν από \$14 το 1978 σε \$35 ανά βαρέλι το 1981.



Εικόνα : Συνολική Παραγωγή Αργού Πετρελαίου και Κατανάλωση (IPAN).

(2.2.3.1) Παραγωγή Πετρελαίου Ιράκ



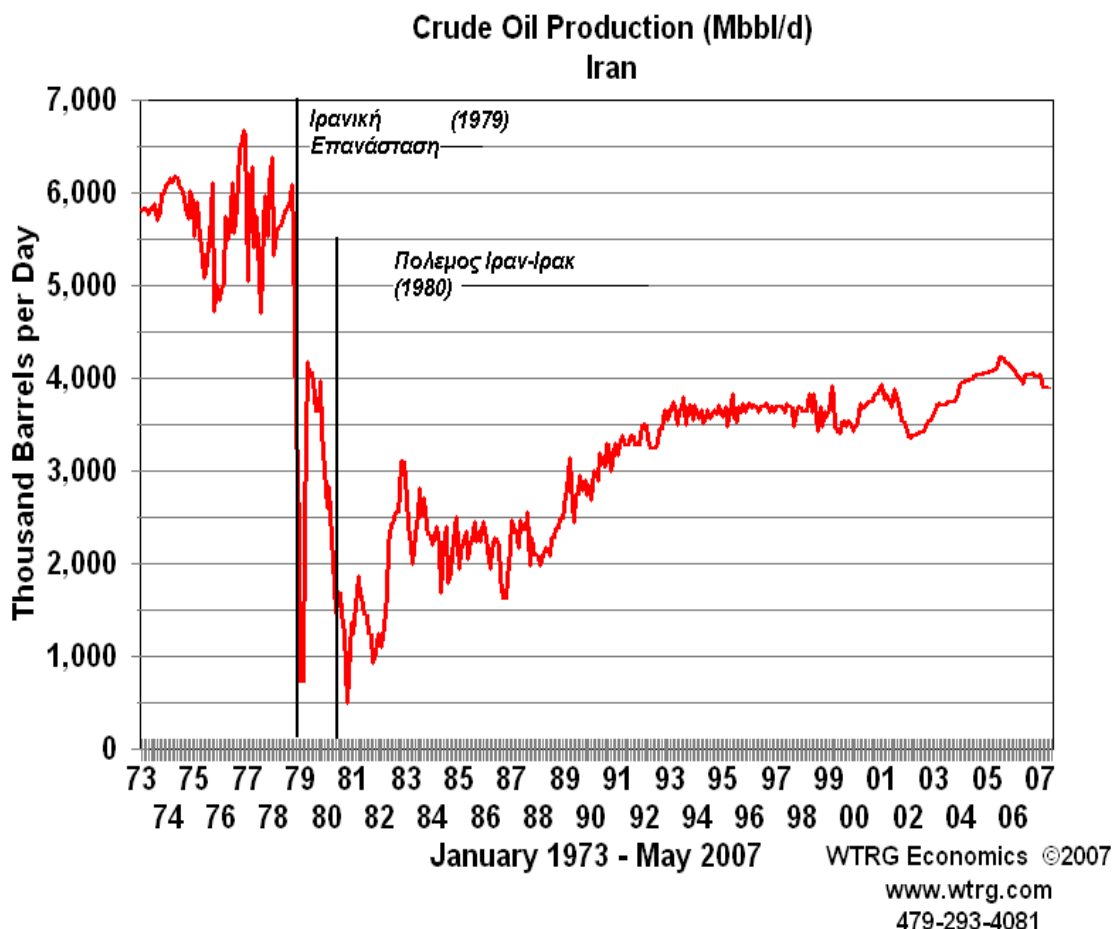
Εικόνα : Παραγωγή Αργού Πετρελαίου Ιράκ (1973-2007).

Αίτια πτώσης παραγωγής πετρελαίου:

- 1) Πόλεμος Ιράν-Ιράκ (1980).
- 2) Πόλεμος Κόλπου (1990).
- 3) Πόλεμος Ιράκ-ΗΠΑ (2003).

**(Πηγή : www.wtrg.com).*

(2.2.3.2) Παραγωγή Πετρελαίου Ιράν



Εικόνα : Παραγωγή Αργού Πετρελαίου Ιράν (1973-2007).

Αίτια πτώσης παραγωγής πετρελαίου:

- 1) Ιρανική Επανάσταση (1979).
- 2) Πόλεμος Ιράν-Ιράκ (1980).

**(Πηγή : www.wtrg.com).*

(2.2.4) Πόλεμος Κόλπου (1990)

Η τιμή του ακατέργαστου πετρελαίου ανεβαίνει ξανά το 1990 λόγω της μειωμένης παραγωγής και της αβεβαιότητας που συνδεόταν με την Ιρακινή εισβολή στο Κουβέιτ.

Ο κόσμος και ιδιαίτερα η Μέση Ανατολή κρατήσαν πολύ σκληρή στάση απέναντι στον Σαντάμ Χουσεΐν που εισβάλλει στο Αραβικό κρατίδιο του Κουβέιτ.

Η εγγύτητα όλων των χωρών απέναντι σε ένα απο τους μεγαλύτερους παραγωγούς πετρελαίου στον κόσμο (Κουβέιτ) καταφέρνει να κρατήσει τις τιμές σε ένα λογικό πλαίσιο.

Το πετρέλαιο φτάνει στα 40.42 \$ το βαρέλι.

(2.2.5) Ασιατική Οικονομική Κρίση (1997-98)

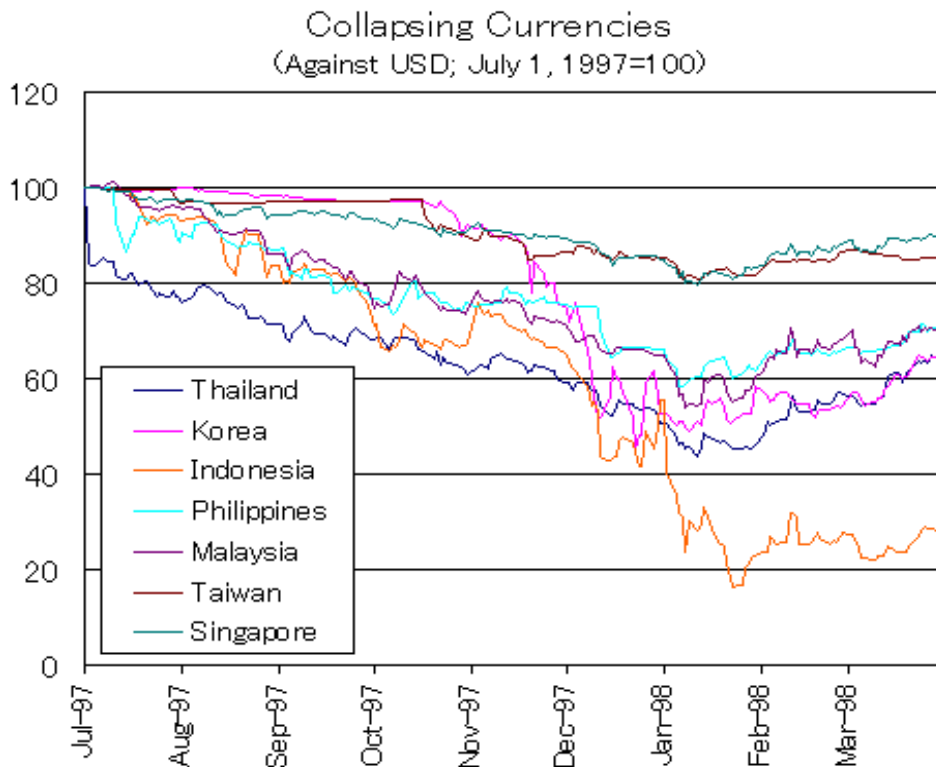
Η «ασιατική κρίση» και οι δύο «ήπιοι» χειμώνες του 1997 και του 1998 «έριξαν» τις τιμές του πετρελαίου στα 10 δολάρια το βαρέλι.

Το γεγονός αυτό, δηλαδή της πολύ χαμηλής τιμής του πετρελαίου, είχε αρνητικές συνέπειες σε τρία επίπεδα:

α) Στις χώρες παραγωγής του πετρελαίου. Αν και είναι έτσι κι αλλιώς δεδομένο ότι οι χώρες - παραγωγοί εισπράττουν μικρό μέρος της τιμής για κάθε βαρέλι που διακινούν οι πολυεθνικές, τα σχετικά έσοδα μειώθηκαν περισσότερο.

β) Στις καταναλώτριες χώρες, που, λόγω των μειωμένων τιμών βάσης, μειώθηκαν αντίστοιχα τα φορολογικά τους έσοδα. Αυτό ισχύει περισσότερο για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΟΟΣΑ, όπου η έμμεση φορολογία στα καύσιμα, φτάνει και στο 68% της τελικής τιμής!

γ) Σε ό,τι αφορά τις πετρελαϊκές επιχειρήσεις, αυτές δεν έκλεισαν ισολογισμούς με ζημιές, αλλά την περίοδο αυτή, είδαν να μειώνονται οι ρυθμοί αύξησης των αστρονομικών κερδών τους.



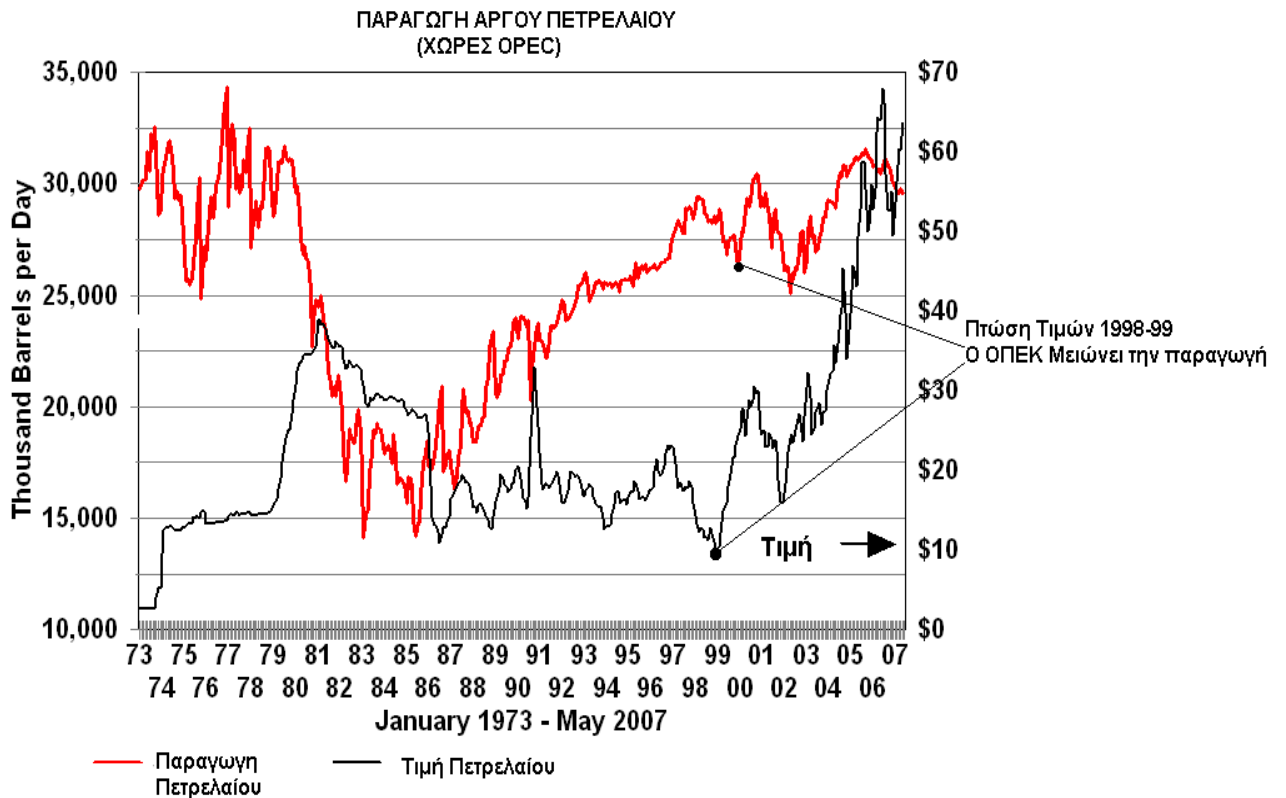
Εικόνα : Οι ισοτιμίες των Ασιατικών Χωρών καταρέουν σε σχέση με το USD (\$).

*(Πηγή : www.griips.ac.jp).

*(Πηγή : en.wikipedia.org/wiki/Asian_financial_crisis).

(2.2.5.1) ΟΠΕΚ: Μειώνει την Παραγωγή (1999)

Λόγω της **Ασιατικής Οικονομικής Κρίσης** και της μεγάλης πτώσης των τιμών μέσα στο '98 το 1999 ο ΟΠΕΚ μειώνει την παραγωγή 1.719 εκατομμύρια βαρέλια. Απο τις αρχές του 1998 μέχρι και τα μέσα του 1999 η παραγωγή μειώθηκε περίπου 3 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα και αυτό ήταν επαρκές για να αυξήσει τις τιμές πάνω από \$25 ανά βαρέλι.



Εικόνα : Γράφημα Παραγωγής-Τιμής Αργού Πετρελαίου ΟΡΕΚ (1973-2007).

**(Πηγή : www.wtrg.com).*

**(Πηγή: www.wikipedia.org).*

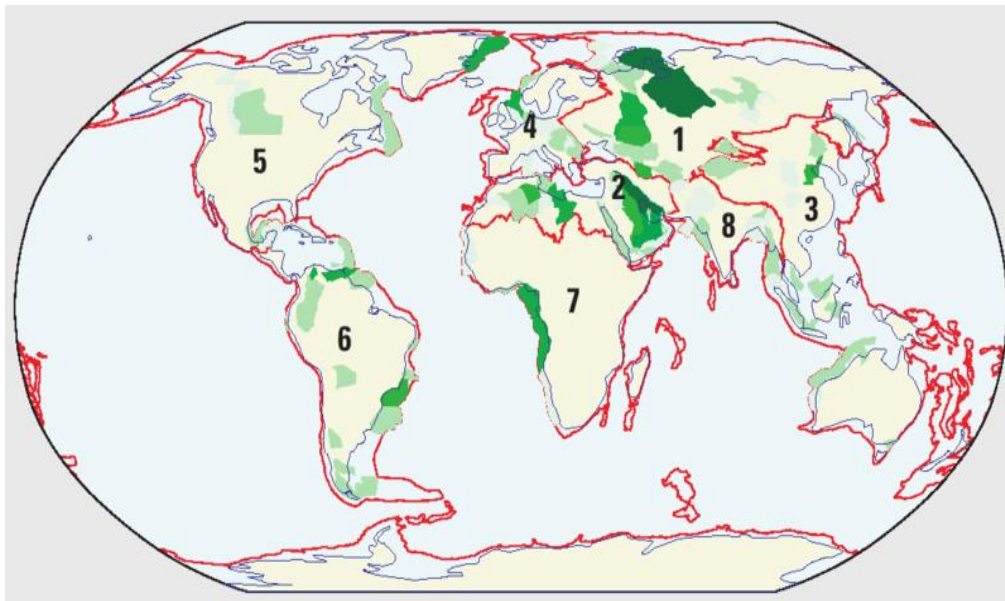
(2.3) ΑΥΞΗΣΗ ΤΙΜΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 2002-2007

(2.3.1) Οι λόγοι της αύξησης των τιμών 2002-2007

Οι **απεργίες**, οι **απειλές τυφώνα** στις πλατφόρμες πετρελαίου, οι **πυρκαγιές** και οι **τρομοκρατικές ενέργειες** στις εγκαταστάσεις καθαρισμού, και άλλα βραχύβια προβλήματα δεν είναι αρμόδια για τις υψηλότερες τιμές, τέτοια προβλήματα ωθούν τις τιμές υψηλότερες προσωρινά, αλλά δεν ευθύνονται για τις μακροπρόθεσμες αυξήσεις τιμών.

Οι αιτίες για την μακροπρόθεσμη αύξηση των τιμών είναι:

- 1) Η παραγωγή πετρελαίου έχει μειωθεί σε κάποιο βαθμό επειδή υπάρχει περιορισμένη ποσότητα καυσίμων στο υπέδαφος που συνεχώς μειώνετε.
- 2) Τα εναπομείναντα καύσιμα καταναλώνονται όλο και γρηγορότερα κάθε χρόνο.
- 3) Τα κοιτάσματα πετρελαίου που έχουν απομείνει είναι δυσκολότερο να εξορυκτούν οπότε και ακριβότερο.
- 4) Οι παραγωγοί πετρελαίου και ειδικότερα οι χώρες του ΟΡΕC, φοβούνται ότι η υπερπαραγωγή του πετρελαίου μπορεί να οδηγήσει σε πτώσεις τιμών όπως εκείνες των αρχών της δεκαετίας του '80, έχουν σταματήσει την αναζήτηση των νέων πετρελαιοφόρων περιοχών και έχουν μειώσει την παραγωγή.
- 5) Τα τελευταία χρόνια, έχει αυξηθεί επίσης και η κερδοσκοπία στην αγορά πετρελαίου η οποία ωθεί επάνω τις τιμές.



Εικόνα : Παγκόσμια κοιτάσματα πετρελαίου (Πράσινη Κλίμακα).

***(Πηγή : <http://www.theoil drum.com>).**

(2.3.2) Η επιπτώσεις της αύξησης τιμών στην οικονομία (2002-2007)

Οι επιπτώσεις στην οικονομία από το ακριβό πετρέλαιο την δεκαετία του 2000 δεν είναι οι ίδιες με αυτές της δεκαετίας του '70 και '80, για αυτό και δεν επικρατεί πανικός στις διεθνείς χρηματαγορές.

Ιδού που οφείλεται αυτό:

(1) Σήμερα, σε αντίθεση με ότι συνέβαινε πριν 30 χρόνια, οι οικονομίες των χωρών του ΟΟΣΑ βασίζονται κυρίως σε υπηρεσίες και πολύ λιγότερο σε βιομηχανικά προϊόντα, η παραγωγή των οποίων απαιτεί υψηλή συμμετοχή ενέργειας.

(2) Η άνοδος των διεθνών τιμών πετρελαίου έγινε σταδιακά μέσα σε μία πενταετία, αυξανόμενη κατά 10 δολάρια το χρόνο μέσο όρο και έτσι η οικονομία είχε όλο τον χρόνο να προσαρμοσθεί.

Η δε άνοδος υπήρξε σταδιακή και όχι απότομη όπως το 1973- όπου οι τιμές πενταπλασιάστηκαν μέσα σε ένα μήνα- γιατί οι λόγοι που οδηγούν προς τα επάνω το πετρέλαιο έχουν να κάνουν με την αύξηση της ζήτησης και όχι με κάποια απότομη διακοπή στην προμήθεια, και άρα έλλειψη του προϊόντος.

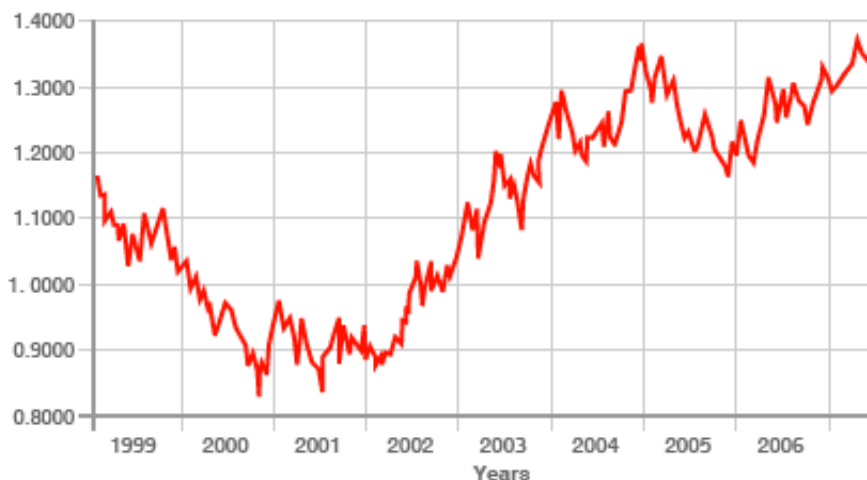
(3) Παράλληλα με την αύξηση της τιμής του πετρελαίου υπήρξε εξασθένιση του δολαρίου, έναντι άλλων σκληρών νομισμάτων, το οποίο ως γνωστό είναι το επίσημο νόμισμα της πετρελαιαγοράς.

Από τα 0.85 δολάρια το ευρώ το 2000 η ισοτιμία έχει φθάσει σήμερα σχεδόν το 1.50 και με προοπτική να συνεχισθεί η πτώση του δολαρίου πριν αυτό ισορροπήσει σε μια κατώτερη ισοτιμία.

