



**Α.Τ.Ε.Ι. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**« Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ »**



**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
ΛΑΖΑΡΙΔΟΥ ΝΙΚΟΛΕΤΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΚΥΡΜΙΖΟΓΛΟΥ ΠΑΝΤΕΛΗΣ**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2011

« Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ »

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
ΛΑΖΑΡΙΔΟΥ ΝΙΚΟΛΕΤΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΚΥΡΜΙΖΟΓΛΟΥ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η χρησιμοποίηση ενέργειας είναι αναπόσπαστη κάθε παραγωγικής δραστηριότητας, ο δε βαθμός κατανάλωσης της είναι άμεσα συνδεδεμένος με την οικονομική ανάπτυξη και το βιοτικό επίπεδο κάθε χώρας. Όλες σχεδόν οι πηγές ενέργειας που χρησιμοποιούνται στη γη προέρχονται (άμεσα ή έμμεσα) από την ενέργεια του ηλίου και περιλαμβάνουν τα συμβατικά καύσιμα (πετρέλαιο, φυσικό αέριο, στερεά καύσιμα), καθώς και τις ανανεώσιμες πηγές όπως υδατοπτώσεις, βιομάζα και ηλιακή ενέργεια.

Τα συμβατικά καύσιμα κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με την κατάσταση στην οποία βρίσκονται:

- 1.** Στερεά καύσιμα, που περιλαμβάνουν συμβατικά καύσιμα σε στερεή κατάσταση, όπως ξύλο και κατηγορίες ανθράκων.
- 2.** Αέρια καύσιμα, που περιλαμβάνουν καύσιμα αέριας κατάστασης. Εδώ ανήκουν το φυσικό αέριο, τα αέρια που παράγονται από την αναβάθμιση στερεών καυσίμων, τα συνθετικά αέρια πόλης και τα υγραέρια.
- 3.** Υγρά καύσιμα, που περιλαμβάνουν καύσιμα υγρής μορφής, δηλαδή υγρά προϊόντα, που προέρχονται από την επεξεργασία του αργού πετρελαίου, καθώς και υγρά προϊόντα, που λαμβάνονται από αναβάθμιση στερεών καυσίμων ή πισσοσχιστόλιθους και πετρελαιοάμμους.

Η παρούσα πτυχιακή εργασία έχει ως βασικό στόχο την εξέταση της τρίτης κατηγορίας συμβατικών καυσίμων, δηλαδή των προϊόντων που προέρχονται από την επεξεργασία του αργού πετρελαίου, αλλά και την αγορά του πετρελαίου στην ελληνική επικράτεια. Σύμφωνα με την εργασία, κυρίαρχη θέση στην εγχώρια αγορά ενέργειας έχουν τα πετρελαιοειδή προϊόντα. Η αγορά των πετρελαιοειδών προϊόντων εμφανίζει θετικές προοπτικές ανάπτυξης και τα επόμενα χρόνια αλλά με χαμηλότερους ρυθμούς μεγέθυνσης σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

Επίσης θα ασχοληθούμε διεξοδικότερα με το ζήτημα της διαμόρφωσης των τιμών στα προϊόντα πετρελαίου και κυρίως της αμόλυβδης βενζίνης, του πετρελαίου κίνησης και του πετρελαίου θέρμανσης, που επανέρχεται συχνά στην επικαιρότητα, ιδιαίτερα όταν παρατηρούνται αυξήσεις στα πρατήρια βενζίνης. Οι αυξήσεις αυτές φυσικά επηρεάζουν δυσμενώς την οικονομική κατάσταση των τελικών καταναλωτών, καθώς σημαντικό μέρος των δαπανών πολλών νοικοκυριών, προορίζεται για την αγορά των αναγκαίων ποσοτήτων πετρελαιοειδών.

Η κατανόηση της δομής της εγχώριας αγοράς πετρελαιοειδών προϊόντων αλλά και του τρόπου διαμόρφωσης των τιμών, μέσω της ανάδειξης των παραγόντων που καθορίζουν αλλά και επηρεάζουν την ελληνική αγορά πετρελαίου σε όλη τη διαδρομή των πετρελαιοειδών από την πηγή στον τελικό καταναλωτή.

Με την παρούσα μελέτη επιχειρείται η καταγραφή, τεκμηρίωση και αξιολόγηση με τρόπο κατανοητό για το ευρύ κοινό, όλων εκείνων των παραγόντων που οδηγούν στη δόμηση της αγοράς των πετρελαιοειδών σε κάθε στάδιο της αλυσίδας διακίνησης και την ανάδειξη των δομικών χαρακτηριστικών της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

1.1 Ορισμός του πετρελαίου

Ορυκτό που αποτελεί κυρίως μείγμα υδρογονανθράκων και άλλων οργανικών έχει χαρακτηριστική οσμή, είναι αδιάλυτο στο νερό και ελαφρύτερο από αυτό. Η ακριβής του σύσταση παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία, ανάλογα με την περιοχή άντλησής του, ενώ συχνά στις υπόγειες κοιλότητες που βρίσκονται τα κοιτάσματά του συναντάται και φυσικό αέριο. Τα κύρια συστατικά του είναι αλκάνια (παραφίνες), κυκλοεξάνια (ναφθένια) και αρωματικοί υδρογονάνθρακες και σε μικρότερες ποσότητες οξυγονούχες, αζωτούχες και θειούχες ενώσεις. Το πετρέλαιο αποτελεί το σημαντικότερο ορυκτό για την παγκόσμια οικονομία, καθώς αποτελεί την κύρια πρωτογενή πηγή ενέργειας και την πρώτη ύλη από την οποία παράγεται ένας τεράστιος αριθμός προϊόντων (πλαστικά, φάρμακα, καλλυντικά, απορρυπαντικά, φιλμ, μαγνητοταινίες, εκρηκτικά κ.λπ.).

Το πετρέλαιο ήταν ήδη γνωστό από την αρχαιότητα, ιστορικά όμως η βιομηχανική του παραγωγή και εκμετάλλευση άρχισε τον 19ο αι. και ως πρώτη γεώτρηση αναφέρεται εκείνη της Πενσυλβάνιας των Η.Π.Α., το 1859. Οι εξελίξεις όσον αφορά τη ζήτηση πετρελαίου και πετρελαιοειδών υπήρξαν αλματώδεις και το 1974 η συμμετοχή του πετρελαίου στην παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας ανήλθε στο 48%. Μετά τις δύο πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του 1970, που είχαν ως αποτέλεσμα την απότομη και μεγάλη αύξηση της τιμής του, οι αναπτυγμένες κυρίως χώρες υιοθέτησαν διάφορα μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας και μερίμνησαν για την ανάπτυξη άλλων πρωτογενών ενεργειακών πηγών, όπως είναι το ουράνιο - πλουτώνιο (πυρηνική ενέργεια) και οι λεγόμενες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ήλιος, άνεμος, υδατοπτώσεις κ.λπ.), με στόχο τη μείωση της εξάρτησης της παγκόσμιας ενεργειακής αγοράς από το πετρέλαιο.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι το πετρέλαιο δημιουργήθηκε με την αποσύνθεση θαλάσσιων, κυρίως, ζώων και φυτών, που θάφτηκαν κάτω από διαδοχικές στιβάδες λάσπης, πριν από 400 - 500 εκατομμύρια χρόνια. Η αρχική προϋπόθεση για μια τέτοια γένεση πετρελαίου είναι μια ρηχή θάλασσα (όπως είναι ο Κόλπος του Μεξικού), με νερά πλούσια σε ζώα και φυτά. Η δεύτερη προϋπόθεση είναι ότι πεθαίνοντας οι οργανισμοί, βουλιάζουν στο βυθό και θάβονται σε λάσπη ποταμών (όπως του Μισισσιπή). Το οξυγόνο στο βυθό πρέπει να είναι περιορισμένο ώστε η αποσύνθεση των οργανισμών να είναι αργή. Με την πάροδο του χρόνου λάσπη και πηλός κάθονται πάνω σ' αυτές τις αποθέσεις, δημιουργώντας τεράστιες πιέσεις. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες χημικές διεργασίες, πιθανόν ανεξάρτητες από βακτηριακή δράση, μετατρέπουν τους οργανισμούς σε πετρέλαιο και αέριο.

Αυτή η θεωρία στηρίζεται βασικά σε ορισμένες ουσίες που βρίσκονται στο πετρέλαιο όπως είναι το ιώδιο και οι πορφυρίνες. Οι τελευταίες βρίσκονται σε σημαντικές ποσότητες στο πετρέλαιο είναι προϊόντα της χλωροφύλλης και της αμίνης και στους 250°C καταστρέφονται. Αυτό σημαίνει ότι το πετρέλαιο σχηματίστηκε σε χαμηλότερες θερμοκρασίες.

1.2 Ιστορία της χρήσης του πετρελαίου

Η λέξη πετρέλαιο προέρχεται από την ελληνική λέξη πέτρα και την λατινική *oleum* που σημαίνει «λάδι» και χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον Γερμανό ορυκτολόγο Agricola, το 1556. Η πρώτη μνεία χρησιμοποίησης του γίνεται στη Βίβλο, όπου αναφέρεται ότι ο Νώε πραγματοποίησε επάλειψη της Κιβωτού, πριν από τον κατακλυσμό με κάποιο υλικό ασφαλτικής σύστασης. Ο Ηρόδοτος επίσης αναφέρει ότι στη Ζάκυνθο υπήρχε ένα πηγάδι με άσφαλτο. Πριν από 5.000 τουλάχιστον χρόνια, οι Σουμέριοι, οι Ασσύριοι και οι Βαβυλώνιοι χρησιμοποίησαν τις μεγάλες επιφανειακές διαρροές πετρελαίου στο Χιτ του Ευφράτη ποταμού, ενώ χρήση παρόμοιων διαρροών είναι γνωστή σε πολλά μέρη της Μεσοποταμίας και των γειτονικών περιοχών που περιβάλλουν την ανατολική Μεσόγειο. Στην αρχαιότητα η Νεκρά Θάλασσα ήταν γνωστή με την ονομασία Ασφαλτίτις Λίμνη, λόγω του ημιστερεού πετρελαίου που έβγαινε στις ακτές της από υποβρύχιες διαρροές.

Οι ανασκαφές στα Σούσα του Ιράν και στην Ουρ του Ιράκ αποκάλυψαν ότι οι κάτοικοι ανακάτευαν στερεά παράγωγα του πετρελαίου με άμμο και ινώδη υλικά για την κατασκευή αρδευτικών τάφρων.

Είναι γνωστό ότι γινόταν χρήση του πετρελαίου στο καλαφάτισμα των πλοίων, στην κατασκευή δρόμων, στην κατασκευή αδιάβροχης ψάθας και καλαθιών και ως συγκολλητικό στα μωσαϊκά. Επίσης το χρησιμοποιούσαν στην ιατρική σαν καθαριστικό, σαν υγρό εντριβών και σαν απολυμαντικό. Οι αρχαίοι Έλληνες ήξεραν καλά τις πολλές χρήσεις του, αλλά δεν τις μετέδωσαν στους Ρωμαίους κατακτητές. Πολλοί αρχαίοι συγγραφείς έχουν περιγράψει φυσικές εμφανίσεις πετρελαίου και αερίων, ιδιαίτερα στην περιοχή του Μπακού, στη σημερινή Ε.Σ.Σ.Δ.¹.

Στους πρώτους χριστιανικούς χρόνους, οι Άραβες και οι Πέρσες ενδιαφέρθηκαν για το αργό πετρέλαιο και τη διύλισή του σε φωτιστικό πετρέλαιο. Είναι πιθανόν αυτές οι γνώσεις να μεταφέρθηκαν από τους Άραβες στη δυτική Ευρώπη κατά τον 12ο αιώνα. Επίσης το «υγρό πυρ» των Βυζαντινών είχε κατά πάσα πιθανότητα ως βάση το πετρέλαιο.

Μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα η χρήση του φωτιστικού πετρελαίου στις Η.Π.Α. βρισκόταν στο ίδιο επίπεδο που την είχαν αφήσει οι αρχαίοι Έλληνες και οι Ρωμαίοι. Η πρώτη γεώτρηση ειδικά για την αναζήτηση πετρελαίου έγινε από τον Έντγουιν Ντρέικ στην δυτική Πενσιλβάνια τον Αύγουστο του 1859 και σε βάθος 21 μέτρων, έτσι άνοιξε τον δρόμο στη βιομηχανία πετρελαίου. Την ίδια περίπου περίοδο πετρελαϊκά πεδία ανακαλύφθηκαν στην Ευρώπη και την Άπω Ανατολή.

Με την αρχή του 20ου αιώνα η Βιομηχανική Επανάσταση, που χαρακτηρίζεται από την εμφάνιση του αυτοκινήτου, είχε προχωρήσει τόσο πολύ ώστε το επεξεργασμένο

¹ Ε.Σ.Σ.Δ.: Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών

πετρέλαιο για φωτιστική χρήση έπαυε να έχει την πρώτη σημασία και η πετρελαϊκή βιομηχανία έγινε η πρώτη πηγή ενέργειας στον κόσμο.

Έτσι, ενώ το 1870 η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου ήταν μικρότερη από 1.000.000 τόνους το χρόνο στα χρόνια έφτασε να ξεπερνά τους 3.000.000.000 τόνους. Σήμερα το πετρέλαιο αποτελεί σημαντική πρώτη ύλη στην βιομηχανία των πετροχημικών, αλλά την μεγαλύτερη εφαρμογή βρίσκει στην παραγωγή ενέργειας, από την οποία εξαρτάται το παρόν και το μέλλον της παγκόσμιας οικονομίας.

1.3 Χημικά στοιχεία

Τα κύρια συστατικά του πετρελαίου είναι οι τρεις ομάδες υδρογονανθράκων, δηλαδή **α)** οι κεκορεσμένοι με δομή απλής αλυσίδας του τύπου **C_nH_{2n+2}**, **β)** οι ναφθένες με δομή κεκορεσμένου κλειστού δακτυλίου της πολυμεθυλενικής σειράς **C_nH_{2n}**, **γ)** οι αρωματικοί ακόρεστοι υδρογονάνθρακες με δομή κλειστού δακτυλίου του τύπου **C_nH_{2n-6}**. Εκτός απ' αυτά το πετρέλαιο περιέχει σε μικρές ποσότητες οξυγόνο, σε μορφή ιδίως ναφθενικών οξέων, άζωτο ενωμένο σε διάφορες βάσεις και θείο που βρίσκεται είτε σε ελεύθερη μορφή, είτε σαν συστατικό οργανικών ενώσεων. Στα περισσότερα πετρέλαια υπάρχει επίσης και χλωριούχο νάτριο.

Τα περισσότερα πετρέλαια είναι μίγματα παραφινέλαιων, ναφθέλαιων και αρωματικών σε διαφορετικές αναλογίες και κανένα πετρέλαιο δεν έχει την ίδια σύσταση με άλλο, αν προέρχονται από διαφορετικά κοιτάσματα. Οι πιο κοινός υδρογονάνθρακες τόσο στο αργό πετρέλαιο όσο και στο φυσικό αέριο είναι οι παραφίνες.

Το αργό πετρέλαιο μπορεί επίσης να περιέχει και μικρές ποσότητες από ανθεκτικά στην αποσύνθεση οργανικά υπολείμματα, όπως κομμάτια ξύλου, σπέρματα, ρητίνες, γαϊάνθρακες και λιγνίτες, καθώς και πολλά άλλα υπολείμματα πρωτόγονων μορφών ζωής.

1.4 Έρευνα για το πετρέλαιο

Η αναζήτηση κοιτασμάτων πετρελαίου απαιτεί ειδικές γεωλογικές και γεωφυσικές μελέτες, οι οποίες εντοπίζουν περιοχές με μεγάλη πιθανότητα παρουσίας πετρελαιοφόρου κοιτάσματος. Η πιθανότητα βέβαια να βρεθεί πετρέλαιο μετά από γεώτρηση είναι 1 προς 10. Η έρευνα για πετρέλαιο διενεργείται σε δύο φάσεις : η πρώτη αποτελείται από τις γεωλογικές και γεωφυσικές μελέτες και η δεύτερη περιλαμβάνει μία ή περισσότερες ερευνητικές γεωτρήσεις.

Το πετρέλαιο και τα αέρια μπορούν να συγκεντρωθούν σε κοιτάσματα αν υπάρχουν ορισμένες γεωλογικές συνθήκες.

- 1) Η παρουσία ενός βράχου που χρησιμεύει ως αποθήκη και έχει πόρους συνδεδεμένους μεταξύ τους ή ρωγμές και κενά.
- 2) Η παρουσία πάνω από τη βραχο-αποθήκη ενός σχηματισμού αδιάβροχου (που συχνά λέγεται καπέλο).
- 3) Η ύπαρξη ενός «κλεισίματος», δηλαδή ενός γεωλογικού σχηματισμού που εμποδίζει τη διαφυγή υγρών και αερίων.

Συνήθως τα αποθέματα βρίσκονται σε αντίκλινα ή σε σημεία όπου π.χ. εξαιτίας μιας καθίζησης υπάρχει ασυνέχεια στα πετρώματα.

Η έρευνα για την ανακάλυψη του πετρελαίου περιλαμβάνει : **α)** φωτογράφιση του χώρου, όπου φαίνονται καθαρά οι πιθανές τοποθεσίες για γεώτρηση, **β)** γεωλογική έρευνα, οπότε γίνεται χαρτογράφιση των πετρωμάτων και **γ)** γεωφυσική έρευνα. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται είναι η σεισμική, η σταθμική, η μαγνητική, η ηλεκτρική κ.α.

Η πιο γνωστή και η πιο χρησιμοποιούμενη μέθοδος είναι η σεισμική. Η σεισμική μελέτη ενός πεδίου γίνεται με μια σειρά μικρών εκρήξεων, κοντά στην επιφάνεια του εδάφους. Σεισμόμετρα καταγράφουν τα κύματα που φτάνουν σ' αυτά με ανάκλαση, πάνω σε ορισμένα πετρώματα. Με βάση το χρόνο που έκαναν τα κύματα να διανύσουν τις αποστάσεις και τις διαφορετικές ταχύτητες με τις οποίες διαπερνούν στρώματα με διαφορετική πυκνότητα, γίνεται χαρτογράφιση του υπεδάφους.

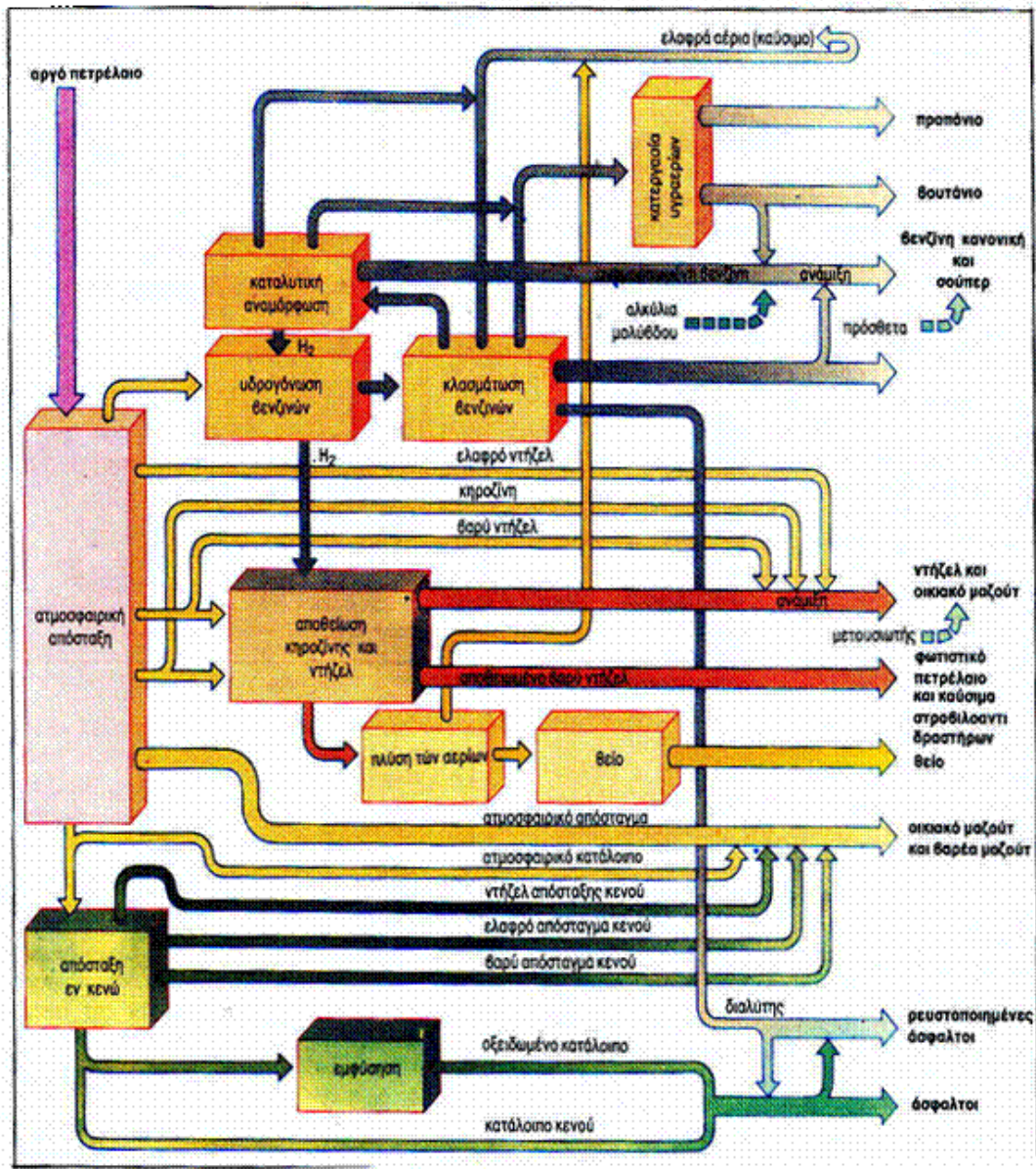
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους ερευνητές παρουσιάζουν οι περιθωριακές ημίκλειστες θάλασσες, όπως η Βόρεια Θάλασσα, ο Περσικός κόλπος, η Θάλασσα της Ιρλανδίας, ο Κόλπος του Χάντσον, ο Κόλπος του Αγίου Λαυρεντίου, ο Εύξεινος Πόντος, η Κασπία, η ερυθρά Θάλασσα, η Αδριατική και η Θάλασσα των Βαlearίδων. Όλες αυτές οι θάλασσες παρουσιάζουν κατάλληλες ιζηματοδομές για την παγίδευση του πετρελαίου και έχουν σχετικά μικρά βάθη. Η περιορισμένη τους τοπογραφία ευνοεί τη συγκέντρωση και διατήρηση του οργανικού υλικού των πετρελαίων και αναμένεται η παρουσία ευνοϊκών δομών αποθήκευσης. Τα περιβάλλοντα είναι επίσης ευνοϊκά για απόθεση εβαπορίτων και σε μερικές από αυτές έχουν ήδη χαρτογραφηθεί διαπυρικές δομές αλατιού και αργιλικών σχιστόλιθων, ενώ και άλλες περιθωριακές λεκάνες χαρακτηρίζονται από την συνέχιση των πτυχώσεων των γειτονικών χέρσων.

Το σκηνικό, λοιπόν, της έρευνας για πετρέλαιο μεταφέρεται στα υποθαλάσσια ηπειρωτικά περιθώρια και στις εσωτερικές θάλασσες που αναμένεται να δώσουν μεγάλο αριθμό νέων παραγωγικών πετρελαιοφόρων περιοχών τα επόμενα χρόνια.

1.5 Προϊόντα διύλισης

Επειδή το αργό πετρέλαιο περιέχει εκτός από τους υδρογονάνθρακες και άλλες διάφορες ουσίες (θείο, μερκαπτάνες, νερό, οξυγόνο, άζωτο κ.α.) το καθιστούν πρακτικά άχρηστο σε ακατέργαστη μορφή. Αρχικά το αργό πετρέλαιο υφίσταται ειδική κατεργασία για την απομάκρυνση των προσμείξεων του θείου που περιέχει. Η κατεργασία αυτή ονομάζεται αποθειώση του πετρελαίου.

Η αγορά εξάλλου, χρειάζεται ορισμένα πετρελαϊκά υλικά με επακριβώς καθορισμένα χαρακτηριστικά (βενζίνες, κηροζίνη, ντίζελ, μαζούτ, λιπαντικά έλαια) και για το σκοπό αυτό το πετρέλαιο διυλίζεται για να πάρουμε τα τελικά προϊόντα του.



Τα τελικά προϊόντα της διύλισης διακρίνονται σε ενεργειακά (βενζίνες, καύσιμα στροβιλοαντιδραστήρων, ντίζελ και μαζούτ οικιακής χρήσης, βαρέα μαζούτ) και σε μη ενεργειακά (άσφαλτοι, λιπαντικά).

Η θεμελιώδης διεργασία της διύλισης είναι η συνεχής κλασματική απόσταξη, από την οποία προκύπτει μια δεκάδα βασικών πετρελαϊκών κλασμάτων με χαρακτηριστικά που βελτιώνονται κατόπιν σε άλλες εγκαταστάσεις για τον μετασχηματισμό ή τον εξευγενισμό.

Συνοπτικά παράγει κατά φθίνουσα τάξη πτητικότητας τα εξής προϊόντα: καύσιμα αέρια, κλάσμα προπανίου, κλάσμα βουτανίου, ελαφριά βενζίνη, βαριά βενζίνη, κηροζίνη, δύο ή περισσότερες ποιότητες ντίζελ, διάφορα αποστάγματα, ένα κατάλοιπο της εν κενώ απόσταξης.

1.6 Σύγχρονοι μέθοδοι γεώτρησης

Στις διανοίξεις ορυγμάτων για τη διαπίστωση της παρουσίας κοιτασμάτων πετρελαίου και στη συνέχεια για την άντλησή του, εφαρμόζεται κατά κανόνα η περιστροφική γεώτρηση. Βασική της αρχή είναι η διάρρηξη και ο θρυμματισμός των υπερκείμενων πετρωμάτων με τη βοήθεια ενός περιστρεφόμενου γεωτρήπανου που φέρει οδοντωτούς τροχούς ή αδαμάντινες προσμείξεις, ώστε να αυξάνεται η σκαπτική του ικανότητα. Εξέχουσα θέση στη σύγχρονη γεωτρητική τεχνική αποτελεί η διάνοιξη οριζόντιων φρεατίων σε μεγάλα σχετικά βάθη, που επιτεύχθηκε για πρώτη φορά το 1983. Σύμφωνα με την τεχνική αυτή, η γεώτρηση αρχικά προχωρεί κατακόρυφα έως το σημείο που έχει επιλεγεί για να αρχίσει η εκτροπή. Εκεί τοποθετούνται ειδικές σφήνες που προκαλούν την πλαγιοδρόμηση του τρυπανιού με μικρές στην αρχή κλίσεις ως προς την κατακόρυφο, που γίνονται βαθμιαία μεγαλύτερες όσο προσεγγίζεται η νοητή γραμμή που συνδέει την κατακόρυφο με το κοίτασμα. Η πορεία του τρυπανιού ελέγχεται συνεχώς είτε με ειδικά καλωδιακά όργανα που προωθούνται μέσα στο ορυγμα είτε με Ασύρματες Συσκευές Καταγραφών. Μόλις ολοκληρωθεί η διάνοιξη της καμπύλης, το γεωτρητικό σύστημα ανασύρεται στην επιφάνεια και στο χαμηλότερό του τμήμα προσαρμόζεται ένας σταθερός και ευθύς άξονας, ο οποίος φέρει το τρυπάνι, τους σωλήνες βάρους και τους δακτύλιους στήριξης. Η γεώτρηση συνεχίζεται σε οριζόντια πλέον διεύθυνση έως ότου το γεωτρήπανο έλθει σε επαφή με το κοίτασμα. Οι οριζόντιες γεωτρήσεις άνοιξαν νέες προοπτικές στην εξόρυξη του πετρελαίου, καθώς αξιοποιήθηκαν πολλά κοιτάσματα που θεωρούνταν μη εκμεταλλεύσιμα λόγω των ιδιόμορφων γεωλογικών και φυσικών χαρακτηριστικών τους, όπως π.χ. το κοίτασμα Rospo Mare της Αδριατικής κοντά στην Πεσκάρα της Ιταλίας και το Brudhoe στη Βόρεια Αλάσκα.

Η μέθοδος της οριζόντιας γεώτρησης δεν είναι η μοναδική καινοτομία στον τομέα της εξόρυξης πετρελαίου. Ο τομέας αυτός έχει να επιδείξει κατά την τελευταία εικοσαετία μια σειρά από σημαντικότερα τεχνολογικά επιτεύγματα, τα σπουδαιότερα από τα οποία είναι:

- Το Σύστημα Οδήγησης Κορυφής

Στο σύστημα αυτό έχει καταργηθεί η τράπεζα περιστροφής και το πολυγωνικό στέλεχος Kelly, ενώ η γεωτρητική στήλη συνδέεται απευθείας με έναν κινητήρα που λειτουργεί συνήθως με συνεχές ρεύμα. Ο κινητήρας αυτός μετατοπίζεται παλινδρομικά μέσα στον πύργο του γεωτρήσανου στηριζόμενος σε δύο σιδηροτροχιές και μεταδίδει στην κορυφή του γεωτρητικού στελέχους την περιστροφική κίνηση που είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των γεωτρήσεων. Με το Σύστημα Οδήγησης Κορυφής περιορίζονται οι χειρωνακτικές εργασίες πάνω στο γεωτρήσανο και αυξάνεται η ασφάλεια του προσωπικού. Ένα άλλο σπουδαίο πλεονέκτημά του είναι ότι καθιστά δυνατούς διάφορους χειρισμούς διεύρυνσης του ορύγματος, έτσι ώστε να αποφεύγονται τα σφηνώματα της γεωτρητικής στήλης και οι συνακόλουθες καθυστερήσεις των εργασιών. Έχει υπολογιστεί ότι ο χρόνος γεώτρησης με το Σύστημα Οδήγησης Κορυφής μειώνεται κατά 10 έως 40%, με ανάλογο αντίκτυπο στο κόστος της γεώτρησης.

- Οι Ασύρματες Συσκευές Καταγραφών

Οι συσκευές αυτές τοποθετούνται κοντά στο τρυπάνι και είναι σε θέση να καταγράφουν και να μεταδίδουν στην επιφάνεια διάφορες γεωτρητικές και γεωλογικές πληροφορίες κατά τη διάρκεια της γεώτρησης, που είναι απαραίτητες για τη σωστή οδήγηση του τρυπανιού προς το κοίτασμα. Με τον τρόπο αυτόν δεν διακόπτεται πλέον η γεωτρητική εργασία για να προωθηθούν μέσα στο ορύγμα τα καλωδιακά όργανα καταγραφών που χρησιμοποιούσαν οι παλιότερες τεχνικές, με αποτέλεσμα να επιταχύνεται ο ρυθμός διάτρησης και να μειώνονται οι αποκλίσεις του τρυπανιού από την προκαθορισμένη πορεία. Οι Ασύρματες Συσκευές Καταγραφών προέρχονται από τη διαστημική τεχνολογία και προς το παρόν το υψηλό κόστος τους περιορίζει τις εφαρμογές τους στις οριζόντιες γεωτρήσεις και στις θαλάσσιες γεωτρήσεις που διεξάγονται σε διάφορα μέρη, όπως π.χ. στον Κόλπο του Μεξικού, στην Αλάσκα και στη Βόρεια Θάλασσα.

- Το Σύστημα Σταθεροποίησης Πορείας

Πολλά γεωλογικά στρώματα στα οποία διεξάγονται γεωτρήσεις είναι επικλινή. Στην περίπτωση αυτή το τρυπάνι έχει την τάση να ολισθαίνει παράλληλα προς τις στρώσεις, παρεκκλίνοντας από την κατακόρυφο. Για να διορθωθεί η πορεία του, πρέπει να ανασυρθεί στην επιφάνεια ολόκληρη η γεωτρητική στήλη και να προσαρμοστούν στο χαμηλότερο σημείο της ειδικές σφήνες που επαναφέρουν το τρυπάνι στην κατεύθυνση που πρέπει να έχει. Η τεχνική αυτή είναι χρονοβόρα και όχι πάντα αποτελεσματική. Με το Σύστημα Σταθεροποίησης Πορείας διορθώνεται αυτόματα η πορεία του τρυπανιού, με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιούνται οι αποκλίσεις, να επιταχύνεται η γεωτρητική εργασία και να αυξάνεται η διάρκεια ζωής του τρυπανιού και του κινητήρα.

- Η μέθοδος διάτρησης με τήξη

Αναπτύχθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980 στο Επιστημονικό Εργαστήριο του Λος Άλαμος (Los Alamos Scientific Laboratory) του Πανεπιστημίου της Καλιφόρνια. Το τρυπάνι αποτελείται στην περίπτωση αυτή από τα δύστηκτα μέταλλα μολυβδαίνιο και βολφράμιο και πυρακτώνεται με ηλεκτρικό ρεύμα στους 1.400°C. Η μέθοδος αυτή είναι ιδανική για την πραγματοποίηση γεωτρήσεων σε εκρηξιγενή βασαλτικά πετρώματα που τήκονται στους 1.200°C, έχοντας επιπλέον το προτέρημα ότι καθιστά περιττές τις εργασίες τσιμεντοποίησης και πλευρικής στήριξης, γιατί τα πετρώματα, αφού λιώσουν, στερεοποιούνται πάλι κατά μήκος της διανοιγόμενης οπής, σχηματίζοντας ένα σταθερό τοίχωμα.

Χάρη στις νέες αυτές τεχνικές έχουν πραγματοποιηθεί γεωτρήσεις μέχρι και 12.000 μ. βάθους (Μουρμάνση- Β.Δ. Ρωσία). Τελευταία επιτεύγματα της τεχνολογίας που όμως βρίσκονται ακόμη σε πειραματικό στάδιο είναι τα αέρια υψηλής θερμοκρασίας και πίεσης που παράγονται σε θαλάμους καύσης παρόμοιους με αυτούς των πυραύλων και η χρήση των υπερήχων που εκτιμάται ότι στις αρχές της τρίτης χιλιετίας θα έχουν αντικαταστήσει σε πολλές περιπτώσεις τα μηχανικά τρυπάνια².

² Όλες οι πληροφορίες του κεφαλαίου από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.petrelaiο.gr

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

σελίδα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ:	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Γενικές πληροφορίες για το πετρέλαιο	6
1.1 Ορισμός του πετρελαίου	7
1.2 Ιστορία της χρήσης του πετρελαίου	8
1.3 Χημικά στοιχεία	9
1.4 Έρευνα για το πετρέλαιο	9
1.5 Προϊόντα διύλισης	11
1.6 Σύγχρονοι μέθοδοι γεώτρησης	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Η Ελληνική αγορά πετρελαίου	15
2.1 Ο κλάδος του πετρελαίου	16
2.2 Η δομή αγοράς πετρελαίου	18
2.3 Μεριδία αγοράς και οι κυριότερες επιχειρήσεις στην ελληνική αγορά πετρελαίου	21
2.4 Εισαγωγές και εξαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων	37
2.5 Θεσμικό πλαίσιο κλάδου πετρελαίου	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: Δομικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων	49
3.1 Η δομή της αγοράς στη διύλιση (Αγορά Α)	50
3.2 Η δομή της αγοράς στη χονδρική εμπορία πετρελαιοειδών (Αγορά Β) ...	53
3.3 Η δομή της αγοράς στη λιανική (Αγορά Γ)	56
3.4 Προβλήματα της ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών προϊόντων	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: Οι μηχανισμοί διαμόρφωσης των διεθνών τιμών αργού πετρελαίου	62
4.1 Οι παράγοντες προσδιορισμού των τιμών του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του	63
4.2 Πετρελαϊκή τάξη του ΟΡΕC	65
4.3 Τρέχουσα αγορά αργού πετρελαίου	67
4.4 Κερδοσκοπία στις διεθνείς αγορές πετρελαίου	71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: Επικρατούσες συνθήκες στην Ελληνική αγορά πετρελαιοειδών προϊόντων	74
5.1 Η εσωτερική αγορά προϊόντων πετρελαίου	75
5.2 Η διαμόρφωση τιμών προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική αγορά	76
5.3 Τιμή δυλιστηρίου	77
5.4 Τρόπος διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής	80
5.5 Παρατηρητήριο τιμών	82
5.6 Οι τιμές στα πρατήρια υγρών καυσίμων	85
5.7 Εξίσωση πετρελαίου θέρμανσης με το πετρέλαιο κίνησης	88
5.8 Λήψη μέτρων για τον περιορισμό του φαινομένου λαθρεμπορίας	90
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:	93
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:	98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

2.1 Ο κλάδος του πετρελαίου

Ο κλάδος του πετρελαίου επηρεάζεται από το διεθνές οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον ταυτόχρονα όμως θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Συνδέεται στενά με την ανάπτυξη της χώρας και παίζει σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση τάσεων και εξελίξεων στα μεγέθη της οικονομίας.

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι τα πετρελαιοειδή είναι απαραίτητα σε όλες τις δραστηριότητες της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, αποτελώντας σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα ανάπτυξης για τις περισσότερες χώρες διεθνώς και φυσικά για την ελληνική οικονομία, η οποία χαρακτηρίζεται ως οικονομία "πετρελαίου". Ο χαρακτηρισμός αυτός πηγάζει από την κυριαρχία του πετρελαίου στο ενεργειακό και εμπορικό ισοζύγιο της χώρας τις δυο τελευταίες δεκαετίες, όπως και στα μέσα της δεκαετίας που διανύουμε, τόσο σε όρους ποσοτήτων όσο και σε όρους αξίας. Χαρακτηριστικά το 70% του ενεργειακού ισοζυγίου της Ελλάδας καλύπτεται από τα πετρελαιοειδή. Αποτέλεσμα της κυριαρχίας αυτής είναι πολλαπλές και αλυσιδωτές επιδράσεις των προϊόντων και των διαδικασιών που συνθέτουν την αγορά πετρελαίου σε θεμελιώδεις τομείς της εγχώριας οικονομίας, όπως οι μεταφορές, η βιομηχανία, τα νοικοκυριά, ο αγροτικός τομέας και οι υπηρεσίες.

Η παρούσα μελέτη έχει επίσης και ως αντικείμενο ανάλυσης τον κλάδο εμπορίας πετρελαιοειδών που αποτελεί τον δεύτερο κρίκο στην αλυσίδα διακίνησης των προϊόντων πετρελαίου, ο οποίος μεσολαβεί μεταξύ των διυλιστηρίων και των λιανοπωλητών και τελικών καταναλωτών. Πρόκειται για ένα κλάδο που ασκεί σημαντική επίδραση στην πορεία της συνολικής οικονομίας, όσο και στη διαμόρφωση του επιπέδου διαβίωσης των νοικοκυριών. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει πρώτον από τη συμμετοχή της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας του, παρά το μικρό αριθμό των εταιρειών που τον απαρτίζουν σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους του εμπορίου, στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (Α.Ε.Π.), η οποία το 2005 αποτέλεσε περίπου το 1 %, και δεύτερον από το μερίδιο των δαπανών των νοικοκυριών για την αγορά των προϊόντων του κλάδου, το οποίο βάσει των στοιχείων για τους οικογενειακούς προϋπολογισμούς της Ε.Σ.Υ.Ε.¹ υπερέβη το 50% των συνολικών δαπανών για αγαθά ενέργειας.

Τα προϊόντα του και οι διαδικασίες που συνθέτουν το πετρελαϊκό κύκλωμα, επιδρούν πολύμορφα σε τομείς που σχετίζονται:

- με το συνολικό ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών, καθώς τα προϊόντα του πετρελαϊκού κλάδου αποτελούν κυρίαρχα στοιχεία του ενεργειακού Ισοζυγίου της χώρας

¹ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

- την ομαλή λειτουργία της Βιομηχανίας, των Μεταφορών, των Ενόπλων Δυνάμεων και τον επαρκή εφοδιασμό με καύσιμα όλων των γεωγραφικών διαμερισμάτων της χώρας, ιδιαίτερα των νησιών και των ορεινών περιοχών
- την διαμόρφωση των τιμών, αφού το κόστος των εμπορευμάτων και υπηρεσιών εξαρτάται εν μέρει από τις διακυμάνσεις των τιμών των καυσίμων
- την άμεση οικονομική επιβάρυνση των νοικοκυριών, στο βαθμό που χρησιμοποιούν Ι.Χ. αυτοκίνητα και πετρέλαιο θέρμανσης ή φυσικό αέριο.
- την Εθνική Άμυνα, η οποία σε περιπτώσεις κρίσεων πρέπει να διαθέτει τα αναγκαία αποθέματα καυσίμων.

Η κάλυψη των παραπάνω κοινωνικοοικονομικών αναγκών συνδέεται με διαφορετικές προσεγγίσεις σε σχέση με το ρόλο και τις δυνατότητες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα να επιδρούν αποφασιστικά στον έλεγχο των τιμών, να πραγματοποιούν τόσο σύγχρονες επενδύσεις μεγάλης προστιθέμενης αξίας (πετροχημικά, λιπαντικά) όσο και επενδύσεις που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος, να διασφαλίζουν την απασχόληση και τις εργατικές κατακτήσεις, αφού η γνώση και η εμπειρία των εργαζομένων αποτελούν πολύτιμο παράγοντα για την ανάπτυξη του κλάδου και τέλος να συνεισφέρουν στην ορθολογική αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών καθώς και στην ανάπτυξη των δημοσίων εσόδων.

Οι παραπάνω στόχοι και ανάγκες, ειδικά μετά την απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας και την ανάπτυξη των διαδικασιών της ευρωπαϊκής ενοποίησης, επηρεάζονται ολόενα και περισσότερο από τις ευρωπαϊκές ενεργειακές πολιτικές, οι οποίες εξάλλου αποτελούν και το πλαίσιο διαμόρφωσης της διεθνούς θέσης της Ελλάδας στην ενεργειακή αγορά.

Οι προτεραιότητες των πολιτικών αυτών που θέτει η Ε.Ε, διευρωπαϊκά ενεργειακά δίκτυα, δημιουργία εσωτερικής αγοράς ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου, περιβαλλοντικές ρυθμίσεις, στα πλαίσια των οποίων εκπονούνται προγράμματα εξοικονόμησης ενέργειας, ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, δημιουργίας καθαρότερων καυσίμων, συμβάλλουν στην αλληλεμπλοκή οικονομικών και περιβαλλοντικών παραγόντων αλλάζοντας τα χαρακτηριστικά της ενεργειακής αγοράς. Η εμφάνιση νέων επιχειρήσεων, στον ενεργειακό χώρο, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις, η εξεύρεση οικονομικών πόρων για την υλοποίηση επενδύσεων, με σκοπό την ικανοποίηση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών για την παραγωγή καθαρότερων καυσίμων, αποτελούν, μεταξύ άλλων, μερικούς μόνο παράγοντες που προσδίδουν νέα χαρακτηριστικά στον ανταγωνισμό.

Τα παραπάνω μαζί με την επέκταση των δραστηριοτήτων του πετρελαϊκού κλάδου στην ευρύτερη περιοχή και της συμμετοχής της χώρας μας στα ενεργειακά δίκτυα

αποτελούν ορισμένους βασικούς άξονες της αναδιάρθρωσης στο κλάδο που δεν αφήνουν βέβαια ανεπηρέαστο το εργασιακό περιβάλλον.

Τέλος οι ιδιαιτερότητες του πετρελαϊκού κλάδου και των αναδιρθρώσεων που συντελούνται σε αυτόν, απαιτούν την εξέταση και συγκεκριμένων πολιτικών οικονομικών παραμέτρων στο βαθμό που οι τελευταίοι επηρεάζουν και επηρεάζονται από τις εξελίξεις στον κλάδο. Τα τελευταία χρόνια, αφενός η ολοένα και μεγαλύτερη αλληλεξάρτηση των οικονομιών με τις συχνά απρόβλεπτες μεταβολές της οικονομικής συγκυρίας, καθιστούν πιο ευάλωτη την αγορά ενέργειας και αφετέρου η εξασφάλιση νέων ενεργειακών πηγών και δικτύων, επιδρούν, σε σημαντικότερο βαθμό από άλλους κλάδους, στους γεωπολιτικούς συσχετισμούς, καθιστώντας την οικονομική σταθερότητα και την περιβαλλοντική προστασία ευάλωτη σε πολιτικές αποφάσεις, όπως έδειξε η πρόσφατη επέμβαση των Νατοϊκών δυνάμεων στη Γιουγκοσλαβία, ή οι διαμάχες γύρω από τη διαδρομή των ενεργειακών αγωγών για την μεταφορά του πετρελαίου της Κασπίας.

Η χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της θέσης δεν μένει αμέτοχη στα διάφορα σενάρια που σχετίζονται με τις παραπάνω περιοχές έντασης και έχουν στο επίκεντρό τους την εκμετάλλευση πετρελαϊκών πηγών και την εξασφάλιση των αγωγών μεταφοράς πετρελαίου.

2.2 Η δομή αγοράς πετρελαίου

Η διάθρωση της αγοράς πετρελαιοειδών στην Ελλάδα έχει υποστεί αρκετές αλλαγές που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, μέχρι να καταλήξει στην σημερινή της μορφή. Συγκεκριμένα, πριν από το Β' Παγκόσμιο πόλεμο οι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιήθηκαν πρώτες στον Ελλαδικό χώρο, ήταν οι Shell, Socony² και Socobel³, που εφοδιάζονταν τα πετρελαιοειδή προϊόντα από τις μητρικές τους εταιρείες. Παράλληλα με αυτές τις εταιρείες, δραστηριοποιούνταν και οι εταιρείες Steaua Agencies LTD, Σ. Ρέστης & ΣΙΑ και ΘΕΔΟΛ, αλλά σε πολύ μικρότερη έκταση. Οι περισσότερες από τις εταιρείες αυτές υπέστησαν ζημιές κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου.

Το καθεστώς εφοδιασμού της αγοράς άλλαξε με την απελευθέρωση της χώρας τον Οκτώβριο του 1944. Η αγγλική στρατιωτική υπηρεσία εφοδιασμού EMEL, παρείχε δωρεάν πετρελαιοειδή προϊόντα στην κοινοπραξία⁴ των εταιρειών Shell, Steaua Agencies LTD και Σ. Ρέστης & ΣΙΑ, που ήταν υπεύθυνη για την διακίνηση των προϊόντων στην Ελληνική αγορά. Το σχήμα αυτό διατηρήθηκε μέχρι το Μάρτιο του 1946, όπου και διακόπηκε η δωρεάν παροχή πετρελαιοειδών από τις συμμαχικές δυνάμεις. Από την περίοδο αυτή και έπειτα, οι εταιρείες της κοινοπραξίας εφοδίαζαν την Ελληνική αγορά με εισαγωγές πετρελαιοειδών από τις μητρικές τους εταιρείες, σε τιμές που καθόριζε αγορανομικώς το Δημόσιο.

² Η Socony ήταν η Mobil

³ Θυγατρική της βέλγικης Petrofina

⁴ Γνωστή και ως ΚΕΠ ή POOL

Η κοινοπραξία των εταιρειών πετρελαίου διαλύθηκε το 1951. Το ίδιο έτος εισήλθε στην Ελληνική αγορά μια νέα εταιρεία, η Angloiranian⁵ εξαγοράζοντας την Steaua, η οποία αργότερα θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο. Γενικά, την δεκαετία του '50 εκτός από τις εταιρείες της κοινοπραξίας άρχισαν να λειτουργούν και άλλες εταιρείες όπως οι Γ. ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ & ΣΙΑ, ΕΛΙΝΟΙΑ, PETROLESS⁶ και ΕΛΒΥΝ. Τον Αύγουστο του 1958, ο εφοδιασμός της αγοράς γίνεται από το κρατικής ιδιοκτησίας διυλιστήριο στον Ασπρόπυργο, ενώ μέχρι εκείνη την περίοδο τα προϊόντα πετρελαίου προέρχονταν από τις εισαγωγές των διεθνών εταιρειών Shell, BP, Mobil, ΦΙΝΑ και των Ελληνικών εταιρειών Σ. Ρέστης & ΣΙΑ μέσω της συνεργασίας με την CALTEX⁷, Γ. ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ & ΣΙΑ και ΕΛΒΥΝ.

Η λειτουργία και εκμετάλλευση του διυλιστηρίου Ασπρόπυργου περιήλθε με σύμβαση, που συνάφθηκε με το Δημόσιο, στην εταιρεία Ελληνικά Διυλιστήρια Πετρελαίου Α.Ε. Στην εταιρεία αυτή, κύριος μέτοχος ήταν ο Σ. Νιάρχος, ενώ ο εφοδιασμός της με αργό πετρέλαιο γινόταν από την Mobil. Αργότερα το 1966 δημιουργείται από τον Τ.Α. Pappas το δεύτερο διυλιστήριο στην Ελλάδα, με έδρα την Θεσσαλονίκη, σε συνεργασία με την STANDARD OIL (NEW JERSEY) CO INC. γνωστή τότε ως ESSO, η οποία ανέλαβε και τον εφοδιασμό του διυλιστηρίου με αργό πετρέλαιο. Η εξέλιξη αυτή περιόρισε την κερδοφορία των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών, μόνο στη διακίνηση των προϊόντων.

Το 1968 έληξε η σύμβαση του Δημοσίου με την εταιρεία Ελληνικά Διυλιστήρια Πετρελαίου Α.Ε. για την εκμετάλλευση του διυλιστηρίου του Ασπρόπυργου και η προμήθεια του διυλιστηρίου με αργό πετρέλαιο περιήλθε πέρα από την Mobil και στις εταιρείες Shell και BP. Μετά από μία ρευστή περίοδο μέχρι το 1970, ο Σ. Νιάρχος απέκτησε τα 2/3 της εταιρείας Ελληνικά Διυλιστήρια Πετρελαίου Α.Ε. και το υπόλοιπο 1/3 απέκτησε το Δημόσιο. Το ιδιοκτησιακό αυτό καθεστώς παρέμεινε μέχρι το 1977, όπου το Δημόσιο εξαγόρασε το μερίδιο του Σ. Νιάρχου. Παράλληλα, την δεκαετία του 1970 και συγκεκριμένα το 1972 ιδρύθηκαν δύο ακόμα διυλιστήρια ιδιωτικών συμφερόντων, το πρώτο λειτούργησε στην Ελευσίνα με την επωνυμία ΠΕΤΡΟΛΑ και ιδιοκτήτη τον Γ. Λάτση και το δεύτερο στους Αγίους Θεοδώρους με την επωνυμία ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ και ιδιοκτήτες την οικογένεια Βαρδινογιάννη. Το 1984 το Δημόσιο εξαγόρασε και τον όμιλο ESSO, ο οποίος μετονομάστηκε σε όμιλο ΕΚΟ, με αποτέλεσμα να γίνει ο μεγαλύτερος προμηθευτής της εσωτερικής αγοράς με αργό πετρέλαιο και πετρελαιοειδή προϊόντα.

Το καθεστώς αυτό, με τον πλήρη έλεγχο του δημοσίου άλλαξε μετά την μεταβατική περίοδο από την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (1981) το έτος 1986. Το πρώτο βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση έγινε με το νόμο 1571/85, καθώς και μία σειρά Πράξεων του Υπουργικού Συμβουλίου, που παραχώρησαν ελεύθερα στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών το δικαίωμα να προμηθεύονται από χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την υποχρέωση όμως να διατηρούν ένα μέρος των πετρελαιοειδών προϊόντων, ως αποθέματα ασφαλείας.

⁵ Σημερινή BP

⁶ Σημερινή Total

⁷ Η CHEVRON κατέχει το 50% της ιδιοκτησίας της εταιρείας αυτής, και η TEXACO κατέχει το υπόλοιπο 50%

Μέχρι το 1992 η αγορά πετρελαιοειδών στην Ελλάδα ήταν ελεγχόμενη από το κράτος. Η οργάνωση και η λειτουργία της αγοράς διέπονταν από τις διατάξεις του βασικού Ν. 1571/ 85. Σύμφωνα μ' αυτό το κράτος είχε την ευθύνη της αγοράς και εισαγωγής αργού πετρελαίου, το οποίο διέθετε στα Ελληνικά Διυλιστήρια για διύλιση έναντι καθορισμένης αμοιβής, ενώ οι Εταιρείες Εμπορίας υποχρεώνονταν να αγοράζουν τα προϊόντα για την εσωτερική αγορά από τα Ελληνικά Διυλιστήρια βάσει συγκεκριμένων τιμών και να διαθέτουν τα προϊόντα αυτά στην Ελληνική αγορά σε τιμές καθορισμένες από το Κράτος.

Σήμερα η αγορά πετρελαιοειδών έχει κάνει σταδιακά βήματα προς την απελευθέρωση της αγοράς με τις τροποποιήσεις του Ν. 1571/85 κατά τα έτη 1992, 1995, 1997 και 1999 και τέλος με την κατάργηση του ανωτέρω νόμου από τον Ν. 3054/02.

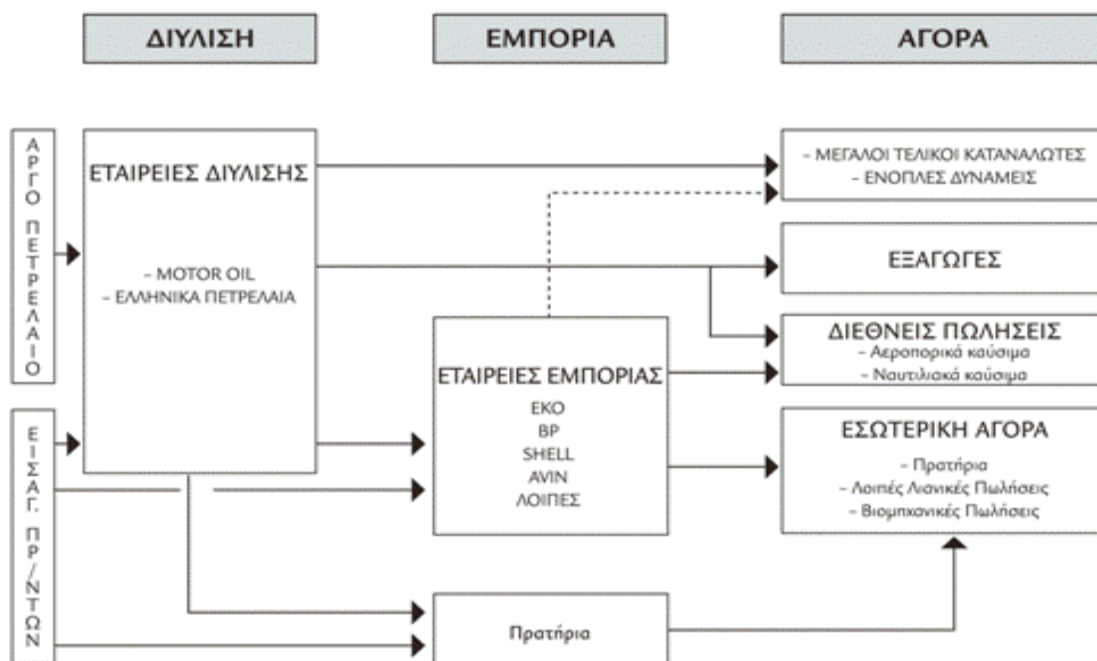
Γενικά, στην Ελληνική αγορά πετρελαιοειδών λειτουργούν τέσσερα (4) διυλιστήρια, δύο από αυτά είναι κρατικά, συγκεκριμένα της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. στον Ασπρόπυργο και τη Θεσσαλονίκη και δύο ιδιωτικά της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. στους Αγίους Θεοδώρους και της Petrola ΕΛΛΑΣ Α.Ε. στην Ελευσίνα, πάνω από 50 εταιρείες εμπορίας με άδειες εμπορίας διαφόρων τύπων και τέλος, περίπου 8.200 πρατήρια.

Κυρίαρχο ρόλο στην εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών εξακολουθεί να διαδραματίζει η εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., η οποία ιδρύθηκε το 1975, με τον Ν. 87/75 και είχε την επωνυμία Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου (Δ.Ε.Π.), μετά την επιτυχή ανακάλυψη των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων «ΠΙΡΙΝΟΥ» & «ΝΟΤΙΑ ΚΑΒΑΛΑ». Η εταιρεία δραστηριοποιείται σε όλους τους τομείς της αγοράς. Εδώ και λίγα χρόνια συγχωνεύθηκε με μία από τις 3 εταιρείες Διύλισης που υπάρχουν στην αγορά, την Petrola ΕΛΛΑΣ Α.Ε. που ενδυνάμωσε τη θέση της στην αγορά αφού κατέχει πάνω από το 70% της εγχώριας διύλισης πετρελαίου.

Η εσωτερική αγορά αναφέρεται στις πωλήσεις προϊόντων που καταναλώνονται στην εγχώρια αγορά, ενώ η εξωτερική αγορά περιλαμβάνει τις πωλήσεις καυσίμων για την αεροπορία και ναυσιπλοΐα, καθώς και τις ποσότητες εξαγωγών στην διεθνή αγορά. Σύμφωνα με το Διάγραμμα 2.1 που παρουσιάζει την δομή της Ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην συγκεκριμένη αγορά διακρίνονται σ' αυτές που ασχολούνται με την διύλιση και σ' αυτές που εμπορεύονται πετρελαιοειδή προϊόντα⁸.

⁸ Καλαντζής Φώτης, σελ. 34-37

Διάγραμμα 2.1: Δομή της Ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών



Πηγή: Ετήσιο δελτίο Motor Oil

2.3 Μερίδια αγοράς και οι κυριότερες επιχειρήσεις στην ελληνική αγορά πετρελαίου

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται το προφίλ των κυριότερων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική αγορά και οι οποίες έχουν ομαδοποιηθεί με βάση το κύριο αντικείμενο δραστηριοτήτων τους (Πίνακας 2.1).

Πίνακας 2.1
Οι κυριότερες ελληνικές εταιρείες κατά αντικείμενο δραστηριοτήτων

Διύλιση	Εμπορία Πετρελαιοειδών εκτός Υγραερίου
Ελληνικά Πετρέλαια	EKO
	BP
	CORAL
	AVIN OIL
	AEGEAN OIL
Motor Oil	JETOIL
	ΕΛΙΝ
	REVOIL
	ΕΤΕΚΑ

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων IOBE

Εταιρείες Διύλισης:

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Η εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια ιδρύθηκε το 1971 από το ελληνικό δημόσιο με την τότε επωνυμία « Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου Α.Ε.». Μέχρι το 1980, το δημόσιο είχε το αποκλειστικό δικαίωμα διύλισης, διάθεσης και εμπορίας διυλισμένων προϊόντων στην εγχώρια αγορά.

Ο τομέας διύλισης αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του ομίλου Ελληνικά Πετρέλαια, καθώς απορροφά το μεγαλύτερο μέρος του ενεργητικού και των επενδύσεων του και είναι ο κατεξοχήν κερδοφόρος τομέας του. Στην Ελλάδα, τα Ελληνικά Πετρέλαια διαθέτουν τρία από τα τέσσερα διυλιστήρια που δραστηριοποιούνται : στη Θεσσαλονίκη, στην Ελευσίνα και στον Ασπρόπυργο. Αυτά καλύπτουν το 73% του δυναμικού διύλισης της χώρας. Επιπλέον λειτουργούν το διυλιστήριο ΟΚΤΑ στα Σκόπια, το οποίο προμηθεύεται αργό πετρέλαιο μέσω αγωγών από την Θεσσαλονίκη και καλύπτει το 85% των αναγκών της χώρας.

Οι πωλήσεις των προϊόντων που παράγει η εταιρεία διενεργούνται από την ίδια, με πελάτες τις εταιρείες πετρελαιοειδών, μεταξύ των οποίων η ΕΚΟ, η ΔΕΗ και οι ένοπλες δυνάμεις της χώρας. Επίσης, η εταιρεία εξάγει μικρές ποσότητες, ενώ παράλληλα εισάγει πετρέλαιο θέρμανσης για τις εποχιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από την εγχώρια παραγωγή.

Η εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια σήμερα έχει υπό την ιδιοκτησία της αρκετές εταιρείες και συμμετέχει σε πολλές άλλες. Συγκεκριμένα, στην εγχώρια αγορά κατέχει την ιδιοκτησία των ΕΚΟ, DIAXON Α.Β.Ε.Ε., Ελληνικά Πετρέλαια Ναυτική εταιρεία, ΑΣΠΡΟΦΟΣ Α.Ε. και Hellenic Petroleum International A.G., ενώ ταυτόχρονα κατέχει το 63% της ΕΛ.Π.ΕΤ. ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ Α.Ε., το 99,6% GLOBAL S.A, το 35% της ΔΕΠΑ Α.Ε. και το 35% της VPI Α.Ε.⁹.