Ακριβώς αυτή η αλλαγή της ισοτιμίας, προς όφελος των άλλων νομισμάτων, βοήθησε ώστε οι αυξήσεις της τιμής του πετρελαίου να μην μεταφερθούν εξ' ολοκλήρου στις οικονομίες της Ευρώπης και της Ιαπωνίας, οικονομίες εξωστρεφείς που επηρεάζουν σημαντικά τον υπόλοιπο κόσμο.

EURO - US DOLLAR EXCHANGE RATE

US\$



SOURCE: Bloomberg

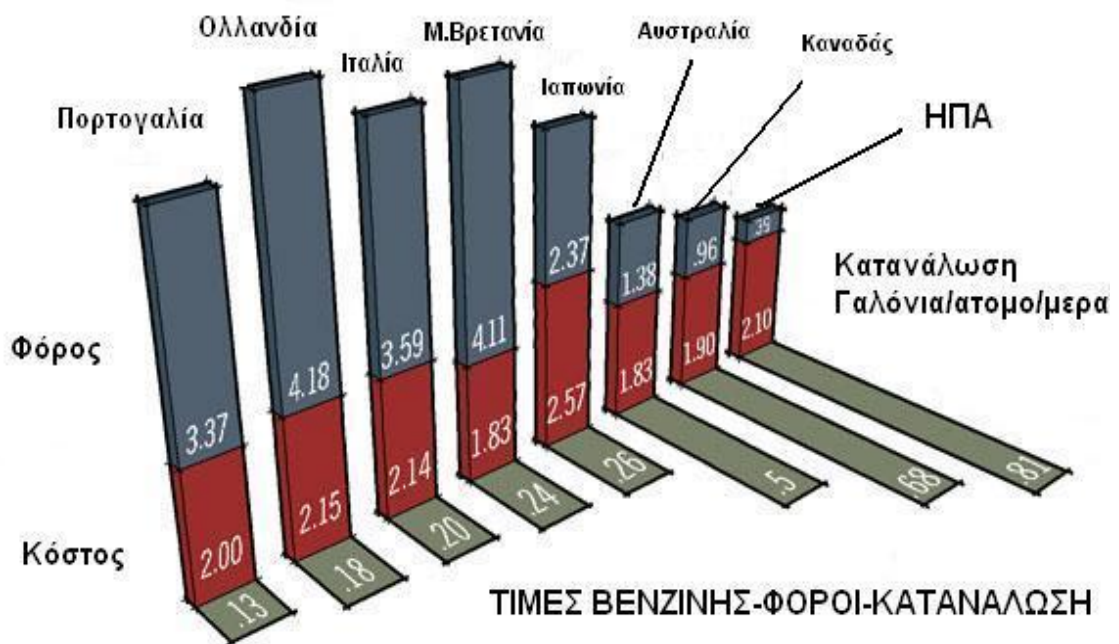
Εικόνα : Ισοτιμία Ευρώ – Δολλαρίου (1999-2007).

*****(Πηγή : www.economicshelp.org).

Κεφάλαιο 2 : Ιστορική Αναδρομή και Διακύμανση των Τιμών

(4) Οι κυβερνήσεις, και πιο συγκεκριμένα οι Κεντρικές Τράπεζες, είναι σήμερα πολύ καλύτερα προετοιμασμένες να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις από το ακριβό πετρέλαιο χρησιμοποιώντας άφοβα το εργαλείο των επιτοκίων για να ελέγξουν τον πληθωρισμό ή και την προσφορά χρήματος.

(5) Η υψηλή φορολογία επί της τιμής του πετρελαίου, κυρίως στην Ευρώπη, βοήθησε στην διατήρηση των τιμών σε λογικά επίπεδα, αφού υπήρχε περιθώριο για επιπλέον μείωση της φορολογίας, οπότε αυξάνονται υπέρμετρα οι τιμές Platts. Έτσι με μία μικρή και προσωρινή απώλεια φορολογικών εσόδων τα κράτη της ΕΕ μπορούν να ελέγξουν την τιμή της βενζίνης στα πρατήρια ώστε αυτές να μην ξεφεύγουν πολύ προς τα πάνω, απειλώντας με αύξηση του πληθωρισμού.



Εικόνα : Κόστος – Φορολογία στην Βενζίνη (Σύγκριση Φόρων Ευρώπης – Κόσμου).
*(Πηγή : www.economicshelp.org).

(6) Οι κυβερνήσεις, χάρη στην δραστηριοποίηση του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA) που ιδρύθηκε το 1974 από τις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ (συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας) έχουν στη διάθεσή τους ένα πολύ προχωρημένο σύστημα πληροφόρησης που καλύπτει τόσο την παραγωγή και κατανάλωση πετρελαίου ανά την υφήλιο αλλά περιέχει επίσης λεπτομερή και ενήμερα στοιχεία για τα παγκόσμια αποθέματα. Χάρης σ' αυτή την λεπτομερή και έγκαιρη ενημέρωση έχει αφαιρεθεί το στοιχείο του πανικού από τις αγορές αφού η γνώση για τα αποθέματα πετρελαίου και την διαθεσιμότητα τους προφυλάσσει από ατυχείς ή και ακραίες αποφάσεις.

*(Πηγή : www.economicshelp.org).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

	σελίδα
3.1. Η Εγχώρια Παραγωγή Πετρελαίου.....	30
3.2 Περιγραφή Ελληνικής Αγοράς.....	32
3.3 Διαμόρφωση Ελληνικής Αγοράς (ανα χώρο).....	32
3.3.1 Χώρος Διυλιστηρίων.....	32
3.3.2 Χώρος Εμπορίας (Χονδρική).....	32
3.3.3 Χώρος Λιανικής.....	33
3.3.4 Χώρος Εμπορίας Πετρελαίου Θέρμανσης.....	33
3.4 Ανταγωνισμός.....	33
3.4.1 Ελληνικά Πετρέλαια (ΕΛΠΕ).....	34
3.4.1.2 ΕΛΠΕ και εμπορία προϊόντων Πετρελαίου.....	35
3.4.2 Motor Oil Hellas	37
3.5 Μέγεθος Αγοράς.....	38
3.6 Ζήτηση Αγοράς.....	39
3.7 Διαμόρφωση Αγοράς Λιανικής.....	40
3.8 Τάση Αγοράς.....	41
3.9 Οικονομικά Στοιχεία.....	41
3.10 Διαμόρφωση Τιμών.....	42

(3.1) Η ΕΓΧΩΡΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Στην Ελλάδα πετρέλαιο παράγεται από το 1981, οπότε άρχισε η εκμετάλλευση του κοιτάσματος στον Πρίνο της Θάσου από την **Κοινοπραξία Πετρελαίου Βορείου Αιγαίου (NAPC)**.

Σύντομα η παραγωγή ανήλθε στα 26.000 βαρέλια ημερησίως, ποσότητα που ισοδυναμούσε περίπου με το 10% των ενεργειακών αναγκών της χώρας. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η παραγωγή άρχισε να μειώνεται και το 1995 περιορίστηκε στα 10.000 βαρέλια την ημέρα, ενώ -σύμφωνα με στοιχεία του 1992- η συνολική κατανάλωση πετρελαίου στη χώρα μας ανέρχεται σε 85.000 - 135.000 βαρέλια την ημέρα.

Σημαντικά κοιτάσματα πετρελαίου υπάρχουν, ακόμη, στην ευρύτερη περιοχή του Βορειοανατολικού Αιγαίου. Την εκμετάλλευσή τους έχει αναλάβει επίσης η **NAPC** με τη συμμετοχή της **Δημόσιας Επιχείρησης Πετρελαίου (ΔΕΠ)**, αλλά για πολιτικούς λόγους, που σχετίζονται με την ελληνοτουρκική διαφορά πάνω στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου, δεν έχει προχωρήσει η πλήρης εξερεύνησή τους.



Εικόνα : Οι εγκαταστάσεις του Πρίνου στις ακτές της Θράκης κοντά στην Καβάλα.

Κοιτάσματα έχουν εντοπιστεί και σε άλλες περιοχές του ελλαδικού χώρου (Κατάκωλο, Ζάκυνθο, Παξούς, Ηλεία κ.α.). Πρόσφατα αποφασίστηκε η προώθηση της εκμετάλλευσης του υδρογονανθρακικού δυναμικού της χώρας βάσει του νέου νομοθετικού πλαισίου (Ν. 2289/1995) το οποίο εισήγαγε και στην Ελλάδα τα πρότυπα που εφαρμόστηκαν με επιτυχία σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες (Μ. Βρετανία, Νορβηγία κ.ά.), της εκμετάλλευσης δηλαδή των κοιτασμάτων μέσω κοινοπρακτικών σχημάτων με τη συμμετοχή ή μη κρατικών φορέων.

Άλλωστε, τα κοιτάσματα του Πρίνου και της Νότιας Καβάλας, που ανακαλύφθηκαν την περίοδο 1972 -1974 από την αμερικανοκαναδική Oceanic και στη συνέχεια έγιναν αντικείμενο εκμετάλλευσης από την καναδική Denisson, που εξαγόρασε την προηγούμενη εταιρεία, ήταν μια έκπληξη για όλους: ενώ οι αρχικοί υπολογισμοί μιλούσαν για συνολικό εκμεταλλεύσιμο απόθεμα 60 εκατ. βαρελιών, τελικά τα δύο πεδία έδωσαν πάνω από 120 εκατ. βαρέλια αργού πετρελαίου, τη διπλάσια ποσότητα. Ακόμη και σήμερα από τη διάδοχη κατάσταση της πολύπαθης αυτής ιστορίας αντλούνται καθημερινά περίπου 1.200 βαρέλια αργού πετρελαίου.

Κεφάλαιο 3 : Η Ελληνική Αγορά Πετρελαίου

Τα Νέα κοιτάσματα πετρελαίου του Αιγαίου βρίσκονται ανατολικότερα του Πρίνου, στην περιοχή του **Θρακικού Πελάγους** που περικλείεται από τη **Θάσο**, τη **Σαμοθράκη**, τη **Λήμνο** και την **Ίμβρο** και όπου, σύμφωνα με τους ειδικούς, κρύβονται τα μεγαλύτερα αποθέματα της Ανατολικής Μεσογείου. Και μόνο από το γεγονός ότι τα τρία πρώτα νησιά είναι ελληνικά ενώ το τέταρτο ανήκει στην Τουρκία καταδεικνύει τη δυσκολία της εκμετάλλευσης των πλούσιων κοιτασμάτων για τα οποία ενδιαφέρθηκε η **Shell**.



Εικόνα: Η Περιοχή έρευνας για κοιτάσματα πετρελαίου στο Βόρειο Αιγαίο

**(Πηγή : <http://www.kavalanet.gr>).*

(3.2) ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η αγορά πετρελαίου στην χώρα μας διαμορφώνεται με τα εξής χαρακτηριστικά, μετά τις διάφορες ανακατατάξεις που επήλθαν την τελευταία δεκαετία και οι οποίες είναι:

1. Πλήρη απορρόφηση των εγκαταστάσεων και των πρατηρίων της **MOBIL OIL HELLAS** από τη **BP HELLAS (1998)**.
2. Η **TOTAL** συγχωνεύεται με την **CYCLON (1999)**.
3. Συγχώνευση-απορρόφηση των εγκαταστάσεων και των πρατηρίων της «**Γ.Μαμιδάκης ΑΕΕ**» από την «**ΕΚΟ-ΕΛΛΑ ΑΒΕΕ**» (**2001**).
4. Διεθνής ανταλλαγή αγορών μεταξύ **TEXACO & SHELL** (Ελλάδα-Αγγλία) με πλήρη απορρόφηση των πρατηρίων της πρώτης από την δεύτερη (**2000**).
5. Απορρόφηση των διυλιστηρίων της **ΠΕΤΡΟΛΑ** από τα **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ (2003)**.

(3.3) ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ (ανα χώρο)

(3.3.1) Χώρος Διυλιστηρίων

1. **Motor oil Hellas** με ένα διυλιστήριο στην Κόρινθο.
2. **Ελληνικά Πετρέλαια** με τα εξής διυλιστήρια :
 - α. Διυλιστήριο Ασπροπύργου.
 - β. Διυλιστήριο Ελευσίνας (πρώην ΠΕΤΡΟΛΑ).
 - γ. Διυλιστήριο Θεσ/νίκης (πρώην ESSO).

Η δυναμικότητα διύλισης αυτών είναι :

- α. Motor Oil Hellas 4,5 εκατ. τόνοι.
- β. ΕΛΠΕ Ασπροπύργου 6,7 εκατ. τόνοι.
- γ. ΕΛΠΕ Θεσσαλονίκης 3,5 εκατ. τόνοι.
- δ. ΠΕΤΡΟΛΑ 5 εκατ. τόνοι (το διυλιστήριο αυτό δεν παράγει βενζίνες).

Σύνολο 19,7 εκατ. τόνοι με ανάγκες ελληνικής αγοράς 12 εκατ. τόνοι. Υπόψη ότι η παραγωγή των διυλιστηρίων είναι πλεονασματική σε βενζίνες, ελλειμματική όμως στο πετρέλαιο και γι αυτό κάνουμε εισαγωγή σε πετρέλαιο θέρμανσης.

(3.3.2) Χώρος Εμπορίας (Χονδρική)

Στο «χώρο» της εμπορίας (χονδρικές πωλήσεις) υπάρχουν περίπου 30 εταιρείες εμπορίας, αριθμός σχετικά μεγάλος για ολιγοπωλιακό κλάδο.

Πέντε από αυτές, εκ των οποίων τρεις θυγατρικές των εταιρειών διύλισης και δύο πολυεθνικές ελέγχουν το 70% της χονδρικής αγοράς.

Οι Εταιρίες Χονδρικής είναι το δεύτερο επίπεδο στην αγορά πετρελαιοειδών που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην λειτουργία της.

(3.3.3) Χώρος Λιανικής

Στο «χώρο» της λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων υπάρχουν περίπου 8000 πρατήρια ανά την Ελλάδα.

(3.3.4) Χώρος Εμπορίας Πετρελαίου Θέρμανσης

Πετρέλαιο θέρμανσης : περίπου 2000 μεταπωλητές.

Παρατηρώντας την ελληνική αγορά, βλέπουμε ότι έχουν μείνει πια μόνο δύο «πολυεθνικές» εταιρείες, η SHELL & η BP που σημαίνει ότι είναι δύσκολη η είσοδος στην αγορά μιας νέας πολυεθνικής, ή άλλης μεγάλης εταιρείας, ώστε η δομή της αγοράς αυτής ν' αλλάξει και επομένως δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές πιέσεις στο κλάδο της εμπορίας.

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(3.4) ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Αναλύοντας καλύτερα την δομή του χώρου , παρατηρούμε ότι η «αγορά» ελέγχεται από τέσσερις (4) επιχειρηματικούς ομίλους :

(1) Δύο πολυεθνικούς

(2) Δύο Ελληνικούς (εκ των οποίων ο ένας , τα ΕΛΠΕ, ελέγχεται από το Ελληνικό Δημόσιο)

		ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ
1	ΕΛΠΕ	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ ΠΕΤΡΟΛΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΕΚΟ	1265
2	ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ	ΑΓ.ΘΕΟΔΩΡΟΙ	ΑVIN CYCLON	577 137
3			BP	1397
4			SHELL	858

Διαβάζοντας πίσω από τις γραμμές του παραπάνω πίνακα βλέπουμε την πραγματική «ένταση του εσωτερικού ανταγωνισμού» της αγοράς και τον «βαθμό συγκέντρωσης» αυτής, η οποία εν τέλει ελέγχεται με όρους **περίπου μονοπωλιακούς 100%** ως προς τη διύλιση (ΕΛΠΕ - ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ).

Στην εμπορία οι ίδιοι επιχειρηματικοί όμιλοι της διύλισης, με τις θυγατρικές αυτών, (ΕΚΟ-ΑVINOIL-CYCLON), μαζί με τους πολυεθνικούς ομίλους της BP και της SHELL, ελέγχουν το **67%** περίπου της αγοράς, το δε **33%** που μένει, απ' όλες τις άλλες μικρότερες Ελληνικές εταιρείες. Όσον αφορά για τη λιανική εμπορία , αυτή ελέγχεται από τους ίδιους επιχειρηματικούς ομίλους , μέσω των πρατηρίων που φέρουν τα σήματά τους, σε ποσοστό πλέον του **50%**.

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(3.4.1) Ελληνικά Πετρέλαια (ΕΛΠΕ)

Ένας δυναμικός Όμιλος, με στέρεες βάσεις και συνεχή κερδοφορία, πρωταγωνιστεί στις ενεργειακές εξελίξεις στην Ελλάδα, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α Ευρώπης.

Η σταδιακή μετεξέλιξή του από **πετρελαϊκή σε ενεργειακή δύναμη** συνοδεύεται από διεθνείς δραστηριότητες, επεκτάσεις και συμμαχίες, αλλά και από ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα με επιλεγμένες κερδοφόρες επενδύσεις σε νέους τομείς.



Εικόνα : Εγκαταστάσεις Διύλισης Αργού Πετρελαίου (Ασπρόπυργος)

**(Πηγή : ΕΛ.ΠΕ :Αγορά πετρελαιοειδών).*

Το εύρος των δραστηριοτήτων του περιλαμβάνει:

- (Α) Διύλιση αργού πετρελαίου και διάθεση καυσίμων.
- (Β) Εμπορία προϊόντων πετρελαίου συμπεριλαμβανομένων και των διεθνών πωλήσεων.
- (Γ) Έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων.
- (Δ) Παραγωγή και εμπορία πετροχημικών και χημικών.
- (Ε) Παραγωγή και εμπορία ηλεκτρικής ενέργειας με χρήση φυσικού αερίου.
- (ΣΤ) Συμμετοχή στο φυσικό αέριο, μέσω της ΔΕΠΑ Α.Ε.
- (Ζ) Παροχή μελετών και τεχνικών υπηρεσιών για τεχνικά έργα συναφή με θέματα υδρογονανθράκων.
- (Η) Συμμετοχή στη μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων (αγωγοί, θαλάσσιες μεταφορές)

Απασχολεί στην Ελλάδα και στο εξωτερικό **5.425 άτομα**.

Το σύνολο του ενεργητικού του με τέλος 2006 ήταν **€4.363,5 εκατ.**, τα ίδια κεφάλαια **€ 2.397,6 εκατ.** και ο κύκλος εργασιών του έτους έφτασε τα **€ 8.121,5 εκατ.**

Το επενδυτικό πρόγραμμα του Ομίλου περιλαμβάνει επενδύσεις κυρίως στον τομέα διύλισης, στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και στην έρευνα υδρογονανθράκων στο εξωτερικό, καθώς και επενδύσεις επέκτασης των διεθνών δραστηριοτήτων της εταιρείας, με προτεραιότητα στην Ν. Α. Ευρώπη και ειδικότερα στο χώρο των Βαλκανίων.

Κύρια Χρηματοοικονομικά Στοιχεία ΕΛΠΕ 2006

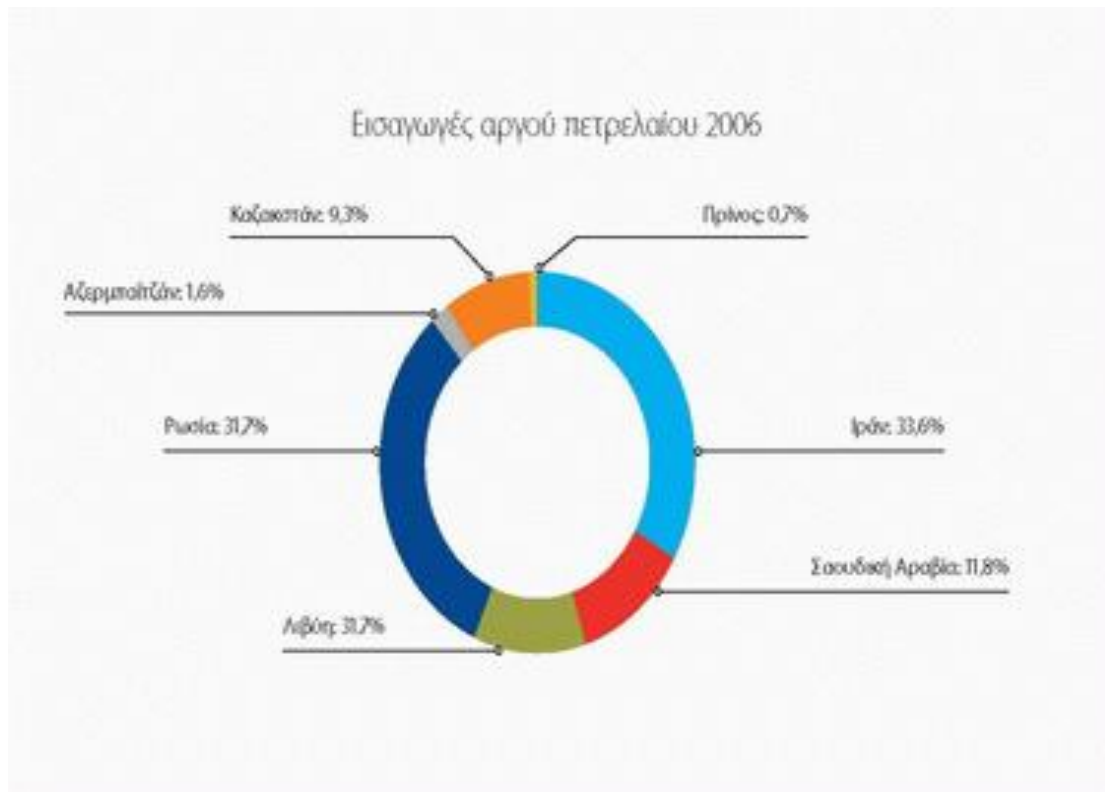
	Ποσά σε εκατ. €
1. Κύκλος Εργασιών	8.122
2. EBITDA	502
3. Καθαρά Κέρδη	261
4. Απασχολούμενα Κεφάλαια	3.442
5. Καθαρός Δανεισμός	1.044
6. Αριθμός εργαζομένων	5.425

*(Πηγή : ΕΛ.ΠΕ :Αγορά πετρελαιοειδων).