Το 2003 τα Ελληνικά Πετρέλαια συγχωνεύονται και απορροφούν την Petrola Ελλάς, το δεύτερο σε μέγεθος διυλιστήριο στην Ελλάδα, ιδιοκτησίας Λάτση. Ο Όμιλος Λάτση μετά την ολοκλήρωση της συγχώνευσης αυξάνει του ποσοστό του στα ΕΛΠΕ από περίπου 8,5% σε 25% καταβάλλοντας 326 εκατ. €.

Τέλος ο κύκλος εργασιών κατά το έτος 2008 ήταν 9.319.595.000 € ενώ τα καθαρά κέρδη παρουσίασαν μείωση κατά – 142.082.000 €. Κατά το έτος 2009 ο κύκλος εργασιών ήταν 6.172.586.000 € ενώ τα καθαρά κέρδη του ομίλου ανήλθαν στα 175.000.000 €, επηρεαζόμενα θετικά από τις επιπτώσεις των τιμών αργού και προϊόντων στην αποτίμηση των αποθεμάτων.

⁹ Καλαντζής Φώτης, σελ. 46-47

MOTOR OIL

Η εταιρεία Motor oil ιδρύθηκε το 1970 με την συμβολαιογραφική πράξη υπό τον αριθμό 4105/1970 και αρχικούς μετόχους τις εταιρείες του Ομίλου Βαρδινογιάννη «VARNIMA CORPORATION OF PANAMA» και «ΣΕΚΑ Α.Ε. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ». Το 1996 η σύνθεση του μετοχικού της κεφαλαίου τροποποιήθηκε καθώς η εταιρεία Aramco overseas Company BV, που είναι 100% θυγατρική της Saudi Arabian Oil Company, αγόρασε το 50% της εταιρείας.

Βασική δραστηριότητα της εταιρείας είναι η παραγωγή πλήρους εύρους πετρελαιοειδών προϊόντων, όπως βενζίνες, ντίζελ, μαζούτ, άσφαλτος, καύσιμα αεριοθούμενων και λιπαντικά από την επεξεργασία του αργού πετρελαίου. Βασικός προμηθευτής της πρώτης ύλης αποτελεί η Saudi Aramco βάσει της στρατηγικής συμφωνίας που υπογράφηκε το 1996 και εξασφάλισε στην εταιρεία την απρόσκοπτη προμήθεια πρώτης ύλης.

Μέχρι το 1989 η Motor Oil διέθετε όλη της την παραγωγή στην εξωτερική αγορά. Από το 1989, όταν έγινε και η απελευθέρωση του κλάδου, η εταιρεία κατάφερε να συγκεντρώσει περίπου το 25% της εσωτερικής αγοράς, παραμένοντας ταυτόχρονα ένα ισχυρό εξαγωγικό διυλιστήριο.

Όσον αφορά το δίκτυο πωλήσεων και διανομής, ο μεγαλύτερος όγκος των προϊόντων της εταιρείας παραδίδεται στους πελάτες FOB (Free of Board) από τις εγκαταστάσεις του διυλιστηρίου στους Αγίους Θεοδώρους. Μέρος της παραγωγής το οποίο προορίζεται για κατανάλωση στις μεγάλες αστικές περιοχές, μεταφέρεται με πλοία για αποθήκευση και παράδοση σε εγκαταστάσεις τρίτων, ενώ το υπόλοιπο είτε μεταφέρεται με αγωγούς στις παρακείμενες του διυλιστηρίου εγκαταστάσεις της εταιρείας εμπορίας AVINOIL, είτε παραδίδεται ελεύθερα επί βυτιοφόρων ή φορτηγών από το διυλιστήριο.

Τον Ιούνιο του 2010 ολοκληρώθηκε η συμφωνία εξαγοράς των δραστηριοτήτων Shell στην Ελλάδα από την Motor Oil (ΕΛΛΑΣ) Διυλιστήρια Κορίνθου Α.Ε. Η συμφωνία αυτή αφορά τον τομέα των πρατηρίων των εμπορικών και βιομηχανικών καυσίμων, της ασφάλτου, τις δραστηριότητες εφοδιασμού και διανομής¹⁰.

Όσον αφορά τα αποτελέσματα της εταιρικής χρήσης του 2008 ο κύκλος εργασιών για τον όμιλο διαμορφώθηκε στα 5.057.751.000 € ενώ τα καθαρά κέρδη στα 99.356.000 €. Αντίστοιχα κατά το έτος του 2009 ο κύκλος εργασιών έφτασε τα 3.493.334.000 € ενώ τα μεικτά κέρδη και τα έσοδα στα 189.283.000 €.

¹⁰ Καλαντζής Φώτης, σελ. 47-48

Εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων:

ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε.

Το 1982, μετά την απόφαση της EXXON να εγκαταλείψει τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες στην Ελλάδα, εκδηλώνεται ενδιαφέρον από την πλευρά του Ελληνικού Δημοσίου για την αγορά του πακέτου των μετοχών της ESSO.

Στις 6 Μαρτίου 1984, η ΕΚΟ ΕΛΕΠΕΧ (εταιρεία HOLDING) αγοράζει σε χαμηλή τιμή για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου τις μετοχές του Ομίλου Εταιριών της ESSO PAPPAS και κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η ομαλή συνέχιση όλων των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.

Η ESSO μετονομάζεται σε ΕΚΟ, υπάγεται στη ΔΕΠ και λειτουργεί πλέον ως επιχείρηση του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Ακολουθεί συνεχή ανοδική πορεία στην πετρελαϊκή και πετροχημική αγορά της χώρας. Το 1995 επεκτείνει τις δραστηριότητές της και στο εξωτερικό με την ίδρυση θυγατρικής εταιρείας εμπορίας καυσίμων στη ΓΕΩΡΓΙΑ. Από τα μέσα του 1996 αρχίζει η υλοποίηση της απόφασης για τη Νέα Εταιρική Ταυτότητα της ΕΚΟ, η οποία σηματοδοτεί μια καινούργια αρχή στην ιστορία της Εταιρείας.

Τον Μάρτιο 1998 γίνεται η μεταβίβαση των μετοχών της ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ OVERSEAS στην ΕΚΟ ΑΒΕΕ και η ενσωμάτωση της ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ και της ΕΚΟΛΙΝΑ στις θυγατρικές της εταιρείας. Από τον Απρίλιο 1998 η ΔΕΠ μετονομάζεται σε ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε., απορροφά την ΕΚΟ-ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ & ΧΗΜΙΚΑ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΑΒΕΕ, το βιομηχανικό κλάδο της ΕΚΟ ΑΒΕΕ, τα ΕΛΔΑ Α.Ε. και τη ΔΕΠ - ΕΚΥ.

Ο εμπορικός κλάδος της ΕΚΟ ΑΒΕΕ, καθώς και η εταιρεία ΕΛΔΑ-Ε, συγχωνεύονται με απορρόφησή τους από την εταιρεία ΕΚΟ-ΕΛΔΑ ΑΒΕΕ, θυγατρική της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. και αποτελούν πλέον μια ενιαία εμπορική εταιρεία. Η νέα εμπορική εταιρεία εδραιώνει έτσι την πρωταγωνιστική παρουσία της μεγαλύτερης ελληνικής επιχείρησης στην αγορά της εμπορίας πετρελαιοειδών και ενισχύει σημαντικά το ρυθμιστικό ρόλο που θα συνεχίσει να ασκεί με την ενιαία μορφή της προς όφελος των καταναλωτών.

Η εξαγορά της Γ. ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ & ΣΙΑ ΑΕΕΠ από την ΕΚΟ-ΕΛΔΑ, που έγινε τον Νοέμβριο 1998, αποτελεί ενέργεια στρατηγικής σημασίας, αφού η απόκτηση των έξι εγκαταστάσεων και των 470 περίπου πρατηρίων υγρών καυσίμων ενδυναμώνει σημαντικά την εταιρεία έναντι του ανταγωνισμού.

Το 2002 επεκτείνει δυναμικά τις δραστηριότητές της στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης και ειδικότερα στα Βαλκάνια, με την ανάπτυξη δικτύων εμπορίας καυσίμων σε ΣΕΡΒΙΑ και ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ, μέσω των αντίστοιχων θυγατρικών εταιρειών της.

Σήμερα, η ΕΚΟ ΑΒΕΕ αποτελεί μια σημαντικού μεγέθους δομή εμπορικών εταιρειών, με κυρίαρχη παρουσία στην εμπορία πετρελαιοειδών της χώρας μας.

Ο ομαλός εφοδιασμός της αγοράς με καύσιμα υψηλής ποιότητας εξασφαλίζεται από την άριστη τεχνική υποδομή της. Διαθέτει εγκαταστάσεις σε στρατηγικά σημεία της χώρας, που περιλαμβάνουν δεξαμενές αποθήκευσης και σταθμούς φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων καθώς και εμφιαλωτήρια υγραερίου. Στις εγκαταστάσεις Σκαρμαγκακά διαθέτει επίσης σύγχρονη μονάδα ανάμιξης και συσκευασίας υψηλής ποιότητας λιπαντικών, δυναμικότητας 20.000 τόνων ετησίως. Έχει σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών στα 21 κύρια αεροδρόμια της χώρας¹¹.

Η ομαλή διακίνηση των προϊόντων διασφαλίζεται με ειδικά διαμορφωμένα δεξαμενόπλοια, βυτιοφόρα αυτοκίνητα Δ.Χ. και Ι.Χ. που διαθέτει. Οι πωλήσεις της ΕΚΟ ΑΒΕΕ το 2006 έφτασαν στα 4,0 εκατ. τόνους, εξασφαλίζοντας στην Εταιρεία - για μια ακόμη χρονιά- την πρώτη θέση στην Ελληνική αγορά.

Το έτος 2008 ο κύκλος εργασιών της εταιρείας έφτασε τα 2.285.945.000 € ενώ τα καθαρά κέρδη τα 2.317.000 €. Κατά το έτος 2009 ο κύκλος εργασιών έφτασε το 1.609.860.000 €¹².

BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ Α.Ε.

Η BP ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στην Ελλάδα από το 1951, όταν πρωτοεμφανίστηκε στη Θεσσαλονίκη και εξαγόρασε τη μικρή πετρελαϊκή εταιρία Steaua (Agencies) Limited. Έκτοτε, η εταιρία κάτω από διαφορετικές ονομασίες (BP Ελλάδος Ltd., BP Greece A.E., και BP Hellas A.E.) εξελίχθηκε από μια μικρή εταιρία σε μια δυναμική επιχείρηση, με ηγετική θέση στην αγορά πετρελαιοειδών στη χώρα μας και θετική συμβολή στην εθνική οικονομία.

Η στενή σχέση της με την μητρική της εταιρία, την BP p.l.c, της επιτρέπει να αντλεί όλα τα πλεονεκτήματα που προσφέρει μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες πετρελαιοειδών στον κόσμο.

Τεχνογνωσία, εμπειρία, πρωτοπόρες εμπορικές πολιτικές και τεχνικές, υψηλά πρότυπα υγιεινής, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, σύγχρονοι κανόνες επιχειρηματικής δεοντολογίας, εκτεταμένη χρήση της νέας τεχνολογίας και των εξελίξεων στη χρήση του διαδικτύου, είναι μερικά από τα πλεονεκτήματα αυτά. Κατά τη διάρκεια των πενήντα χρόνων, η εταιρία ξεχώρισε στην Ελληνική αγορά. Ο συνδυασμός των καυσίμων, των λιπαντικών νέας τεχνολογίας, των πολλών πακέτων συνεργασίας με τους πελάτες, και υπηρεσιών ποιότητας την έφεραν στην κορυφή του κλάδου της.

¹¹ Καλαντζής Φώτης, σελ. 49-50

¹² Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.eko.gr

Ταυτόχρονα, οι πλέον των 200 δισεκατομμυρίων επενδύσεις της αλλά και οι πάνω από 10.000 θέσεις εργασίας που προσφέρει σήμερα άμεσα και έμμεσα στο εργατικό δυναμικό της χώρας, την έχουν κατατάξει στις εταιρίες που έχουν πρωταγωνιστική παρουσία στα οικονομικά δρώμενα της χώρας. Βέβαια, η εξέλιξη της αυτή οφείλεται σε μεγάλο βαθμό τόσο σε όλους τους εργαζόμενους, που κατά την περίοδο αυτή απασχολήθηκαν στις διάφορες δραστηριότητές της, όσο και στους συνεργάτες της. Η αφοσίωσή τους, οι προσπάθειές τους, η υψηλή εκπαίδευση, η συνεχής κατάρτιση και προσαρμογή τους στις προκλήσεις των καιρών και η άρτια επαγγελματική τους κατάρτιση και συμπεριφορά συνέβαλαν στην κατάκτηση της ισχυρής θέσης που έχει η εταιρία σήμερα.

Η συμπλήρωση πενήντα παραγωγικών χρόνων και τα μέχρι σήμερα επιτεύγματα αποτελούν σταθερή βάση για περαιτέρω ενίσχυση της συμβολής της BP στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας¹³.

Το έτος 2010 τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε ήρθαν σε συμφωνία με τη BP για τη μεταβίβαση των εμπορικών δραστηριοτήτων της τελευταίας στην Ελλάδα εκτός αυτών που αφορούν στα καύσιμα αεροπορίας, στα λιπαντικά και στον τομέα ηλιακής ενέργειας.

Η ολοκλήρωση της συμφωνίας, η οποία τελεί υπό την έγκριση των αρμόδιων αρχών, αφορά δίκτυο περίπου 1.200 πρατηρίων καυσίμων, αποθηκευτικές εγκαταστάσεις 170.000 κυβικών μέτρων ανά την Ελλάδα, καθώς και τον τομέα εμπορικών και βιομηχανικών πελατών.

Η αξία της συναλλαγής ανέρχεται σε €359 εκ. που συμπεριλαμβάνει και την ανάληψη καθαρού δανεισμού και άλλων υποχρεώσεων ύψους €40 εκ.

Με βάση τη συμφωνία, περίπου 240 εργαζόμενοι της BP θα εξακολουθήσουν να απασχολούνται στις δραστηριότητες που έχουν μεταβιβασθεί. Το υπόλοιπο προσωπικό θα εξακολουθήσει να απασχολείται στις άλλες δραστηριότητες της BP στην Ελλάδα. Το 2008 ο κύκλος εργασιών ήταν 597.595 € ενώ το 2009 ανήλθε το 127.462.279 €¹⁴.

SHELL HELLAS Ή CORAL A.E.

Η Shell Hellas, ήταν μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες πετρελαιοειδών στην εγχώρια αγορά. Ιδρύθηκε το 1926 στην Ελλάδα και αποτελούσε μέλος του ομίλου εταιρειών Royal Dutch/Shell.

¹³ Καλαντζής Φώτης, σελ. 50-51

¹⁴ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.bp.com

Τον Ιούνιο 2010 ολοκληρώθηκε η συμφωνία εξαγοράς των δραστηριοτήτων Shell στην Ελλάδα από τη ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε. Η συμφωνία αφορά τις δραστηριότητες της Shell στον τομέα των πρατηρίων, των εμπορικών και βιομηχανικών καυσίμων, της ασφάλτου, τις δραστηριότητες εφοδιασμού και διανομής, το υγραέριο, τα χημικά και τις εγκαταστάσεις παραγωγής λιπαντικών στην Ελλάδα.

Το δίκτυο των περίπου 700 πρατηρίων Shell, μεταβιβάστηκε και αυτό στη Motor Oil και θα εξακολουθήσει να διατηρεί το εμπορικό σήμα και να διαθέτει τα προϊόντα της Shell, σύμφωνα με τη Σύμβαση Άδειας Χρήσης Σημάτων που υπεγράφη μεταξύ της Shell και της Motor Oil.

Με τη συμφωνία αυτή, η επωνυμία της εταιρείας “Shell Hellas A.E.” τροποποιείται σε “Coral A.E.” Παράλληλα, δημιουργείται κοινοπραξία μεταξύ Shell και Motor Oil με αντικείμενο την εμπορία αεροπορικών καυσίμων και εταιρική επωνυμία “Shell & MOH Aviation Fuels A.E.”, η οποία επίσης θα χρησιμοποιεί τα εμπορικά σήματα και θα διαθέτει τα προϊόντα Shell¹⁵.

AVIN OIL A.E.

Η Εταιρεία AVIN OIL A.E. ιδρύθηκε στην Αθήνα το 1977. 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 διυλιστήριο 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 περίπου 580 πρατήρια καυσίμων σε όλη την Ελλάδα και με ετήσιες πωλήσεις για το 2009 περίπου 1.200.000 μετρικούς τόνους, η AVIN βρίσκεται στην 4η θέση στην Ελληνική αγορά μεταξύ των 20 και πλέον Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών.

¹⁵ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.coralenergy.gr

Η AVIN διαθέτει υψηλής ποιότητας καύσιμα για αυτοκίνητα, αεροπορία και βιομηχανία, άσφαλτο, 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), Διυλιστήρια Κορίνθου, καθώς και από τα υπόλοιπα Διυλιστήρια 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 εγκατάσταση στους Αγίους Θεοδώρους εγκαινιάστηκε το 1987 και αποτελεί ένα υπερσύγχρονο σταθμό φόρτωσης με πλήρη συστήματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Η εξυπηρέτηση των συνεργατών μας γίνεται και από τις άλλες συνεργαζόμενες εγκαταστάσεις της AVIN σε άλλα σημεία της Ελλάδας (Αττική, Θεσσαλονίκη, Καβάλα κλπ).

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

Η AVIN έχει κατασκευάσει και εκμεταλλεύεται Σταθμό Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων (ΣΕΑ) στα Μέγαρα και συμμετέχει κατά 46,03% στην OFC ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ Α.Ε., εταιρεία κατασκευής και αποκλειστικής εκμετάλλευσης του Συστήματος Εφοδιασμού Αεροπορικών Καυσίμων στο Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος των Σπάτων.

Η εταιρεία απασχολεί 232 άτομα. (στοιχεία 31.12.2009) και ο κύκλος εργασιών της εταιρείας για το 2009 ήταν 880 εκ. € και τα κέρδη μετά φόρων 1.2 εκ. €¹⁶.

ΑEGEAN OIL A.E

Η ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΪΛ Α.Ε.Β.Ε.Π. είναι μια καθαρά Ελληνική εταιρία, η οποία δραστηριοποιείται στον κλάδο της εμπορίας πετρελαιοειδών και έχει κατακτήσει επάξια τον τίτλο της πλέον δυναμικά αναπτυσσόμενης εταιρίας του κλάδου. Ειδικότερα, η Εταιρία, που από δεκαπενταετίας κατέχει περίοπτη θέση στον τομέα της εμπορίας των ναυτιλιακών καυσίμων σε διεθνές επίπεδο, έγινε ευρύτερα γνωστή στην Ελληνική αγορά κατά τα τελευταία χρόνια με το εκτεταμένο δίκτυο πρατηρίων που έχει αναπτύξει σε όλη την Ελληνική επικράτεια.

Η παροχή ποιοτικών προϊόντων και υπηρεσιών είναι ο μόνιμος και διαρκής στόχος της Εταιρίας, που αποτελεί τον πιο «δυνατό κρίκο» στις σχέσεις της με τους καταναλωτές, ενώ η ανάπτυξη υγιών σχέσεων με τους συνεργάτες, αποτελεί το «μυστικό» της εταιρίας στην ανάπτυξη του δικτύου 450 πρατηρίων σε έξι χρόνια και το κυριότερο, με ικανοποιημένους πρατηριούχους.

¹⁶ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.avinoil.gr

Όσο αφορά τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας το 2008 ο κύκλος εργασιών ήταν 1.011.346.000 € και το 2009 1.127.309.000 €¹⁷.

JET OIL A.E.

Η MAMIDOIL JETOIL είναι μία αμιγώς ελληνική, οικογενειακή επιχείρηση. Ιδρύθηκε στα τέλη της δεκαετίας του '60 από τους αδερφούς Κυριάκο, Γιώργο και Νίκο Μαμιδάκη, με σκοπό την αποθήκευση, διακίνηση και εμπορία πετρελαιοειδών στην Ελλάδα και στα Βαλκάνια.

Σήμερα η εταιρεία είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών στην ελληνική αγορά, σε όγκο πωλήσεων, αλλά και σε κύκλο εργασιών. Ελέγχει ένα δίκτυο περίπου 600 πρατηρίων με σήματα JETOIL, έχει στην ιδιοκτησία της το μεγαλύτερο ενιαίο αποθηκευτικό χώρο στα Βαλκάνια (πλην δυλιστηρίων, μέσω του οποίου εφοδιάζει το δίκτυό της στη Βόρεια Ελλάδα αλλά και προωθεί τις εξαγωγές της προς τα Βαλκάνια, διαθέτει στόλο 33 Ι.Χ. βυτιοφόρων οχημάτων για την κάλυψη των αναγκών του δικτύου της, ενώ παράλληλα διαθέτει και στόλο 7 ιδιόκτητων εφοδιαστικών πλοιαρίων για τον ανεφοδιασμό των νησιών και των διαφόρων πελατών της (ακτοπλοΐα, ναυσιπλοΐα, αλιευτικά, κλπ) με καύσιμα ναυτιλίας.

Παράλληλα, μέσω του δικτύου των πρατηρίων της εμπορεύεται λιπαντικά και γράσα με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές. Μέσω θυγατρικών εταιρειών έχει προχωρήσει σε επενδύσεις και ανάπτυξη σε χώρες των Βαλκανίων, όπως η Αλβανία, η Βουλγαρία, η Σερβία και το Κόσοβο, η ΠΓΔΜ.

Η Jetoil με τα 620 πρατήριά της διαχειριζόμενη πωλήσεις που υπερέβησαν το 1 δισ. ευρώ. Στόχος της διοίκησης της εταιρίας είναι η υλοποίηση – έστω και με πιο αργούς ρυθμούς - του προγράμματος της νέας εταιρικής εικόνας στα πρατήρια και η απόκτηση σοβαρότερων μονάδων με υψηλότερες καταναλώσεις.

Τα μεικτά της κέρδη το 2009 έφτασαν το 1.048.149.000 € και ο κύκλος εργασιών το 1.048.149.000 €. Αντίστοιχα το 2008 ήταν 56.862.000 € και 1.281.047.000 €¹⁸.

ΕΛΙΝ ΟΙΛ Α.Ε

Η εταιρεία αυτή παρουσιάζει συνεχή ανοδική πορεία για περισσότερο από 50 χρόνια. Οι κυριότεροι σταθμοί στην ιστορία της ΕΛΙΝΟΙΛ, από την ίδρυσή της το 1954 μέχρι σήμερα, είναι οι εξής:

¹⁷ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.aegeanoil.gr

¹⁸ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.jetoil.gr

1954 - 1960: Ιδρύεται η εταιρία με την επωνυμία «Δ. Διαμαντίδης – Χ. Κουρούκλης & Σία». Δραστηριοποιείται στην εισαγωγή μαζούτ στην Ελλάδα για την κάλυψη των αναγκών μεγάλων βιομηχανιών. Αποκτά τα πρώτα μεταφορικά μέσα (σλέπια και βυτιοφόρα αυτοκίνητα) και τις πρώτες (μισθωμένες) εγκαταστάσεις αποθήκευσης μαζούτ στην Ελευσίνα. Με την ίδρυση των διυλιστηρίων Ασπροπύργου και την απαγόρευση των εισαγωγών πετρελαιοειδών, αναγνωρίζεται επίσημα σαν εταιρία πετρελαίων με δικαίωμα αγοράς μαζούτ από τα Κρατικά Διυλιστήρια.

1960-1970:

- Αλλαγή επωνυμίας σε «ΕΛΙΝΟΙΑ Ελληνική Εταιρία Πετρελαίων Α.Ε.» και για συντομία «ΕΛΙΝΟΙΑ Α.Ε.»
- Επέκταση των δραστηριοτήτων και στη Βόρεια Ελλάδα.
- Ίδρυση ιδιόκτητων εγκαταστάσεων καυσίμων στον Ασπρόπυργο.
- Αναγνώριση του δικαιώματος αγοράς όλων των πετρελαιοειδών.
- Εξέλιξη σε μια δυναμική εταιρία, με πωλήσεις σ' ένα ευρύ φάσμα πελατών (βιομηχανία, πρατήρια, θέρμανση κλπ). Πρώτη σε πωλήσεις μαζούτ, με μερίδιο αγοράς άνω του 30%. Αντιμετωπίζει με επιτυχία τις συνθήκες για την περίοδο εκείνη ανωμαλίες της αγοράς (ελλείψεις, απεργίες κλπ) και αποκτά την φήμη της πιο αξιόπιστης εταιρίας εφοδιασμού μαζούτ. Εμφανίζονται τα πρώτα πρατήρια που φτάνουν τα 50 στο τέλος της δεκαετίας.

1970-1980:

- Είσοδος στο χώρο των λιπαντικών.
- Ανάπτυξη του δικτύου πρατηρίων (100 πρατήρια στο τέλος της δεκαετίας).
- Σημαντική επαύξηση της υφιστάμενης υποδομής (σε αποθηκευτικούς χώρους, πλωτά μέσα, βυτιοφόρα κλπ.).
- Με την ενεργειακή κρίση του 1979 εισέρχεται δυναμικά στο χώρο των στερεών καυσίμων (άνθρακας/ pet coke) και εξασφαλίζει φθηνή ενέργεια για τις ανάγκες της ελληνικής βαριάς βιομηχανίας.

1980 - 1990:

- Συνεχής ανάπτυξη σε όλους τους τομείς : Βιομηχανία (υγρά και στερεά καύσιμα), πρατήρια (200 πρατήρια στο τέλος της δεκαετίας), λιπαντικά, θέρμανση, bunkers.
- Ίδρυση εγκαταστάσεων αποθήκευσης και επεξεργασίας Pet Coke. Η ΕΛΙΝΟΙΑ γίνεται ο μεγαλύτερος εισαγωγέας στερεών καυσίμων στην Ελλάδα

- και αποκτά και προσφέρει σημαντική τεχνογνωσία στα θέματα καύσης, μεταφοράς και αποθήκευσης των στερεών καυσίμων.
- Εξασφάλιση, με πρωτοποριακό για την εποχή τρόπο, του εφοδιασμού με καύσιμα των μικρών νησιών, μετά την εγκατάλειψή τους από τις άλλες εταιρίες. Αγορά του πρώτου ειδικού δεξαμενόπλοιου για τα νησιά.
- Αλλαγή της μετοχικής σύνθεσης και είσοδος της ΕΛΙΝΟΙΑ σε μια νέα φάση δυναμικής ανάπτυξης: Τριπλασιασμός μετοχικού κεφαλαίου – Αγορά των εγκαταστάσεων στο Πόρτο Λάγος και εμφάνιση των πρώτων πρατηρίων στη Θράκη – Σημαντικές επενδύσεις σε μηχανολογικό και λοιπό εξοπλισμό πρατηρίων κ.ά.
- Είσοδος στο χώρο του εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα και λιπαντικά.

1990 – 2000:

- Η ΕΛΙΝΟΙΑ καθίσταται ο μεγαλύτερος εισαγωγέας άνθρακα.
- Αναπτύσσει σημαντικές πωλήσεις λιπαντικών πλοίων σε λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο.
- Τρία επιπλέον ιδιόκτητα δεξαμενόπλοια.
- Με την απελευθέρωση της ελληνικής αγοράς πετρελαίου (1992) η ΕΛΙΝΟΙΑ χαράζει νέα στρατηγική ανάπτυξης, επικεντρωμένη στο δίκτυο πρατηρίων και εντείνει τις επενδύσεις της σ' αυτό. Από το 1990 μέχρι το 1994 τετραπλασιάζεται το μετοχικό της κεφάλαιο.
- Καθιέρωση νέας εταιρικής εικόνας και εμπορικού σήματος «ελίν».
- Το 1998 ξεκινά το διαρκές Πρόγραμμα Ελέγχου Ποιότητας Καυσίμων που διεξάγεται από το Εργαστήριο Τεχνολογίας Καυσίμων και Λιπαντικών του ΕΜΠ, στο πλαίσιο του οποίου ελέγχει δειγματοληπτικά την ποιότητα των καυσίμων που πωλούνται από όλα τα πρατήρια ελίν.
- Ανακατατάξεις στην αγορά πετρελαίου (συγχωνεύσεις, εξαγορές κλπ), δημιουργία νέων ευκαιριών και η ΕΛΙΝΟΙΑ προχωρά με σημαντικές επενδύσεις και νέο διπλασιασμό των κεφαλαίων της σε δυναμική ανάπτυξη.
- Πιλοτική διάθεση του biodiesel (πετρελαίου φυτικής προέλευσης) από τα πρατήρια ελίν στη Θράκη, στα πλαίσια της υλοποίησης ερευνητικού προγράμματος για τη διάδοση του biodiesel στην ελληνική αγορά, σε συνεργασία με το Ε.Μ.Π. και το Αυστριακό Ινστιτούτο Βιοκαυσίμων (1999-2000).

2000 - σήμερα:

- Η ΕΛΙΝΟΙΑ βρίσκεται σταθερά στις πρώτες θέσεις στις πωλήσεις βιομηχανικών καυσίμων, διαθέτει ένα διαρκώς αναπτυσσόμενο δίκτυο πρατηρίων ελίν, που σήμερα αριθμεί περισσότερα από 500 πρατήρια, πρωταγωνιστεί στον εφοδιασμό καυσίμων και λιπαντικών σκαφών αναψυχής, πραγματοποιεί σημαντικές πωλήσεις πετρελαίου για τη θέρμανση οικιών και αναπτύσσει πωλήσεις λιπαντικών ναυτιλίας «ελίν Marine» στην Ελλάδα και σ' όλο τον κόσμο.
- Ίδρυση της θυγατρικής «ελίν Τεχνική α.τ.ε.», με αντικείμενο εργασιών τις ολοκληρωμένες μελέτες και κατασκευές καταστημάτων λιανικής πώλησης, πρατηρίων υγρών καυσίμων, βιομηχανικών χώρων, αποθηκών και εγκαταστάσεων (2000).
- Λαμβάνει το Πιστοποιητικό «Δέσμευσης στην Επιχειρηματική Αριστεία» από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό European Foundation for Quality Management (EFQM), καθώς κρίνεται ότι πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές για την αποτελεσματική λειτουργία και διοίκησή της. Η ΕΛΙΝΟΙΑ αποτελεί την πρώτη και μοναδική πετρελαϊκή εταιρία που έχει λάβει αυτή τη διάκριση στην Ελλάδα (2002).
- Έναρξη λειτουργίας δεύτερης υπερσύγχρονης μονάδας επεξεργασίας και διανομής στερεών καυσίμων της εταιρίας στον Βόλο (2003)
- Από το 2004, η μετοχή της ΕΛΙΝΟΙΑ διαπραγματεύεται στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών, ενώ την ίδια στιγμή η εταιρία διατηρεί και επαυξάνει την φήμη της αξιόπιστης, συνεπούς, φιλικής εταιρίας που εξυπηρετεί σωστά τις ανάγκες των πελατών της και ανοίγει νέους δρόμους με τόλμη και φαντασία. Η ομάδα των ανθρώπων της ΕΛΙΝΟΙΑ συνεχίζει να δρα με όραμα, σύμπνοια, μεράκι και ειδικευση, έτοιμη να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες ανάγκες της ελληνικής ενεργειακής αγοράς.
- Το 2005 η ΕΛΙΝΟΙΑ αναδεικνύεται από το Best Workplaces Institute ανάμεσα στις 10 εταιρίες με το καλύτερο εργασιακό περιβάλλον στην Ελλάδα.
- Ίδρυση της «ελίν Ναυτική εταιρία», με αντικείμενο εργασιών την εκμετάλλευση και διαχείριση πλοίων για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της ΕΛΙΝΟΙΑ. Δύο νέα υπερσύγχρονα διπύθμενα δεξαμενόπλοια, με δυνατότητα μεταφοράς τριών βυτιοφόρων, τα οποία εφοδιάζονται με καύσιμα εν πλώ, δρομολογούνται στο Αιγαίο για να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες μεταφορικού έργου της εταιρίας (2006).
- Ίδρυση της «ελίν Σταθμοί α.ε.ε». με αντικείμενο εργασιών την εκμετάλλευση πρατηρίων υγρών καυσίμων, σταθμών ανεφοδιασμού σκαφών και εν γένει τη διενέργεια λιανικών πωλήσεων (2006).

- Ίδρυση της «ελίν βιοκαύσιμα α.ε.» με αντικείμενο εργασιών την παραγωγή και διάθεση βιοκαυσίμων. Ένα υπερσύγχρονο εργοστάσιο παραγωγής βιοκαυσίμων (biodiesel) πρόκειται να λειτουργήσει στις αρχές του 2007. Η ΕΛΙΝΟΙΑ κατέχει σήμερα το 37% της ελίν βιοκαύσιμα.
- Η ΕΛΙΝΟΙΑ αποκτά νέες εγκαταστάσεις υγρών καυσίμων στην Αγριά Βόλου υπερδιπλασιάζοντας την αποθηκευτική της δυναμικότητα (2006).

Τα κέρδη του ομίλου ανήλθαν σε 870.700 ευρώ, έναντι ζημιών 358.700 ευρώ το εννεάμηνο του 2007. Την ίδια περίοδο, ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 34,6% και ανήλθε σε 560,5 εκατομμύρια έναντι 416,5 εκατομμυρίων του 2007.

Ενισχυμένα κατά 48,7%, ήταν και τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου, τα οποία διαμορφώθηκαν σε 7,8 εκατομμύρια έναντι 5,2 εκατομμυρίων. Έτσι, τα ενοποιημένα κέρδη προ φόρων και χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων (EBIT) ανήλθαν σε 4,6 εκατομμύρια έναντι 2,4 εκατομμυρίων του 2007 (+89,4%) και τα κέρδη προ φόρων διαμορφώθηκαν σε 1,6 εκατομμύρια, έναντι 95.000 το εννεάμηνο του 2007¹⁹.

REVOIL A.E.

Η REVOIL ιδρύθηκε το 1982 με κύρια δραστηριότητα την εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων. Κυριότερο αρωγό στο ξεκίνημα αυτής της δραστηριότητας αποτέλεσαν οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης υγρών καυσίμων, τις οποίες διέθετε η Εταιρεία στη νήσο Χίο.

Έτος σταθμός για την πορεία και την εξέλιξη της εταιρείας αποτελεί το 1995, χρονιά κατά την οποία η εταιρεία εξαγοράζεται από τους σημερινούς μετόχους. Με την εξαγορά της εταιρείας, το Μάιο του 1995, οι νέοι μέτοχοι θέτουν ως κυριότερους στόχους την ενδυνάμωση της εταιρείας στον κλάδο εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων μέσω της ανάπτυξης δικτύου πρατηρίων, την αύξηση του μεριδίου αγοράς, την επέκταση και εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων αποθήκευσης και διανομής υγρών καυσίμων στη νήσο Χίο, την αναδιοργάνωση και εκσυγχρονισμό του συνόλου των διοικητικών υπηρεσιών καθώς επίσης και τη βελτίωση των οικονομικών μεγεθών της εταιρείας.

Η "επιθετική" πολιτική προσέλκυσης νέων πρατηρίων, στον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κλάδο εμπορίας πετρελαιοειδών, αποδείχθηκε ιδιαίτερα αποτελεσματική και η εταιρεία από το Μάιο του 1995 έως σήμερα έχει αναπτύξει ένα ευρύ δίκτυο 470 πρατηρίων τα οποία φέρουν τα χρώματα και τα σήματα της και το οποίο εκτείνεται στο σύνολο σχεδόν της Ελληνικής επικράτειας, κατέχοντας το 7,43% του μεριδίου αγοράς. Σημειώνεται ότι η εταιρεία είναι κάτοχος αδειών εμπορίας Α' και ΣΤ' με τις οποίες ασκεί πανελλαδική εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων καθώς επίσης και

¹⁹ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.elin.gr

κάτοχος άδειας εμπορίας Ε΄ με την οποία ασκεί εμπορία ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων.

Επιπρόσθετα, η εταιρεία συνεργάζεται με 135 πρατήρια τα οποία φέρουν το σήμα "Α.Π." (Ανεξάρτητο Πρατήριο) καθώς επίσης και με μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης.

Παράλληλα με την εμπορία υγρών καυσίμων, η εταιρεία δραστηριοποιείται στην αγορά λιπαντικών διαθέτοντας μια ευρεία γκάμα προϊόντων τα οποία φέρουν το διακριτικό σήμα revolution (λιπαντικά βενζινοκινητήρων, πετρελαιοκινητήρων, υδραυλικών συστημάτων, οδοντωτών τροχών και αγροτικών μηχανημάτων) καθώς επίσης διαθέτει και ειδικά προϊόντα με την εγγύηση ποιότητας REVOIL.

Το 1996 κρίθηκε αναγκαία η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων στη Χίο με ολοκλήρωση του έργου στα τέλη του 1997.

Η ανάπτυξη της εταιρείας οδήγησε το 1997, στην αγορά έκτασης στη Νέα Καρβάλη Καβάλας με απώτερο σκοπό την ανέγερση νέων εγκαταστάσεων αποθήκευσης και διανομής υγρών καυσίμων. Η ανέγερση των νέων εγκαταστάσεων ξεκίνησε τον Αύγουστο του 1999 και ολοκληρώθηκε το Σεπτέμβριο του 2000. Ενώ, από το Μάιο του 2002 έως τον Οκτώβριο του 2003 διήρκησε η επέκταση των εγκαταστάσεων της Καβάλας.

Το Δεκέμβριο 2000 υλοποιήθηκε η μεταφορά των κεντρικών γραφείων της Εταιρείας σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις στη Βάρη Αττικής, όπου στεγάζεται το σύνολο των διοικητικών υπηρεσιών.

Το καλοκαίρι του 2001, η εταιρεία απέκτησε από τον Ελληνικό Οργανισμό Τυποποίησης (ΕΛΟΤ) πιστοποιητικό συμμόρφωσης συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης ISO 14001 για τις διαδικασίες παραλαβής -αποθήκευσης - διακίνησης υγρών καυσίμων, οι οποίες τηρούνται στις παραπάνω εγκαταστάσεις. Σημειώνεται ότι η Εταιρεία έχει λάβει πιστοποιητικό συμμόρφωσης συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης ISO 14001 και για τα κεντρικά της γραφεία.

Σήμερα οι εγκαταστάσεις της Χίου διαθέτουν 12 δεξαμενές υγρών καυσίμων με χωρητικότητα 7.048 κ.μ., σύγχρονο προβλήτα και αγκυροβόλιο εκφόρτωσης πλοίων και περιβαλλοντικά φιλικό σύστημα αυτόματης φόρτωσης των βυτιοφόρων με διασφάλιση ανάκτησης των ατμών βενζίνης.

Στην Καβάλα διατίθεται δυναμικότητα αποθήκευσης 37.300 κ.μ. με 18 δεξαμενές αποθήκευσης υγρών καυσίμων, υποθαλάσσιο και επίγειο αγωγό μεταφοράς καυσίμων, σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις, ασφαλές αυτόματο σύστημα

πυροπροστασίας καθώς επίσης και ηλεκτρονικό σύστημα αυτόματης φόρτωσης βυτιοφόρων τελευταίας τεχνολογίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εγκατάσταση στη Νέα Καρβάλη Καβάλας είναι η μεγαλύτερη εγκατάσταση αποθήκευσης πετρελαιοειδών εκτός Αττικής και Θεσσαλονίκης.

Η διοίκηση της εταιρείας πιστεύει και επενδύει στον ανθρώπινο παράγοντα. Έχει ολοκληρωθεί η διοικητική αναδιοργάνωση, ενώ η έμφαση στην εκπαίδευση και ενημέρωση του προσωπικού είναι ετήσιος στόχος. Σταθερή επένδυση είναι η συνεχής ανάπτυξη, ενημέρωση και ανανέωση των νέων τεχνολογιών στη βελτίωση της μηχανοργάνωσης όλων των υπηρεσιών. Το αποτέλεσμα αυτής της αναδιοργάνωσης έχει οδηγήσει σε ένα νέο ευέλικτο οργανωτικό σχήμα με ενίσχυση της κάθετης και οριζόντιας επικοινωνίας με έμφαση στην ομαδική εργασία.

Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου παρουσίασε αύξηση 28,91% λόγω των αυξήσεων του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης και διαμορφώθηκε στα 522,1 εκατ. ευρώ, έναντι 405 εκατ. ευρώ εννεάμηνο του 2009. Οι πωλούμενες ποσότητες καυσίμων (βενζίνες και πετρέλαιο κίνησης) του Ομίλου το εννεάμηνο του 2010 κυμάνθηκαν στα περσινά επίπεδα και ανήλθαν στα 387,8 εκατ. λίτρα, έναντι 388,7 εκατ. λίτρα το εννεάμηνο του 2009, με το σύνολο της Ελληνικής αγοράς καυσίμων να κινείται σε διψήφια νούμερα πτώσης.

Οι πωλούμενες ποσότητες πετρελαίου θέρμανσης λόγω της πτώσης της κατανάλωσης και του ήπιου χειμώνα, παρουσίασαν πτώση 15% ακολουθώντας το σύνολο της αγοράς που κατέγραψε ανάλογες απώλειες. Τα μεικτά κέρδη έκλεισαν στα 16,38 εκατ. ευρώ από 17,93 εκατ. το εννεάμηνο του 2009 παρουσιάζοντας πτώση 8,64%, κυρίως λόγω της μείωσης των πωλούμενων όγκων στο πετρέλαιο θέρμανσης. Τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) ανήλθαν στα 5,27 εκατ. ευρώ από 5,66 εκατ. το 2009.

Τα κέρδη προ φόρων του Ομίλου διαμορφώθηκαν στα 2,25 εκατ. ευρώ τους πρώτους εννέα μήνες του 2010 έναντι 2,73 εκατ. το 2009. Τα συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα του Ομίλου μετά από φόρους έκλεισαν στις 209 χιλιάδες ευρώ από 1,8 εκατ. ευρώ το περσινό εννεάμηνο, λόγω των συναλλαγματικών διαφορών μετατροπής ευρώ/δολαρίου από την ενοποίηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας Lyrics Navigation LTD. Τα μετά φόρων και δικαιωμάτων μειοψηφίας κέρδη έκλεισαν στα 1,33 εκατ. έναντι 1,80 εκατ. ευρώ την αντίστοιχη περσινή περίοδο. Επισημαίνεται ότι η φετινή εννεάμηνη περίοδος έχει επιβαρυνθεί με το ποσό των 344 χιλιάδων ευρώ περίπου λόγω της έκτακτης εισφοράς κοινωνικής ευθύνης.

Η ελληνική αγορά πετρελαιοειδών συνεχίζει να δοκιμάζεται από την μειωμένη ζήτηση λόγω της γενικότερης οικονομικής δυσπραγίας και των υψηλών τιμών στα καύσιμα λόγω των αυξήσεων των φόρων. Σε αυτό το περιβάλλον ο Όμιλος REVOIL στους πρώτους εννέα μήνες του 2010 συνέχισε την εμπορική πολιτική προσέλκυσης νέων αποδοτικών πρατηρίων, προσθέτοντας 42 νέα σημεία πώλησης, ανεβάζοντας το μερίδιο αγοράς του στην εγχώρια εμπορία πετρελαιοειδών άνω του 7%. Παράλληλα

ολοκλήρωσε το rebranding, ανανεώνοντας την εταιρική του εικόνα στο σύνολο του δικτύου πρατηρίων του.

Η είσοδος του Ομίλου στην Ποντοπόρο Ναυτιλία μέσω της 100% θυγατρικής του ΑΡΙΣΤΟΝ Εταιρίας Επενδύσεων στην Ποντοπόρο Ναυτιλία, η αγορά και η ναύλωση του πρώτου πλοίου, ανοίγουν για τον Όμιλο νέους ορίζοντες διαφοροποιώντας τους τομείς εμπορικής δραστηριότητας με την προσθήκη ενός κλάδου με σημαντικά περιθώρια κέρδους, απαλλασσόμενο εγχώριων οικονομικών συνθηκών²⁰.

ΕΤΕΚΑ Α.Ε

Η ΕΤΕΚΑ ιδρύεται το 1983 με αντικείμενο τον εφοδιασμό πλοίων όλων των κατηγοριών στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας. Την ίδια χρονιά προχωρά στην αγορά των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών της ΕΛΒΥΝ στο Πέραμα και γρήγορα καθιερώνεται στην αγορά υπό την καθοδήγηση του Μιχάλη Σπανού.

Το 1995 ο Κώστας Σπανός, Τεχνικός Διευθυντής & Μέλος του Δ.Σ., εκσυγχρονίζει πλήρως τις εγκαταστάσεις και αναμορφώνει το προφίλ της. Σήμερα η ΕΤΕΚΑ, με Πρόεδρο τον Γιώργο Σπανό, αποτελεί μία σύγχρονη, ελληνική εταιρία με διεθνή καταξίωση. Πρωταγωνιστεί στο χώρο του International Bunkering. Διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο 250 πρατηρίων καυσίμων σε όλη την Ελλάδα, πετρέλαιο θέρμανσης και πλήρη σειρά λιπαντικών. Εξελίσσεται με ανθρωποκεντρική αντίληψη, ποιοτικά προϊόντα και υπηρεσίες, τεχνολογία αιχμής, πρότυπα υψηλών προδιαγραφών και ευαισθησία για την προστασία των φυσικών πόρων.

Από τα στοιχεία του Υπουργείου Ανάπτυξης, πτωτική εμφανίζεται η εγχώρια αγορά καυσίμων το 2008. Η συνολική αγορά πετρελαιοειδών – βενζίνες, ντίζελ και μαζούτ – εμφανίζει μείωση 3% σε σχέση με το 2007. Ειδικότερα η αγορά βενζινών εμφανίζει μείωση 2%, η αγορά ντίζελ θέρμανσης έπεσε κατά 11,8% ενώ η αγορά μαζούτ έπεσε κατά 11,9%. Μόνον το ντίζελ κίνησης αυξήθηκε κατά 8%.

Στο αρνητικό αυτό περιβάλλον η ΕΤΕΚΑ όχι απλώς διατήρησε τις δυνάμεις της αλλά παρουσίασε την πιο δυναμική πορεία μεταξύ όλων των εταιρειών. Συγκεκριμένα, η ΕΤΕΚΑ, που διευθύνεται από τον κ. Γεώργιο Σπανό εμφάνισε τη μεγαλύτερη αύξηση στην αγορά βενζινών, παρουσιάζοντας ανοδική πορεία 15,9% κατά το 2008.

Η ανοδική πορεία της ΕΤΕΚΑ συνεχίζεται και κατά τους πρώτους μήνες του 2009 αφού οι πωλήσεις της επιχείρησης το πρώτο δίμηνο «έτρεχαν» με 26% στις βενζίνες, και 10% στο πετρέλαιο κίνησης.

²⁰ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.revoil.gr

Συγκεκριμένα, το 2008 ο κύκλος εργασιών έφτασε τα 513.595.276 € και στα 533.339.940 € το 2009. Ενώ τα καθαρά κέρδη το 2008 ήταν 715.506 €²¹.

2.4 Εισαγωγές και εξαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων

Εισαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων

Αυξάνονται δειλά – δειλά οι εισαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων στην Ελλάδα, με τις φετινές εκτιμήσεις να μιλούν για 10% επί του συνόλου έναντι επιπέδων 5%-7% που ήταν παραδοσιακά, ροκανίζοντας λίγο από τα μερίδια των ΕΛ.ΠΕ. και της Motor Oil.

Αν και οι όγκοι είναι ακόμη χαμηλοί και τα εμπόδια για εισαγωγές αρκετά (όπως υψηλά κεφάλαια κίνησης και μεγάλος κίνδυνος σε περίπτωση που οι τιμές κινηθούν καθοδικά), εντούτοις κάποιοι ανταγωνιστές των δύο «μεγάλων», οι οποίοι διαθέτουν δικές τους εγκαταστάσεις, επιμένουν.

Πρόκειται κατά κύριο λόγο για την Jet Oil και σε μικρότερο βαθμό για την Aegean, εξαιτίας των οποίων οι εισαγωγές φέτος έχουν φτάσει στο 10% της κατανάλωσης (νούμερο που θεωρείται ήδη υψηλό για τα ελληνικά δεδομένα), έναντι 5% περίπου πέρυσι.

Ακόμη ένας ξένος παίκτης επιχειρήσε πρόσφατα, αλλά χωρίς επιτυχία, να εισάγει καύσιμα στην ελληνική αγορά : Πρόκειται για τη Relience, ένα νέο παίκτη στο διεθνή πετρελαϊκό στίβο από την Ινδία, που εσχάτως επιχειρεί να καταστεί ισχυρή ενεργειακή δύναμη και στη Μεσόγειο. Έχει μάλιστα παρουσία στα νερά μας από το 2008 όταν απέκτησε πρόσβαση σε αποθηκευτικές εγκαταστάσεις στο λιμάνι Ashkelon του Ισραήλ, το οποίο και χρησιμοποιεί σαν βάση της για να εξάγει πετρελαιοειδή στις χώρες της περιοχής, κυρίως ντίτζελ, και δευτερευόντως μικρές ποσότητες βενζίνης.

Και μπορεί σε αυτή τη φάση τα κεφάλαια για τη συντήρηση αποθεμάτων ασφαλείας 90 ημερών τα οποία σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία πρέπει κανείς να τηρεί, σε συνδυασμό και με το μικρό μέγεθος της εγχώριας αγοράς, να απέτρεψαν τους Ινδούς, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι οι ίδιοι ή κάποιοι άλλοι στο προσεχές μέλλον δεν θα ξαναπροσπαθήσουν. Πόσο μάλλον όταν πλέον η Ελλάδα περιβάλλεται από ισχυρούς και επιθετικούς ανταγωνιστές (νέες ποσότητες έρχονται συνεχώς στην περιοχή από Ινδία, Κίνα, Μ. Ανατολή).

²¹ Περισσότερες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.eteka.com.gr

Τι σημαίνει όμως σε όγκους το 10% των εισαγωγών σαν ποσοστό επί του συνόλου της κατανάλωσης, έναντι του 5% του 2009 ; Το 2009 εισήχθησαν στην Ελλάδα 200.000 τόνοι βενζινών επί ενός συνόλου 4 εκατ. τόνων, και 260.000 τόνοι ντίζελ επί ενός συνόλου 6,5 εκατ. τόνων. Επομένως οι εισαγωγές κυμάνθηκαν στο 5% για τις βενζίνες και στο 4% για το ντίζελ. Και δεδομένου ότι φέτος έχει πέσει η κατανάλωση, μιλάμε για λίγο παραπάνω από τους περυσινούς όγκους.

Από εκεί και πέρα για να κάνει μια εταιρεία σήμερα εισαγωγές πρέπει να διαθέτει αφενός εγκαταστάσεις, αφετέρου ένα σύστημα αντιστάθμισης κινδύνου (Risk Management) ώστε να κάνει hedging στις τιμές και να μπορεί να διαχειρίζεται τα όποια ρίσκα. Αν ο εισαγωγέας σκοπεύει να φέρει μικρής χωρητικότητας πλοία, τον συμφέρει να αγοράσει από τα ΕΛΠΕ ή τη Μότορ Οйл. Αν αντιθέτως έχει ναυλώσει μεγάλης χωρητικότητας πλοία, για παράδειγμα 30.000 τόνων, τότε ενδεχομένως να πετύχει καλύτερες τιμές. Βέβαια ένα μεγάλο πλοίο έχει και αντίστοιχο κόστος. Παραδείγματος χάριν το εμπόρευμα ενός πλοίου 30.000 τόνων, με τιμή 770 δολάρια τον τόνο, στοιχίζει 23,1 εκατ. δολάρια. Επομένως ο επίδοξος εισαγωγέας θα πρέπει να διαθέτει υψηλό κεφάλαιο κίνησης, καθώς επίσης να είναι έτοιμος να αναλάβει υψηλό κίνδυνο, σε περίπτωση που οι τιμές κινηθούν καθοδικά (π.χ. στο δίμηνο που θα μεσολαβήσει μέχρι να πουλήσει τα προϊόντα του).

Εξαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων

Μπορεί η εγχώρια κατανάλωση βενζίνης να παρουσίαζε κάποιους μήνες του 2010 διψήφια ποσοστιαία μείωση και η εν γένει κατανάλωση πετρελαιοειδών στη διάρκεια του έτους να σημείωσε πρωτοφανή για τα τελευταία χρόνια κάμψη, αφού μειώθηκαν συγχρόνως η μεταποιητική βιομηχανική παραγωγή και η παραγωγή ηλεκτρισμού, αλλά ο βιομηχανικός κλάδος των επιχειρήσεων παραγωγών πετρελαίου, στον οποίο κυριαρχούν οι εταιρείες διύλισης αργού πετρελαίου Ελληνικά Πετρέλαια και Motor Oil, κάθε άλλο παρά «γονάτισε» το 2010.

Παρά τις προβλέψεις περί του αντιθέτου, κατόρθωσε να αυξήσει - και μάλιστα κατά 5,7% - τον όγκο της παραγωγής του, η οποία ανήλθε σε επίπεδα περίπου 11% υψηλότερα από τα αντίστοιχα του έτους 2005. Κι αυτό, ενώ κατά το πρώτο τετράμηνο η παραγωγή ήταν μειωμένη κατά 4% σε ετήσια βάση.

Η ανάκαμψη των επόμενων μηνών, με επιδόσεις που έφτασαν το +6,3% τον Μάιο, το +15,9% τον Ιούνιο και εν τέλει το +5,1% τον Δεκέμβριο, επέτρεψε στον κλάδο να αντισταθμίσει και με το παραπάνω την απογοητευτική εξέλιξη της εγχώριας ζήτησης. Το οφείλει αυτό, ως ένα βαθμό καθόλου αμελητέο, στις απεργίες των εργαζομένων στα διυλιστήρια της Γαλλίας και στο γεγονός ότι η Ευρώπη παραμένει ελλειμματική στην παραγωγή ντίζελ μηδενικού θείου, που είναι σε θέση να παράγουν πλέον σε μεγάλες ποσότητες οι δύο ελληνικές βιομηχανίες παραγωγών πετρελαίου.

Ο όγκος της παραγωγής του κλάδου τον μήνα Οκτώβριο, στη διάρκεια του οποίου «πάγωσε» η παραγωγή πετρελαιοειδών στη Γαλλία λόγω των απεργιών, παρουσίασε τη μεγαλύτερη αύξηση που έχει καταγράψει ποτέ ο κλάδος, τουλάχιστον όσο θυμούνται τα σημερινά στελέχη των επιχειρήσεων: αυξήθηκε κατά 17,8%.

Αλλά και η ανάπτυξη της Κίνας συνέβαλε σημαντικά στη διεύρυνση της παραγωγής του κλάδου. Ο κινεζικός κολοσσός PetroChina αγόρασε αρκετά φορτία ελληνικών καυσίμων τον χρόνο που πέρασε. Αναλόγως συνέβαλε η ανάπτυξη της γειτονικής Τουρκίας, η οποία, όπως προκύπτει από δηλώσεις στελεχών του κλάδου, απορρόφησε σημαντικές ποσότητες καυσίμων ελληνικής παραγωγής. Πολύ σημαντικός ήταν, εξάλλου, για ακόμη μία χρονιά, ο όγκος των ελληνικών καυσίμων που διοχετεύθηκε σε αεροπλανοφόρα και άλλα πλοία του Αμερικανικού Στόλου. Όπως και η Λιβύη, το αμερικανικό Δημόσιο, κατ' ουσίαν, το 2010 ήταν ένας από τους μεγαλύτερους πελάτες της ελληνικής βιομηχανίας παραγωγών πετρελαίου.

«Προκύπτει σαφής αύξηση των εξαγωγών του κλάδου» αναφέρει αρμόδιος παράγων της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, ο οποίος αφήνει να εννοηθεί ότι, με βάση προσωρινά στοιχεία, σημειώθηκε διψήφια ποσοστιαία αύξησή τους στο σύνολο του έτους. Η εξέλιξη αυτή, σε συνδυασμό με τη θεαματική άνοδο των τιμών των προϊόντων του κλάδου, λόγω της εκτίναξης των διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου, δεν αφήνει αμφιβολία ότι το 2010 σημειώθηκε ρεκόρ εξαγωγών των καυσίμων ελληνικής παραγωγής.

Η παραγωγή προϊόντων πετρελαίου είχε παρουσιάσει οριακή μείωση (κατά 0,1%) το 2009. Προφανώς, οι μεταβολές που σημειώθηκαν πέρυσι στην παραγωγή του κλάδου αντανακλούν αφενός την περιστολή της εγχώριας ζήτησης και, αφετέρου, τη διεύρυνση της ζήτησης εξωτερικού και των διεθνών πωλήσεων/εξαγωγών των ελληνικών διυλιστηρίων όχι μόνο σε άλλες χώρες, αλλά και στους τομείς της διεθνούς ναυτιλίας και της διεθνούς αεροπορίας.

«Οι εξαγωγές μας αυξήθηκαν σημαντικά το 2010 και ανήλθαν στο 21% του συνολικού όγκου των πωλήσεων», δηλώνει υψηλόβαθμο στέλεχος των Ελληνικών Πετρελαίων, που αποτελούν τη μεγαλύτερη επιχείρηση του τομέα και αναμένεται να επιδιώξουν εντονότερη διεθνή εμπορική δραστηριότητα το 2011 και τα επόμενα χρόνια, καθώς θα ολοκληρώνεται ο εκσυγχρονισμός των παραγωγικών μονάδων τους με το γιγαντιαίο επενδυτικό πρόγραμμα που υλοποιούν στα διυλιστήριά τους στην Ελευσίνα, τη Θεσσαλονίκη, αλλά και τον Ασπρόπυργο.

Η άνοδος του όγκου της παραγωγής του κλάδου μετά το πρώτο τετράμηνο του έτους οφείλεται ασφαλώς, σε σημαντικό ποσοστό ίσως, στο γεγονός ότι από τον Ιούνιο η Motor Oil, η οποία παραδοσιακά αποτελεί τον μεγαλύτερο εξαγωγέα και το 2009 είχε αντλήσει σχεδόν το 50% των εσόδων της από την εξαγωγική της δραστηριότητα, έθεσε σε λειτουργία νέα μονάδα απόσταξης αργού πετρελαίου, δυναμικότητας 60.000 βαρελιών ημερησίως, αυξάνοντας κατά 25% την παραγωγική δυναμικότητα του διυλιστηρίου της στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας.

«Αξιοποιήσαμε σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, κατά το 2010, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και τον πάγιο εξαγωγικό προσανατολισμό του διυλιστηρίου και της εταιρείας μας, διευρύνοντας τις εξαγωγές», αναφέρει υψηλά ιστάμενος παράγων της εταιρείας.

Άνοδο του όγκου παραγωγής την περίοδο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2010, σε σύγκριση με την ίδια χρονική περίοδο του 2009, παρουσίασαν και οι τέσσερις κατηγορίες προϊόντων του κλάδου των παραγώγων πετρελαίου, όπως αυτές προσδιορίζονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή.

Σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία, κατά την εξεταζόμενη περίοδο αυξήθηκαν κατά 7,84% η παραγωγή αμόλυβδης βενζίνης, κατά 7,37% η παραγωγή αεριελαίων, κατά 3,3% η παραγωγή μαζούτ και κατά 4,72% η παραγωγή της κηροζίνης.

Η παραγωγή του κλάδου των παραγώγων πετρελαίου αντιστοιχεί κατά την Ε.Σ.Υ.Ε., σύμφωνα με έρευνα που είχε διεξαχθεί το 2005, στο 11,3% της συνολικής παραγωγής της ελληνικής μεταποιητικής βιομηχανίας. Η άνοδος της όμως κατά 10,8% την τελευταία πενταετία, σε συνδυασμό με την πτώση της συνολικής μεταποιητικής παραγωγής το ίδιο χρονικό διάστημα, σημαίνει ότι το μερίδιο του κλάδου είναι πλέον ακόμη μεγαλύτερο.

ΕΛΛΑΔΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	2004	2005	2006	2007	2008
Αργό πετρέλαιο	28.352,00	27.346,00	30.001,00	29.994,00	12.681,00
Αέριο και πετρέλαιο	5.767,00	5.957,00	4.802,00	3.070,00	1.373,00
Κηροζίνη	225,00	231,00	352,00	277,00	129,00
Βενζίνη για αυτοκίνητα	979,00	865,00	677,00	596,00	307,00
Νάφθα	113,00	40,00	0,00	0,00	22,00
Βαρύ μαζούτ	342,00	304,00	360,00	393,00	44,00
ΕΞΑΓΩΓΕΣ	2004	2005	2006	2007	2008
Αργό πετρέλαιο	1.624,00	1.836,00	2.108,00	2.112,00	1.040,00
Αέριο και πετρέλαιο	1.012,00	1.219,00	2.067,00	1.848,00	738,00
Κηροζίνη	596,00	847,00	714,00	804,00	291,00
Βενζίνη για αυτοκίνητα	1.149,00	782,00	809,00	911,00	264,00
Νάφθα	471,00	187,00	184,00	138,00	57,00
Βαρύ μαζούτ	619,00	366,00	595,00	256,00	328,00

Πηγή: European Commission Energy

2.5 Θεσμικό πλαίσιο κλάδου πετρελαίου

Η Ελληνική αγορά πετρελαιοειδών ρυθμίζεται με το Νόμο 3054/2002 (όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 3335/2005) και τον σχετικό Κανονισμό Αδειών.