(3.4.1.2) ΕΛΠΕ και εμπορία προϊόντων Πετρελαίου

Στον τομέα των πετρελαιοειδών ο Όμιλος **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ**, πέραν των πωλήσεων από τα διυλιστήρια (ex refinery sales) προς εμπορικές εταιρείες, δραστηριοποιείται και στην εμπορία πετρελαιοειδών (χονδρικό και λιανικό επίπεδο) τόσο στην Ελλάδα μέσω της θυγατρικής εταιρίας ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε. όσο και στο εξωτερικό, διαθέτοντας συνολικά 1.493 πρατήρια καυσίμων στην **Ελλάδα, Γεωργία, Αλβανία, Βουλγαρία, Σερβία-Μαυροβούνιο και Κύπρο**.

Εντός Ελλάδας, η ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε. απασχολεί 686 εργαζόμενους και διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο 1.274 πρατηρίων σε σύνολο περίπου 8.000, 12 εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής καυσίμων, 21 σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών στα περισσότερα αεροδρόμια της χώρας, 4 εμφιαλωτήρια υγραερίου και μια μονάδα παραγωγής και συσκευασίας λιπαντικών.



Εικόνα : Χώρες Εισαγωγής Αργού Πετρελαίου.

*(Πηγή : Τμήμα Αναλυσεως Αγορων ALPHA BANK, Υποδιεύθυνση σχεδιασμού).

Κεφάλαιο 3 : Η Ελληνική Αγορά Πετρελαίου

Το μερίδιο του Ομίλου στην εγχώρια λιανική αγορά το 2006 ήταν 21,8 %, το υψηλότερο μεταξύ των εμπορικών εταιριών στην Ελλάδα.

Οι πωλήσεις ελέγχονται από τα κεντρικά και τα εννέα περιφερειακά γραφεία πωλήσεων και καλύπτουν όλο το εύρος διυλισμένων προϊόντων, τόσο στην εσωτερική δασμολογημένη αγορά, όσο και στην αγορά transit αεροπορικών και ναυτιλιακών καυσίμων.

Εκτός Ελλάδας διαθέτει 219 πρατήρια και απασχολεί 920 εργαζόμενους. Ο Όμιλος ασκεί εμπορία από το 1995 στη Δημοκρατία της Γεωργίας, μέσω της ΕΚΟ GEORGIA LTD (συμμετοχή 96,4%) και διαθέτει 17 πρατήρια καυσίμων. Από το 1999 δραστηριοποιείται εμπορικά και στην Αλβανία, μέσω της GLOBAL PETROLEUM (συμμετοχή 99,96%) με 8 πρατήρια.

Το 2002 έγινε η εξαγορά του 54,35% της YUGOPETROL AD KOTOR στο Μαυροβούνιο. Η εταιρεία διαθέτει δίκτυο 39 πρατηρίων, εγκαταστάσεις τροφοδοσίας σε 3 λιμάνια και 2 αεροδρόμια, 3 αποθήκες προϊόντων και υλικών, ιδιόκτητο στόλο βυτιοφόρων και φορτηγών οχημάτων και 3 εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης καυσίμων, συνολικής χωρητικότητας 185.000 m³.

Το 2002 έγινε η εξαγορά των εμπορικών δραστηριοτήτων της BP στην Κύπρο, καθώς και το 65% του μετοχικού κεφαλαίου της μονάδας λιπαντικών Superlube. Η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΥΠΡΟΥ Ltd, διαθέτει δίκτυο 72 ιδιόκτητων πρατηρίων, συγκρότημα αποθήκευσης και εμφιάλωσης LPG και ιδιόκτητες εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης καυσίμων χωρητικότητας 25.000 m³.

Από το 2003 ο Όμιλος ασκεί επίσης εμπορική δραστηριότητα στη Βουλγαρία, μέσω της ΕΚΟ-ELDA BULGARIA (συμμετοχή 100%), όπου κατέχει δίκτυο 41 πρατηρίων και στη Σερβία, μέσω της ΕΚΟ-YU BEOGRAD (συμμετοχή 100%) με 19 πρατήρια. Οι εμπορικές εταιρείες του Ομίλου στην Ελλάδα και το εξωτερικό εφοδιάζονται κύρια από τα διυλιστήρια Ασπροπύργου, Ελευσίνας και Θεσσαλονίκης. Στην π.Γ.Δ.Μ. ο εφοδιασμός γίνεται από το διυλιστήριο ΟΚΤΑ.

**(Πηγή : Τμήμα Αναλυσεως Αγορων ALPHA BANK, Υποδιεύθυνση σχεδιασμού, ΕΛ.ΠΕ :Αγορά πετρελαιουειδων).*

(3.4.2) Motor Oil Hellas(MOE)



Εικόνα : Διεύθυνση Διυλιστηρίου (Κόρινθος).

Η **Μότορ Όιλ Ελλάς (MOE)** είναι μία εταιρεία με ηγετικό ρόλο στον τομέα της διύλισης πετρελαίου, προμηθεύοντας τις αγορές που εξυπηρετεί με ένα ευρύ φάσμα αξιόπιστων ενεργειακών προϊόντων.

Η εταιρεία έχει εξελιχθεί σε έναν από τους κύριους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας, ενώ παράλληλα διατηρεί και πρωταγωνιστικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Το Διυλιστήριο μαζί με τις βοηθητικές εγκαταστάσεις και τις εγκαταστάσεις διακίνησης καυσίμων αποτελεί το μεγαλύτερο αμιγώς ιδιωτικό βιομηχανικό συγκρότημα της Ελλάδος και θεωρείται ένα από τα πιο ευέλικτα διυλιστήρια της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Μπορεί να κατεργάζεται αργό πετρέλαιο διαφόρων τύπων, παράγοντας ένα ευρύ φάσμα πετρελαϊκών προϊόντων, που καλύπτουν τις πιο αυστηρές διεθνείς προδιαγραφές, εξυπηρετώντας έτσι μεγάλες εταιρείες εμπορίας πετρελαίου στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Επιπλέον, η MOE είναι η μοναδική ελληνική εταιρεία παραγωγής και συσκευασίας λιπαντικών. Τα παραγόμενα βασικά και τελικά λιπαντικά είναι εγκεκριμένα από διεθνείς οργανισμούς (Association des Constructeur Europeens d'Automobiles, American Petroleum Institute) και από τις Ένοπλες δυνάμεις των ΗΠΑ.

Το Διυλιστήριο βρίσκεται στους Αγίους Θεοδώρους, Κορινθίας, περίπου 70 χλμ. έξω από την Αθήνα. Η Διοίκηση της εταιρείας, καθώς και οι Γενικές Διευθύνσεις Εμπορίας, Οικονομικών και Επιχειρησιακού Σχεδιασμού, στεγάζονται σε σύγχρονο κτίριο στο Μαρούσι Αττικής.

Η δέσμευση της Εταιρείας για συνεχή βελτίωση της ποιότητας είναι καθολική. Στα πλαίσια της δέσμευσης αυτής, το Σεπτέμβριο του 2006 έγινε Διαπίστευση του Χημείου του Διυλιστηρίου, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 1705:2005, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.) με πιστοποιητικό που ισχύει μέχρι το Σεπτέμβριο του 2010.

Η μεγάλη επιτυχία της MOE οφείλεται κατά ένα μεγάλο μέρος στο ανθρώπινο δυναμικό, που αποτελεί ένα ανεκτίμητο κεφάλαιο για την εταιρεία. Μέσα από συνεχή εκπαίδευση, διασφάλιση πολύ καλών συνθηκών εργασίας, και σημαντικές παροχές η εταιρεία προσπαθεί να αναπτύξει τους εργαζομένους στο καλύτερο δυνατό επίπεδο ώστε να συμβάλλουν στις προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης της.

**(Πηγή : www.Moh.gr, Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»)*

(3.5) ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Επειδή, στον ανταγωνισμό υπεισέρχεται ο παράγοντας «εξυπηρέτηση-υπηρεσίες» θα πρέπει να δούμε και τους **αποθηκευτικούς χώρους** των εταιρειών αυτών , **την γεωγραφική διασπορά τους** και τον **βαθμό εξάρτησης των υπολοίπων μικρών εταιρειών** από τις έχουσες μεγάλες και διάσπαρτες, ανά τη χώρα, εγκαταστάσεις.

Έτσι θα μπορέσουμε να καταλάβουμε την κυρίαρχη θέση ορισμένων εταιρειών στην αγορά με ότι αυτό συνεπάγεται για τους καταναλωτές σχετικά με τη διαμόρφωση των τιμών.

	ΑΤΤΙΚΗ	ΘΕΣ/ΚΗ	ΠΕΛ/ΝΗΣΟΣ	Δ.ΕΛΛΑΔΑ	Κ.ΕΛΛΑΔΑ	ΜΑΚ.	ΚΡΗΤΗ	ΝΗΣΙΑ
						ΘΡΑΚΗ		ΑΙΓΑΙΟΥ
EKO	93000	143600		3100	3400	11000	17400	15600
BP	185100	29700	4500	9300		16200	10100	5600
SHELL	101500	26900	21900	5100		2500	4100	2600
DRACOIL	8000							
ELINOIL	9600				23100	5000		
ELPETROL	18500							
ETEKA	12100							
ΑΙΓΑΙΟ	3100					15000		
FAMM	5700							
CYCLON	39000							
TOTAL	20800							
JETOIL		174050						7300
BITUMINA		73000						
MEDOIL		13650						
KMOIL			11500					
AVINOIL			14200					
DIMOIL			10400					
SUNOIL					9900	2700		
PETROPHOS					7700			
REVOIL					17400			
ΣΕΚΑ						37300		6100
SILKOIL							33000	
ΣΕΚΑ BIN							2600	4500
ΑΡΓΩ								28300
								5800

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(3.6) ΖΗΤΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

Η ενεργειακή κατανάλωση στη χώρα μας, συνεχώς αυξάνει και θα αυξάνει

- α) ως αποτέλεσμα της αύξησης του ΑΕΠ,**
- β) της βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου,**
- γ) του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων**

Η εξάρτησή μας από το πετρέλαιο , έχει ως αποτέλεσμα το ότι ο βαθμός της ενεργειακής εξάρτησης από εισαγωγές θα είναι σταθερά πάνω από το 70% μέχρι το 2020.

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΝ BENZINΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ
(1994-2004)**

ΕΤΟΣ	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BENZINEΣ	2.681	2.845	2.928	3.030	3.145	3.223	3.272	3.378	3.532	3.677	3.814
DIESEL ΚΙΝ.	1.978	2.027	2.154	2.244	2.255	2.246	2.267	2.287	2.425	2.594	2.762
DIESEL ΘΕΡ.	2.065	2.319	2.728	2.794	3.062	3.173	3.312	3.489	3.585	4.248	4.492

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ BENZINΩΝ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ
(2005-2010)**

ΕΤΟΣ	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BENZINEΣ	4.030	4.127	4.189	4.252	4.315	4.380
DIESEL ΚΙΝ.	2.942	3.133	3.337	3.554	3.785	4.031
DIESEL ΘΕΡ.	4.749	5.020	5.308	5.611	5.932	6.271

Η εξάρτηση αυτή είναι η μεγαλύτερη απ' όλες τις χώρες της Ε.Ε., το δε φυσικό αέριο και τα στερεά καύσιμα έχουν ένα πολύ μικρό ποσοστό συμμετοχής.

Η συμμετοχή των στερεών καυσίμων συνεχώς μειώνεται , η δε του φυσικού αερίου αυξάνεται, με συμμετοχή κατά το 2000 στα 6% και η οποία λογαριάζεται ότι θα αυξάνεται κάθε χρόνο.

Η αύξηση αυτή, θα μπορούσε να ήταν και μεγαλύτερη, εάν η τιμή αυτού, είναι κατά 25% περίπου φθηνότερη, του αργού πετρελαίου είναι εξίσου ακριβή, φοβόμαστε δε ότι θα ακριβύνει ακόμη περισσότερο όταν η χώρα μας κλιθεί να επαναδιαπραγματευθεί το συμβόλαιο που έχει και λήγει το 2015.

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(3.7) ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΔΙΑΝΙΚΗΣ

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε την κατανομή των πρατηρίων ανά εταιρεία :

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΠΡΑΤΗΡΙΑ
BP	1397
EKO	1265
SHELL	858
AVIN	577
JETOIL	562
ΑΙΓΑΙΟΝ	444
ΕΛΙΝ	386
REVOIL	305
SILKOIL	282
DRACOIL	234
ΚΑΟΙΑ	203
ΕΤΕΚΑ	179
ΕΛ ΠΕΤΡΟΛ	144
CYCLON	137
KMOIL	136
SUNOIL	95
ΑΡΓΩ	88
MEDOIL	73
SHELL GAS (μεικτά πρατήρια)	5
LEON GAS (μεικτά πρατήρια)	5
ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ (μεικτά πρατήρια)	4
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΚΑΣ (μεικτά πρ.)	2
ΒΙΤΟΥΜΙΝΑ	3
JETGAS (μεικτά πρατήρια)	1
Α.Π.(ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ)	600 (ΠΕΡΙΠΟΥ)
ΣΥΝΟΛΟ	7984

Κεφάλαιο 3 : Η Ελληνική Αγορά Πετρελαίου

Η αναλογία των πρατηρίων στη χώρα μας, είναι περίπου 1424 κάτοικοι ανά πρατήριο, ενώ στην υπόλοιπη Ε.Ε. ξεκινούν από 2384 στη Δανία και φθάνουν τους 5357 στη Γερμανία, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

ΧΩΡΑ	ΑΡ.ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ / ΠΡΑΤΗΡΙΟ
ΕΛΛΑΔΑ	1424	261
ΑΥΣΤΡΙΑ	2854	809
ΒΕΛΓΙΟ	2821	727
ΔΑΝΙΑ	2384	569
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	2756	
ΓΑΛΛΙΑ	4234	1180
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5357	1986
ΙΤΑΛΙΑ	2579	955

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(3.8) ΤΑΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

Για τα προϊόντα εκείνα, των οποίων η επίδραση στο περιβάλλον δεν είναι ακόμα απαγορευτική, καθώς επίσης και για εκείνα που δεν έχουν υποκατάστατο, η τάση είναι ανοδική, ήτοι για βενζίνες και πετρέλαια εσωτερικής καύσης, καθοδική δε για πετρέλαια εξωτερικής καύσης, μαζούτ κλπ.

Επίσης για τα πρατήρια η τάση της αγοράς αυτή την στιγμή είναι να κατασκευαστούν και άλλα νέα πρατήρια, τόσο από τις εταιρείες, όσο και από ιδιώτες.

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(3.9) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Βάσει των παραπάνω οι δύο πλέον εταιρείες διύλισης, με ποσοστά συμμετοχής :

(α) ΕΛΠΕ 73%,

(β) Motor oil 27%

Καταγράφουν συνεχώς κέρδη (π.χ. ΕΛΠΕ 9μηνο 2005 της τάξεως του 107%), όπως κέρδη πραγματοποιούν επίσης και οι εταιρείες εμπορίας.

Παρατηρώντας τα οικονομικά στοιχεία, τα οποία δημοσίευσαν τα διυλιστήρια, βλέπουμε ότι τα καθαρά κέρδη αυτών **αυξάνονται κατά 12%** ετησίως, λαμβάνοντας υπόψη τους (3) τελευταίους ισολογισμούς και των εταιρειών **κατά 10%, ενώ των πρατηρίων είναι στο 4%.**

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

(3.10) ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΩΝ

Οι τιμές ετοιμών πετρελαιοειδών προϊόντων που πωλούν τα διυλιστήρια ελευθέρως, διαμορφώνονται από τους εξής παράγοντες:

- Από τις αυξομειώσεις του brent.
- Από την διεθνή υψηλή τιμή των ετοιμών πετρελαιοειδών προϊόντων στην Ιταλία (fob) που προσαρμόζεται καθημερινά και άμεσα στις μεταβολές της τιμής του brent.
- Από την επιπλέον τιμή που προσθέτουν οι εταιρείες διύλισης (premium).
- Από την συναλλαγματική ισοτιμία δολαρίου-ευρώ.
- Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης (ο χαμηλότερος της Ε.Ε.).
- Ο ΦΠΑ, ΔΕΤΕ, εισφορά υπέρ ΡΑΕ, Ειδ.Λογ.του Ν.3054/2002, διάφορες ειδικές εισφορές του Ν.2093/92 και του Ν.3054/2002.

Οι προστιθέμενοι φόροι, διυλιστήριο κλπ. επιβαρύνσεις είναι περίπου κατά μέσον όρο το 70-80% της τελικής τιμής του προϊόντος.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ «ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ» ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ 28/2/05 ΣΤΑ 1000 ΛΙΤΡΑ

ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ	30,97%	267,000
ΦΟΡΟΙ	50,33%	434,406
ΚΕΡΔΟΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ (ΕΕΠ)	13,50%	116,131
T.B.	0,40%	3,4
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ	4,80%	41,364
ΣΥΝΟΛΟ	100%	862,301

**(Πηγή : Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος «Αγορά Πετρελαιοειδών»).*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΑΓΟΡΑΣ

4.1 Αγορά και διακίνηση πετρελαίου.....	44
4.1.1 Στάδια διακίνησης πετρελαίου.....	44
4.1.2 Δομή αγοράς και διακίνηση.....	46
4.2 Εταιρείες Διύλισης.....	47
4.3 Εταιρείες Εμπορίας.....	48
4.3.1 EKO A.B.E.E.....	48
4.3.2 SHELL Hellas.....	51
4.3.3 BP Hellas.....	53
4.3.4 CYCLON Hellas.....	54
4.3.5 AVIN.....	55
4.3.6 JETOIL.....	57
4.3.7 ELIN oil.....	59
4.3.8 AEGEAN.....	61
4.4 Εισαγωγές και Εξαγωγές Πετρελαίου.....	62
4.4.1 Ελληνικές Εισαγωγές Πετρελαίου.....	62
4.4.1.2 Αγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης.....	64
4.4.2 Ελληνικές Εξαγωγές Πετρελαίου.....	65

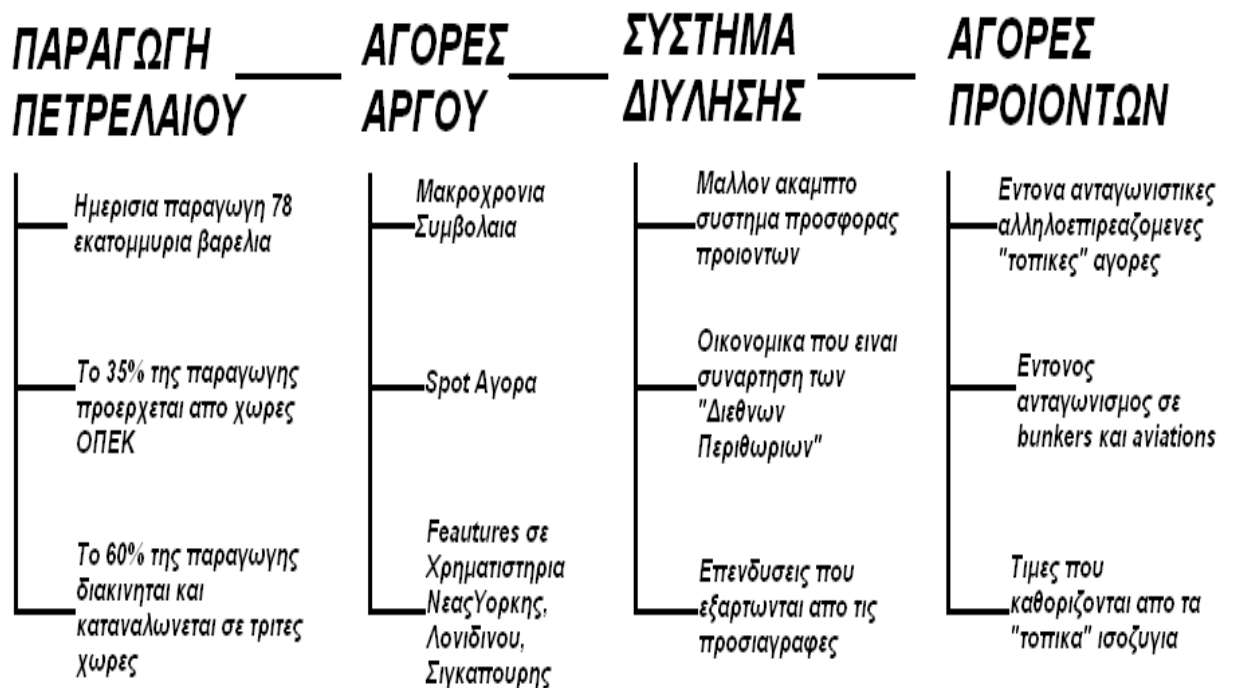
(4.1) ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Η αλυσίδα της αγοράς πετρελαίου περιλαμβάνει:

(α) τον τομέα παραγωγής αργού (upstream) και

(β) τον τομέα διύλισης και εμπορίας προϊόντων (downstream).

Μία περαιτέρω ανάλυση της αγοράς και της διακίνησης πετρελαίου παρουσιάζεται στο διάγραμμα:



Εικόνα : Ο χάρτης διακίνησης του πετρελαίου (4 στάδια).

(4.1.1) Στάδια Διακίνησης Πετρελαίου

(1) Παραγωγή

Το πρώτο στάδιο στη διακίνηση του πετρελαίου είναι η παραγωγή του.

Η παραγωγή του πετρελαίου γίνεται είτε απο τις χώρες του ΟPEC είτε απο Πετρελαιοπαραγωγικές χώρες εκτός ΟPEC και διακινούνται και καταναλώνονται σε τρίτες χώρες.

(2) Αγορές Αργού

Η αγορά αργού πετρελαίου είναι το δεύτερο στάδιο της διακίνησης. Στην Ελλάδα η αγορά αργού γίνεται κυρίως από τις εταιρείες διύλισης (ΕΛΠΕ, Motor Oil) και έμμεσα από το κράτος, αφού μεγάλο μέρος του πετρελαίου ή των προϊόντων της διύλισης κατευθύνεται στις ένοπλες δυνάμεις καθώς και σε άλλους μεγάλους κρατικούς καταναλωτές.

(3) Σύστημα διύλισης (Διυλιστήρια)

Η διύλιση του πετρελαίου είναι μια διαδικασία απαραίτητη για να γίνει εφικτή η χρήση του καθώς και για να πάρουμε περαιτέρω καύσιμα και προϊόντα (Βενζίνη, Μαζούτ κ.α.).

Στην Ελλάδα έχουμε 2 εταιρείες διυλιστηρίων:

1. την **Motor oil Hellas** με ένα διυλιστήριο στην Κόρινθο.
2. και την **ΕΛ.ΠΕ** με 3 διυλιστήρια
 - α. στον Ασπρόπυργο
 - β. στην Ελευσίνα
 - γ. στη Θεσσαλονίκη



Εικόνα : Διυλιστήριο Πετρελαίου.

(4) Αγορές Προϊόντων (Χονδρική και Λιανική)

Το τελικό στάδιο της διακίνησης του πετρελαίου είναι η αγορά των καυσίμων από τις εταιρείες **Χονδρικής** και στη συνέχεια **Λιανικής** ώστε να καταλήξουν στον καταναλωτή.

Οι εταιρείες Χονδρικής και Λιανικής συνήθως ταυτίζονται αφού οι περισσότερες εταιρείες Χονδρικής Εμπορίας έχουν στην κατοχή τους τα αντίστοιχα πρατήρια καυσίμων.

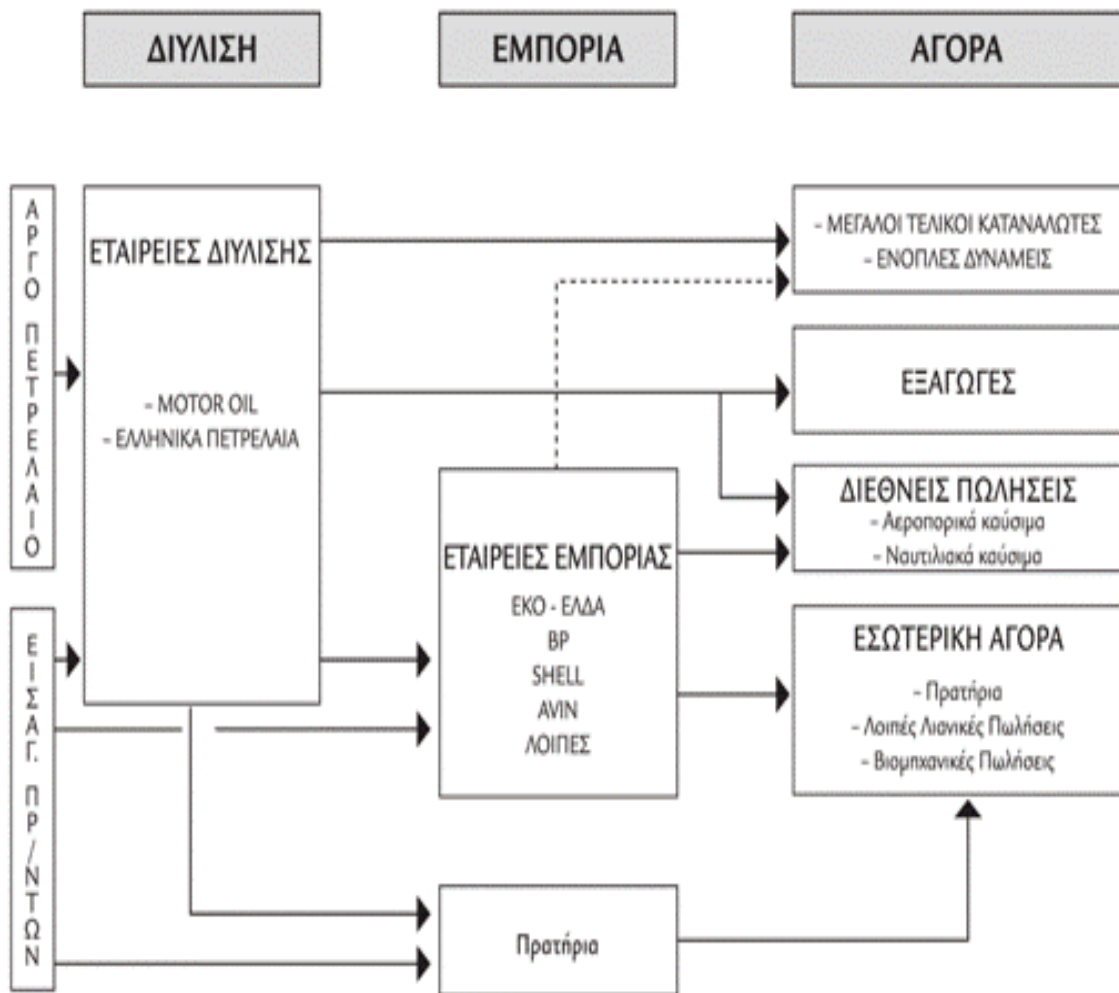
**(Πηγές: www.inegsee.gr , Υπουργείο Ανάπτυξης).*

(4.1.2) Δομή αγοράς και διακίνηση

Το αργό πετρέλαιο, αφού διυλιστεί στις εγχώριες μονάδες διύλισης, εξάγεται ή διατίθεται στην ελληνική αγορά.

Με εξαίρεση ένα μικρό αριθμό μεγάλων τελικών καταναλωτών και τις Ένοπλες Δυνάμεις που προμηθεύονται απευθείας τα προϊόντα από το χώρο των διύλιστηρίων, η διακίνηση καυσίμων στην εγχώρια αγορά πραγματοποιείται αποκλειστικά μέσω των εταιρειών εμπορίας οι οποίες αναλαμβάνουν να προμηθεύουν τα πρατήρια, τη βιομηχανία, τα νοικοκυριά κλπ.

Η δομή της εγχώριας αγοράς και της διακίνησης του πετρελαίου παρουσιάζεται στο σχήμα που ακολουθεί :



(4.2) ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ

Στην περίπτωση της Ελλάδος η διύλιση πετρελαίου διεξάγεται από 4 διυλιστήρια. Από αυτά, τα 3 είναι κρατικά και ανήκουν στον **Όμιλο Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε** (Διυλιστήρια Ασπροπύργου, Ελευσίνας και Θεσσαλονίκης). Το άλλο είναι ιδιωτικό και ανήκει στη **MotorOil** (ανήκει στον όμιλο Βαρδινογιάννη).

Εταιρία	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.			Motor Oil
	Ασπρόπυργος	Θεσσαλονίκη	Ελευσίνα	
Γεωγραφική Θέση	Ασπρόπυργος	Θεσσαλονίκη	Ελευσίνα	Άγιοι Θεόδωροι
Έτος Κατασκευής	1958	1966	1972	1972
Τύπος Διυλιστηρίου	Σύνθετο	Απλό	Απλό	Σύνθετο
Ονομαστική Δυναμικότητα σε kt/έτος	6.200	3.300	5.000	4.500

Πίνακας : Ελληνικά Διυλιστήρια.

Τα 4 διυλιστήρια έχουν συνολική ετήσια δυναμικότητα διύλισης 19.000 kt και καλύπτουν την ελληνική αγορά σε ένα ποσοστό μεγαλύτερο του 95%. Η παραγωγή των Διυλιστηρίων είναι πλεονασματική -έναντι της ζήτησης- σε βενζίνες (700kt/ετησίως) και μαζούτ (600kt/ετησίως), και ελλειματική σε ντήζελ (1.800kt/ετησίως).

Δεδομένου ότι και η λοιπή Μεσόγειος είναι πλεονασματική σε βενζίνες, ο ανταγωνισμός μεταξύ των διυλιστηρίων είναι εντονότερος σε αυτό το προϊόν.

Η παραγωγή των διυλιστηρίων (καύσιμα) στη συνέχεια περνάει:

1. Στις Ενοπλες Δυνάμεις και σε άλλους Κρατικούς Καταναλωτές (κυρίως απο τα διυλιστήρια των ΕΛ.ΠΕ)
2. Σε Εξαγωγές
3. Στις Εγχώριες Εταιρείες Εμπορίας (Χονδρικής και Λιανικής) (κάποιες εκ των οποίων είναι θυγατρικές των ΕΛ.ΠΕ.)

**(Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης, Refinery Capacity Data, ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.).*

(4.3) ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

Οι Εταιρείες Εμπορίας και διακίνησης καυσίμων που δραστηριοποιούνται στον Ελληνικό Χώρο είναι περίπου 30.

Απο αυτές οι 8 έχουν κάνει πιο αισθητή την παρουσία τους στην Διακίνηση και την Εμπορία Καυσίμων και πετρελαιοειδών αλλά και σε άλλους τομείς όπως αυτός των ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων.

Αυτές είναι :

1. EKO ABEE
2. SHELL Hellas
3. BP Hellas
4. CYCLON Hellas
5. AVIN
6. JETOIL
7. ELIN oil
8. AEGEAN (ΑΙΓΑΙΟΝ Α.Ε.)

(4.3.1) EKO ABEE



+ Γενικά Στοιχεία

Μετά την συγχώνευση της EKO ABEE με την ΕΛΔΑ-Ε και την εξαγορά της ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ από την EKO-ΕΛΔΑ ABEE , διευρύνθηκε σημαντικά το δίκτυο των πρατηρίων της εταιρείας και το μερίδιο αγοράς στην βενζίνη φθάνει σήμερα στο 15,4%.



Εικόνα : Πρατήριο EKO (Λιανική).

Βιομηχανικές Πωλήσεις

Ο κλάδος καλύπτει τις ανάγκες σε πετρελαιοειδή προϊόντα (καύσιμα-λιπαντικά) των Βιομηχανιών, Τεχνικών Εταιρειών και του Δημόσιου Τομέα που δραστηριοποιούνται στην εγχώρια αγορά.

Στο πλαίσιο αυτό εφοδιάζει με καύσιμα και λιπαντικά μεγάλο αριθμό Βιομηχανιών και Εργοστάσια Τεχνικών Εταιρειών με καύσιμα, λιπαντικά και άσφαλτο.

Με σημεία εφοδιασμού τις εγκαταστάσεις Σκαραμαγκά, Ασπροπύργου, Ελευσίνας, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Αμφιλοχίας, Κρήτης, Νήσων και μεταφορές με ΙΧ ή ΔΧ βυτιοφόρα αυτοκίνητα, τρένα και πλοία, παρέχει με εξασφάλιση την απαιτούμενη "Ενέργεια" ανεξάρτητα από τις εκάστοτε συνθήκες που επικρατούν.

Δραστηριοποιείται παράλληλα στον Τομέα της Θέρμανσης, διαθέτοντας πετρέλαιο θέρμανσης .

Μονάδα Λιπαντικών

Η Μονάδα Λιπαντικών αποτελείται από την παραγωγή, την αποθήκευση και διακίνηση λιπαντικών καθώς και το χημείο εδρεύει στην εγκατάσταση της ΕΚΟ ΑΒΕΕ στον Σκαραμαγκά Αττικής.

Η Μονάδα ξεκίνησε τη λειτουργία της το 1990.

Οι δραστηριότητες της Μονάδας εντάσσονται στην ευρύτερη δραστηριότητα του σχεδιασμού, παραγωγής, διακίνησης, αποθήκευσης και εμπορίας λιπαντικών, η οποία είναι πιστοποιημένη (από το 1997) για :

- Διαχείριση Ποιότητας κατά EN ISO 9001
- Περιβαλλοντική Διαχείριση κατά EN ISO 14001
- Διαχείριση Υγείας και Ασφάλειας κατά OHSAS 18001

Η Μονάδα πρόσφατα αναβαθμίστηκε με σύγχρονης τεχνολογίας εξοπλισμό παραγωγής και συσκευασίας, αυξάνοντας την παραγωγική της δυναμικότητα και διασφαλίζοντας την άρτια ποιοτική κατάσταση των διακινούμενων προϊόντων.



Εικόνα : Μονάδα Παραγωγής Λιπαντικών της ΕΚΟ.

Η Μονάδα τροφοδοτεί πελάτες, περιφερειακές εγκαταστάσεις και αποθήκες σε όλη την Ελλάδα και εξάγει σε χώρες που δραστηριοποιείται η ΕΚΟ και η μητρική εταιρεία ΕΛΠΕ (Κύπρο, Σερβία, Μαυροβούνιο, Βουλγαρία, Σκόπια, Γεωργία, Αλβανία κ.λ.π.).

✚ Καύσιμα Ναυτιλίας

Από το Ιανουάριο του 2005 παράγει και διακινεί τα ναυτιλιακά λιπαντικά της ΕκχονMobil για λογαριασμό της Mobil Oil Hellas.

<u>ΛΙΜΑΝΙ</u>	<u>ΤΡΟΠΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΝ</u>	<u>ΤΥΠΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ</u>
Πειραιάς - Ελευσίνα	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Θεσσαλονίκη	Β/Φ	M.G.O., F.O.
Πάτρα Στέπι,	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Ηράκλειο Κρήτης	Β/Φ	M.G.O.
Ρόδος	Β/Φ	M.G.O.
Ραφήνα	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Χαλκίδα	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Λαύριο	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Ηγουμενίτσα	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Καλαμάτα	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Βόλος	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Πύλος	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Σύρος	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα
Καβάλα	Β/Φ	M.G.O., F.O.
Άλλα Λιμάνια	Β/Φ	M.G.O., F.O., Μίγματα

✚ Κεντρικές Αποθήκες Καυσίμων ΕΚΟ ΑΒΕΕ



*(Πηγή : www.eko.gr).

(4.3.2) SHELL



+ Γενικά Στοιχεία

Η Shell, μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών στον κόσμο, παρουσιάζει αξιόλογη δραστηριότητα και στον Ελληνικό χώρο γεγονός που την τοποθετεί σταθερά στις πρώτες προτιμήσεις των Ελλήνων καταναλωτών.

Έχει δίκτυο λιανικής 1.000 πρατηρίων.

Ως μέλος του ομίλου εταιρειών Royal Dutch/Shell που προήλθε από τη συγχώνευση, στα 1907, της Ολλανδικής Royal Dutch Petroleum Company, και της Αγγλικής "Shell" Transport and Trading Company, η Shell λειτουργεί στην Ελλάδα από το 1926.

Οι κύριες δραστηριότητες της καλύπτουν τη διανομή και εμπορία ενός ευρέος φάσματος πετρελαιοειδών (βενζινών, πετρελαίου, μαζούτ, λιπαντικών και υγραερίου), και χημικών προϊόντων ενώ συγκεντρώνει πελάτες από το χώρο της βιομηχανίας, του εμπορίου και της ναυτιλίας, και παράλληλα προμηθεύει αεροπορικές εταιρείες με καύσιμα και λιπαντικά αεροπορίας.

+ Πρατήρια

Η Shell αξιοποιώντας περαιτέρω τα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα με πρόσφατο παράδειγμα την απόκτηση του τομέα καυσίμων της Texaco στην Ελλάδα, έχει αφιερώσει ένα σημαντικό μέρος του επενδυτικού της προγράμματος στον εκσυγχρονισμό του δικτύου πρατηρίων της.

Προτεραιότητα για τη Shell αποτελεί επίσης και η αυστηρή τήρηση των υψηλότερων προδιαγραφών υγείας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος αναφορικά με τη λειτουργία των πρατηρίων.



Εικόνα : Πρατήριο Λιανικής SHELL (Λιανική).

Λιπαντικά

Η Shell Ελλάδος είναι υπεύθυνη για την εμπορία λιπαντικών στη χώρα μας, ενώ παράλληλα, προωθεί εξαγωγές στην Κύπρο και σε χώρες της Βαλκανικής.

Ναυτιλία

Οι δραστηριότητές μας περιλαμβάνουν την προσφορά Λιπαντικών και καυσίμων σε περισσότερα από 700 λιμάνια

Πρόσφατα, η Shell αναδιοργανώθηκε σε παγκόσμια βάση.

Ο Τομέας Ναυτιλίας της Shell στην Ελλάδα ανήκει πλέον στον ίδιο τομέα ευθύνης στον οποίο ανήκουν οι περιοχές Νότιας Ευρώπης, Αφρικής, Μέσης Ανατολής και Νότιας Ασίας.

Αεροπορία

Ο Παγκόσμιος τομέας αεροπορίας της Shell είναι οργανωμένος σε 15 ομάδες χωρών.

Η Ελλάδα ανήκει στην ομάδα της Νότιας, Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Ο Τομέας Αεροπορίας της Shell στην Ελλάδα εξυπηρετεί τις αεροπορικές εταιρείες-πελάτες του, με άριστης ποιότητας προϊόντα και υπηρεσίες, μέσω ανεφοδιαστικών σταθμών που βρίσκονται σε 14 σημεία ανά την Ελλάδα.

*(Πηγή : www.shell.com/gr-el/).

(4.3.3) BP Hellas



Γενικά Στοιχεία

Η BP ήρθε αρχικά στην Ελλάδα το 1951, όταν η Αγγλο-Ιρανική Steaua Romana άρχισε τις εμπορικές συναλλαγές της στην χώρα μας.

Έντεκα χρόνια αργότερα, απέκτησε την Supergas, και την Fina Hellenic (1986).

Αρχισε μια κοινοπραξία με τη Mobil το 1998, η οποία διέρκησε μέχρι το 2000.

Κατόπιν, το 2001, η BP αγόρασε τα λιπαντικά Castrol επιτρέποντας ταυτόχρονα την διακίνηση προϊόντων Castrol στην Ελλάδα.

Οι πωλήσεις στην Ελλάδα ανήλθαν σε 3.1 εκατομμύριο λίτρα το 2005.

Κάθε χρόνο μέσα στην τελευταία δεκαετία η BP Ελλάδος συμβάλει περίπου με 47 εκατομμύρια δολάρια στο συνολικό κέρδος της BP.

Η BP απασχολεί άμεσα περίπου 440 άτομα κυρίως στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Εμμεσα, παρέχει εργασία σε άλλους 6.000 ανθρώπους.



Εικόνα : Πρατήριο BP (Λιανική).

Πρατήρια

Το δίκτυο λιανικής περιλαμβάνει 1.500 πρατήρια βενζίνης BP και προϊόντα Castrol.

Κάυσια Ναυτιλίας & Αεροπορίας

Παρέχει καύσιμα και λιπαντικά αεροπορίας σε 22 αεροδρόμια.

Κάθε έτος παρέχει επίσης περίπου 380.000 τόνους καυσίμων στη ναυπηγική βιομηχανία.

**(Πηγή : www.BP.com).*

(4.3.4) CYCLON Hellas



+ Γενικά Στοιχεία

Η Α.Ε. CYCLON HELLAS είναι μία βιομηχανική και εμπορική επιχείρηση πρωτοπόρος στον τομέα των πετροχημικών.