Στην αγορά δραστηριοποιούνται :

- **2** εταιρείες δύλισης με 4 διυλιστήρια
- **19** εταιρείες εμπορίας με άδεια Α με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης ανά την Ελλάδα.
- **25** εταιρείες με άδεια Β1 ή/ και Β2 για ναυτιλιακά ή/ και αεροπορικά καύσιμα με ευκολίες ανεφοδιασμού πλοίων σε λιμάνια και με σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών σε περίπου 25 αεροδρόμια. Από αυτές τις εταιρείες, οι 12 διαθέτουν και άδεια τύπου Α.
- **25** εταιρείες με άδεια Γ – δηλαδή εμπορίας Υγραερίου με εγκαταστάσεις ή/ και εμφιαλωτήρια υγραερίων. Από αυτές τις εταιρείες, οι 3 διαθέτουν και άδεια τύπου Α.
- **20** εταιρείες με άδεια Δ – δηλαδή εμπορίας Ασφάλτου. Από αυτές τις εταιρείες, οι 6 διαθέτουν και άδεια τύπου Α.
- **1** εταιρεία με Άδεια Μεταφοράς με Αγωγό που δραστηριοποιείται στη μεταφορά Jet fuels από τα διυλιστήρια στον αερολιμένα Ε. Βενιζέλος.
- περίπου **8.200** (που η πλειοψηφία τους φέρει σήματα εταιρειών). Στην Ελλάδα αντιστοιχεί 1 πρατήριο ανά 1.400 κατοίκους, ενώ ο μέσος όρος της Ε.Ε. είναι 1 πρατήριο ανά 3.800 κατοίκους.
- περίπου **2.000** Πωλητές πετρελαίου θέρμανσης
- Για τη διακίνηση των καυσίμων χρησιμοποιούνται :
 - δίκτυο σωληναγωγών – pipelines
 - περίπου **1.300** βυτιοφόρα Δημόσιας Χρήσης
 - περίπου **500** βυτιοφόρα Ιδιωτικής Χρήσης των εταιρειών εμπορίας
 - περίπου **8.600** μικρά βυτιοφόρα Ιδιωτικής Χρήσης διανομής θέρμανσης

Ο Νόμος 3054/02 :

- Αρχές πετρελαϊκής πολιτικής (άρθρο 2)
- Άδειες (άρθρο 4)

- Άδεια διύλισης (άρθρο 5)
- Άδεια εμπορίας (άρθρο 6)
- Άδεια λιανικής εμπορίας (άρθρο 7)
- Άδεια μεταφοράς με αγωγό (άρθρο 8)
- Εμφιάλωση υγραερίων (άρθρο 9)
- Δικαιώματα χρήσης και πρόσβαση (άρθρο 10)
- Τήρηση λογαριασμών από κατόχους αδειών και καταγραφή στοιχείων δραστηριοτήτων
- Υποχρεώσεις τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας
- Διαχείριση κρίσεων εφοδιασμού σε υγρά καύσιμα
- Κανονισμός αδειών
- Γενικές διατάξεις
- Ποινικές κυρώσεις
- Διοικητικές κυρώσεις
- Μηχανισμοί ελέγχου και εποπτείας αγοράς
- Ειδικός λογαριασμός πετρελαιοειδών
- Τιμές πετρελαιοειδών προϊόντων
- Κανόνες ασφαλείας
- Ωράριο πρατηρίων υγρών καυσίμων

Γενικά ο νόμος αυτός στα άρθρα του ορίζει τα εξής :

Με το **άρθρο 1** του διατυπώνεται ο σκοπός του νομοθετήματος που είναι η ρύθμιση θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής της χώρας και ορίζεται ότι η διύλιση, εμπορία, μεταφορά και αποθήκευση αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων διενεργούνται σύμφωνα με τους κανόνες του νόμου αυτού και εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον.

Με το **άρθρο 2** ορίζεται ότι το κράτος χαράσσει την πετρελαϊκή πολιτική της χώρας προς εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος στο πλαίσιο του άρθρου 106, παρ. 1, 2 και 3 του Συντάγματος, ενώ σε σχέση με τον μέχρι τότε ισχύοντα Νόμο, ορίζει ότι το κράτος είναι υπεύθυνο για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς πετρελαίου και την εποπτεία τήρησης των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού.

Στο **άρθρο 3** δίδονται οι αναγκαίοι ορισμοί για την ερμηνεία των διατάξεων του Νόμου, ενώ ορίζονται οι 6 κατηγορίες στις οποίες κατατάσσονται τα προϊόντα διύλισης του αργού πετρελαίου, ελαφρά κλάσματα, μεσαία κλάσματα, βαρέα κλάσματα, άσφαλτος, υγραέρια και άλλα προϊόντα (νάφθα, κωκ, θείο, κήρος κ.λ.π.).

Στο **άρθρο 4** προβλέπεται ότι η άσκηση των δραστηριοτήτων διύλισης, εμπορίας, λιανικής εμπορίας, μεταφοράς με αγωγό πετρελαιοειδών προϊόντων και εμφιάλωσης υγραερίων επιτρέπεται μόνον εφόσον έχει χορηγηθεί η αντίστοιχη άδεια. Όλες οι άδειες χορηγούνται με απόφαση του υπουργού Ανάπτυξης, εκτός των αδειών λιανικής εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων και εμφιάλωσης υγραερίων που χορηγούνται από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Η χορήγηση των αδειών για κάθε κατηγορία γίνεται με βάση το άρθρο 14 του ίδιου νόμου, όπου θεσπίζεται ο κανονισμός αδειών και ρυθμίζονται οι απαραίτητες προϋποθέσεις και οι επιμέρους λεπτομέρειες από τον υπουργό Ανάπτυξης μετά και από τη γνώμη της Ρ.Α.Ε.

Το **άρθρο 5** προβλέπει ότι η άδεια διύλισης χορηγείται μόνο σε νομικά πρόσωπα με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας ή άλλης αντίστοιχης μορφής που εδρεύει σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και στη συνέχεια, ορίζει ότι ο κάτοχος αυτής της άδειας μπορεί να πωλεί τα προϊόντα του σε κατόχους άδειας εμπορίας, σε προμηθευτικούς συνεταιρισμούς ή κοινοπραξίες πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου κίνησης, σε Μεγάλους Τελικούς Καταναλωτές και στις Ένοπλες Δυνάμεις. Ο κάτοχος της άδειας αυτής έχει τη δυνατότητα να εμπορεύεται αργό πετρέλαιο και άλλα πετρελαιοειδή προϊόντα, ωστόσο θα πρέπει να διαθέτει κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους.

Στο **άρθρο 6** ορίζεται ότι η άδεια εμπορίας αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων χορηγείται σε νομικά πρόσωπα που έχουν τις ίδιες ιδιότητες μ' αυτές των νομικών προσώπων του άρθρου 5. Ο κάτοχος της άδειας αυτής μπορεί να διαθέτει τα προϊόντα του σε όσους έχουν άδεια εμπορίας ή λιανικής εμπορίας ή σε τελικούς καταναλωτές με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους. Συγκεκριμένα, στην παράγραφο 4 του άρθρου θεσπίζονται οι κατηγορίες προϊόντων για τις οποίες χορηγούνται ξεχωριστές άδειες, οι οποίες αντικατέστησαν τις κατηγορίες προϊόντων του Ν. 1751/85.

Οι κατηγορίες αυτές είναι οι παρακάτω :

A. Άδεια εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων. Στην άδεια αυτή δεν περιλαμβάνεται η εμπορία ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων, υγραερίων και ασφάλτου.

B1. Άδεια εμπορίας αφορολόγητων ναυτιλιακών καυσίμων

B2. Άδεια εμπορίας αφορολόγητων αεροπορικών καυσίμων

Γ. Άδεια εμπορίας υγραερίων

Δ. Άδεια εμπορίας ασφάλτου

Στο ίδιο άρθρο παρουσιάζονται οι απαιτήσεις για την χορήγηση εμπορίας πετρελαιοειδών. Οι απαιτήσεις αυτές διακρίνονται στο ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο, στη διαθεσιμότητα των αποθηκευτικών χώρων και των μεταφορικών μέσων.

- Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο που απαιτείται για την κάθε κατηγορία είναι:

Για την άδεια κατηγορίας Α	2.000.000 ΕΥΡΩ
Για την άδεια κατηγορίας Β1	800.000 ΕΥΡΩ
Για την άδεια κατηγορίας Β2	800.000 ΕΥΡΩ
Για την άδεια κατηγορίας Γ	800.000 ΕΥΡΩ
Για την άδεια κατηγορίας Δ	800.000 ΕΥΡΩ

- Οι αποθηκευτικοί χώροι πρέπει να είναι ιδιόκτητοι ή και μισθωμένοι για ένα τουλάχιστον χρόνο από την έναρξη ισχύος της άδειας, γεγονός που πρέπει να αποδεικνύεται και εγγράφως .

Οι χώροι αυτοί πρέπει να πληρούν και να τηρούν τις προβλεπόμενες από τις κείμενες διατάξεις προδιαγραφές και να διαθέτουν τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό για την ασφαλή αποθήκευση και διακίνηση των προϊόντων. Ειδικότερα, ο ελάχιστος όγκος αποθηκευτικών χώρων κατά κατηγορία άδειας εμπορίας ορίζεται ως εξής:

Για την άδεια κατηγορίας Α	13.000 κυβικά μέτρα
Για την άδεια κατηγορίας Β1	5.000 κυβικά μέτρα
Για την άδεια κατηγορίας Β2	5.000 κυβικά μέτρα
Για την άδεια κατηγορίας Γ	500 κυβικά μέτρα
Για την άδεια κατηγορίας Δ	2.000 κυβικά μέτρα

- Η διαθεσιμότητα των μεταφορικών μέσων (βυτιοφόρα οχήματα ή πλωτά μέσα) θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ομαλή τροφοδοσία της αγοράς και την ομαλή και συνεχή διακίνηση μέρους των προϊόντων που εμπορεύεται ο κάτοχος της άδειας. Με απόφαση των υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών ή προκειμένου για ναυτιλιακά καύσιμα των υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζεται η σχέση του όγκου πωλήσεων με τον αριθμό και τη δυναμικότητα των Ι.Χ. βυτιοφόρων οχημάτων ή πλωτών μέσων που δύναται να έχει στην κατοχή του ο κάτοχος της άδειας, το ειδικό σήμα και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Τέλος ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο ότι ο κάτοχος της άδειας εφόσον εμπορεύεται υγραέριο σε φιάλες θα πρέπει να διαθέτει 50.000 επαναπληρούμενες φιάλες υγραερίου, οι οποίες θα φέρουν με ανεξίτηλο τρόπο την επωνυμία και τα σήματα του κατόχου της άδειας που τις διακινεί..

Στις υπόλοιπες παραγράφους του άρθρου ορίζονται μεταξύ άλλων οι επιπρόσθετες προϋποθέσεις που θα πρέπει να πληρούν οι αποθηκευτικοί χώροι του κατόχου της άδειας και οι διατάξεις που υποχρεούται να ακολουθεί σύμφωνα με το άρθρο 17 ιδίου του νόμου.

Το **άρθρο 7** ορίζει ότι η άδεια λιανικής εμπορίας χορηγείται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα οποιασδήποτε μορφής, σε αντίθεση μ'αυτά που ορίζουν τα άρθρα 5 και 6 του συγκεκριμένου νόμου. Οι κάτοχοι της άδειας λιανικής εμπορίας προμηθεύονται τα προϊόντα τους μόνο από τους κατόχους άδειας εμπορίας και έχουν την αποκλειστική ευθύνη για την διακίνηση και διάθεση των προϊόντων τους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 του νόμου αυτού. Η άδεια διακρίνεται στις εξής επιμέρους κατηγορίες :

- πρατηρίου πώλησης υγραερίων αποκλειστικά για κίνηση οχημάτων.
- μεταπωλητή πετρελαίου θέρμανσης που προορίζεται για καταναλωτές και
- διανομής εμφιαλωμένου υγραερίου.

Προβλέπεται η δυνατότητα σύστασης προμηθευτικών συνεταιρισμών ή κοινοπραξιών από τους κατόχους αδειών λιανικής εμπορίας πρατηρίων βενζίνης ή υγρών καυσίμων προκειμένου να λάβουν υπουργική άδεια για την απευθείας προμήθεια από τα διυλιστήρια.

Τα άρθρα **8 και 9** αφορούν στις άδειες μεταφοράς με αγωγό και εμφιάλωσης υγραερίων.

Το **άρθρο 10** καθιερώνει το δικαίωμα των κατόχων αδειών διύλισης, εμπορίας, καθώς και των μεγάλων τελικών καταναλωτών και των προμηθευτικών συνεταιρισμών πρατηρίων υγρών καυσίμων ή υγραερίου κίνησης να έχουν πρόσβαση σε αποθηκευτικούς χώρους των διυλιστηρίων ή κατόχων άδειας εμπορίας εφόσον αυτές πιστοποιούνται ως αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Το άρθρο προβλέπει τον τρόπο υπολογισμού του ανταλλάγματος για την πρόσβαση στους αποθηκευτικούς χώρους, ενώ ανάλογη ρύθμιση υπάρχει και για την πρόσβαση σε αγωγό κατόχου άδειας μεταφοράς με αγωγό.

Το **άρθρο 11** υποχρεώνει τους κατόχους αδειών να τηρούν ετήσιους λογαριασμούς ξεχωριστά για κάθε άδεια. Παράλληλα, προβλέπει η έκδοση υπουργικής απόφασης για τη διαδικασία κατάρτισης δελτίων συλλογής στοιχείων και πληροφοριών σχετικά με την άσκηση δραστηριότητας στην αγορά πετρελαίου.

Το **άρθρο 12** ρυθμίζει τις υποχρεώσεις σχετικά με την τήρηση των αποθεμάτων ασφαλείας. Γενικά, τα αποθέματα ασφαλείας θα πρέπει να τηρούνται εντός της Ελληνικής Επικράτειας για κάθε κατηγορία πετρελαιοειδών προϊόντων, προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες της εσωτερικής αγοράς σε περιόδους κρίσης εφοδιασμού καυσίμων στα πλαίσια και των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας. Για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας εφαρμόζεται η διάκριση σε 3 κατηγορίες : ελαφρά, μεσαία και βαρέα κλάσματα. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου του νόμου υπόχρεοι για την τήρηση των αποθεμάτων ασφαλείας ανεξάρτητα από το είδος της άδειας που κατέχουν είναι :

- Όσοι εισάγουν αργό πετρέλαιο, πετρελαιοειδή ή ημικατεργασμένα προϊόντα προς κατανάλωση στην εγχώρια αγορά.
- Οι μεγάλοι καταναλωτές που εισάγουν πετρελαιοειδή προϊόντα για ίδια κατανάλωση.

Όλοι οι παραπάνω είναι υποχρεωμένοι να διατηρούν αποθέματα ασφαλείας ύψους 90/365 των καθαρών εισαγωγών που πραγματοποίησαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Το ύψος αυτό μπορεί να μεταβληθεί με απόφαση του υπουργού Ανάπτυξης, λαμβανομένων υπόψη και των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας.

Οι αποθηκευτικοί χώροι που τηρούνται τα αποθέματα ασφαλείας θα πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί ως αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας σύμφωνα με τον κανονισμό τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Οι υπόχρεοι μπορούν να αναθέτουν σε τρίτο μέρος ή το σύνολο της υποχρέωσης που απαιτείται να τηρούν έναντι ανταλλάγματος. Τέλος, με απόφαση του υπουργού Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της Ρ.Α.Ε., εκδίδεται ο κανονισμός τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, ο οποίος περιέχει τους όρους με τους οποίους ασκείται η εποπτεία και διενεργείται έλεγχος και κάθε σχετική λεπτομέρεια, ιδίως σχετικά με την πιστοποίηση των αποθηκών τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας.

Το **άρθρο 13** προβλέπει τη σύσταση Επιτροπής Διαχείρισης Κρίσεων Εφοδιασμού Υγρών Καυσίμων που καταρτίζει και εισηγείται μέτρα για την αντιμετώπιση τέτοιων κρίσεων και ελέγχει την εφαρμογή τους. Η επιτροπή αυτή έχει ως πρόεδρο τον γενικό γραμματέα του υπουργείου Ανάπτυξης και αποτελείται από τον πρόεδρο της Ρ.Α.Ε., υπηρεσιακούς παράγοντες των εμπλεκόμενων υπουργείων και εκπροσώπους όλων των κατόχων άδειας διύλισης, καθώς και εκπροσώπους του κλάδου εμπορίας και λιανικής εμπορίας.

Το **άρθρο 14** προβλέπει τα θέματα που θα ρυθμίζονται με τον Κανονισμό αδειών για το οποίο έγινε λόγος στα άρθρα 4,5,6 και 7.

Το **άρθρο 15** ρυθμίζει διάφορα θέματα μεταξύ των οποίων είναι η δυνατότητα απευθείας εισαγωγής πετρελαιοειδών από τους μεγάλους καταναλωτές, οι αποθηκευτικοί χώροι, το φορολογικό καθεστώς των λειτουργικών αποθεμάτων κ.λ.π.

Το άρθρο **16 και 17** προβλέπουν ποινικές και διοικητικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του Νόμου αυτού. Ποσοστό ίσο με 20% επί των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων αποτελεί πόρο του Ειδικού Λογαριασμού Πετρελαιοειδών του άρθρου 20 του Νόμου αυτού.

Το **άρθρο 18** προβλέπει τη σύσταση και τις αρμοδιότητες των Κλιμακίων Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (Κ.Ε.Δ.Α.Κ.) που θα λειτουργούν στο υπουργείο Ανάπτυξης. Τα μέλη τους τοποθετούνται για ένα χρόνο και δεν μπορούν να τοποθετηθούν ξανά πριν την πάροδο έτους από τη λήξη της προηγούμενης θητείας τους.

Το **άρθρο 19** αφορά στη σύσταση ειδικού λογαριασμού χρηματοδότησης εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών για μεταφορές καυσίμων στις προβληματικές περιοχές της χώρας και θεσπίζεται εισφορά τουλάχιστον 1% επί της προ εισφορών και φόρων αξίας των πετρελαιοειδών προϊόντων που διακινούν οι κάτοχοι αδειών δύλισης, εμπορίας και οι προμηθευτικοί συνεταιρισμοί. Από το λογαριασμό αυτό χρηματοδοτούνται οι κάτοχοι αδειών εμπορίας και λιανικής εμπορίας που καλύπτουν ανάγκες σε πετρελαιοειδή των προβληματικών περιοχών της χώρας, οι λειτουργικές ανάγκες του υπουργείου Ανάπτυξης για ερευνητικούς σκοπούς, καθώς για την κάλυψη δαπανών των κλιμακίων ελέγχου του άρθρου 18 και για άλλους σκοπούς.

Το **άρθρο 20** προβλέπει τον τρόπο διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών προϊόντων στην εγχώρια αγορά. Το άρθρο αυτό προσδιορίζει ότι οι τιμές είναι πλήρως απελευθερωμένες και διαμορφώνονται ελεύθερα από τις εταιρείες εμπορίας. Ωστόσο, για λόγους προστασίας του ανταγωνισμού τα διυλιστήρια γνωστοποιούν στο υπουργείο Ανάπτυξης τον τρόπο προσδιορισμού των ex factory τιμών τους οι δε εταιρείες εμπορίας τις πραγματικές τιμές στις οποίες διαθέτουν τα προϊόντα τους στους πρατηριούχους. Τέλος, το κράτος εξακολουθεί να διατηρεί το δικαίωμα να επιβάλει σε εθνικό ή τοπικό ανώτατες τιμές πώλησης στον καταναλωτή (Α.Τ.Κ.) για όλα ή ορισμένα από τα πετρελαιοειδή προϊόντα. Η ισχύς της παραπάνω απόφασης διαρκεί όσο αυτό επιβάλλεται από τις συνθήκες της αγοράς και πάντως για διάστημα έως και 2 μήνες για κάθε φορά. Ο καθορισμός των ανωτάτων τιμών πώλησης γίνεται με βάση τα χαρακτηριστικά που παρουσιάζονται στη παράγραφο 3 του άρθρου.

Στα **άρθρα 21 και 22** θεσπίζονται οι κανόνες ασφαλείας και το ωράριο των πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Το **άρθρο 23** περιλαμβάνει μεταβατικές διατάξεις και ιδιαίτερα, σχετικά με τις ως σήμερα ισχύουσες άδειες. Ορίζει, επίσης, ότι οι σήμερα λειτουργούσες εταιρείες εμπορίας λαμβάνουν απευθείας από το Νόμο αυτό τη σχετική άδεια εμπορίας, χωρίς βέβαια να θίγεται η υποχρέωση συμμόρφωσης τους προς τις υποχρεώσεις που θεσπίζει ο Νόμος αυτός και ο Κανονισμός Αδειών.

Τέλος, τα **άρθρα 24 και 28** ορίζουν ότι από την 01/10/2003 τίθεται σε ισχύ ο Ν. 3054/02 και ταυτόχρονα οι διατάξεις του βασικού νόμου της αγοράς πετρελαιοειδών

1751/85, εκτός των σημείων όπου γίνεται αναφορά για διατήρηση των διατάξεων του τελευταίου²².

²² Καλαντζής Φώτης, σελ. 165-171

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΔΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΔΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

3.1 Η δομή της αγοράς στη διύλιση (Αγορά Α)

Στην αγορά διύλισης στην εγχώρια και ξένα διυλιστήρια, καθώς και εισαγωγείς πετρελαιοειδών, πουλάνε τα προϊόντα πετρελαίου στις εγχώριες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών. Η αγορά διύλισης έχει ως κυρίως αντικείμενο την εξυπηρέτηση των αναγκών της εσωτερικής αγοράς της οποίας τα βασικά μεγέθη απεικονίζονται στον Πίνακα 3.1.

Πίνακας 3.1: Καταναλώσεις πετρελαιοειδών, 2009*

Καταναλώσεις προϊόντων γενικής χρήσης καυσίμων	2009
Κηροζίνη	7.110
Αεροπορικό καύσιμο (JET A-1)	992.139
Βενζίνη LRP	186.858
Άσφαλτος	371.770
Μαζούτ	1.464.181
Πετρέλαιο Κίνησης	2.837.350
Πετρέλαιο Θέρμανσης	3.353.442
Βενζίνη Αμόλυβδη	3.869.117

* Τα παραπάνω αριθμητικά στοιχεία αφορούν Μετρικούς Τόνους

Πηγή: ΥΠΑΝ, **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Για τα περισσότερα προϊόντα η εγχώρια παραγωγή υπερκαλύπτει την κατανάλωση, καθώς οι εξαγωγές υπερβαίνουν τις εισαγωγές (Πίνακας 3.2). Εξαιρέση αποτελεί το ντίζελ, όπου οι καθαρές εισαγωγές είναι θετικές, αλλά δεν ξεπερνούν το 5% της εγχώριας κατανάλωσης.

**Πίνακας 3.2:
Καθαρές εισαγωγές και κατανάλωση στην εγχώρια αγορά 2007 (εκ. τ.ι.π)**

	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Καθαρές εισαγωγές	Κατανάλωση στην εγχώρια αγορά	Καθαρές εισαγωγές/κατανάλωση
Βενζίνη	640	1.443	-803	4.137	-19%
Ντίζελ	2.675	2.347	328	7.249	5%
Μαζούτ (συνολικά)	647	935	-288	2.762	-10%
Αεροπορικά καύσιμα	412	832	-420	1.286	-33%
Άλλα πετρελαιοειδή	761	861	-100	1.961	-5%
Σύνολο	5.135	6.418	-1.283	17.395	-7%

Πηγή: Eurostat, **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Η Ελληνική αγορά διύλισης πετρελαίου, έχει μετά την ενσωμάτωση της Petrola στον όμιλο των ΕΛ.ΠΕ., περιορισμένο αριθμό παικτών. Στο δυναμικό των ΕΛ.ΠΕ. ανήκουν τα διυλιστήρια του Ασπρόπυργου, Ελευσίνας και Θεσσαλονίκης, ενώ το διυλιστήριο στους Αγίους Θεοδώρους κοντά στην Κόρινθο έχει ως ιδιοκτήτη τη Motor Oil.

Οι εταιρείες εμπορίας είναι ελεύθερες να εισάγουν προϊόντα πετρελαίου χωρίς δασμούς από άλλες χώρες της Ε.Ε., ή άλλους περιορισμούς, εφόσον κρίνουν ότι τις συμφέρει. Υπό αυτήν την έννοια, ο αριθμός των εν δυνάμει ανταγωνιστών είναι πολύ μεγαλύτερος.

Τα διυλιστήρια συνεπώς είναι λήπτες τιμών (price takers) και όπως ήδη ελέγχεται η έμφαση για επίτευξη κερδοφορίας δεν έγκειται στην τιμολόγηση των πωλήσεων, αλλά στον έλεγχο των κάθε λογής εξόδων συμπεριλαμβανομένης και της αγοράς/ μεταφοράς του αργού πετρελαίου ώστε να είναι δυνατή η επίτευξη κέρδους σε τιμές πώλησης στις οποίες είναι υποχρεωμένα να πωλούν, αλλά που ουσιαστικά δεν ελέγχουν. Οι ανωτέρω συνθήκες εμπορίας των προϊόντων πετρελαίου δεν προσφέρονται για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, συνεπώς κατά μία ερμηνεία ο καταναλωτής δεν δύναται να θίγει από την υφιστάμενη τιμολογιακή πρακτική των διυλιστηρίων.

Έχοντας λάβει υπόψη τους ανωτέρω λόγους στην Απόφαση της 16^{ης} Απριλίου 2007 η Επιτροπή Ανταγωνισμού (ΕΠΑΝΤ) δεν περιλαμβάνει στην Αγορά Α (Διυλιστήρια / Εταιρείες Εμπορίας) μέτρα που άπτονται τιμολογιακών πρακτικών αλλά περιορίζεται σε βελτιωτικές της διαφάνειας παρεμβάσεις, δηλαδή :

1. Την έγκαιρη (το αργότερο μέχρι τις 10 π.μ. της ημέρας παράδοσης) γνωστοποίηση στις εταιρείες της τιμής πώλησης των πετρελαιοειδών που προορίζονται για την εγχώρια αγορά με παράλληλη υποχρέωση γνωστοποίησης αυτής της απόφασης στις εταιρείες, και
2. Την υποχρέωση ανάλυσης της προσαύξεσης (premium) που επιβάλλουν τα διυλιστήρια στους πελάτες τους για λόγους διαφάνειας και με την προσδοκία μεσοπρόθεσμης μείωσης στις τιμές ex refinery.

Το ανωτέρω καθεστώς συμπληρώθηκε με συγκεκριμένη πρόταση της ΕΠ.ΑΝΤ. τον Νοέμβριο 2008 για ένα νέο τρόπο λειτουργίας του μηχανισμού αποθεμάτων ασφαλείας κατά το Αυστριακό πρότυπο:

«Ένα πρόσφατο μέτρο για την ενίσχυση του ανταγωνισμού στον κλάδο διύλισης είναι η αναθεώρηση και τροποποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας περί τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας έτσι ώστε η ευθύνη για την τήρηση τους να ανήκει σε

ξεχωριστό φορέα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που θα δημιουργηθεί για το σκοπό αυτό. Με τον τρόπο αυτό οι εταιρείες εμπορίας και οι λοιποί εν δυνάμει εισαγωγείς (μεγάλοι τελικοί καταναλωτές) θα μπορούν να πραγματοποιούν εισαγωγές χωρίς άμεση σύνδεση των εισαγωγών αυτών με το επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η τήρηση ανάλογων αποθεμάτων».

Οι προτάσεις της ΕΠ.ΑΝΤ. για να λειτουργήσει ανεξάρτητος φορέας για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας υποβλήθηκαν με στόχο ο ανταγωνισμός στην Αγορά (μεταξύ τοπικών διυλιστηρίων και εισαγωγών) να ενισχυθεί. Δεν είναι προφανής, όμως, η επίδραση του μέτρου στις ποσότητες που εισάγονται ούτε στις τελικές τιμές των προϊόντων.

Περαιτέρω, με τα νέα μέτρα που αφορούν την Αγορά Α (Απόφαση 418/V/2008 της ΕΠ.ΑΝΤ.), οι εγχώριες εταιρείες διύλισης υποχρεώνονται σε:

- Γνωστοποίηση του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας που χρεώνουν τις εταιρείες εμπορίας και τους μεγάλους καταναλωτές τόσο στην εγχώρια όσο και στην διεθνή αγορά
- Αναλυτικό επιμερισμό των στοιχείων κόστους που περιλαμβάνονται στην προσαύξηση (premium) που χρεώνουν τις εταιρείες εμπορίας και τους μεγάλους τελικούς καταναλωτές και γνωστοποίηση των στοιχείων στο υπουργείο Ανάπτυξης και Ρ.Α.Ε.
- Τιμολόγηση των ανεξάρτητων πρατηρίων που τηρούν τις προϋποθέσεις απευθείας πρόσβασης σε αυτές, με τον τρόπο να μη καθιστά άνευ αντικειμένου τη νομοθετική πρόβλεψη περί απευθείας πρόσβασης αυτών των πρατηρίων στα διυλιστήρια.

Ο τρόπος λειτουργίας των διυλιστηρίων τους επιτρέπει να πραγματοποιούν μια κερδοφορία (προ φόρων) από το σύνολο των δραστηριοτήτων τους της τάξεως 4-5% στον κύκλο εργασιών¹. Να σημειωθεί ότι πρόκειται για έναν παραγωγικό κλάδο που υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες της αγοράς είναι υποχρεωμένος να πωλεί αποκλειστικά σε εταιρείες εμπορίας και μεγάλους καταναλωτές και όχι κατευθείαν στο καταναλωτικό κοινό. Τα οικονομικά αποτελέσματα των διυλιστηρίων, ωστόσο, διαφέρουν ανά τομέα δραστηριότητας και ενίοτε το κομμάτι της πώλησης προϊόντων στην εσωτερική αγορά μπορεί να είναι ζημιογόνο², επηρεαζόμενο σημαντικά: (α) από την αποτίμηση των αποθεμάτων, η αξία των οποίων συνδέεται άμεσα με την εξέλιξη των διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου, και (β) από το μέγεθος των διεθνών περιθωρίων διύλισης³.