Είναι η μόνη επιχείρηση στην Ελλάδα ενεργή **ταυτόχρονα** στη βιομηχανική παραγωγή λιπαντικών (πετρέλαια βάσεων συμπεριλαμβανόμενα), την παραγωγή και το εμπόριο των συσκευασμένων προϊόντων λίπανσης και την πώληση των υγρών καυσίμων.

Τα κύρια προϊόντα CYCLON είναι:

1. καύσιμα CYCLON,
2. πετρελαιοειδή CYCLON
3. και λιπαντικά CYCLON.

+ Εξαγωγές CYCLON

Η επιχείρηση έχει επιτύχει εξαγωγές σε όλες τις Βαλκανικές χώρες, τη Μέση Ανατολή και τη Μεσόγειο.

+ CYCLON Προϊόντα Ναυτιλίας

Εξειδικευμένα καύσιμα και λιπαντικά για τις θαλάσσιες δραστηριότητες.

+ Κάυσιμα Αεροπορίας CYCLON

Μια σχετικά νέα δραστηριότητα, που προσφέρει εξειδικευμένα καύσιμα και λιπαντικά για χρήση σε αεροσκάφη και ελικόπτερα.

*(Πηγή : www.cyclon.gr).

(4.3.5) AVIN



Γενικά Στοιχεία

Ξεκίνησε την εμπορική της δραστηριότητα με τη διάθεση λιπαντικών, παραγωγής Motor Oil Hellas, σε όλη την Ελλάδα.

Τα πρώτα πρατήρια υγρών καυσίμων με το εμπορικό σήμα της AVIN έγιναν τον Οκτώβριο του 1982 στην περιοχή της Αττικής.

Το 1985 έγιναν τα πρώτα πρατήρια καυσίμων AVIN στην Πελοπόννησο.

Η μεγάλη ανάπτυξη του δικτύου της AVIN άρχισε το 1987 με την έναρξη λειτουργίας των ιδιόκτητων εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού από το παρακείμενο διωλιστήριο της Motor Oil Hellas στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας.

Ταυτόχρονα η επέκταση του δικτύου της AVIN συνεχίστηκε σε όλη την Ν. Ελλάδα και ιδιαίτερα στη Στερεά, την Εύβοια και την περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και των περισσότερων νησιών του Ιονίου.

Η Βόρεια Ελλάδα απέκτησε τα πρώτα πρατήρια AVIN το 1984 και συγκεκριμένα στους νομούς Θεσσαλονίκης και Σερρών. Η ανάπτυξη του δικτύου στη Βόρεια Ελλάδα ήταν και συνεχίζει να είναι ραγδαία.

Σήμερα, διαθέτοντας περισσότερα από 550 πρατήρια καυσίμων σε όλη την Ελλάδα και με ετήσιες πωλήσεις για το 2006 περίπου 1.250.000 μετρικούς τόνους, η AVIN βρίσκεται στην 4η θέση στην Ελληνική αγορά μεταξύ των 20 και πλέον Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών.

Η AVIN διαθέτει υψηλής ποιότητας καύσιμα για αυτοκίνητα, αεροπορία και βιομηχανία, ασφαλτο, υγραέρια καθώς και λιπαντικά που πληρούν τις διεθνείς τεχνικές προδιαγραφές API, SAE, CCMC, ACEA, αλλά και τις προδιαγραφές μεγάλων κατασκευαστών αυτοκινήτων.

Η Εταιρεία προμηθεύεται τα προϊόντα της κυρίως από την εταιρεία **Motor Oil Hellas (MOH)**, Διωλιστήρια Κορίνθου, καθώς και από τα υπόλοιπα Διωλιστήρια και το συγκριτικό της πλεονέκτημα είναι η πώληση προϊόντων υψηλών προδιαγραφών σε ανταγωνιστικές τιμές.

Η AVIN διαθέτει τα καύσιμα στην Ελληνική Αγορά, κυρίως μέσω των ιδιόκτητων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας.

Η εταιρεία **πραγματοποιεί εξαγωγές καυσίμων** και λιπαντικών στις γείτονες χώρες (Αλβανία, Βουλγαρία, FYROM, Ρουμανία και Κύπρο).

Επιπλέον ίδρυσε πρόσφατα την AVIN ALBANIA SHA με έδρα τα Τίρανα, Εταιρεία Πετρελαιοειδών που δραστηριοποιείται σε όλους τους τομείς εμπορίας πετρελαιοειδών στην Αλβανία.

Πρατήρια

Η AVIN έχει δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο με περισσότερα από 550 πρατήρια.

Στις βασικές δραστηριότητες του δικτύου πρατηριών της AVIN περιλαμβάνονται επίσης οι πωλήσεις των εξελιγμένων λιπαντικών AVIN και των Non-Fuel Retailing προϊόντων (τρόφιμα, αξεσουάρ αυτοκινήτου).

Κάσιμα

Ο βασικός προμηθευτής της AVIN σε καύσιμα είναι η Motor Oil (Hellas) Δωλιστήρια Κορίνθου.

Το κύριο σημείο διανομής είναι ο σταθμός των Αγ. Θεοδώρων Κορινθίας, από όπου καλύπτονται οι ανάγκες σε καύσιμα της Νότιας και Δυτικής Ελλάδας.

Η διάθεση των προϊόντων της AVIN γίνεται και από άλλα 12 σημεία φόρτωσης σε όλη την Ελλάδα (Βόρεια, Κεντρική και Στερεά Ελλάδα και από τις αρχές του 2002 και στην Κρήτη).

Η AVIN διαθέτει μεγάλο αριθμό ιδιόκτητων βυτιοφόρων, εξασφαλίζοντας έτσι παραδόσεις σωστές ποιοτικά και ποσοτικά.

Βιομηχανικά Προϊόντα

- Ασφάλτος
- Μαζούτ

Η AVIN δραστηριοποιείται στη διάθεση ασφάλτου και μαζούτ από το 1990.

Το όνομά της συνδέεται με τα μεγαλύτερα κατασκευαστικά έργα σε ολόκληρη την Ελλάδα και κατέχει την πρώτη θέση στις πωλήσεις ασφάλτου στην ελληνική αγορά. Επιπλέον, στηρίζει την ελληνική βιομηχανία, προμηθεύοντας με μαζούτ και άλλα καύσιμα τις περισσότερες κορυφαίες επιχειρήσεις του κλάδου.

Εξαγωγές

Το 1999 ήταν η χρονιά που σηματοδότησε την αφετηρία μιας ραγδαίας αύξησης του όγκου των εξαγόμενων προϊόντων, η οποία συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

Η AVIN προμηθεύει με τα προϊόντα της χώρες όπως: Αλβανία, FYROM, Σερβία, Κύπρο κ.α.

*(Πηγή : www.avinoil.gr).

(4.3.6) Jetoil A.E.



✚ Γενικά Στοιχεία

Η ΜΑΜΙΔΟΙΛ - JETOIL Α.Ε. ιδρύθηκε το 1969 από τους αδελφούς Κυριάκο, Γιώργο και Νίκο Μαμιδάκη με σκοπό τη διακίνηση, αποθήκευση και εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων στην Ελλάδα και στα Βαλκάνια.

Σήμερα, η JETOIL είναι η μεγαλύτερη ιδιωτική ελληνική εταιρεία και ανάμεσα στις 5 μεγαλύτερες του κλάδου στην Ελλάδα με τζίρο γύρω στα 500 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Το 2004 είχε 7.5% μερίδιο εσωτερικής αγοράς και 13% μερίδιο στην αγορά καυσίμων ναυτιλίας

Η Jetoil έχει στην ιδιοκτησία της το μεγαλύτερο αποθηκευτικό χώρο πετρελαιοειδών στον Ελλαδικό χώρο, με δυνατότητα αποθήκευσης 200.000 m³ από όπου τροφοδοτεί το δίκτυο της στη Βόρεια Ελλάδα καθώς και στις χώρες των Βαλκανίων.

Η Εταιρεία επίσης εμπορεύεται ορυκτέλαια και γράσα για όλων των τύπων τους κινητήρες μέσω του δικτύου των πρατηρίων της, δραστηριοποιείται δυναμικά στο χώρο των **καυσίμων ναυτιλίας** και πραγματοποιεί εξαγωγές είτε απ'ευθείας είτε μέσω θυγατρικών σε χώρες των Βαλκανίων.

Έχει στην ιδιοκτησία της ένα στόλο 31 Ι.Χ. βυτιοφόρων οχημάτων, καθώς και 6 μικρά δεξαμενόπλοια για τους εφοδιασμούς πλοίων με καύσιμα ναυτιλίας, καθώς και το εφοδιασμό περιφερειακών εγκαταστάσεων στα νησιά.



Η Εταιρεία δραστηριοποιείται σε όλους τους τομείς αποθήκευσης, διακίνησης και εμπορίας των πετρελαιοειδών προϊόντων.

Πρατήρια

Ελέγχει ένα δίκτυο **560 πρατηρίων στην Ελλάδα.**

Μέσω του επενδυτικού της προγράμματος η Εταιρεία από το 1992 έως και το 2004 έχει δαπανήσει περίπου 40 εκατ. € για δημιουργία νέων πρατηρίων και αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου. Νέες μονάδες δημιουργούνται επίσης σε σημεία όπου μέχρι πρόσφατα η Εταιρεία δεν είχε καμία ή είχε μικρή παρουσία.

Εξαγωγές και Θυγατρικές

Παράλληλα, η Εταιρεία προχωρά μέσω της ίδρυσης και λειτουργίας θυγατρικών εταιρειών σε σημαντικές επενδύσεις στις χώρες των Βαλκανίων όπου δραστηριοποιείται από τα τέλη της δεκαετίας του '70.

Έτσι, έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή εγκαταστάσεων στο Δυρράχιο της Αλβανίας, οι οποίες λειτουργούν από το 2001.

Ήδη καλύπτεται με εισαγωγές μεγάλο μέρος της αγοράς μέσω της εκεί θυγατρικής εταιρείας MAMIDOIL - ALBANIAN, ενώ ταυτόχρονα άρχισαν οι πρώτες επενδύσεις στο χώρο των πρατηρίων με σήματα JETOIL.

Η αγορά των Σκοπίων καλύπτεται μέσω των εγκαταστάσεων Θεσσαλονίκης σε ένα σοβαρό ποσοστό, ενώ έχει ιδρυθεί η θυγατρική MAMIDOIL - SKOPJE με σκοπό τη δραστηριοποίηση στις αγορές της FYROM και της Νότιας Σερβίας.

Στη Σερβία η Εταιρεία δραστηριοποιείται από 35ετίας, πρόσφατα δε ίδρυσε τη θυγατρική MAMIDOIL - BEOGRAD με την προοπτική να προχωρήσει στην ίδρυση αποθηκευτικών χώρων, καθώς και δικτύου πρατηρίων.

Η Εταιρεία μέσω των εγκαταστάσεών της στο Καλοχώρι πραγματοποιεί εξαγωγές ύψους περίπου 40-50 εκατ. δολαρίων Η.Π.Α.

*(Πηγή : www.jetoil.gr).

(4.3.7) ΕΛΙΝΟΙΑ



Γενικά Στοιχεία

Η ΕΛΙΝΟΙΑ (ελίν) είναι μια ολοκληρωμένη ελληνική ιδιωτική εταιρεία ενέργειας, εισηγμένη στην κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Διαθέτει ένα αναπτυσσόμενο πανελλαδικό δίκτυο περίπου 500 πρατηρίων, κατέχει σημαίνουσα θέση στην κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της ελληνικής βιομηχανίας με υγρά και στερεά καύσιμα, καθώς και λιπαντικά, δραστηριοποιείται στη θέρμανση οικιών και κτιρίων, κατέχει ηγετική θέση στο χώρο του Yachting με την τροφοδοσία σκαφών αναψυχής με καύσιμα και λιπαντικά, ενώ παράλληλα εφοδιάζει τη ναυτιλία με λιπαντικά στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Πρατήρια

Υπάρχουν 500 πρατήρια Ελίν, σε όλη την Ελλάδα.

Με περισσότερα από 120 πρατήρια να βρίσκονται σε νησιά, εξυπηρετώντας ορισμένες από τις πιο απόμακρες και «δύσκολες» περιοχές της χώρας μας, χειμώνα - καλοκαίρι.

Με περισσότερα από 140 πρατήρια που βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές και εξυπηρετούν με καύσιμα και λιπαντικά τα σκάφη αναψυχής.



Εικόνα : Πρατήριο ΕΛΙΝ (Λιανική).

Βιομηχανία

Η Βιομηχανία είναι ο χώρος από τον οποίο ξεκίνησε η ΕΛΙΝΟΙΛ.

Τις πρώτες δεκαετίες της λειτουργίας της, οι πωλήσεις της προς τις μεγάλες βιομηχανίες αποτέλεσαν τον κύριο κορμό των δραστηριοτήτων της εταιρείας.

Τομείς «Βιομηχανίας» :

- Βιομηχανίες / εργοστάσια
- Λατομεία / χωματουργικά μηχανήματα
- Έτοιμο σκυρόδεμα / μπετόν
- Κεραμοποιεία
- Μεταφορικές εταιρείες
- Ιδιωτικοί στόλοι οχημάτων
- Τεχνικές εταιρείες

Ναυτιλία

Η Ελίν εισήλθε στον χώρο του εφοδιασμού των πλοίων με λιπαντικά το 1989.

Δύκτιο εφοδιασμών :

- Εφοδιασμούς σε όλα τα ελληνικά λιμάνια, με αιχμή τις ράδες Θεσσαλονίκης, Χίου, Νεάπολης Λακωνίας, Καλαμάτας και Πύλου, όπου εφοδιάζει με λιπαντικά in bulk.
- Με αποθηκευτικούς χώρους στον Ασπρόπυργο και το Βόλο.
- Με εφοδιασμούς με λιπαντικά πλοίων ελίν marine, εντός και εκτός λιμένος (IPL και OPL) στο σημαντικότερο ναυτιλιακό σταυροδρόμι της Ανατολής, την Σιγκαπούρη.
- .Με εφοδιασμούς σε όλα τα λιμάνια της Κίνας και της Ταϊβάν με λιπαντικά πλοίων ελίν marine.
- Με κάλυψη σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, με λιπαντικά πλοίων προσεκτικά επιλεγμένων συνεργαζόμενων εταιρειών.

Διεθνές Εμπόριο

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 που ξεκίνησε η επαφή της με τα στερεά καύσιμα, η ΕΛΙΝΟΙΛ αποκτά διεθνή ταυτότητα και τμήμα Διεθνούς Εμπορίου. Οι συνεχείς επιτυχημένες συναλλαγές με προμηθεύτριες εταιρείες στερεών καυσίμων από πολλά κράτη (ΗΠΑ - Ρωσία - Αυστραλία - Ν. Αφρική - Αγγλία - Ουκρανία - Ιταλία κ.ά.) πέραν της εμπειρίας στις συνθήκες του διεθνούς εμπορίου, ανοίγουν νέες ευκαιρίες για δράση στην παγκοσμιοποιημένη ενεργειακή αγορά.

*(Πηγή : www.elin.gr).

(4.3.8) ΑΕΓΕΑΝ (ΑΙΓΑΙΟΝ Α.Ε.)



+ Γενικά Στοιχεία

Η ΑΕΓΕΑΝ Α.Ε. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, είναι μια ιδιόχρηστη ελληνική επιχείρηση πετρελαίου που εδρεύει στον Πειραιά.

Η ΑΕΓΕΑΝ είναι σημαντικός προμηθευτής πετρελαιοειδών στην εγχώρια αγορά καθώς επίσης και στις αγορές της Βαλκανικής.

Στη λιανική αγορά, τα πετρελαιοειδή είναι διαθέσιμα σε όλη την Ελλάδα μέσω του δικτύου των πρατηρίων ΑΕΓΕΑΝ .

Τα πρατήρια ΑΕΓΕΑΝ προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα των προϊόντων και υπηρεσιών. Εκτός από τη λιανική αγορά, η ΑΕΓΕΑΝ είναι άμεσος προμηθευτής των καυσίμων στις βιομηχανίες, τα νοσοκομεία και άλλες οργανώσεις.

+ Ναυτιλία

Οι δραστηριότητες της επιχείρησης περιλαμβάνουν την παράδοση Πετρελαιοειδών κυρίως στο λιμάνι του Πειραιά καθώς επίσης και σε οποιοδήποτε ελληνικό λιμάνι.

+ Αποθήκες Καυσίμων

Η κύρια αποθήκη καυσίμων στην Αλεξανδρούπολη παρέχει πετρελαιοειδή στη Βόρεια Ελλάδα και τις γειτονικές Βαλκανικές χώρες.

Η αποθήκη του Ασπρόπυργου καλύπτει τις απαιτήσεις ανεφοδιασμού στη νότια Ελλάδα.

*(Πηγή : www.aegeanoil.gr).

(4.4) ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ & ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

(4.4.1.1) Ελληνικές Εισαγωγές Πετρελαίου

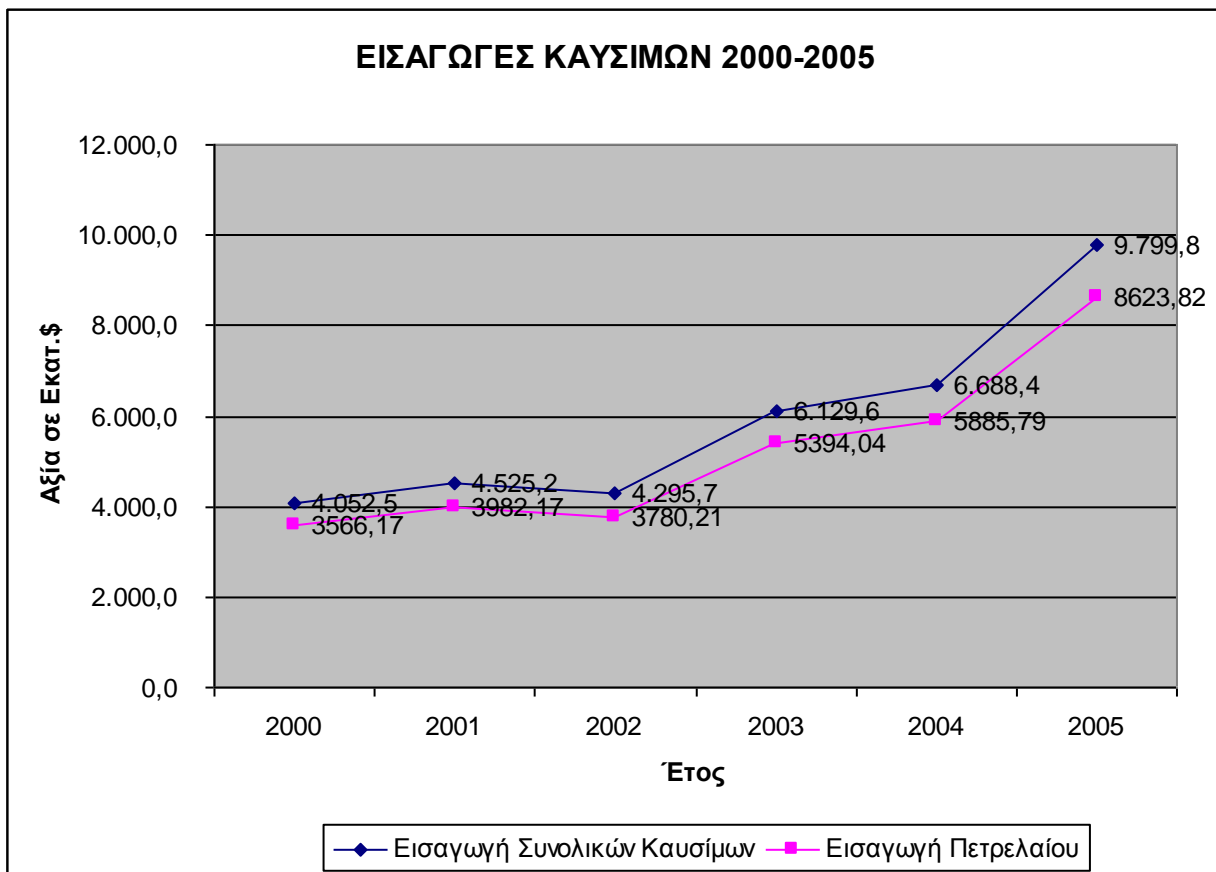
Η Ελλάδα παρουσιάζει μεγάλη εξάρτηση απο τις εισαγωγές σε ενέργεια που αφορούν κατά κύριο λογω το Πετρέλαιο και τα παράγωγα του.

Τα έτη 2000-2005 η εισαγωγή πετρελαίου καταλάμβανε το 88% των συνολικών εισαγωγών.

Οι κύριοι προμηθευτές πετρελαίου της χώρας μας είναι:

- η Ρωσία
- η Σαουδική Αραβία
- το Ιράν

Στη συνολική ποσότητα καυσίμων που εισάγουμε την πρώτη θέση καταλαμβάνει το πετρέλαιο με 88%, το φυσικό αέριο με 9%, Στερεά καύσιμα 2% και Ηλεκτρική Ενέργεια 1%.



Εικόνα : Οι Εισαγωγές Καυσίμων και Πετρελαίου κατά την περίοδο 2000-2005

**(Πηγή: ΕΣΥΕ-Επεξεργασία στοιχείων από το ΚΕΕΜ)*

Κεφάλαιο 4 : Διακίνηση Πετρελαίου και Δομή Αγοράς

Οι ελληνικές εισαγωγές πετρελαίου και προϊόντων στη νέα δεκαετία αυξήθηκαν κατά 138% σε αξία και κατά 7,8% μόνο σε όγκο, καθώς από το 2003 οι τιμές τους υπερδιπλασιάστηκαν.

Στην πραγματικότητα οι εισαγωγές στο 2005 αντανakλούν σχεδόν πλήρως την ανατίμηση των τιμών του αργού πετρελαίου στη διεθνή αγορά.

Οι εισαγωγές του πετρελαίου προέρχονται κατά βάση από:

- τις χώρες τις πρώην ΕΣΣΔ
- και από τη Μ.Ανατολή.

Οι σημαντικότεροι προμηθευτές, κατά το 2005 ήταν :

- η **Ρωσία** με ποσοστό 33% του συνόλου των εισαγωγών
- η **Σαουδική Αραβία** με 24%
- το **Ιράν** με 20%.
- η **Λιβύη** με 8%
- το **Καζακστάν** με 3%.

Οι πέντε χώρες καλύπτουν το **88%** του συνόλου των εισαγωγών πετρελαίου και προϊόντων σε αξία.

Τα ποσοστά και των πέντε βασικών προμηθευτών της χώρας κατά την περίοδο 2001-2005 παραμένουν γύρω στα ίδια επίπεδα, με την εξαίρεση των δύο τελευταίων χωρών που η συμμετοχή στο σύνολο πάντως είναι σχετικά περιορισμένη.

Οι εισαγωγές από το Ιράκ, για λόγους ευνόητους, από 5,5% στο 2001 έχουν πέσει σε 0,4% του συνόλου στο 2005.

Μεταξύ του πρώτου και του τελευταίου έτους της εξεταζόμενης περιόδου υπάρχουν ορισμένες σημαντικές αλλαγές στη συμμετοχή των πέντε κυριότερων προμηθευτών:

- της **Ρωσίας** από 29,5% σε 32,8%
- της **Σαουδικής Αραβίας** από 25,6% σε 24,3%
- του **Ιράν** και από 23,3% σε 20,3%
- της **Λιβύης** από 6,4% σε 7,9%

Οι εισαγωγές από το Ιράκ από 5,5% του συνόλου στο 2001 σχεδόν εκμηδενίζονται στο 2005, όπως προαναφέρθηκε.

Οι εισαγωγές του πετρελαίου και των προϊόντων του αποτελούνται κατά 76,3% από αργό πετρέλαιο και κατά το υπόλοιπο από διάφορα προϊόντα, κυρίως «έλαια πετρελαίου και ασφατώδη ορυκτά, άλλα από τα ακατέργαστα», που αντιπροσώπευαν το 22,5% του συνόλου των εισαγωγών πετρελαίου και προϊόντων στο 2005.

Οι βασικοί προμηθευτές που καταγράφονται στον είναι :

- η Ρωσία με 45,4%
- η Σαουδική Αραβία (9,3%)
- η Ιταλία (9,2%),
- η Ρουμανία (6,4%)
- η Λιβύη (5,9%).

(4.4.1.2) Αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης

Ο **αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης** είναι σχεδιαζόμενος διαβαλκανικός τεχνητός αγωγός μεταφοράς ρωσικού αργού πετρελαίου από το βουλγαρικό λιμένα Μπουργκάς στη Μαύρη Θάλασσα, στον ελληνικό λιμένα της Αλεξανδρούπολης. Η Ελλάδα, η Ρωσία και η Βουλγαρία δια των αντίστοιχων υπουργών οικονομίας υπέγραψαν την τελική συμφωνία κατασκευής στην Αθήνα στις 17 Μαρτίου 2007. Ο αγωγός μήκους 280 περίπου χιλιομέτρων αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2010.

Πρόκειται για ένα συμπληρωματικό έργο, καθώς στην περιοχή λειτουργούν και άλλοι αγωγοί, ενώ η χωρητικότητα του δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλη.

Σκοπός της Ρωσίας είναι η δημιουργία εναλλακτικών οδών μεταφοράς, ώστε να διασφαλιστεί η πρόσβαση του ρωσικού πετρελαίου στην αγορά.

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν και άλλοι αγωγοί, οι οποίοι φέρνουν πετρέλαιο από εναλλακτικές πηγές, όπως ο Μπακού-Τσεϊχάν που λειτουργεί κυρίως με πετρέλαιο του Αζερμπαϊτζάν.

Προς το παρόν όμως αντιμετωπίζει προβλήματα, δε λειτουργεί στο μέγιστο των δυνατοτήτων του. Το σκεπτικό είναι ότι όσο περισσότερο πετρέλαιο έρχεται στην αγορά, τόσο χαμηλότερες θα είναι οι τιμές και τόσο μεγαλύτερη η ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης

Στα άμεσα οφέλη από τη δημιουργία του αγωγού, εκτός από τη δημιουργία ορισμένων θέσεων εργασίας, είναι η οικονομική ενίσχυση της περιοχής του Έβρου. Η Ελλάδα θα παίρνει 1€ για κάθε τόνο που περνάει από το έδαφός της, όπως και η Βουλγαρία, δηλαδή αρχικά 35 και αργότερα 50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Τα χρήματα θα καταλήγουν στο Νομό Έβρου.

* (Πηγή : Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων, Κέντρο Εξαγωγικών Ερευνών & Μελετών , http://ec.europa.eu/energy/energy_policy).

(4.4.2) Ελληνικές Εξαγωγές Πετρελαίου

Οι ελληνικές εξαγωγές πετρελαίου και προϊόντων άρχισαν με την πρώτη «κρίση του πετρελαίου» (1973-74) και αποτελούν έκτοτε σταθερό στοιχείο της εξαγωγικής δραστηριότητας.

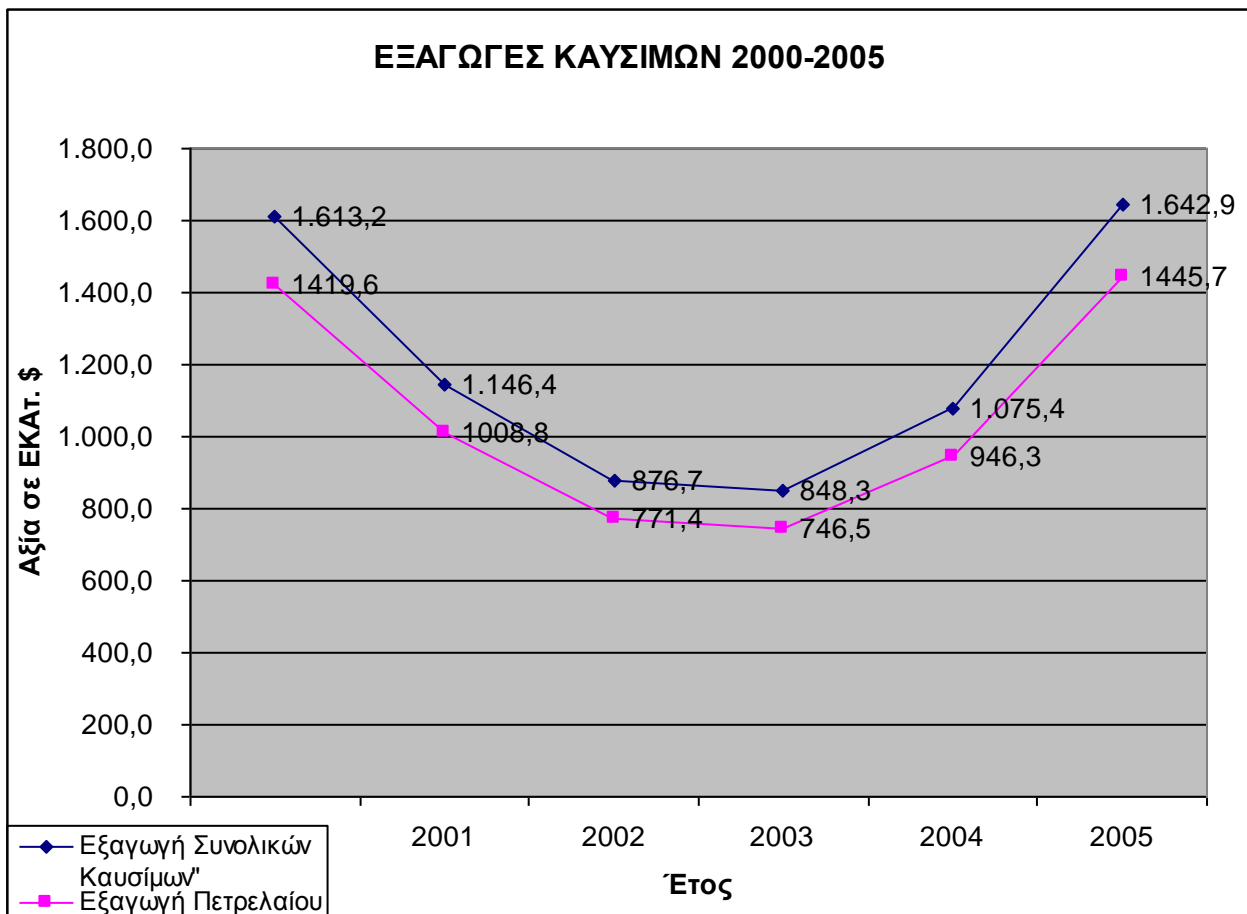
Ως ποσοστό της συνολικής αξίας των εξαγωγών πραγματοποίησαν άλμα κατά το 1973 και κάλυψαν το 14% από 1,3% το προηγούμενο έτος.

Δεν συνέβη το ίδιο με τις εισαγωγές που από 9,9% της συνολικής αξίας των εισαγωγών έφτασαν σε 12,3% στο 1973.

Από τότε η αξία των εξαγωγών πετρελαίου και προϊόντων ουδέποτε έπεσε κάτω από το 5% της συνολικής αξίας των εξαγωγών, εκτός του 1977, και ουδέποτε η συμμετοχή τους ξεπέρασε το 16%, με εξαίρεση το 1980.

Κατ' αρχήν, στη νέα δεκαετία (2001-2005) οι εξαγωγές πετρελαίου αποτελούνται αποκλειστικά από προϊόντα πετρελαίου, καθώς η χώρα μας **δεν εξάγει αργό πετρέλαιο**.

Η συμμετοχή τους κυμαίνεται από 6% της συνολικής αξίας των ελληνικών εξαγωγών στο 2003 ως 10% στο 2001 και 9% στο τελευταίο έτος αυτής της περιόδου.



Εικόνα : Οι Εξαγωγές Καυσίμων και Πετρελαίου κατά την περίοδο 2000-2005

*(Πηγή: ΕΣΥΕ-Επεξεργασία στοιχείων από το ΚΕΕΜ).

Κεφάλαιο 4 : Διακίνηση Πετρελαίου και Δομή Αγοράς

Οι εξαγωγές στο 2005 κατευθύνθηκαν κατά το ίδιο σχεδόν ποσοστό:

- στις ανεπτυγμένες χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ (41,5%)
- στις αναπτυσσόμενες χώρες (43,6%).
- Το υπόλοιπο 14,9% κάλυψαν οι πρώην ανατολικές χώρες.

Το σημαντικότερο ποσοστό στο 2005 καλύπτουν:

- η Τουρκία (24,2%)
- οι ΗΠΑ (12,9%),
- η Συρία (8,3%),
- η Λιβύη (7,1%),
- τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (6,5%),
- η Βουλγαρία (4,2%),
- η Κύπρος (3,4%),
- η Αλβανία (3,3%),
- το Γιβραλτάρ (3,1%)
- η Σιγκαπούρη (2,4%).

Οι δέκα αυτές χώρες καλύπτουν τα 3/4 της συνολικής αξίας των ελληνικών εξαγωγών προϊόντων πετρελαίου.

Το πετρέλαιο και τα προϊόντα πετρελαίου που εισάγει η χώρα μας δεν τα καταναλώνει στο σύνολό τους.

Ένα μέρος της αξίας του, το 17,5% στο 2005, επιστρέφεται με τη μορφή των εξαγωγών ή, με άλλα λόγια, 1,8 στα 10 δολάρια των εισαγωγών, κάτι που σχεδόν αγνοείται, καθώς καλύπτεται από τη βαριά σκιά του μεγάλου όγκου των εισαγωγών.

Μεγαλύτερη ακόμη σημασία έχει όμως το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος του ακατέργαστου πετρελαίου που εισάγεται υφίσταται επεξεργασία και εξάγεται ως προϊόν μεγαλύτερης αξίας.

Ακόμα και αν τα προϊόντα τα οποία εξάγονται χωρίς να υφίστανται επεξεργασία, αλλά αποτελούν απλώς αντικείμενο εμπορίας, και πάλι υπάρχει προστιθέμενη αξία.

** (Πηγή : Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων, Κέντρο Εξαγωγικών Ερευνών & Μελετών).*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

ΣΧΕΣΗ ΕΥΡΩ ΔΟΛΛΑΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

5.1 Η σχέση Δολαρίου - Πετρελαίου.....	68
5.1.2 Ενίσχυση πετρελαίου – Εξασθένιση Δολαρίου.....	69
5.1.3 Σχέση Πετρελαίου-Ευρώ : Επιπτώσεις στις Ευρωπαϊκές Οικονομίες	71
5.2 Τιμές Πετρελαίου 2002-2007 /βαρέλι (Ευρώ).....	72
5.3 Τιμές Βενζίνης 2002-2007 /βαρέλι (Ευρώ).....	76
5.4 Συντελεστής Συσχέτισης / Συντελεστής Προσδιορισμού.....	80

5.1 Η ΣΧΕΣΗ ΔΟΛΛΑΡΙΟΥ-ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ανάμεσα στις εκτιμήσεις των ειδικών συγκαταλέγεται και αυτή που τονίζει ότι η τιμή του πετρελαίου συνδέεται με την ισοτιμία του ευρώ και του δολαρίου.

Παράλληλα συνδέεται και με τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ), αλλά και της Αμερικανικής Ομοσπονδιακής Τράπεζας (FED).

Η ΕΚΤ προβλέπει για το 2008 ότι η τιμή του αργού σε μέσα επίπεδα θα είναι κοντά στα 80 δολάρια, και αυτό θα οδηγήσει την ισοτιμία ευρώ - δολαρίου στο 1,45.

Η πιο πάνω λογική στηρίζεται στα εξής :

Από το 2002 ο συσχετισμός Δολαρίου-Πετρελαίου έχει εξελιχθεί σε **αρνητικό**, ενώ τις προηγούμενες τρεις δεκαετίες είχε κινηθεί σε θετικό έδαφος.

Έκτοτε, οι τιμές πετρελαίου από τα 30 δολάρια το βαρέλι έφθασαν τα 90 δολάρια, ενώ το δολάριο απώλεσε 40% της αξίας του προς το ευρώ.

Αυτό δεν σημαίνει ότι η εξασθένηση του δολαρίου οφείλεται κυρίως στην τιμή του πετρελαίου, όπως δεν ισχύει και το αντίστροφο.

Ουσιαστικά τρεις είναι οι λόγοι για αυτό :

(1) Οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες εν γένει είτε εντός είτε εκτός ΟΠΕΚ τείνουν να αγοράζουν και να κατέχουν περιουσιακά στοιχεία σε δολάρια.

Ταυτόχρονα, τα τελευταία χρόνια εισάγουν λιγότερα αγαθά από τις ΗΠΑ και περισσότερα από την Ευρώπη. Ειδικά ο ΟΠΕΚ έχει τριπλάσιες εισαγωγές από την Ε.Ε. εν συγκρίσει με τις ΗΠΑ. Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων από τις εξαγωγές πετρελαίου διοχετεύεται στις εξαγωγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα δεδομένα αυτά εξηγούν, γιατί ο συσχετισμός πετρελαίου και ισοτιμίας ευρώ/δολαρίου μεταβάλλεται.

Οπότε, εάν οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες:

- Σταδιακά αυξήσουν τις δαπάνες τους και μειώσουν τις αποταμιεύσεις τους σε δολάρια από τις εξαγωγές πετρελαίου,
- Εξακολουθήσουν να εισαγάγουν διπλάσια προϊόντα από την Ε.Ε. συγκριτικά με τις ΗΠΑ,

Ο συσχετισμός ευρώ/δολαρίου θα παραμείνει ως έχει.

(2) Το ευρώ ενδεχομένως να ενισχύεται προς το δολάριο, όταν παρατηρείται άνοδος στις τιμές πετρελαίου.

(3) Η αποδυνάμωση του δολαρίου ενδεχομένως να έχει συμβάλει σε τέτοιο βαθμό στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας της Ασίας, ούτως ώστε η παγκόσμια ζήτηση για πετρέλαιο να διογκώνεται και, ως συνέπεια, να εκτινάσσονται και οι τιμές του.

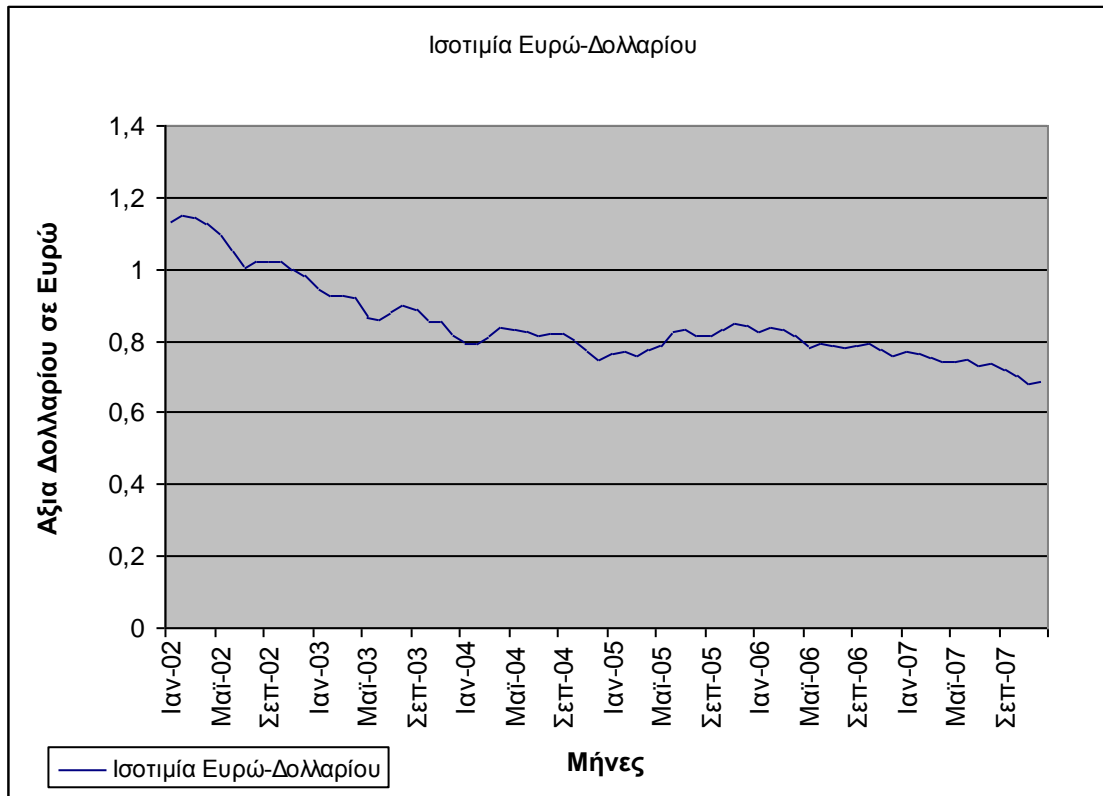
**(Πηγή : Στατιστική Υπηρεσία Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας).*

(5.1.1) Ενίσχυση Πετρελαίου –Εξασθένηση Δολλαρίου

Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου θα συνεχίζεται όσο το δολάριο διολισθαίνει. Στην τρέχουσα συγκυρία οι γεωπολιτικές εντάσεις εστιάζονται σε περιοχές σημαντικών πετρελαιοπαραγωγών χωρών, δημιουργώντας προβλήματα στην προσφορά σε μια περίοδο που η ζήτηση παραμένει ισχυρή, σε Κίνα, Ινδία και είναι ανελαστική στο Δυτικό κόσμο.