¹ Έτη 2006 και 2007, Πηγή: δημοσιευμένα αποτελέσματα ΕΛ.ΠΕ. και Μ.Ο.Η.

² Βλ. για παράδειγμα, ανάλυση οικονομικών αποτελεσμάτων ΕΛ.ΠΕ., έτους 2008.

³ Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 79-82

3.2 Η δομή της αγοράς στη χονδρική εμπορία πετρελαιοειδών (Αγορά Β)

Στην αγορά χονδρικής εμπορίας οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών πουλάνε τα προϊόντα πετρελαίου στα πρατήρια καυσίμων. Η αγορά χονδρικής στο χώρο των πετρελαιοειδών αριθμεί είκοσι δύο εταιρείες διαφόρων μεγεθών και βαθμού εμπλοκής. Υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός μικρών επιχειρήσεων που είτε εμπορεύονται περιορισμένη ποικιλία προϊόντων, είτε είναι εξειδικευμένες στην εξυπηρέτηση συγκεκριμένου τύπου πελάτη.

Κυρίαρχο χαρακτηριστικό αυτής της αγοράς είναι η ετερογένεια των επιχειρήσεων, τόσο από πλευράς μεγέθους, όσο και από πλευράς αντικείμενου. Αν και οι περισσότερες εξ αυτών είναι προσανατολισμένες προς την εμπορία βενζινών/ ντίζελ κίνησης/ ντίζελ θέρμανσης, υπάρχουν και εταιρείες που ειδικεύονται αποκλειστικά στην εμπορία καυσίμων για πλοία, ενώ η πώληση αεροπορικών καυσίμων αποτελεί αντικείμενο ενός περιορισμένου αριθμού εταιρειών.

Από πλευράς βιομηχανικής συγκέντρωσης καμία εταιρεία εμπορίας δεν υπερβαίνει το 20% του συνολικού αριθμού πρατηρίων πανελλαδικά, ενώ οι τρεις πρώτες καλύπτουν ποσοστό κάτω του 50%. Περαιτέρω, ο βαθμός συγκέντρωσης του κλάδου εμφανίζει τα τελευταία χρόνια πτωτική τάση, δείγμα της ανακατανομής των μεριδίων αγοράς υπέρ των μικρότερων εταιρειών εμπορίας. Παρόμοια είναι η κατάσταση από πλευράς αποθηκευτικών χώρων, δηλαδή της συνολικής αποθηκευτικής ικανότητας των εγκαταστάσεων ανά την Ελλάδα, όπου η μόνη ουσιαστική διαφορά είναι η Τρίτη θέση της JETOIL αντί της SHELL που έρχεται στην τέταρτη θέση. Οι τρεις πρώτες εταιρείες ελέγχουν το 61% των αποθηκευτικών χώρων σε κυβικά μέτρα.

Σε μια χώρα όπως η Ελλάδα με έντονη νησιωτικότητα η κατοχή παράκτιων εγκαταστάσεων αποτελεί σημαντικό εμπορικό πλεονέκτημα ως προς την ικανότητα υποστήριξης τοπικών δικτύων διανομής με προεκτάσεις ως προς το κόστος διάθεσης και την εξασφάλιση επάρκειας κατά τους μήνες αιχμής.

Κατά την τριετία 2005-2007 το εμπόριο χονδρικής καυσίμων και χημικών στην Ελλάδα είχε την χαμηλότερη κερδοφορία από τους υπόλοιπους κλάδους του εμπορίου (Πίνακας 3.3). Η σύγκριση της κερδοφορίας του κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα με την κερδοφορία άλλων εμπορικών κλάδων οδηγεί στο συμπέρασμα ότι παρόλο που πραγματοποιούνται κατώτερα ποσοστά κέρδους από ότι στους άλλους κλάδους, ο κυρίως ωφελούμενος από την εμπορική διαδικασία στο κύκλωμα του πετρελαίου είναι το κράτος. Το 2007, για παράδειγμα, η μεγαλύτερη σε μερίδιο αγοράς εμπορίας πετρελαιοειδών είχε περίπου τον μισό κύκλο εργασιών του μικρότερου διυλιστηρίου και χαμηλότερη κερδοφορία (προ φόρων) της τάξης του 1% στον κύκλο εργασιών.

Πίνακας 3.3: Ποσοστό Μικτού Κέρδους των Α.Ε και Ε.Π.Ε. κατά τομέα και κλάδο 2005-2007

Κλάδος	2005	2006	2007
Αυτοκίνητα	13,2%	12,8%	13,3 %
Ανταλλακτικά αυτοκινήτων	24,8%	24,5%	19,6 %
Εμπόριο αυτοκινήτων- Ανταλλακτικά αυτοκινήτων	14,4%	13,9%	14,1 %
Χ/Ε προϊόντων πρωτογενούς παραγωγής	17,2%	17,3%	19,3 %
Χ/Ε τροφίμων, ποτών, καπνού	18,0%	18,2%	18,9 %
Χ/Ε ειδών ένδυσης, υπόδησης, ειδών οικιακής χρήσης	27,1%	27,8%	28,1 %
Χ/Ε καυσίμων και χημικών	9,8%	8,9%	9,4%
Χ/Ε λοιπών ενδιάμεσων προϊόντων	19,5%	19,5%	18,7 %
Χ/Ε μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού	22,1%	21,2%	21,9 %
Άλλο Χ/Ε	16,9%	17,4%	18,3 %
Χονδρικό Εμπόριο	19,8%	19,6%	20,2 %
Γενικό Λιανικό Εμπόριο	22,0%	22,1%	22,6 %
Λ/Ε τροφίμων, ποτών, καπνού	21,9%	23,0%	23,4 %
Λ/Ε ένδυσης, υπόδησης, καλλυντικών, ειδών οικιακής χρήσης	39,7%	40,3%	40,8 %
Λ/Ε οικιακών συσκευών	27,4%	28,0%	30,0 %
Λ/Ε Η/Υ, μηχανών γραφείου, λοιπό Λ/Ε	25,8%	24,6%	26,9 %
Λιανικό Εμπόριο	25,4%	25,5%	26,4 %
Γενικό Σύνολο	20,1%	20,0%	20,5 %

Πηγή: Ετήσια Έκθεση Ελληνικού Εμπορίου 2008

Από πλευράς Επιτροπής Ανταγωνισμού έχουν υποβληθεί δύο εισηγήσεις για το χώρο της χονδρικής εμπορίας (Αγορά Β), η πρώτη το 2007 και η δεύτερη τον Νοέμβριο του 2008. Τα μέτρα που εισηγήθηκε η ΕΠΑΝΤ και ήδη εφαρμόζονται είναι περιληπτικά τα εξής:

- Υποχρεώθηκαν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών που χορηγούν εκπτώσεις τιμολογίου, απολογιστικές, υποστηρικτικές κ.ο.κ. στη θέσπιση αντικειμενικών κριτηρίων εθνικής εμβέλειας στον τρόπο χορήγησης τους (για λόγους, όπως αναφέρεται, τήρησης αρχών αναλογικότητας και διαφάνειας).

- Υποχρεώθηκαν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών που χορηγούν εκπτώσεις να γνωστοποιούν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού τα κριτήρια καθώς και τους όρους και τις λοιπές προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγούνται οι διάφορες εκπτώσεις προς τους πρατηριούχους.
- Υποχρεώθηκαν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών να αναγράφουν το ποσό (ευρώ / λίτρο) έκπτωσης στα εκδιδόμενα από αυτές τιμολόγια πώλησης, και, επίσης,
- Υποχρεώθηκαν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών να γνωστοποιούν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού το μηχανισμό τιμολόγησης και κάθε αλλαγή αυτό που εφαρμόζουν στις επιχειρήσεις λιανικής εμπορίας και τους λοιπούς αγοραστές.
- Απαγορεύθηκε στις εταιρείες εμπορίας να παρέχουν « υποστηρικτικές» εκπτώσεις δηλ. επιλεκτικές εκπτώσεις σε μεμονωμένα πρατήρια. Επιτρέπονται μόνο βάσει των προαναφερθέντων κριτηρίων.

Τα συγκεκριμένα μέτρα συμπληρώθηκαν πρόσφατα (11/2008) και από την εξής πρόταση :

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού προτείνει τη συνολική αναθεώρηση της υφιστάμενης μεθοδολογία που αφορά στη συγκέντρωση και κυρίως την επεξεργασία των δεδομένων (τιμές και κόστος προϊόντων, εισαγωγές υγρών καυσίμων κ.λ.π.) από την αρμόδια διοικητική αρχή (Υπουργείο Ανάπτυξης). Ειδικότερα προτείνεται η δημιουργία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Διύλισης και Εμπορίας Πετρελαιοειδών (ΟΠΣΔΕΠ), το οποίο θα περιλαμβάνει την απαιτούμενη πληροφόρησης έτσι ώστε ο έλεγχος και η εποπτεία της αγοράς να είναι πιο αποτελεσματικός από τις αρμόδιες αρχές (Υπουργείο Ανάπτυξης, Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

και στη συνέχεια:

α) Τη γνωστοποίηση των εκπτώσεων των εταιρειών εμπορίας στο αρμόδιο Υπουργείο Ανάπτυξης και της ένταξής τους στο ΟΠΣΔΕΠ .

β) Την άρση των εμποδίων για την αντικατάσταση των Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρων (ΙΧΒ) αυτοκινήτων των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών με νέο στόλο σύγχρονων προδιαγραφών.

γ) Την άρση των περιορισμών ως προς την έκδοση νέων αδειών μεταφοράς υγρών καυσίμων από ΙΧΒ .

δ) Την κατάργηση του ορισμού από την Πολιτεία των κατωτάτων κομίστρων στα ΔΧ βυτιοφόρα.

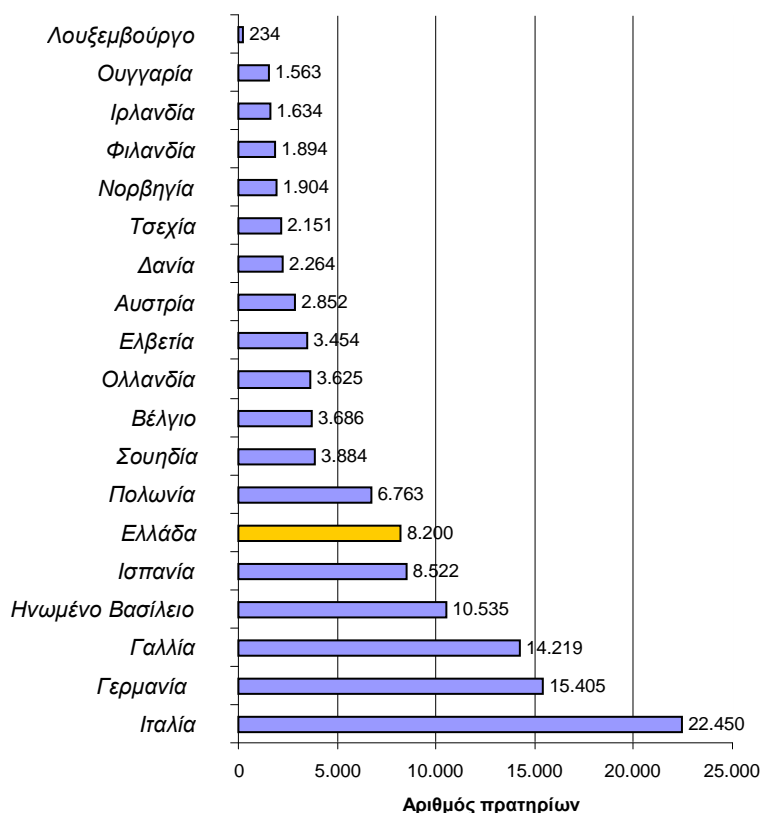
Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η μεν πρώτη δέσμη μέτρων εντάσσεται πλέον σε ενιαίο πλαίσιο (ΟΠΣΔΕΠ), η δε δεύτερη, αλλάζοντας κατεύθυνση, εστιάζει πλέον σε ένα πιο απελευθερωμένο καθεστώς οδικών μεταφορών με ενίσχυση του ρόλου των βυτιοφόρων φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

Αν και είναι δυνατόν να προδικάσει κανείς τη μελλοντική δραστηριότητα της ΕΠΑΝΤ στον τομέα των πετρελαιοειδών, είναι σαφές ότι το πλαίσιο διαφάνειας που δημιουργήθηκε κατά την πρώτη δέσμη με την ένταξή του στο ΟΠΣΔΕΠ κρίνεται επαρκές για την αποτελεσματική προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών. Σύμφωνα με δημοσιευμένες πληροφορίες στον Τύπο, η κερδοφορία των εταιρειών εμπορίας έχει επηρεαστεί αρνητικά από τη σημερινή οικονομική κρίση λόγω απαξίωσης αποθεμάτων μετά από την πτώση της τιμής του πετρελαίου, αλλά και λόγω πτώσης της κατανάλωσης, σε σημείο που να απειλείται με εξαφάνιση ένας αριθμός μικρών εταιρειών με ποσοστό κάτω του 4% της αγοράς και ένας πολύ μεγάλος αριθμός πρατηρίων⁴.

3.3 Η δομή της αγοράς στη λιανική (Αγορά Γ)

Η λιανική αποτελεί τον τελευταίο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας της αγοράς καυσίμων και συναποτελείται από ένα μεγάλο αριθμό πρατηρίων καυσίμων ο οποίος στις **αρχές του 2008** έφθασε τα οχτώ χιλιάδες διακόσια (8.200), (Διάγραμμα 3.1)

Διάγραμμα 3.1: Αριθμός πρατηρίων σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις

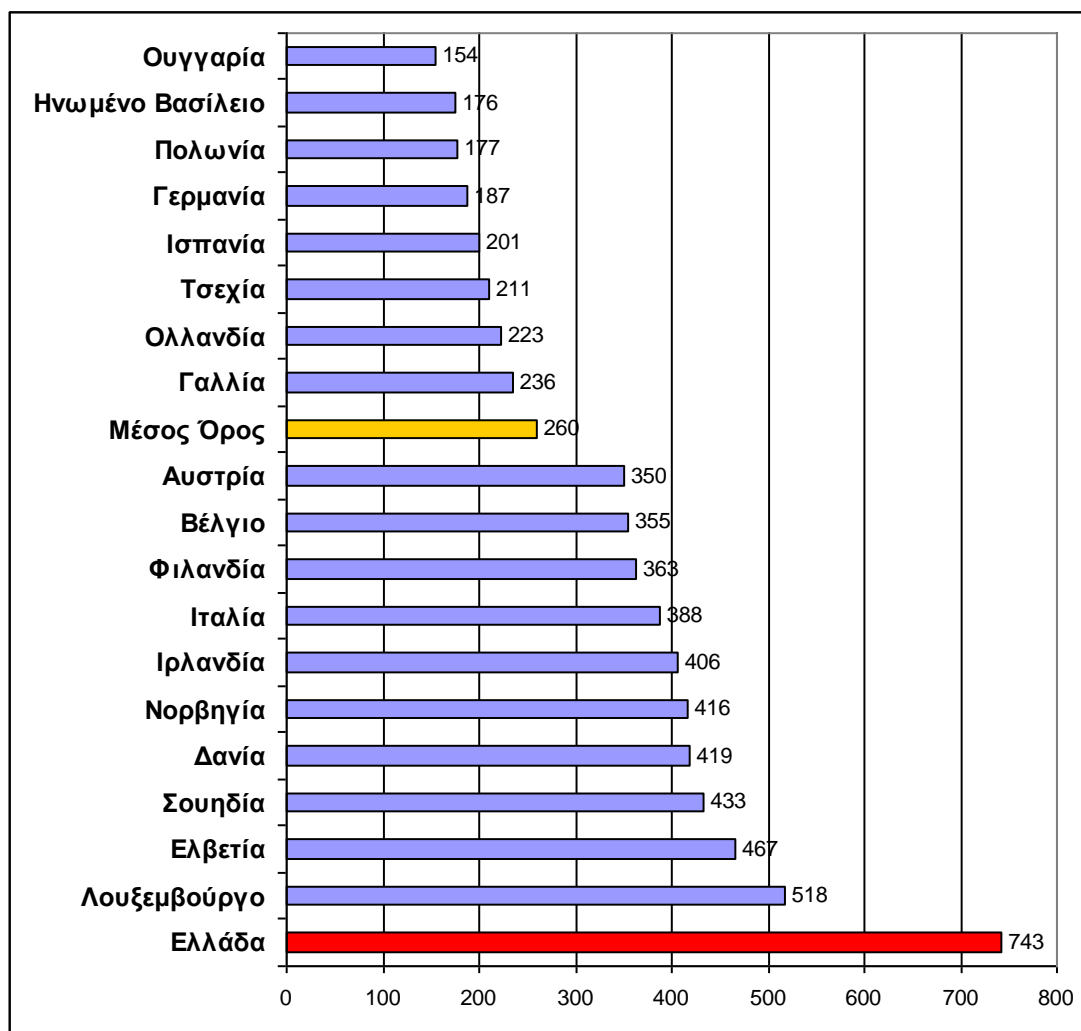


Πηγή: NOIAs (National Oil Industries Associations)

⁴ Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 82-86

Με βάση τον πληθυσμό στην Ελλάδα αναλογούν περισσότερα πρατήρια ανά 1 εκατ. κατοίκους από οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα (Διάγραμμα 3.2). Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι ο αριθμός πρατηρίων ανά 1 εκατ. κατοίκους στην Ελλάδα (743 πρατήρια/ 1 εκατ. κατοίκους) είναι υπερδιπλάσιος του αντίστοιχου ευρωπαϊκού μέσου όρου (260 πρατήρια/ 1 εκατ. κατοίκους).

Διάγραμμα 3.2 Αριθμός πρατηρίων ανά 1 εκατ. κατοίκους

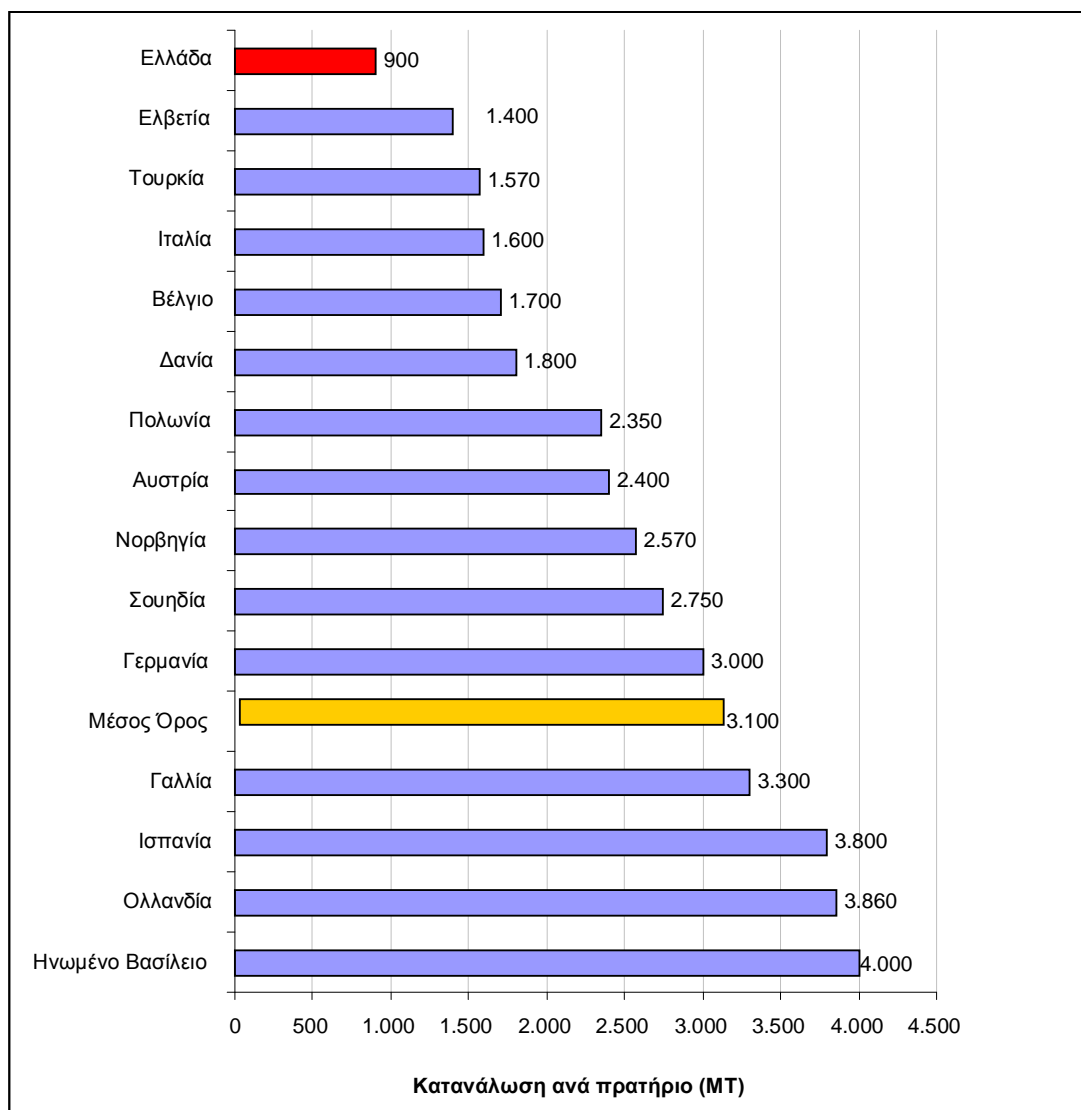


Πηγή: NOIAs (National Oil Industries Associations)

Ο κλάδος λιανικής πώλησης στην Ελλάδα είναι επομένως κατακερματισμένος, γεγονός που οφείλεται στη μορφολογία της χώρας (π.χ. κάλυψη των αναγκών στα

πολυάριθμα νησιά, αραιοκατοικημένες και ορεινές περιοχές), αλλά και στη γενικότερη τάση αυτοαπασχόλησης που καταγράφεται στην ελληνική οικονομία. Αυτό όμως συνεπάγεται ότι τη δεδομένη κατανάλωση πετρελαιοειδών στην Ελλάδα καλύπτει ένας μεγάλος αριθμός πρατηρίων και επομένως αναμένουμε ότι ο μέσος όγκος πωλήσεων των πρατηρίων είναι πολύ χαμηλότερος σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Πράγματι αυτό συμβαίνει όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Διαγράμματος 3.3.

Διάγραμμα 3.3 : Μέση κατανάλωση αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά πρατήριο (Μερικοί τόνοι / Αριθμός πρατηρίων)*



Πηγή : NOIAs (National Oil Industries Associations) * Εξαιρούνται οι πωλήσεις από υπεραγορές

Στην Ελλάδα ο μέσος όγκος πωλήσεων αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά πρατήριο είναι ο χαμηλότερος στην Ευρώπη (τουλάχιστον μεταξύ των χωρών που έχουμε διαθέσιμα αποθέματα) που προσεγγίζει τα 900 MT όταν ο μέσος ευρωπαϊκός όρος είναι 3.100 MT / πρατήριο. Αυτό σημαίνει ότι ο επιμερισμός του πάγιου κόστους των πρατηρίων πραγματοποιεί γενικά σε μικρότερες ποσότητες πώλησης, άρα απαιτούνται μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η κερδοφορία τους.

Όπως και στην περίπτωση των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών, οι εταιρείες λιανικής πραγματοποιούν κατ' αρχήν τα κέρδη τους από ένα ποσό το οποίο χρεώνουν πάνω στην τιμή με την οποία αυτά τιμολογούνται. Ως γνωστόν, η γεωγραφική θέση του πρατηρίου παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην εκμετάλλευση. Κάθε πρατήριο διαθέτει κάποια χαρακτηριστικά γεωγραφικού μονοπωλίου τα οποία δύναται να του επιτρέψουν να προηγείται – ή να έπεται – στην τιμολογιακή του τακτική εν σχέση με τα γειτονικά πρατήρια. Στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών ο νόμος απαγορεύει την επιβολή (ή έστω σύσταση) τιμής μεταπώλησης των προϊόντων από τα πρατήρια.

Εξαίρεση φυσικά αποτελούν τα πρατήρια τα οποία λειτουργούν στο όνομα της ίδιας της εταιρείας (δηλ. η άδεια λειτουργίας είναι της εταιρείας).

Η οικονομική ανεξαρτησία κάθε πρατηρίου δεν εγγυάται φυσικά την επιβίωση σε μία δύσκολη περίοδο, για την Ελληνική, αλλά και την διεθνή, οικονομία. Ένας αριθμός πρατηρίων φέρεται ότι έχει πρόσφατα κλείσει και ότι γενικά ο κλάδος υφίσταται ήδη τις συνέπειες της οικονομικής καχεξίας δημιουργώντας με τη σειρά του κλίμα βάσιμης ανησυχίας για ενδεχόμενες επισφάλειες σε εταιρείες εμπορίας.

Η τιμή ανά προϊόν που χρεώνει η εταιρεία στον πρατηριούχο διαφέρει από πρατήριο σε πρατήριο ανάλογα με παράγοντες που έχουν σχέση με το επίπεδο του ανταγωνισμού στην περιοχή του, το συνολικό κόστος το οποίο υπέστη η εταιρεία για να τον πείσει να συμβληθεί μαζί της, τον όγκο κατανάλωσης του, τις χορηγούμενες πιστώσεις κατά την αποπληρωμή, την εκτίμηση για τις προοπτικές του κ.ο.κ.

Σύμφωνα με την τελευταία Απόφαση 418/V/2008 της 12^{ης} Νοεμβρίου 2008 της ΕΠΑΝΤ ο ανταγωνισμός στην αγορά λιανικής πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω με τα επόμενα μέτρα που έχουν προταθεί :

- Εθελοντική χρήση πλήρους απελευθέρωσης ωραρίου, πέραν του καθεστώτος της εκ περιτροπής διανυκτέρευσης.
- Πλήρη απελευθέρωση του ωραρίου πρατηρίων στα νησιά κατά το καλοκαίρι.

- Αλλαγή προδιαγραφών ασφαλών αποστάσεων στη νομοθεσία ώστε να πωλείται βενζίνη και στις υπεραγορές.
- Αναθεώρηση των όρων περί υπολογισμού του μισθώματος ως ποσοστό επί του κύκλου πωλήσεων με περιοριστικό χαρακτήρα στα συμβόλαια πρατηρίων σε κλειστούς αυτοκινητόδρομους με το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας σε συνδυασμό με πίνακες που θα δείχνουν τις τιμές / απόσταση των επόμενων δύο πρατηρίων⁵.

3.4 Προβλήματα της ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών προϊόντων

Η ελληνική αγορά πετρελαιοειδών υφίσταται δομικά προβλήματα σε όλο το μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού. Από τον εκτελωνισμό των προϊόντων πετρελαίου μέχρι και την πώληση στον καταναλωτή το θεσμικό πλαίσιο και η λειτουργία των θεσμικών παραγόντων επιδέχονται σημαντικής βελτίωσης. Μερικά από αυτά τα προβλήματα δεν έχουν άμεση σχέση με τον προσδιορισμό των τιμών βραχυπρόθεσμα, αλλά, στρεβλώνοντας την αγορά και περιορίζοντας τον ανταγωνισμό, απομακρύνουν τις τιμές από το ανταγωνιστικό επίπεδο.

Οι τελωνειακές διαδικασίες εμπεριέχουν έντονη γραφειοκρατία και ελάχιστο βαθμό αυτοματοποίησης. Για παράδειγμα, η υποχρέωση φυσικής παρουσίας τελωνειακού υπαλλήλου κατά τον εκτελωνισμό των πετρελαιοειδών από τα διυλιστήρια προς την εγχώρια αγορά περιορίζει την δυνατότητα εφοδιασμού σε ώρες εκτός του ωραρίου του δημοσίου. Η εισαγωγή ηλεκτρονικής παρακολούθησης των ροών και δειγματοληπτικών τελωνειακών ελέγχων αναμένεται να επιφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στον εφοδιασμό με πολλαπλά οφέλη για την κοινωνία. Παράλληλα, συνολικού εκτελωνισμού ανά τακτές προθεσμίες (όπως γίνεται στα άλλα προϊόντα με ΕΦΚ, δηλ. αλκοόλ και καπνό) είναι τεχνικά εφικτή χωρίς απώλεια εσόδων ή χρηματοοικονομική υστέρηση εσόδων για το δημόσιο.

Η λαθρεμπορία στα πετρελαιοειδή, εκτός από τον άμεσο αντίκτυπο στις φορολογικές εισπράξεις, στρεβλώνει την αγορά επιβραβεύοντας τις παράνομες πρακτικές εις βάρος των νομοταγών επιχειρήσεων. Παρόμοια είναι και η επίδραση της πειρατείας, όπου ένα πρατήριο με σήμα κάποιας εταιρείας διακινεί ποσότητες πετρελαιοειδών που προέρχονται από μια τρίτη εταιρεία. Οι εισπράξεις από τέτοιες πρακτικές έχουν, κατά κανόνα, μειωμένη πιθανότητα να τοποθετηθούν σε επενδύσεις. Ταυτόχρονα, περιορίζονται τα κίνητρα στις εταιρείες πετρελαιοειδών να επενδύουν σε βελτιώσεις στα πρατήρια με τα οποία συνεργάζονται. Με αυτόν τον τρόπο επιβραδύνεται ο ρυθμός ανανέωσης της τεχνολογικής βάσης στην αλυσίδα εφοδιασμού και δεν επιτυγχάνεται το ελάχιστο δυνατό κόστος παροχής προϊόντων πετρελαίου. Παράλληλα, δημιουργείται περιβάλλον παρα-εμπορίας το οποίο υποθάλλει γενικότερα φαινόμενα παρανομιών (π.χ. μεταφορά με παράνομα βυτιοφόρα).

⁵ Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 86-89

Ο περιορισμός έκδοσης νέων αδειών κυκλοφορίας ΙΧΒ , η υποχρέωση οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών να κατέχουν ένα μέγιστο αριθμό βυτιοφόρων χωριστά ανά είδος καυσίμων και ο καθορισμός των κομίστρων στα ΔΧΒ από την Πολιτεία, δυσχεραίνουν περαιτέρω την προοπτική ελαχιστοποίησης του κόστους εφοδιασμού.