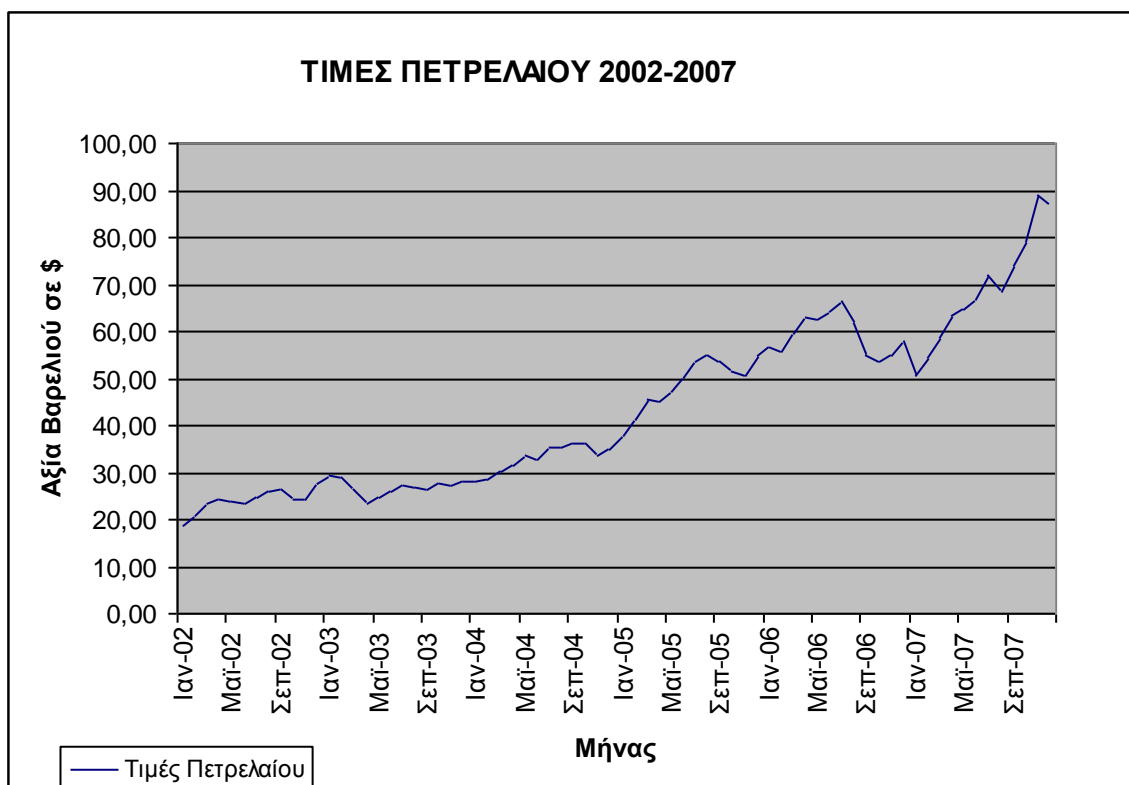
Σε ανάλυση στην οποία εξετάζεται η διαχρονικά στενή σχέση πετρελαίου και δολαρίου οι Πετρελαιοπαραγωγές Χώρες δεν φαίνονται διατεθειμένες να αυξήσουν την προσφορά τους όσο η αξία του προϊόντος τους σε δολάρια ΗΠΑ μειώνεται. Υπό αυτές τις συνθήκες, επόμενες προκλήσεις για τις τιμές του πετρελαίου και του ευρώ έναντι του δολαρίου ΗΠΑ συνιστούν τα 100 δολάρια/βαρέλι και το 1,50 δολάριο/ευρώ αντίστοιχα.

Το δολάριο επήλθε σε σχέση με το πετρέλαιο το 1975 όταν ο ΟΠΕΚ άρχισε να τιμολογεί σε αυτό τις πωλήσεις του.



Εικόνα 1 : *Ισοτιμία Ευρώ-Δολλαρίου (Σταδιακή πτώση Δολλαριου εναντι Ευρώ).*

- Στην εικόνα παρατηρούμε την σταδιακή μείωση της αξίας του Δολαρίου έναντι του Ευρώ. Τον Νοέμβριο του 2002 η ισοτιμία γίνεται για πρώτη φορά αρνητική για το Δολάριο (0,998204).



Εικόνα 2 : Τιμή Πετρελαίου/Βαρέλι σε Δολάρια (2002-2007).

➤ Στη εικόνα βλέπουμε την σταδιακή αύξηση του πετρελαίου για την περίοδο 2002-2007.

✚ Τα συμπεράσματα που βγαίνουν απο την σύγκριση της εικόνας 1 και 2 είναι οτι η πτώση της αγοραστικής δύναμης του Δολαρίου έναντι στο Ευρώ, συσχετίζετε άμεσα με την άνοδο τής τιμής του Πετρελαίου.

**(Πηγή : Τμήμα Ανάλυσης Αγορών της Alpha Bank [ACBr.AT]).*

(5.1.2) Σχέση Πετρελαίου-Ευρώ : Επιπτώσεις στις Ευρωπαϊκές Οικονομίες (Ελλάδα)

Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου σε συνδυασμό με την ανατίμηση του ευρώ έναντι του δολαρίου δημιουργεί παρενέργειες στην ευρωπαϊκή οικονομία.

Σύμφωνα με υπολογισμούς του ΟΟΣΑ, μία άνοδος κατά 10% της σταθμισμένης ισοτιμίας του ευρώ (με βάση τα νομίσματα των χωρών όπου εξάγει η Ε.Ε.), προκαλεί μείωση του πληθωρισμού κατά 0,7% τον πρώτο χρόνο μετά την ανατίμηση. Στην προκειμένη περίπτωση η άνοδος του ευρώ από τις αρχές του έτους υπολογίζεται ότι έχει δημιουργήσει ένα μαξιλάρι για τους επόμενους 12 μήνες, μειώνοντας κατά μέσο όρο τον πληθωρισμό κατά 0,4 της μονάδας περίπου.

Η δεύτερη παρενέργεια έχει σχέση με **τον ρυθμό ανάπτυξης**.

Η ανατίμηση του ευρώ «φρενάρει» την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, κατά συνέπεια, τον ρυθμό ανάπτυξης. Έχει υπολογιστεί ότι αύξηση κατά 10% της σταθμισμένης ισοτιμίας του ευρώ οδηγεί σε επιβράδυνση κατά 0,2-0,3% στον ρυθμό ανάπτυξης ένα χρόνο μετά την ανατίμηση. Στην προκειμένη περίπτωση εκτιμάται ότι η επιβράδυνση αυτή είναι περίπου στο 0,4-0,5%.

Ειδικές μελέτες τραπεζών, αλλά και υπολογισμοί της Τραπέζης της Ελλάδος, δείχνουν ότι μία αύξηση των τιμών του πετρελαίου σε ευρώ κατά 10% οδηγεί γενικά σε επιβάρυνση του πληθωρισμού στην Ελλάδα κατά 0,19 της μονάδας και επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης κατά 0,1 έως 0,5 της μονάδας. Στην παρούσα φάση, η άνοδος των τιμών του πετρελαίου έχει «πριμοδοτήσει» τον πληθωρισμό με 0,6 της μονάδας! Επίσης, η φετινή αύξηση προικοδοτεί τον πληθωρισμό του 2008 με 0,1 της μονάδας. Υπολογίζεται ότι η παρούσα αύξηση των τιμών του πετρελαίου «κόβει» από τον ρυθμό ανάπτυξης φέτος σχεδόν μισή μονάδα! Όμως, η συνολική επιβάρυνση μέχρι το τέλος του έτους αναμένεται να είναι μικρότερη και ότι δεν θα ξεπεράσει τις 0,25-0,3 της μονάδας.

**(Πηγή : Άρθρο: Καθημερινή 10/11/2007).*

(5.2) Τιμές Πετρελαίου 2002-2007 /βαρέλι (Ευρώ)

1/1/2002	21,04871
1/2/2002	21,76616
1/3/2002	25,63288
1/4/2002	27,21846
1/5/2002	26,03477
1/6/2002	23,91567
1/7/2002	24,96492
1/8/2002	26,2877
1/9/2002	27,46321
1/10/2002	26,64293
1/11/2002	22,67919
1/12/2002	27,31644
1/1/2003	27,17472
1/2/2003	28,03119
1/3/2003	26,84617
1/4/2003	21,02086
1/5/2003	20,67995
1/6/2003	21,50289
1/7/2003	23,54837
1/8/2003	25,77096
1/9/2003	22,9787
1/10/2003	24,06157
1/11/2003	23,57235
1/12/2003	22,99261
1/1/2004	22,93269
1/2/2004	21,75006
1/3/2004	24,66532
1/4/2004	25,12493
1/5/2004	29,12848
1/6/2004	26,84948
1/7/2004	28,74945
1/8/2004	31,69759
1/9/2004	31,30884
1/10/2004	33,90707
1/11/2004	29,41702
1/12/2004	26,89982
1/1/2005	30,56073
1/2/2005	30,99619
1/3/2005	36,3513
1/4/2005	37,00355
1/5/2005	36,46423
1/6/2005	42,67485
1/7/2005	45,65438
1/8/2005	47,69549
1/9/2005	47,54549

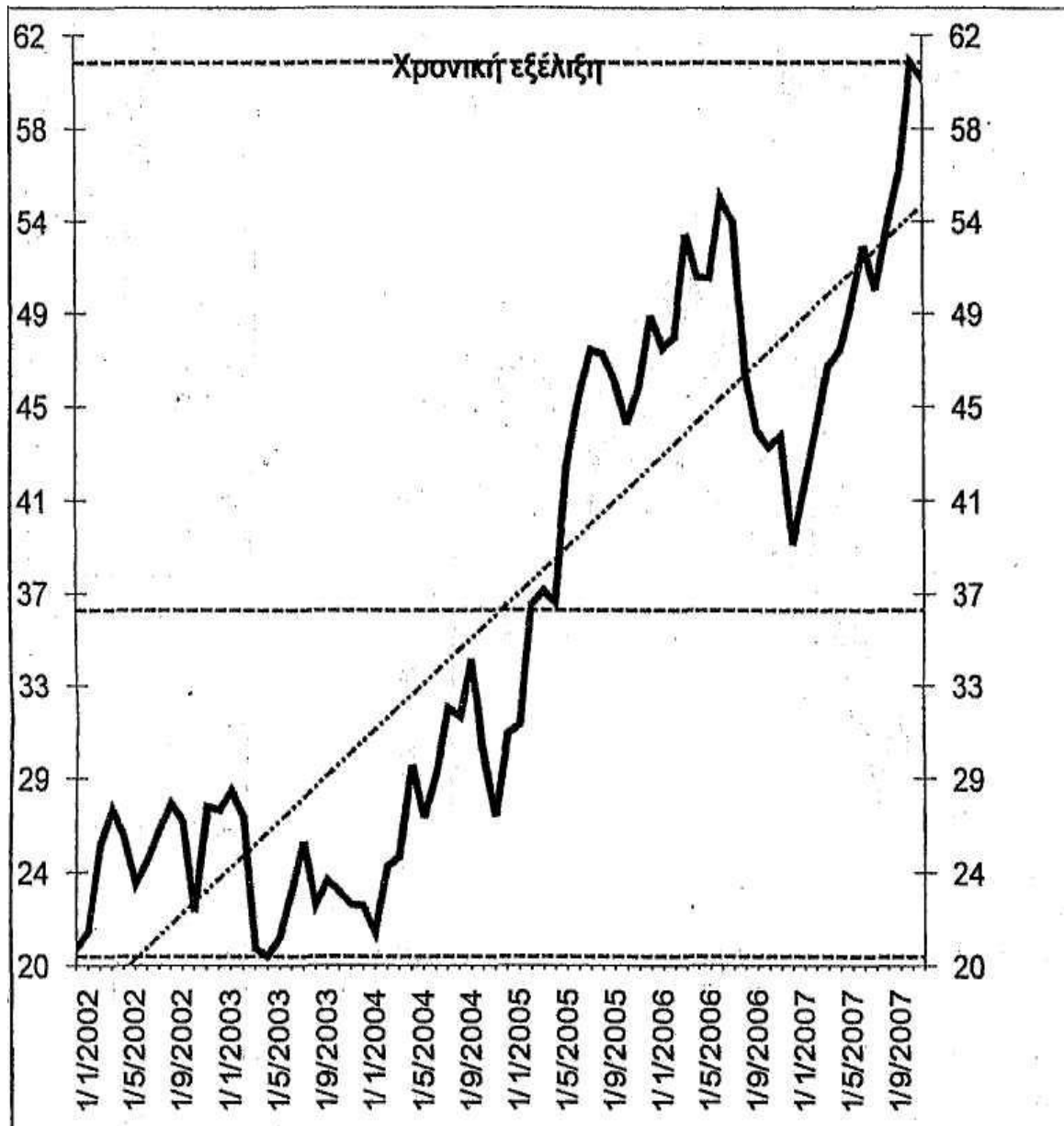
Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου

1/10/2005	46,39798
1/11/2005	44,44192
1/12/2005	46,06221
1/1/2006	49,22917
1/2/2006	47,79306
1/3/2006	48,31324
1/4/2006	52,92788
1/5/2006	50,98793
1/6/2006	50,95832
1/7/2006	54,57396
1/8/2006	53,4648
1/9/2006	46,72689
1/10/2006	44,13486
1/11/2006	43,41362
1/12/2006	43,89869
1/1/2007	39,07447
1/2/2007	41,70479
1/3/2007	44,23457
1/4/2007	47,03183
1/5/2007	47,71101
1/6/2007	49,84235
1/7/2007	52,39429
1/8/2007	50,42936
1/9/2007	53,33809
1/10/2007	55,7604
1/11/2007	60,61678
1/12/2007	59,92333

Από το διάστημα 1/1/2002 μέχρι το διάστημα 1/12/2007 έχουμε 72 τιμές πετρελαίου (βαρέλι ανα μήνα) με μέγιστη τιμή 60,61 ευρώ την 1/11/2007 και ελάχιστη τιμή 20,68 ευρώ την 1/5/2003.

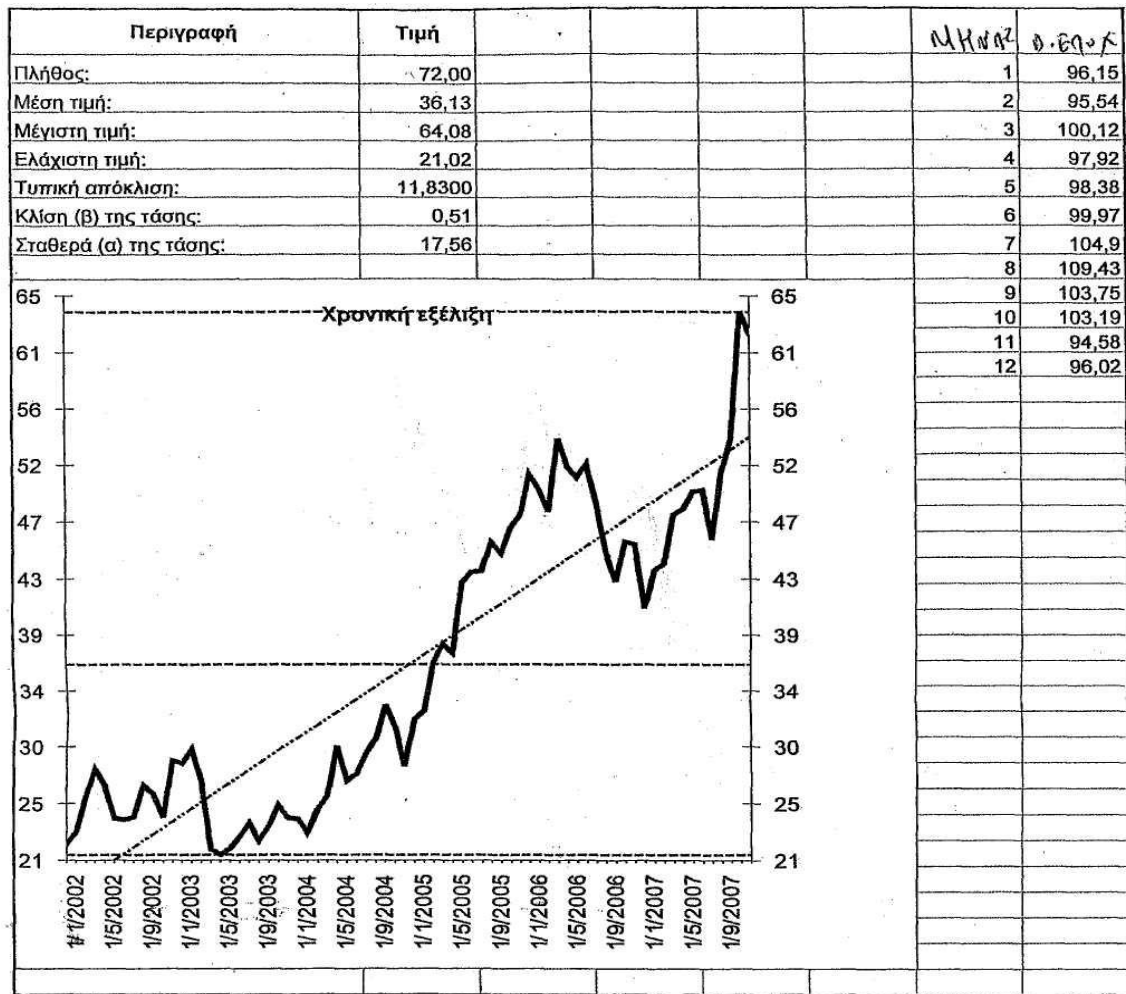
Η μέση τιμή διαμορφώνεται στα 36,14 ευρώ/βαρέλι.

Περιγραφή	Τιμή
Πλήθος:	72,00
Μέση τιμή:	36,14
Μένιστη τιμή:	60,61
Ελάχιστη τιμή:	20,68
Τυπική απόκλιση:	11.8967
Κλίση (β) της τάσης:	0,51
Σταθερά (α) της τάσης:	17,49



Εικόνα 3 : Γράφημα τιμών πετρελαίου περιόδου (2002-2007).

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου



Εικόνα 4 : Αναλυτικά στοιχεία και Δείκτες Εποχικότητας Πετρελαίου (2002-2007).