Η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού αλλά και οι αντιδράσεις των τοπικών κοινωνιών για την εγκατάσταση νέων αποθηκευτικών χώρων για τα προϊόντα πετρελαίου δημιουργούν αρκετά σημαντικό πρόβλημα. Η δυσχερής ανάπτυξη εγκαταστάσεων αποθήκευσης δεν επιτρέπει βελτίωση και εκλογίκευση του συστήματος διάθεσης των πετρελαιοειδών για τον αποτελεσματικό, χαμηλού κόστους και ασφαλή εφοδιασμό όλων των περιοχών της χώρας.

Τέλος στην αγορά Γ (πρατήρια και καταναλωτές), σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας και τη μείωση των τιμών αποτελεί ο περιορισμός στο ωράριο λειτουργίας των πρατηρίων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην Ε.Ε. όπου υφίσταται τέτοιος περιορισμός. Παράλληλα, η έλλειψη ταμειακών τιμών στα πρατήρια και η φορολόγηση των πρατηριούχων σήμερα με τεκμαρτό εισόδημα παρεμποδίζει την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού⁶.

⁶ Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 89-91

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΤΙΜΩΝ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΤΙΜΩΝ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

4.1 Οι παράγοντες προσδιορισμού των τιμών του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του

Οι έντονες διακυμάνσεις των τιμών στις παγκόσμιες αγορές αργού πετρελαίου κατά τη διάρκεια της περασμένης χρονιάς προσέλκυσαν το έντονο ενδιαφέρον κυβερνήσεων, επιχειρήσεων και κοινής γνώμης. Η κατά καιρούς επικέντρωση της προσοχής στις εξελίξεις στις αγορές πετρελαίου δεν είναι τυχαία: η σημασία των τιμών του αργού πετρελαίου και των παραγώγων προϊόντων του, για την οικονομία και την επιβάρυνση των οικογενειακών προϋπολογισμών, είναι τεράστια.

Η αύξηση των τιμών του πετρελαίου εντείνει τις πληθωριστικές πιέσεις λόγω των αλυσιδωτών επιδράσεων στο κόστος που προκαλεί στο οικονομικό σύστημα, επιβαρύνοντας τη θέση επιχειρήσεων και καταναλωτών. Η αβεβαιότητα που προκαλούν οι έντονες διακυμάνσεις, διαταράσσει τον προγραμματισμό επενδυτικών δραστηριοτήτων και μπορεί να οδηγήσει τις οικονομίες σε αστάθεια, ακόμα και σε ύφεση. Επιπλέον, σημαντικές πολιτικές, όπως η βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας και η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής επηρεάζονται έμμεσα από τις συνθήκες στις διεθνείς αγορές πετρελαίου.

Μετά την κατακόρυφη άνοδο των τιμών, η πτώση που ακολούθησε ήταν το ίδιο έντονη, σε συντονισμό με τις εξελίξεις που έλαβαν χώρα σε μια σειρά άλλων αγορών εμπορευμάτων (αγροτικά προϊόντα, μέταλλα) και υπηρεσιών (π.χ. ναυλαγορά) και υπό πίεση της οικονομικής κρίσης που μόλις είχε εκδηλωθεί τα πρώτα σημάδια ως προς την ένταση που θα είχε. Ακόμα και σήμερα όμως οι τιμές βρίσκονται σε ένα επίπεδο που δεν δικαιολογείται από τα θεμελιώδη δεδομένα της αγοράς.

Όσον αφορά στο αργό πετρέλαιο, μπορούμε να διαχωρίσουμε αυτούς τους παράγοντες με κριτήριο το χρονικό ορίζοντα, σε 3 επίπεδα:

- Στο **βραχυχρόνιο επίπεδο**, οι τιμές αργού πετρελαίου μετρητοίς (spot) διαμορφώνονται σε επίπεδο στο οποίο η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης, όπως αυτή εκφράζεται από την πραγματική δυνατότητα των αποθεμάτων να καλύψουν τις ζητούμενες ποσότητες, τείνει να εξαλειφθεί. Όμως, ως εξαιρετικά σημαντικός παράγοντας τα τελευταία χρόνια έχουν αναδειχθεί οι συναλλαγές σε προθεσμιακά συμβόλαια (futures) και δικαιώματα (options) με υποκείμενο αγαθό το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του. Οι προθεσμιακές τιμές (futures prices) διαδραματίζουν ένα θεμελιώδη ρόλο στη διαδικασία «ανακάλυψης» των τιμών στις αγορές μετρητοίς (price discovery) και επηρεάζονται έντονα από τις προσδοκίες σχετικά με τις μελλοντικές συνθήκες προσφοράς και ζήτησης του προϊόντος, το μέγεθος των αποθεμάτων, την παραγωγική δυναμικότητα του OPEC, τις γεωπολιτικές εξελίξεις και την πολιτική αστάθεια που αυτές προκαλούν. Οι

τιμές μετρητοίς και οι προθεσμιακές τιμές βρίσκονται σε στενή αλληλεξάρτηση, αφού οι δυνατότητες διενέργειας arbitrage τις ευθυγραμμίζουν ταχύτατα όταν διαταράσσεται η σχέση ισορροπίας που τις συνδέει. Δεν θα πρέπει επίσης να μας διαφεύγει το γεγονός ότι το πετρέλαιο ως εμπόρευμα η τιμή του οποίου διαμορφώνεται σε οργανωμένες αγορές εμπορευμάτων, έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον της επενδυτικής κοινότητας ως μια εναλλακτική μορφή επένδυσης και ανταγωνίζεται ευθέως με τις μετοχικές αξίες και τα χρεόγραφα σταθερού εισοδήματος. Όλοι αυτοί οι παράγοντες συνεισφέρουν στην αύξηση της αστάθειας και των διακυμάνσεων που παρατηρούνται στις τιμές βραχυχρονίως.

- Σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς διαδραματίζουν έναν περισσότερο σημαντικό ρόλο. Η παγκόσμια ζήτηση αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών, το μέγεθος της δυναμικότητας παραγωγής που δεν χρησιμοποιείται, το μέγεθος των αποθεμάτων και της παραγωγής των εκτός OPEC κρατών, καθώς και οι προθέσεις του OPEC και οι στόχοι των τιμών που θέτει, αποτελούν τους παράγοντες που επηρεάζουν μεσοπρόθεσμα τις τιμές. Αποτελεί εμπειρική παρατήρηση το γεγονός ότι οι τιμές τείνουν μεσοπρόθεσμα να εμφανίζουν συμπεριφορά επιστροφής στο μέσο (mean reversion), ο οποίος αποτελεί το επίπεδο της τιμής που δικαιολογείται από τη συνεκτίμηση όλων των θεμελιωδών μεγεθών της αγοράς. Και εδώ όμως ο ρόλος των προθεσμιακών τιμών παραμένει σημαντικός.
- Στη μακροχρόνια περίοδο, τον κυριότερο παράγοντα του επιπέδου των τιμών αποτελούν οι συνθήκες προσφοράς και ειδικότερα το μακροχρόνιο οριακό κόστος παραγωγής. Οι συνθήκες προσφοράς επηρεάζονται με τη σειρά τους από τις ανακαλύψεις νέων κοιτασμάτων, τις προσθήκες στα αποθέματα και το ρυθμό εξάντλησης των αποθεμάτων, την πρόσβαση στα αποθέματα, την τεχνολογική πρόοδο, τις επενδύσεις εκσυγχρονισμού και επέκτασης της παραγωγικής δυναμικότητας, την πολιτική OPEC, τις τάσεις της ζήτησης και την προσφορά των πετρελαιοπαραγωγών κρατών που δεν είναι μέλη του OPEC.

Η ζήτηση αργού πετρελαίου στην ουσία αποτελεί την έκφραση των επιθυμητών ποσοτήτων προϊόντων πετρελαίου που ζητούνται στις αγορές για την κάλυψη των ενεργειακών κυρίως αναγκών και τη διασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού. Οι τιμές των προϊόντων πετρελαίου αντανακλούν τις διακυμάνσεις στις διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου, αλλά όχι απόλυτα. Επιπρόσθετοι παράγοντες όπως οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι προδιαγραφές των προϊόντων, η διυλιστική ικανότητα και η επάρκεια της βιομηχανίας διύλισης σε συνδυασμό με τη σύνθεση και εποχικότητα της ζήτησης, οι καιρικές συνθήκες κ.α., υπεισέρχονται στον προσδιορισμό των τιμών των πετρελαιοειδών δημιουργώντας μεγαλύτερες ή μικρότερες αποκλίσεις μεταξύ των διεθνών τιμών αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών¹.

¹ Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 21-23

4.2 Πετρελαϊκή τάξη του OPEC

Ο Οργανισμός Εξαγωγών Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών, περισσότερο γνωστός ως ΟΠΕΚ, (από τα αρχικά του τίτλου του στην αγγλική απόδοση: Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC) είναι σήμερα ένας διεθνής οικονομικός οργανισμός. Την προεδρία του οργανισμού ασκεί από την 1η Ιανουαρίου του 2009 η Αγκόλα, που αποτελεί και το νεότερο μέλος του (από το 2007). Η έδρα του OPEC βρίσκεται στη Βιέννη (Αυστρία).

Δημιουργήθηκε στη Βαγδάτη (Ιράκ) το 1960 από τις ακόλουθες χώρες μέλη Ιράν, Ιράκ, Κουβέιτ, Σαουδική Αραβία και Βενεζουέλα. Πρωτοστάτες της δημιουργίας αυτού ήταν ο τότε Σάχης της Περσίας και ο τότε Βασιλιάς της Σαουδικής Αραβίας. Πρωταρχικοί στόχοι και σκοποί αυτού του διεθνή οργανισμού ήταν η καθιέρωση ενιαίας πετρελαϊκής πολιτικής μεταξύ των κρατών μελών και ο προσδιορισμός των ευμενέστερων μέτρων προστασίας των συμφερόντων τους με σταθεροποιητικές τιμές της διεθνούς αγοράς σε μια προοπτική αφενός αποφυγής βλαβερών συνεπειών για τα ίδια μέλη - κράτη και αφετέρου σε μία δίκαιη και ομαλή πετρελαϊκή βιομηχανική ανάπτυξη.

Οι παραπάνω, θεμιτοί στην αρχή, στόχοι παρέσυραν και άλλες χώρες στη σύνδεση με αυτόν τον Οργανισμό. Έτσι από το 1985 τον OPEC συγκροτούν οι παρακάτω χώρες - μέλη, 12 τον αριθμό: Αγκόλα, Αλγερία, Γκαμπόν Ισημερινός, Ιράκ, Ιράν, Κατάρ, Κουβέιτ, Λιβύη, Νιγηρία, Σαουδική Αραβία και Βενεζουέλα. Από τότε ο Οργανισμός παραμένει ανοικτός και για οποιαδήποτε άλλα πετρελαιοπαραγωγά κράτη, χωρίς να αποκλείεται κανένα, ανεξάρτητα πολιτικού καθεστώτος, θρησκείας, γεωγραφικού χώρου και εφόσον διατηρεί βασικά αντίστοιχα συμφέροντα των ήδη Χωρών - μελών.

Το Υπουργείο Ενέργειας των χωρών μελών του OPEC συνεδριάζει τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο για να συντονίσουν τις πολιτικές τους το πετρέλαιο παραγωγή υπό το πρίσμα των θεμελιωδών στοιχείων της αγοράς, δηλαδή, η πιθανή μελλοντική ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης

Ο OPEC δεν ελέγχει την αγορά πετρελαίου. Χώρες μέλη του OPEC παράγουν περίπου 42% του αργού πετρελαίου στον κόσμο και το 18% του φυσικού αερίου της. Ωστόσο, οι εξαγωγές αργού του OPEC αντιπροσωπεύουν περίπου το 58 τοις εκατό του αργού πετρελαίου που διακινείται παγκοσμίως. Ως εκ τούτου, ο OPEC μπορεί να έχει μια ισχυρή επιρροή στην αγορά πετρελαίου, ειδικά εάν αποφασίσει να μειώσει ή να αυξήσει το επίπεδο της παραγωγής.

Επίσης επιδιώκει τη σταθερότητα στην αγορά πετρελαίου και προσπαθεί να παραδώσει σταθερή προμήθεια πετρελαίου προς τους καταναλωτές σε δίκαιες και λογικές τιμές. Ο οργανισμός έχει επιτύχει αυτό με διάφορους τρόπους: ορισμένες φορές από εθελοντικά παράγουν λιγότερο πετρέλαιο, μερικές φορές με την παραγωγή περισσότερο όταν υπάρχει έλλειψη πηγών προμήθειας (όπως κατά τη διάρκεια η

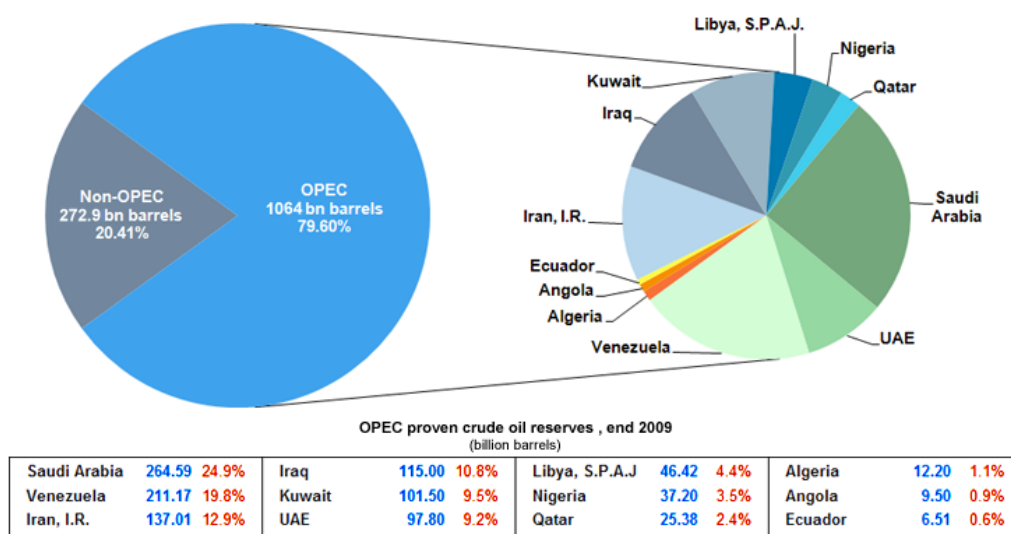
κρίση στον Κόλπο το 1990, όταν πολλά εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου την ημέρα άρχισαν ξαφνικά να απομακρύνονται από την αγορά).

Μία από τις πιο συνηθισμένες παρανοήσεις σχετικά με τον OPEC είναι ότι ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για τον καθορισμό των τιμών του αργού πετρελαίου. Παρά το γεγονός ότι ο OPEC έκανε στην πραγματικότητα σύνολο τιμών του αργού πετρελαίου από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980, αυτό δεν ισχύει πλέον. Είναι αλήθεια ότι τα κράτη του OPEC χώρες κάνουν εθελοντική συγκρατήση την παραγωγή αργού πετρελαίου τους, προκειμένου να σταθεροποιηθεί η αγορά του πετρελαίου και την αποφυγή επιβλαβών και περιττών διακυμάνσεις των τιμών, αλλά αυτό δεν είναι το ίδιο πράγμα με τον καθορισμό των τιμών.

Σύμφωνα με τις τρέχουσες εκτιμήσεις, περισσότερα από τα τρία τέταρτα των αποδεδειγμένων αποθεμάτων πετρελαίου του κόσμου βρίσκονται σε χώρες μέλη του OPEC, με το μεγαλύτερο μέρος των αποθεμάτων πετρελαίου στη Μέση Ανατολή, η οποία ανέρχεται στο 70% του συνόλου του OPEC. Οι χώρες μέλη έχουν κάνει σημαντικές προσθήκες στα αποθεματικά τους από το πετρέλαιο κατά τα τελευταία έτη, για παράδειγμα, με την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών στον κλάδο. Ως εκ τούτου, αποδεδειγμένα αποθέματα πετρελαίου του OPEC ανέρχονται σήμερα σε πολύ πάνω από 1000 δισεκατομμύρια βαρέλια. Στο τέλος του 2009, ο OPEC είχε αποδεδειγμένα αποθέματα πετρελαίου των 1.064.288 εκατ. βαρέλια αργού πετρελαίου, που αντιπροσωπεύουν 79,6 τοις εκατό του παγκόσμιου συνόλου των 1.337.200 εκατ. βαρέλια. Στον Πίνακα 4.1 μπορείτε να δείτε τα αποθέματα αργού πετρελαίου όπως αυτά έχουν καταγραφεί.

Πίνακας 4.1 Παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου 2009

OPEC Share of World Crude Oil Reserves 2009



Source: OPEC Annual Statistical Bulletin 2009

Στον Πίνακα 4.2 μπορούμε να παρατηρήσουμε την αξία των εξαγωγών σε πετρέλαιο που έκαναν τα μέλη του OPEC ξεχωριστά αλλά και το σύνολο αυτών.

Πίνακας 4.2 Μέλη του OPEC αξία από εξαγωγές πετρελαίου (εκατ. \$)

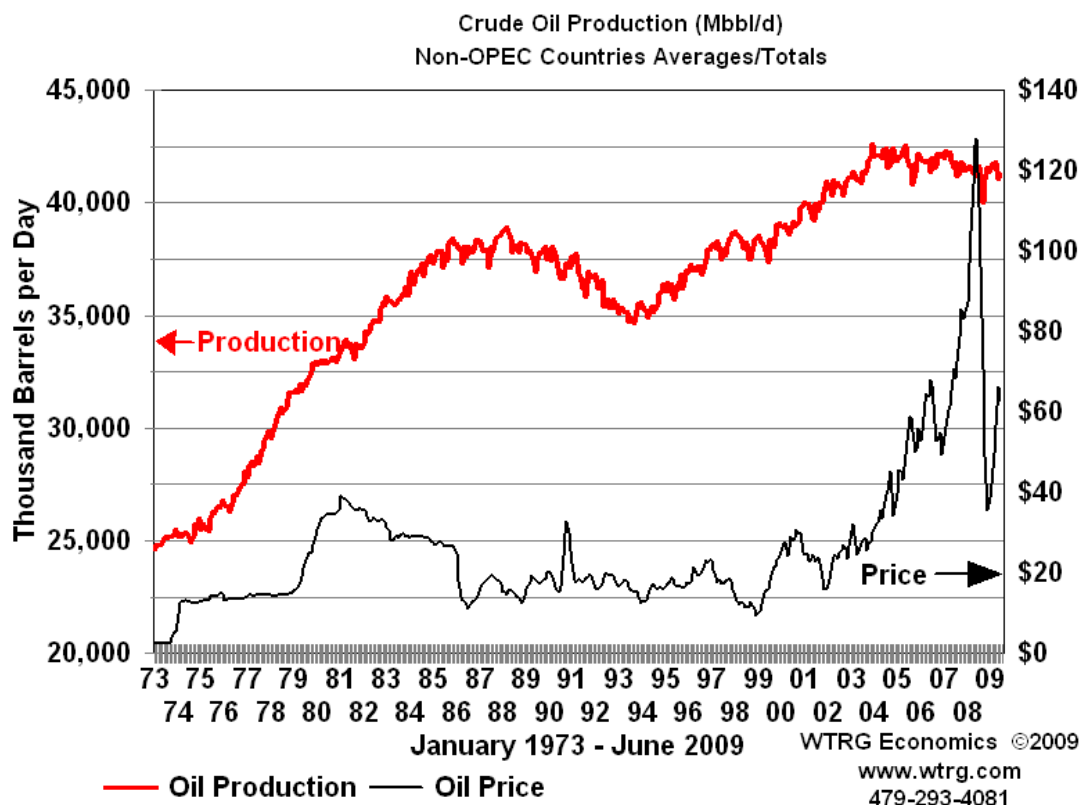
	2005	2006	2007	2008	2009
Algeria	32,757	38,293	44,250	53,607	30,587
Angola	22,101	29,131	42,132	69,364	38,813
Ecuador	5,870	7,545	8,329	11,673	6,965
IR Iran	53,219	59,131	64,901	88,660	55,604
Iraq	23,648	30,465	39,433	56,843	41,851
Kuwait	42,440	53,188	59,001	82,682	46,569
SP Libyan AJ	28,300	35,700	40,400	54,175	31,377
Nigeria	40,722	54,607	51,170	74,033	26,471
Qatar	17,585	23,350	29,130	38,950	26,840
Saudi Arabia	161,871	190,468	205,452	280,998	157,407
United Arabian Emirates	55,079	70,100	73,816	102,073	58,656
Venezuela	39,117	47,795	51,664	89,128	54,201
OPEC	531,709	639,772	709,678	1,002,186	575,341

Πηγή: OPEC, Ετήσιο στατιστικό στοιχείο 2009

4.3 Τρέχουσα αγορά αργού πετρελαίου

Ιστορικά, οι τιμές του αργού πετρελαίου χαρακτηρίζονται από μια μακροχρόνια σταθερότητα η οποία όμως κατά περιόδους διαταράσσεται. Το συγκεκριμένο προϊόν είχε αποδειχθεί σε πολλές περιπτώσεις στο παρελθόν ευαίσθητο σε παγκόσμιες κρίσεις, πολιτικές μεταβολές, πολέμους και ούτω καθεξής λόγω της μεγάλης ανελαστικότητας της ζήτησης ως προς την τιμή, γεγονός που οφείλεται κατά μεγάλο μέρος στην έλλειψη υποκατάστατων. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες κυρίαρχο ρόλο στη διαμόρφωση των τιμών αργού πετρελαίου διεθνώς έχει παίξει ο OPEC (Organization of Oil Producing Countries) ο οποίος κυρίως συντονίζει τα επίπεδα παραγωγής πετρελαίου των κρατών μελών και, εμμέσως, ασκεί επίδραση πάνω στις διαμορφούμενες τιμές. Η μακρόχρονη εξέλιξη των τιμών αυτού του σημαντικού αγαθού αναλύεται στο ακόλουθο σχεδιάγραμμα, (Σχεδιάγραμμα 4.1), που όμως αντικατοπτρίζει την παραγωγή και τις τιμές των πετρελαιοπαραγωγών χωρών εκτός OPEC:

Σχεδιάγραμμα 4.1 Παραγωγή και τιμές σε πετρελαιϊκές χώρες εκτός OPEC



Πηγή: www.wtrg.com

Έξαρση τιμών παρατηρείται κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1970 στην οποία σημειώθηκαν οι δύο πετρελαιϊκές κρίσεις που οδήγησαν σε ύφεση την παγκόσμια οικονομία και εν συνεχεία παρατηρούνται κατακόρυφες αυξήσεις από το 2003 και μετά και μέχρι τις μέρες μας που όπως είδαμενωρίτερα είχαν άμεση σχέση με τη διεθνή κερδοσκοπία επί των τιμών του πετρελαίου, γνωστό φαινόμενο και στα άλλα εμπορεύματα.

Επιστρέφοντας στον παράγοντα κόστος του πετρελαίου θα πρέπει να αναφερθεί ότι το κόστος παραγωγής αργού πετρελαίου δεν είναι το ίδιο, αλλά διαφέρει από πετρελαιοπηγή σε πετρελαιοπηγή, και από χώρα σε χώρα όπως αποδεικνύεται στον επόμενο πίνακα (Πίνακας 4.3).

Πίνακας 4.3: Η διαφοροποίηση του κόστους παραγωγής αργού πετρελαίου

	Τιμή Break Even (US\$/βαρέλι)	Κερδοφορία με τιμή αργού στα 100\$/βαρέλι
Κουβέιτ	17	488%
Η.Α.Εμιράτα	25	300%
Σαουδική Αραβία	30	233%
Κατάρ	30	233%
Καναδάς	33	203%
Μπαχρέϊν	40	150%
Ομάν	40	150%

Πηγή: National Bank of Kuwait

*Τιμή Break Even: Το κόστος εξόρυξης ενός βαρελιού πετρελαίου

Αν και δεν εξετάζουμε την κερδοφορία, είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς τις σημαντικές διαφορές ως προς την κερδοφορία αυτή. Αντίλαμβάνεται κανείς ότι σε καθεστώς χαμηλών διεθνών αργού πετρελαίου κάποιες πετρελαιοπαραγωγές χώρες όπως π.χ. το Κουβέιτ και τα Εμιράτα συνεχίζουν να πραγματοποιούν κέρδη, ενώ άλλες πετρελαιοπαραγωγές χώρες μπορεί να βρίσκονται σε οριακό σημείο. Αυτές οι διαφορές μπορεί να οφείλονται σε ποιοτικές και ποσοτικές διαφορές των κοιτασμάτων, αλλά και στο χρονικό διάστημα εκμετάλλευσης το οποίο σχετίζεται άμεσα με τις αποσβέσεις στα κόστη εξερεύνησης και ολοκλήρωσης του κοιτάσματος.

Ένας ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τις τιμές αργού πετρελαίου διεθνώς είναι η πολιτική αναπλήρωσης αποθεμάτων των χωρών που αγοράζουν πετρέλαιο και ιδιαιτέρως η πολιτική των Ηνωμένων Πολιτειών. Ο OPEC παρατηρεί εκ του σύνεγγυς τα αποθέματα των χωρών μελών του ΟΟΣΑ σε αργό πετρέλαιο και αυξομειώνει τα επίπεδα παραγωγής των μελών του αντίστοιχα. Τυπικό παράδειγμα αυτής της τακτικής αποτελεί ο περιορισμός της παραγωγής του το Νοέμβριο του 2006 και ξανά τον Φεβρουάριο του 2007 υπό τον φόβο δυσκολιών στη διάθεση του πετρελαίου και τις άμεσες επιπτώσεις που αυτό θα είχε πάνω στην τιμή του προϊόντος. Πιο πρόσφατα (Δεκέμβριος 2008), και ως επακόλουθο της οικονομικής κρίσης και της πτωτικής ζήτησης πετρελαίου που αυτή συνεπάγεται, ο οργανισμός έθεσε νέο στόχο περιορισμού της ημερησίας παραγωγής με την επιδίωξη διατήρησης των τιμών σε επίπεδο που θεωρεί «δίκαιο».

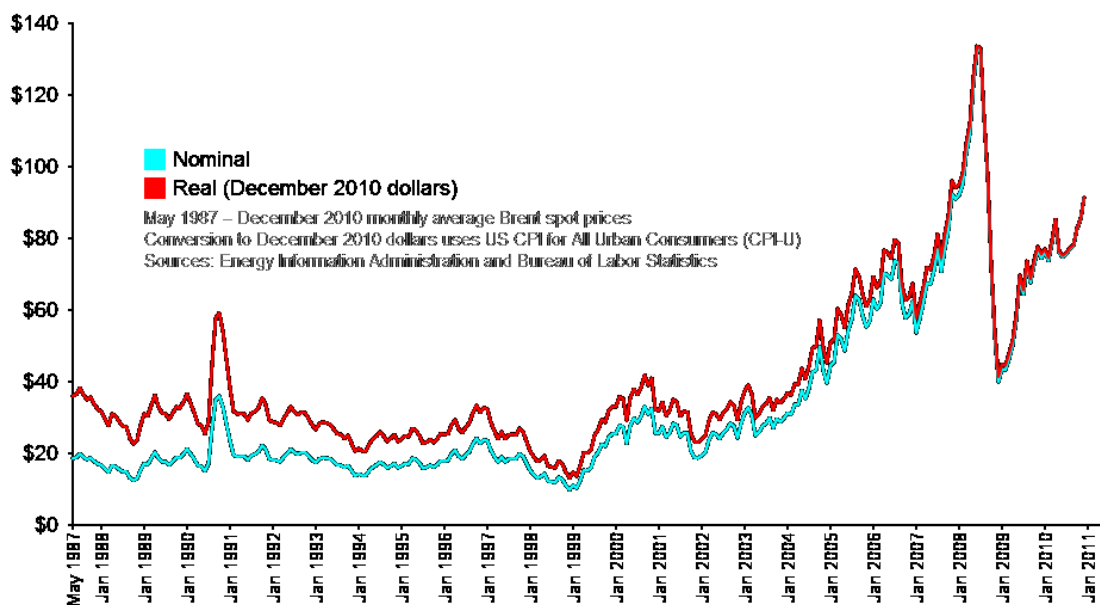
Αποτελεί κοινό μυστικό ότι μέσα στον OPEC η Σαουδική Αραβία η οποία διαθέτει πολλά περιθώρια αύξησης της παραγωγής της για να καλύψει τυχόν απώλειες εσόδων Από χαμηλότερες τιμές είναι σε θέση να υπαγορεύει σε πολλές περιπτώσεις την πολιτική παραγωγή του Οργανισμού επισείοντας προς άλλα μέλη τη δυνατότητα της να ρίξει τις τιμές με άμεση αύξηση της παραγωγής της. Όμως, ακόμα και σε αυτήν την περίπτωση, η αποσύνδεση των τιμών από τα θεμελιώδη μεγέθη της αγορά έχει αναγκάσει πετρελαιοπαραγωγές χώρες όπως η Σαουδική Αραβία και το Ιράν να

συνδέουν τις τιμές πώλησης του αργού πετρελαίου που παράγουν με δείκτες που αντανακλούν τις τιμές στα διεθνή χρηματιστήρια εμπορευμάτων.

Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα την τιμή του αργού πετρελαίου στις διεθνείς αγορές είναι η ισοτιμία του δολαρίου με τα άλλα νομίσματα (το αδύνατο δολάριο ασκεί πίεση στις τιμές προς τα άνω), η δίψα των χωρών της Άπω Ανατολής για ενέργεια ως προϋπόθεση για την οικονομική τους ανάπτυξη, ακραία καιρικά φαινόμενα όπως αυτά το 2005 στον κόλπο του Μεξικού που έθεσαν εκτός λειτουργίας πολλές εγκαταστάσεις, και πάνω από όλα κερδοσκοπικά φαινόμενα.

Τα κράτη είναι πλέον ανίσχυρα να χαλιναγωγήσουν την κερδοσκοπία μέσω παραγώγων συμβολαίων, όπως είναι ανίσχυρα να παρέμβουν σε φαινόμενα διακίνησης κεφαλαίων σε τεράστια έκταση στο διεθνή χώρο, σε βαθμό που αυτές οι πρακτικές να δημιουργούν ερωτηματικά κατά πόσον ο θεσμός του κράτους όπως σήμερα το γνωρίζουμε είναι δυνατόν να διατηρηθεί αν δε ληφθούν άμεσα μέτρα περιορισμού των αρνητικών συνεπειών.