➤ Πίνακας Εποχικότητας Πετρελαίου

ΜΗΝΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑΣ
1	96.15
2	95.54
3	100.12
4	97.92
5	98.38
6	99.97
7	104.9
8	109.43
9	103.75
10	103.19
11	94.58
12	96.02

(5.3) Τιμές Βενζίνης 2002-2007 /βαρέλι (Ευρώ)

1/1/2002	25,78
1/2/2002	26,26
1/3/2002	34,47
1/4/2002	37,26
1/5/2002	34,21
1/6/2002	32,64
1/7/2002	32,14
1/8/2002	32,48
1/9/2002	33,68
1/10/2002	35,49
1/11/2002	29,27
1/12/2002	32,38
1/1/2003	34,91
1/2/2003	39,51
1/3/2003	37,64
1/4/2003	31,53
1/5/2003	28,74
1/6/2003	29,95
1/7/2003	32,88
1/8/2003	37,19
1/9/2003	30,33
1/10/2003	30,38
1/11/2003	29,68
1/12/2003	29,24
1/1/2004	32,90
1/2/2004	34,31
1/3/2004	37,54
1/4/2004	40,52
1/5/2004	47,05
1/6/2004	40,67
1/7/2004	42,48
1/8/2004	40,72
1/9/2004	42,75
1/10/2004	45,49
1/11/2004	40,25
1/12/2004	32,72
1/1/2005	40,07
1/2/2005	40,05
1/3/2005	47,52
1/4/2005	50,25
1/5/2005	46,82
1/6/2005	52,83
1/7/2005	56,11
1/8/2005	66,46
1/9/2005	80,57
1/10/2005	63,20
1/11/2005	51,77

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου

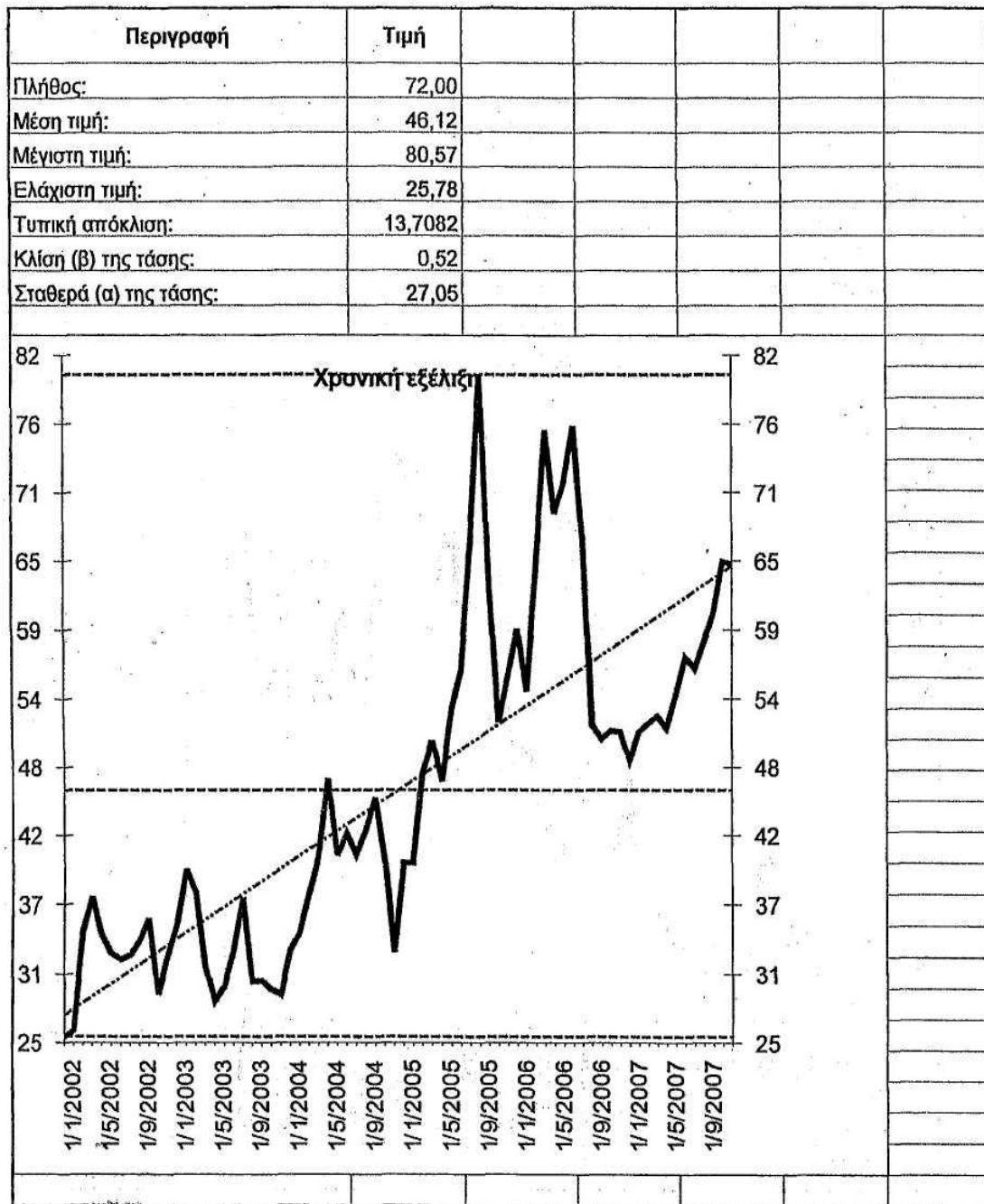
1/12/2005	55,67
1/1/2006	59.50
1/2/2006	54,35
1/3/2006	64,50
1/4/2006	76,01
1/5/2006	69,06
1/6/2006	71,57
1/7/2006	76,36
1/8/2006	66,84
1/9/2006	51,57
1/10/2006	50,40
1/11/2006	51,09
1/12/2006	51,00
1/1/2007	48,64
1/2/2007	50,96
1/3/2007	51,68
1/4/2007	52,29
1/5/2007	51,30
1/6/2007	54,06
1/7/2007	57,17
1/8/2007	56,20
1/9/2007	"58,49
1/10/2007	60,73
1/11/2007	65,01
1/12/2007	64,83

Από το διάστημα 1/1/2002 μέχρι το διάστημα 1/12/2007 έχουμε 72 τιμές βενζίνης (βαρέλι ανα μήνα) με μέγιστη τιμή 80,57 ευρώ την 1/09/2005 και ελάχιστη τιμή 25,78 ευρώ την 1/1/2002.

Η μέση τιμή διαμορφώνεται στα 46,12 ευρώ/βαρέλι.

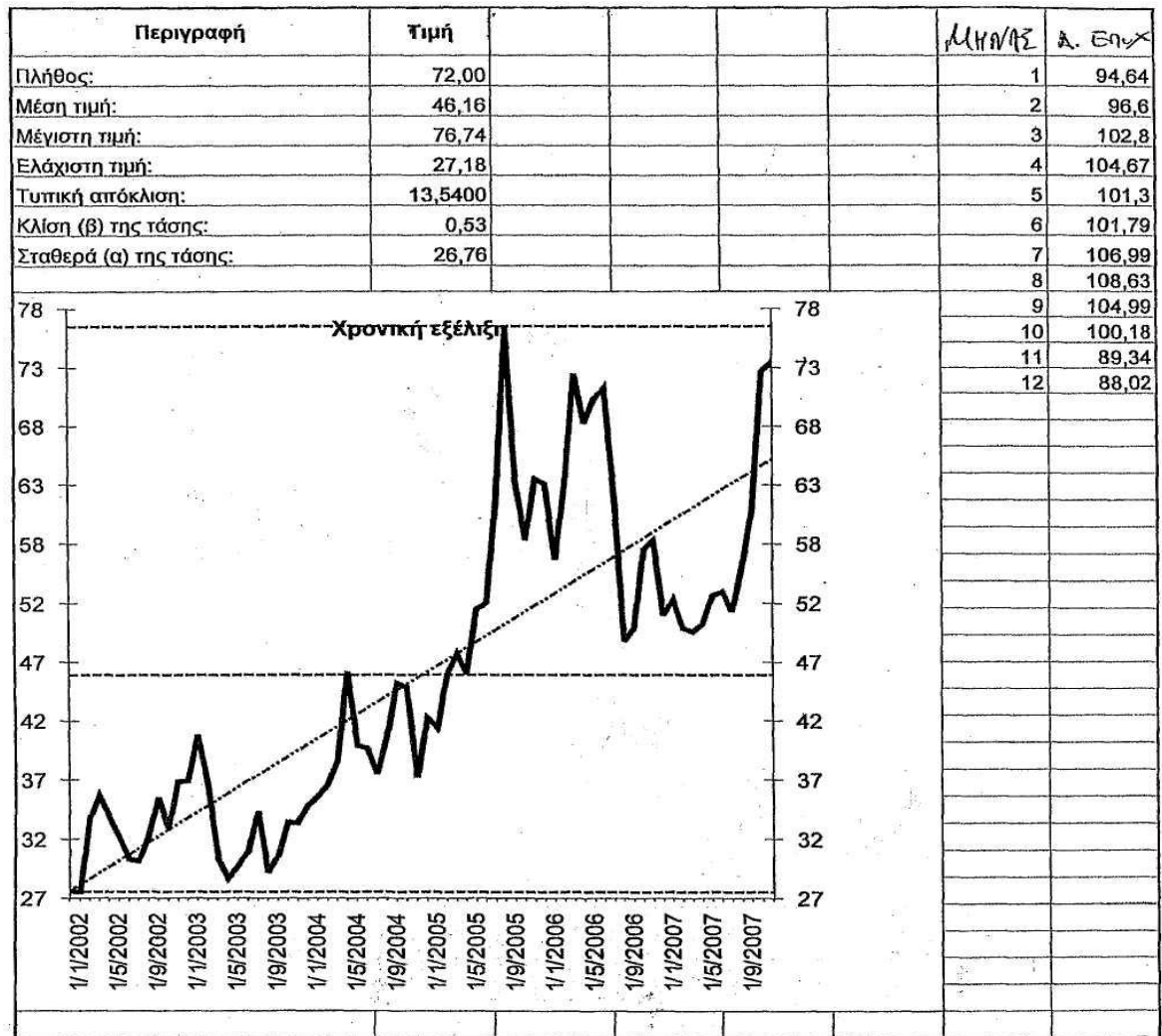
Περιγραφή	Τιμή
Πλήθος:	72,00
Μέση τιμή:	46.12
Μένιστη τιμή:	80.57
Ελάχιστη τιμή:	25.78
Τυπική απόκλιση:	13.7082
Κλίση (β) της τάσης:	0,52
Σταθερά (α) της τάσης:	27.05

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου



Εικόνα 5 : Γράφημα τιμών βενζίνης περιόδου (2002-2007).

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου



Εικόνα 6 : Αναλυτικά στοιχεία και Δείκτες Εποχικότητας Βενζίνης (2002-2007).

➤ Πίνακας Εποχικότητας Βενζίνης

ΜΗΝΑΣ	ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑΣ
1	94.64
2	96.6
3	102.8
4	104.67
5	101.3
6	101.79
7	106.99
8	108.63
9	104.99
10	100.18
11	89.34
12	88.02

(5.4) Συντελεστής Συσχέτισης / Συντελεστής Προσδιορισμού

➤ Ο **Συντελεστής Συσχέτισης** είναι ένα μέτρο ισχυρότητας της Γραμμικής Εξάρτησης του Brent απο την Αμόλυβδη.

- **Θετικός Συντελεστής** : Δηλώνει οτι οι μεταβλητές μεταβάλλονται προς την ίδια κατεύθυνση.
- **Αρνητικός Συντελεστής** : Δηλώνει οτι οι μεταβλητές μεταβάλλονται προς την αντίθετη κατεύθυνση.

Ο **Συντελεστής Συσχέτισης Brent – Αμόλυβδης** είναι **R=0,956717** που είναι θετικός και υποδηλώνει σχεδόν τέλεια θετική συσχέτιση μεταξύ των 2 μεταβλητών.

➤ Ο **Συντελεστής Προσδιορισμού R²** δείχνει την προσαρμογή των δεδομένων στο γραμμικό μοντέλο. Όσο πιο κοντά στην τιμή 1 βρίσκεται τόσο καλύτερα το γραμμικό μοντέλο εκφράζει τα δεδομένα.

Ο **Συντελεστής Προσδιορισμού** είναι **R²= 0,915307**

Πίνακας : Τιμές Brent / Εβδομάδα και Συντελεστές Συσχέτισης Αμόλυβδης.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	BRENT	ΑΜΟΛΥΒΔΗ
30/9/2002	29	0,741
8/10/2002	28	0,74
15/10/2002	28,5	0,74
24/10/2002	28,5	0,74
31/10/2002	25,7	0,735
5/11/2002	24	0,727
12/11/2002	23,8	0,715
19/11/2002	23,8	0,694
25/11/2002	24,8	0,694
3/12/2002	25,3	0,695
9/12/2002	26	0,703
16/12/2002	29	0,707
23/12/2002	31,5	0,726
30/12/2002	30,5	0,737
3/1/2003	32	0,734
13/1/2003	31,8	0,731
20/1/2003	32	0,738
27/1/2003	31	0,739
3/2/2003	31	0,743
10/2/2003	32,1	0,757
17/2/2003	32,8	0,771
24/2/2003	33,3	0,767
3/3/2003	33,5	0,769
11/3/2003	33,8	0,764
17/3/2003	29,9	0,764
24/3/2003	26,8	0,747

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου

31/3/2003	28,2	0,731
7/4/2003	25	0,734
14/4/2003	25	0,725
21/4/2003	25,2	0,717
2/6/2003	26,8	0,697
9/6/2003	28,6	0,701
16/6/2003	26,7	0,708
27/6/2003	27,5	0,706
7/7/2003	27,8	0,718
14/7/2003	28,8	0,729
22/7/2003	28	0,735
29/7/2003	28,2	0,748
4/8/2003	29,6	0,747
11/8/2003	30,3	0,754
18/8/2003	29,2	0,757
25/8/2003	29,945	0,769
1/9/2003	29,565	0,781
8/9/2003	27,575	0,776
15/9/2003	26,68	0,767
22/9/2003	25,73	0,747
29/9/2003	27,495	0,726
6/10/2003	29,4	0,725
13/10/2003	31,235	0,726
20/10/2003	29,785	0,734
27/10/2003	29,26	0,735
3/11/2003	27,89	0,735
10/11/2003	28,65	0,733
17/11/2003	29,12	0,732
24/11/2003	28,385	0,733
1/12/2003	28,37	0,734
8/12/2003	30,29	0,732
15/12/2003	30,315	0,73
22/12/2003	29,875	0,73
29/12/2003	29,695	0,73
2/1/2004	31	0,731
12/1/2004	32,355	0,735
19/1/2004	31,78	0,739
2/2/2004	29,345	0,743
9/2/2004	29,305	0,742
23/2/2004	31,55	0,745
1/3/2004	33,72	0,748
8/3/2004	34,565	0,756
15/3/2004	34,195	0,761
22/3/2004	34,84	0,77
5/4/2004	31,145	0,78
12/4/2004	34,265	0,781
19/4/2004	34,08	0,792
26/4/2004	33,5	0,795
3/5/2004	35,925	0,805
10/5/2004	38,5	0,828
17/5/2004	38,99	0,841
21/5/2004	37,515	0,847
28/5/2004	36,905	0,848
4/6/2004	35,79	0,839

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου

11/6/2004	35,285	0,806
18/6/2004	35,375	0,795
25/6/2004	34,31	0,797
2/7/2004	35,22	0,798
9/7/2004	37,615	0,814
16/7/2004	38,955	0,826
23/7/2004	39,53	0,828
30/7/2004	41,745	0,827
6/8/2004	43,025	0,831
13/8/2004	44,865	0,831
20/8/2004	45,34	0,832
27/8/2004	40,635	0,832
3/9/2004	41,02	0,825
10/9/2004	41,42	0,823
17/9/2004	42,95	0,824
24/9/2004	46,04	0,834
1/10/2004	46,84	0,844
8/10/2004	49,71	0,853
15/10/2004	51,07	0,862
22/10/2004	52,03	0,86
29/10/2004	47,83	0,858
5/11/2004	43,885	0,836
12/11/2004	41,59	0,82
19/11/2004	42,2	0,806
26/11/2004	42,765	0,808
3/12/2004	37,76	0,807
10/12/2004	37,87	0,763
17/12/2004	43,32	0,748
23/12/2004	40,545	0,749
30/12/2004	39,885	0,749
7/1/2005	43,69	0,748
14/1/2005	45,685	0,767
21/5/2005	45,725	0,783
28/1/2005	45,195	0,796
4/2/2005	43,59	0,805
11/2/2005	44,3	0,805
18/2/2005	45,46	0,808
25/2/2005	49,63	0,806
4/3/2005	52,205	0,809
11/3/2005	53,13	0,82
18/3/2005	55,72	0,823
24/3/2005	52,435	0,835
1/4/2005	53,785	0,853
8/4/2005	51,865	0,899
15/4/2005	49,37	0,886
22/4/2005	53,11	0,873
27/4/2005	51,405	0,884
6/5/2005	50,13	0,883
13/5/2005	46,315	0,863
20/5/2005	47,12	0,853
27/5/2005	49,515	0,853
3/6/2005	52,25	0,859
10/6/2005	52,195	0,88
17/6/2005	57,06	0,891

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου

24/6/2005	57,17	0,911
1/7/2005	56,67	0,921
8/7/2005	59,01	0,925
15/7/2005	57,15	0,94
22/7/2005	57,06	0,932
29/7/2005	59,875	0,933
5/8/2005	61	0,94
12/8/2005	67	0,953
19/8/2005	64,345	0,975
26/8/2005	66,1	0,976
2/9/2005	65,9	1,015
9/9/2005	62,895	1,058
16/9/2005	60,445	0,99
23/9/2005	61,93	0,976
30/9/2005	62,05	1,011
7/10/2005	57,36	1,026
14/10/2005	58,52	0,993
21/10/2005	56,745	0,96
27/10/2005	58,28	0,931
4/11/2005	60,46	0,915
11/11/2005	54,25	0,901
18/11/2005	52,6	0,898
25/11/2005	53,2	0,894
2/12/2005	55,15	0,886
9/12/2005	57,365	0,899
16/12/2005	58,04	0,91
22/12/2005	57,4	0,91
29/12/2005	57,79	0,905
5/1/2006	61,93	0,914
13/1/2006	61,56	0,941
20/1/2006	65,3	0,943
27/1/2006	64,8	0,945
3/2/2006	62,19	0,944
10/2/2006	59,81	0,935
17/2/2006	58,12	0,909
24/2/2006	60,285	0,91
3/3/2006	62,44	0,924
10/3/2006	59,66	0,938
17/3/2006	63,24	0,952
24/3/2006	62,73	0,963
31/3/2006	66,05	0,971
7/4/2006	67	0,988
14/4/2006	69,38	1,004
19/4/2006	72,75	1,016
28/4/2006	72,14	1,039
5/5/2006	70,8	1,041
12/5/2006	71,545	1,035
19/5/2006	66,76	1,034
26/5/2006	69,76	1,016
2/6/2006	68,36	1,024
9/6/2006	69,33	1,028
16/6/2006	65,45	1,028
23/6/2006	69,98	1,021
30/6/2006	73,3	1,038

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου

7/7/2006	74,22	1,075
14/7/2006	75,985	1,082
21/7/2006	72,96	1,107
28/7/2006	73,915	1,105
4/8/2006	76,545	1,102
11/8/2006	75,35	1,102
18/8/2006	71,145	1,081
25/8/2006	72,05	1,041
1/9/2006	67,355	1,009
8/9/2006	64,295	0,972
15/9/2006	60,23	0,941
22/9/2006	58,87	0,924
29/9/2006	59,325	0,912
6/10/2006	57,05	0,908
13/10/2006	59,01	0,904
20/10/2006	57,81	0,903
27/10/2006	58,265	0,903
3/11/2006	56,49	0,909
10/11/2006	58,69	0,906
17/11/2006	57,045	0,91
24/11/2006	60,865	0,909
1/12/2006	64,96	0,908
8/12/2006	64,245	0,913
15/12/2006	62,375	0,913
22/12/2006	62,56	0,917
29/12/2006	58,925	0,917
5/1/2007	52,9	0,922
12/1/2007	50,8	0,912
19/1/2007	52,42	0,892
26/1/2007	55,365	0,883
2/2/2007	56,82	0,893
9/2/2007	57,28	0,907
16/2/2007	56,885	0,91
23/2/2007	59,92	0,914
2/3/2007	61,76	0,944
9/3/2007	60,92	0,964
16/3/2007	61,265	0,968
23/3/2007	63,355	0,962
30/3/2007	68,64	0,979
4/4/2007	68,67	0,999
13/4/2007	68,85	1,007
20/4/2007	65,895	1,015
27/4/2007	67,065	1,022
4/5/2007	64,74	1,042
11/5/2007	65,485	1,052
18/5/2007	69,25	1,054
25/5/2007	70,555	1,067
1/6/2007	68,925	1,067
8/6/2007	70,05	1,059
15/6/2007	71,995	1,05
22/6/2007	72,855	1,058
29/6/2007	73,51	1,058
6/7/2007	77,69	1,055
13/7/2007	79,01	1,058

Κεφάλαιο 5 : Σχέση Ευρώ-Δολλαρίου και αγορά πετρελαίου

20/7/2007	79,05	1,056
27/7/2007	76,6	1,04
3/8/2007	75,47	1,033
10/8/2007	69,66	1,025
17/8/2007	69,62	1,017
24/8/2007	69,49	1,015
31/8/2007	72,35	1,011
7/9/2007	75,05	1,021
14/9/2007	77,48	1,023
21/9/2007	79,15	1,026
28/9/2007	81,09	1,027
5/10/2007	78,9	1,022
12/10/2007	80,09	1,015
19/10/2007	84,33	1,021
26/10/2007	87,8	1,032
2/11/2007	92,09	1,047
9/11/2007	93,19	1,074
16/11/2007	91,52	1,083
23/11/2007	95,45	1,082
30/11/2007	88,49	1,083
7/12/2007	88,21	1,065
14/12/2007	91,82	1,058
21/12/2007	91,49	1,068
28/12/2007	96,02	1,071
4/1/2008	96,9	1,097
11/1/2008	91,28	1,111
18/1/2008	89,73	1,1

**(Πηγή : ΕΣΥΕ-Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος).*

Επίλογος

Η σταδιακή αύξηση της τιμής του πετρελαίου για τη περίοδο 2002 – 2007 είναι αναμφισβήτητη. Η πτώση της αγοραστικής δύναμης του δολαρίου έναντι στο ευρώ, συσχετίζεται άμεσα με την άνοδο της τιμής του πετρελαίου. Από το διάστημα 1/1/2002 μέχρι το διάστημα 1/12/2007 έχουμε μέγιστη τιμή 60,61 ευρώ την 1/11/2007 και ελάχιστη τιμή 20,68 ευρώ την 1/5/2003. Η μέση τιμή διαμορφώνεται στα 36,14 ευρώ/βαρέλι. Η ΕΚΤ προβλέπει για το 2008 ότι η τιμή του αργού θα είναι κοντά στα 80 δολάρια και αυτό θα οδηγήσει την ισοτιμία ευρώ – δολαρίου στο 1,45. Ειδικές μελέτες τραπεζών δείχνουν ότι μία αύξηση των τιμών του πετρελαίου σε ευρώ οδηγεί σε επιβάρυνση του πληθωρισμού στην Ελλάδα και επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης.

Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου θα συνεχίζεται όσο το δολάριο διολισθαίνει. Οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες δεν φαίνονται διατεθειμένες να αυξήσουν την προσφορά τους όσο η αξία του προϊόντος τους σε δολάρια ΗΠΑ μειώνεται.