Πίνακας 4.4 Τιμές πετρελαίου Brent σε δολάρια ανά βαρέλι



Πηγή: Platt's

Από τα ανωτέρω συνεπάγεται ότι η διαμόρφωση των τιμών στο διεθνές επίπεδο είναι εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθεί δεδομένου ότι μεσολαβούν πολλαπλοί παράγοντες οι οποίοι δρώντας χωριστά θετικά, αρνητικά ή καθόλου, διαμορφώνουν τις τιμές επί της καθημερινής βάσης. Πάντως, παρά τις όποιες αιχμές και καταβυθίσεις (peaks and troughs) στην τιμή του αργού πετρελαίου, η διεθνής τιμή του δείχνει σαφείς ανοδικές τάσεις από την αρχή της παρούσας δεκαετίας.

Σε όλες αυτές τις διαδικασίες ο ρόλος των Ελλήνων εισαγωγέων αργού πετρελαίου, δηλαδή των διυλιστηρίων, είναι ένας ρόλος θεατή. Τα ελληνικά διυλιστήρια, όπως και τα διυλιστήρια ανά τον κόσμο, είναι υποχρεωμένα να αγοράζουν πετρέλαιο στις εκάστοτε διαμορφούμενες διεθνείς τιμές επιβαρημένο με το θαλάσσιο κόστος μεταφοράς όπως και εκείνο διαμορφώνεται στις διεθνείς ναυλαγορές. Οι αγορές γίνονται είτε στην αγορά μετρητοίς (spot), είτε με βάση μακροχρόνιες συμβάσεις, στις οποίες όμως υπάρχει πάντοτε ρήτρα που συνδέει την τιμή της σύμβασης με μια προκαθορισμένη διεθνή τιμή, ακόμα και όταν έχει συμπεριληφθεί κάποιο ποσοστό έκπτωσης ή προσαύξησης.

Το κόστος του εισαγόμενου αργού πετρελαίου αποτελεί καθοριστικό κοστολογικό στοιχείο των προϊόντων τα οποία το διυλιστήριο παράγει και συνεπώς επηρεάζει ιδιαίτερα τα οικονομικά αποτελέσματα των διυλιστηρίων αλλά όχι τις τιμές του διυλιστηρίου (ex refinery prices). Η όποια προστιθέμενη αξία από τα ελληνικά διυλιστήρια αρχίζει από αυτό το σημείο και καταλήγει με την αποθήκευση του προϊόντος στις δεξαμενές τους, εν αναμονή πωλήσεων σε πελάτες εντός και εκτός Ελλάδος².

4.4 Κερδοσκοπία στις διεθνείς αγορές πετρελαίου

Κύρια αιτία της συνεχιζόμενης ανόδου των τιμών των πετρελαιοειδών είναι η διεθνής χρηματιστηριακή κερδοσκοπία, που έχει δημιουργήσει στα χρηματιστήρια εμπορευμάτων μια νέα φούσκα, αυτή του πετρελαίου, ποντάροντας τότε σε γεωπολιτικές ανησυχίες για τις εξελίξεις στο Ιράκ, το Ιράν και όπου αλλού αναβλύζει «μαύρος χρυσός», τότε στα λειψά αμερικανικά αποθέματα βενζίνης ή αργού (αναλόγως τον καιρό), τότε στη μεγάλη ζήτηση από την Κίνα και την Ινδία, τότε στους τυφώνες, με στρατιά αναλυτών να σιγοντάρει και να ανεβάζει όλο και πιο ψηλά τον πήχη των προβλέψεων για πετρέλαιο στα 100 δολάρια το βαρέλι, από τα σημερινά ήδη επίπεδα-ρεκόρ των 80 και πλέον δολαρίων.

Ένα πρόσφατο τέτοιο παράδειγμα είναι η εξέγερση στη Λιβύη όπου με τις πρώτες συγκρούσεις η τιμή του πετρελαίου Brent πήρε κατευθείαν ανοδικές τιμές. Πιο συγκεκριμένα, η τιμή του πετρελαίου ενισχύθηκε σημαντικά, αγγίζοντας τα 118\$ το βαρέλι, λόγω των αναταραχών στη Λιβύη και των κερδοσκοπικών πιέσεων. Η τιμή Brent Crude Oil: 112,14 \$ (τελευταία ενημέρωση Κυριακή 27/2/2011 8.30 π.μ.). Η εκτίναξη των αγορών μετριάστηκε από αναφορές ότι η Σαουδική Αραβία προτίθεται να αυξήσει τη παραγωγή της για να αντισταθμίσει, ως ένα βαθμό, τη μείωση της παραγωγής από τη Λιβύη.

Ο Γενικός Διευθυντής της Ιταλικής, Πετρελαϊκής Εταιρίας ENI σε πρόσφατη δήλωση του αναφέρει τα εξής: «Φυσικά υπάρχει κερδοσκοπία, είναι πραγματικό φαινόμενο. Το πραγματικό φαινόμενο είναι ότι υπάρχουν 1,2 εκατ. βαρέλια λιγότερα στην αγορά, το οποίο δεν είναι ένα τεράστιο γεγονός, αλλά είναι κάτι... υπάρχει επίσης μια

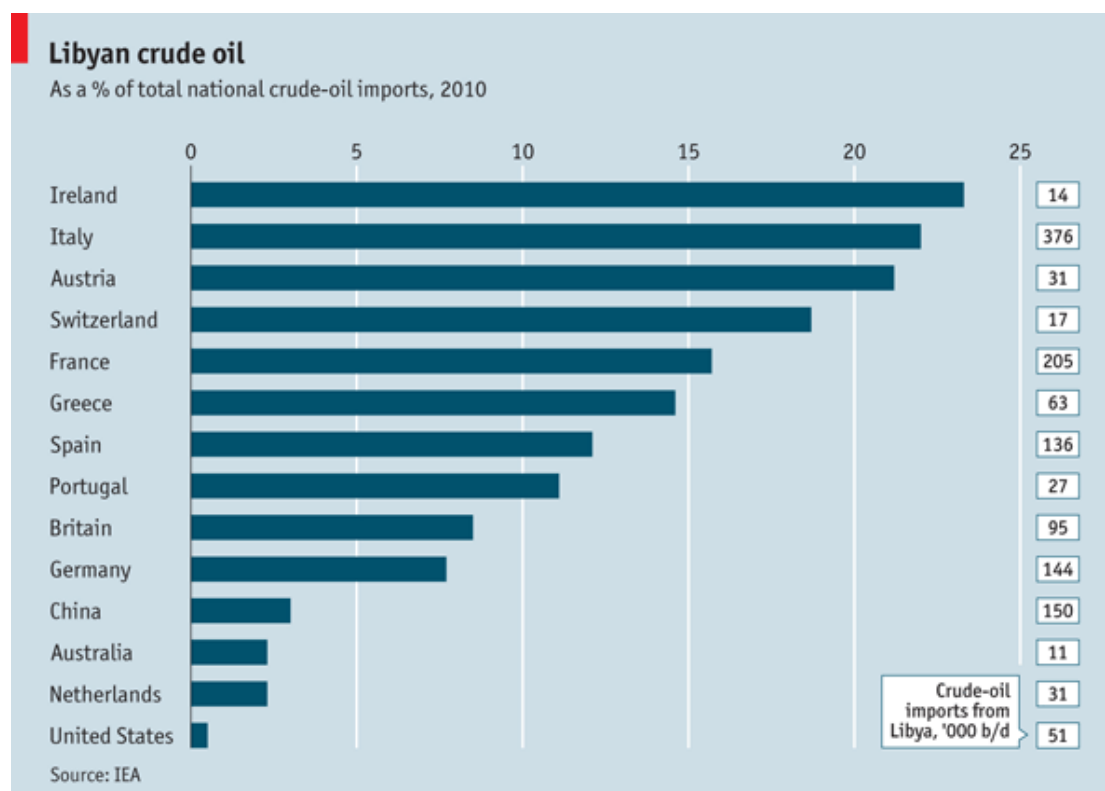
² Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 23-25

αίσθηση γενικής αβεβαιότητας στην περιοχή, η οποία μπορεί να αποτελέσει το έναυσμα για κερδοσκοπία». Βέβαια, σύμφωνα με δημοσίευμα του Economist, στις 25 Φεβρουαρίου 2011, η Ιταλία είναι μακράν ο μεγαλύτερος εισαγωγέας αργού πετρελαίου από τη Λιβύη, λαμβάνοντας τη χρονιά που πέρασε, 376.000 βαρέλια/ημέρα.

Οι πληροφορίες σχετικά με τα επίπεδα παραγωγής πετρελαίου στη Λιβύη, τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, είναι ελλιπείς και συχνά αντικρουόμενες. Το σίγουρο είναι ότι σχεδόν όλες οι διεθνείς πετρελαϊκές εταιρίες στη Λιβύη ανακοινώνουν μερική ή και πλήρη διακοπή των εργασιών τους. Σύμφωνα με την τελευταία ανακοίνωση του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (International Energy Agency), οι εταιρίες Eni- OMV –Wintershall –Repsol -Total Statoil -Occidental και Oasis, οι οποίες διαχειρίζονται το 72% της λυβικής παραγωγής αργού πετρελαίου, βρίσκονται ήδη στη διαδικασία εκκένωσης των επιχειρήσεων τους.

Η Λιβύη παράγει 1,7 εκ βαρέλια/ημέρα από το σύνολο των 88 εκ βαρέλια/ημέρα της παγκόσμιας παραγωγής (κατέχει σχεδόν το 2% της παγκόσμιας παραγωγής). Οι χώρες του Οικονομικού Οργανισμού Συνεργασίας και Ασφάλειας (ΟΟΣΑ-OECD) εισάγουν 1,2 εκ βαρέλια/ημερησίως ενώ η Κίνα λαμβάνει 150.000 βαρέλια/ημέρα. Σύμφωνα με τον Πίνακα 4.5, η Ελλάδα εισάγει 63.000 βαρέλια/ημέρα από τη Λιβύη ενώ η Γαλλία, η Ισπανία και η Γερμανία εισάγουν 205.000, 136.000 και 144.000 βαρέλια/ημέρα, αντίστοιχα.

Πίνακας 4.5 Διεθνείς εισαγωγές αργού πετρελαίου από τη Λιβύη



Πηγή: IEA (International Energy Agency)

Σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις, οι χώρες του Οργανισμού Εξαγωγών Πετρελαιοπαραγωγών Κρατών (OPEC) διαθέτουν, ημερησίως, πέντε εκατομμύρια βαρέλια πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, τρεις φορές μεγαλύτερη από το σύνολο των λιβυκών εξαγωγών και ως εκ τούτου δεν τίθεται θέμα ενεργειακού ανεφοδιασμού.

Η ενεργειακή ασφάλεια είναι σίγουρα το μεγαλύτερο γεωστρατηγικό παιχνίδι...

Η πετρελαϊκή φούσκα, που επηρεάζει βέβαια άμεσα την τσέπη μας, από τις αυξήσεις στη βενζίνη μέχρι το πετρέλαιο θέρμανσης και άλλα βιομηχανικά προϊόντα, έχει μάλιστα προκαλέσει μια ακόμη «παράπλευρη φούσκα»: Αυτή της μεγάλης ανόδου των τιμών των σιτηρών στα διεθνή χρηματιστήρια, με επίκεντρο την προβλεπόμενη όλο και μεγαλύτερη ανεξάρτηση από το πετρέλαιο και τη στροφή στα αμφιλεγόμενα από περιβαλλοντικής πλευράς βιοκαύσιμα, που έχουν ως πρώτη ύλη το σιτάρι, το καλαμπόκι και άλλα αγροτικά προϊόντα, των οποίων η ζήτηση αναμένεται να αυξηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

5.1 Η εσωτερική αγορά προϊόντων πετρελαίου

Η εσωτερική αγορά εμπορίας προϊόντων πετρελαίου, από την οποία εξαιρούνται πολύ μεγάλοι καταναλωτές όπως π.χ. Δ.Ε.Η, περιλαμβάνει τις εξής κατηγορίες προϊόντων:

- Βενζίνες
- Πετρέλαιο κίνησης εσωτερικής καύσης
- Πετρέλαιο θέρμανσης
- Μαζούτ
- Υγραέριο
- Φωτιστικό πετρέλαιο
- Άσφαλτος
- Μαζούτ και marine gasoil για πλοία
- Jet fuels για την αεροπορία

Εκτός των ανωτέρω αρκετά διυλιστήρια παράγουν και άλλα προϊόντα όπως π.χ. βασικά λάδια για την παρασκευή λιπαντικών για κινητήρες εσωτερικής καύσεως, προϊόντα για χρήση από την πετροχημική βιομηχανία κ.ο.κ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του εγχώριου ενεργειακού ισοζυγίου, το 2007 η τελική κατανάλωση προϊόντων πετρελαίου για ενεργειακούς σκοπούς ανήλθε σε 14.667 τόνους ισοδύναμου πετρελαίου (Τ.Ι.Π.). Στην εσωτερική αγορά δεσπόζουσα θέση από πλευράς όγκου στην τελική κατανάλωση κατέχει ο τομέας των μεταφορών με 59%. Το κομμάτι των οδικών μεταφορών αντιπροσωπεύει περισσότερο από τα $\frac{3}{4}$ της ζήτησης πετρελαιοειδών στις μεταφορές και ακολουθούν η αεροπλοΐα με 15%, η ακτοπλοΐα με 8% και οι σιδηροδρομικές μεταφορές με μόνο 0,4%. Οι βενζίνες και το πετρέλαιο για κινητήρες εσωτερικής καύσεως αποτελούν το 81% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαιοειδών στις μεταφορές και το ποσοστό τους διευρύνεται με την αύξηση στον αριθμό των οχημάτων. Οι διαμορφούμενες τιμές στα δύο αυτά προϊόντα τραβούν επάνω τους το ενδιαφέρον του κοινού λόγω της άμεσης επίδρασης τους πάνω στον οικογενειακό προϋπολογισμό, κατά άμεσο ή έμμεσο τρόπο.

Ο δεύτερος από πλευράς ενδιαφέροντος τομέας κατανάλωσης πετρελαιοειδών με συμμετοχή 18% στην τελική κατανάλωση το 2007 είναι ο οικιακός τομέας στον οποίο το κυρίαρχο προϊόν κατανάλωσης είναι το πετρέλαιο θέρμανσης. Ακολουθεί ο τομέας της βιομηχανίας, με μερίδιο στην τελική κατανάλωση 14%, ο οποίος παρουσιάζει πτωτική πορεία τα τελευταία χρόνια. Μικρότερη, τέλος, είναι η συμμετοχή του αγροτικού τομέα στην τελική ζήτηση(6%) και του τομέα των υπηρεσιών με 3%¹.

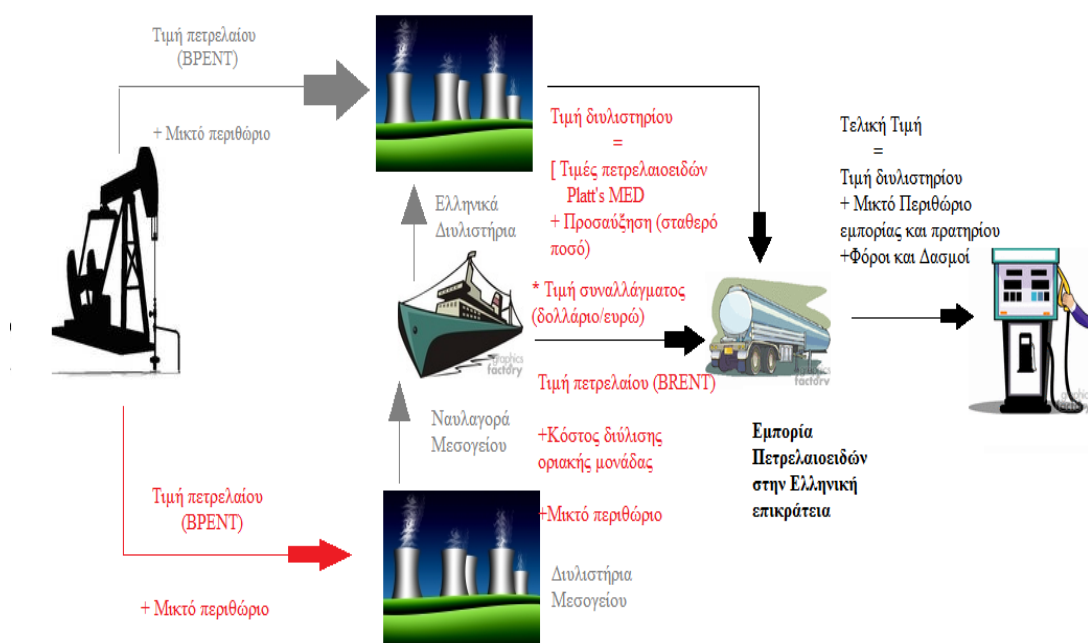
¹ Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 28-29

5.2 Η διαμόρφωση τιμών προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική αγορά

Η τιμολόγηση στην εσωτερική αγορά πετρελαιοειδών πραγματοποιείται σε τρία στάδια: από το διυλιστήριο στις εταιρείες πετρελαιοειδών, από τις εταιρείες στους κατόχους άδειας Λιανικής (πρατήρια και πωλητές πετρελαίου θέρμανσης) και σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές και από τους κατόχους άδειας Λιανικής στους τελικούς καταναλωτές. Η φορολογία των καυσίμων στην Ελληνική επικράτεια, όπως και σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί το σημαντικότερο μέρος στη διαμόρφωση των τελικών τιμών. Οι φόροι και δασμοί που επιβαρύνουν τις τιμές των πετρελαιοειδών περιλαμβάνουν: **(α)** τον ειδικό φόρο κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), ο οποίος είναι σταθερός ανά φυσική ποσότητα προϊόντος, **(β)** τα ειδικά τέλη και τις εισφορές υπέρ τρίτων και **(γ)** το φόρο προστιθεμένης αξίας (ΦΠΑ), ο οποίος διαμορφώνεται σε ευρώ ανάλογα με την τιμή πώλησης του προϊόντος

Πάντως πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι εξαιτίας ορισμένων παραγόντων, όπως δηλαδή οι δυσκολίες στην εξεύρεση κοιτασμάτων πετρελαίου, δυσκολίες στην εξόρυξη που συνεπάγονται υψηλό κόστος στην πετρελαιοπηγή, αυξημένο κόστος μεταφοράς, ανεπαρκείς επενδύσεις στο χώρο των διυλιστηρίων πετρελαίου και προπαντός πολυεπίπεδη κερδοσκοπία μέσω παραγώνων και άλλων μορφών συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης, συγκεντρώνονται κατά αθροιστικό τρόπο στις τιμές με τις οποίες αγοράζουν τα διυλιστήρια αργό πετρελαίο. Οι τιμές αυτές διαμορφώνονται στη διεθνή αγορά και με μικρές αποκλίσεις προς τα πάνω ή προς τα κάτω ισχύουν λίγο πολύ για όλους. Από αυτό το σημείο και μετά αρχίζει η διαμόρφωση τιμών για τον Έλληνα καταναλωτή, έχοντας ήδη ενσωματώσει στο μεταξύ κάθε είδους υπερτιμήσεις, κερδοσκοπίες και στρεβλώσεις του διεθνούς πετρελαϊκού χώρου.

Σχήμα 5.1 Τα στάδια διαμόρφωσης της τιμής των πετρελαιοειδών



Στο Σχήμα 5.1 παρουσιάζονται τα στάδια διαμόρφωσης της τιμής των πετρελαιοειδών στην Ελληνική αγορά. Στα επόμενα στάδια τμήματα αναλύονται, σε όλα τα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας, οι τιμές δύο πετρελαιοειδών με σημαντική βαρύτητα στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας (αμόλυβδη βενζίνη και πετρέλαιο- ντίζελ κίνησης), ώστε να προσδιοριστεί ο τρόπος διαμόρφωσης τους στην εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών, η τάση τους, καθώς και η σχέση τους με τις τιμές άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Δε θα μας απασχολήσουν οι διαφορές στις τιμές που προκύπτουν από ποιοτικές διαφοροποιήσεις εντός της ίδιας κατηγορίας προϊόντος (π.χ. αμόλυβδη βενζίνη 95 και 100 οκτανίων) οι οποίες οδηγούν σε αντίστοιχη διαφοροποίηση των τιμών, με τη διαφορά σε σχέση με το βασικό προϊόν της κατηγορίας να εξαρτάται από τη ζήτηση του προϊόντος σε κάθε ποιοτική διαβάθμιση².

5.3 Τιμή διυλιστηρίου (ex- refinery)

Οι τιμές των διυλιστηρίων στην Ελλάδα υπολογίζονται βάσει προσδιορισμού των διεθνών τιμών κάθε προϊόντος (π.χ. αμόλυβδης βενζίνης, πετρελαίου κίνησης κ.λπ.) και συγκεκριμένα οι τιμές Platt's CIF Med της αγοράς Μεσογείου, η οποία αποτελεί μια ενοποιημένη (περιφερειακή) γεωγραφική αγορά παραγωγής και προμήθειας πετρελαιοειδών. Αν και ακολουθούν τις διακυμάνσεις της τιμής του αργού πετρελαίου, οι μεταβολές στις τιμές των προϊόντων πετρελαίου μπορεί να είναι περισσότερο ή λιγότερο έντονες έναντι του αργού ανάλογα με την επίδραση των ειδικών παραγόντων προσφοράς και ζήτησης που σχετίζονται με κάθε προϊόν (π.χ. σύνθεση και εποχικότητα ζήτησης, διυλιστική ικανότητα και επάρκεια της βιομηχανίας δύλισης, περιβαλλοντικές και ποιοτικές προδιαγραφές, καιρικές συνθήκες, κ.λπ.). Επιπρόσθετα, οι διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας €/ \$ αποτελούν έναν εξίσου καθοριστικό παράγοντα προσδιορισμού των τιμών διυλιστηρίου.

Η άμεση σύνδεση με τις διεθνείς τιμές προϊόντων σημαίνει ότι οι τιμές διυλιστηρίου δεν διαμορφώνονται με βάση την αρχή «κόστος + περιθώριο κέρδους» αλλά αντανακλούν τις συνθήκες και τις τιμές που επικρατούν στη διεθνή αγορά, όπως αυτές διαμορφώνονται σε εξειδικευμένες, χρηματιστηριακού τύπου, αγορές εμπορευμάτων (commodities exchanges). Οι τιμές διυλιστηρίου που διαμορφώνονται στη χώρα μας διαπιστώνεται ότι είναι παραπλήσιες με τις επικρατούσες τιμές στην αγορά Μεσογείου, οπότε είναι ανταγωνιστικές ως προς τις αντίστοιχες τιμές εισαγωγής και προσεγγίζουν το κόστος ευκαιρίας που προκύπτει από τη δυνατότητα εξαγωγής των εγχωρίων παραγόμενων προϊόντων πετρελαίου. Η συγκεκριμένη μέθοδος τιμολόγησης ουσιαστικά αφαιρεί από τα διυλιστήρια τη δυνατότητα να πωλούν με βάση «το κόστος συν το περιθώριο κέρδους» δεδομένου ότι σε περίπτωση χρέωσης από τα διυλιστήρια υψηλότερων τιμών η αγορά μπορεί να καταφύγει σε εναλλακτικές πηγές προμήθειας προϊόντων με βάση τις τιμές της αγοράς, αν αυτές ήταν χαμηλότερες.

Οι τιμές διυλιστηρίου εμφανίζουν σχεδόν πάντα μικρότερη σε μέγεθος μεταβλητότητα σε σχέση με τις διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου. Αυτό συνεπάγεται μικρότερες

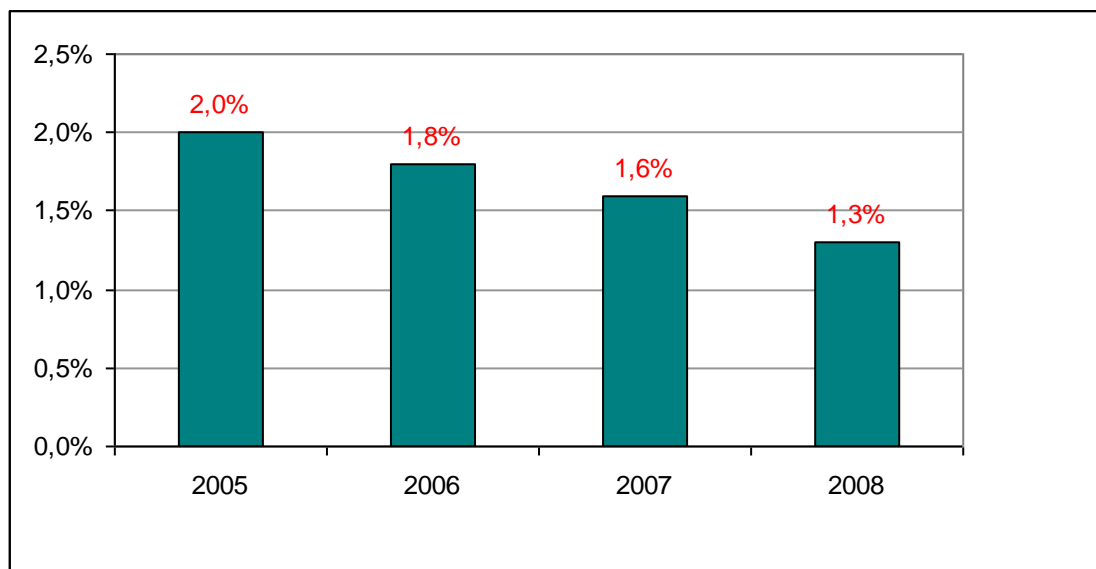
² Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 29-31

ποσοστιαίες μεταβολές στις τιμές διωλιστηρίου έναντι μεταβολών στις τιμές αργού πετρελαίου.

Το περιθώριο (premium) που προσθέτουν τα διωλιστήρια στην τιμή που διαμορφώνεται από το μέσο όρο 4-ημερών των τιμών C.I.F. Μεσογείου ανά προϊόν, περιλαμβάνει το κόστος μεταφοράς και αποθήκευσης, το κόστος τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, και κάθε άλλο κόστος που δεν περιλαμβάνεται στην τιμή Platt's. Η τιμολογιακή πολιτική των διωλιστηρίων ως προς το premium διαπιστώθηκε ότι είναι διαχρονικά σταθερή. Η επιβάρυνση που θέτει το premium (περιλαμβανομένων των φόρων που επιβάλλονται σε αυτό) στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης υποχώρησε από 2% το 2004 σε 1,3% το 2008 λόγω της αύξησης που εμφάνισαν οι τελικές τιμές.

Για την εκτίμηση της επιβάρυνσης που επιφέρει το premium διωλιστηρίου στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης θα πρέπει να συνυπολογίσουμε τους φόρους που επιβάλλονται πάνω σ' αυτό, δηλαδή όσους δασμούς εκφράζονται σε ποσοστιαίους όρους καθώς και το Φ.Π.Α. Είναι ευνόητο ότι σε όρους ποσοστού η επιβάρυνση είναι συνάρτηση του ύψους της λιανικής τιμής, καθώς το premium διωλιστηρίου είναι όπως είδαμε ένα σταθερό ποσό. Από σχετικούς υπολογισμούς προκύπτει ότι την περίοδο 2005-2008 η επιβάρυνση του premium διωλιστηρίου στις τελικές τιμές αμόλυβδης ελαττώθηκε από 2% σε 1,3% ως αποτέλεσμα της αύξησης που εμφάνισαν οι διεθνείς τιμές και κατά συνέπεια και οι τελικές τιμές (Διάγραμμα 5.1).

Διάγραμμα 5.1: Εκτίμηση συμμετοχής του premium διωλιστηρίου στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης



Πηγή: IOBE

Φόροι και δασμοί

Η φορολογία των καυσίμων στην Ελληνική επικράτεια, όπως και σε όλα τα κράτη της Ε.Ε., αποτελεί σημαντικό μέρος στη διαμόρφωση των τελικών τιμών. Οι φόροι και οι δασμοί που επιβαρύνουν τις τιμές των πετρελαιοειδών περιλαμβάνουν:

- Τον ειδικό φόρο κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), ο οποίος είναι σταθερός ανά φυσική ποσότητα του προϊόντος
- Τα ειδικά τέλη και τις εισφορές υπέρ τρίτων
- Το φόρο προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.), ο οποίος διαμορφώνεται σε ευρώ ανάλογα με την τιμή πώλησης του προϊόντος

Σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία οι δασμοί και οι φόροι που επιβάλλονται στις τιμές λιανικής πετρελαιοειδών προϊόντων εφαρμόζονται με την ακόλουθη σειρά.

- Αρχικά, προστίθεται στις τιμές διυλιστηρίου ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), ο οποίος εκφράζεται σε ευρώ ανά μετρικό τόνο και βρίσκεται στο ελάχιστο επίπεδο που επιτάσσουν οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες.
- Στη συνέχεια το Ειδικό Τέλος Δ.Ε.Τ.Ε., το οποίο ανέρχεται στο 0,5% της αξίας του αθροίσματος της τιμής εκ διυλιστηρίου και του Ε.Φ.Κ.
- Στο σύνολο της τιμής που προκύπτει προστίθεται το ανταποδοτικό τέλος υπέρ Ρ.Α.Ε, το οποίο προβλέπεται στις διατάξεις της εκάστοτε απόφασης για τα ανταποδοτικά τέλη, καθώς και η εισφορά «Ειδικού Λογαριασμού Πετρελαιοειδών» που ανέρχεται σε 1,2% επί της τιμής του διυλιστηρίου.
- Ο Φ.Π.Α. υπολογίζεται ως ποσοστό 21% του συνόλου της τιμής διυλιστηρίου των μικτών περιθωρίων κέρδους εταιρειών εμπορίας και πρατηριούχων και των παραπάνω φορολογικών επιβαρύνσεων. Παρουσιάζεται δηλαδή το φαινόμενο της φορολόγησης (με Φ.Π.Α.) του Ε.Φ.Κ. και των άλλων δασμών!

Ακολουθεί ο μέσος όρος της τιμής πώλησης της αμόλυβδης βενζίνης (95 οκτανίων 10 ppm) των ελληνικών διυλιστηρίων (Ελληνικά Πετρέλαια και Motor oil), με βάση την τιμή Platt's HCIF MED και τη συναλλαγματική ισοτιμία.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 30/04/2010 ΑΜΟΛΥΒΔΗ BENZINΗ (ΟΚΤΑΝΙΩΝ 95 10PPM)								
	ΒΑΣΙΚΗ ΤΙΜΗ ΕΚ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΥ (EURO/LT)	ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΔΑΣΜΟΙ (EURO/LT)						Μ.Ο. ΤΙΜΗΣ ΜΕ ΦΟΡΟΥΣ
		Ν.3335 ΕΙΣΦΟΡΑ 12%	P.A.E.	Ειδικός Φόρος Κατ/σπς	ΣΥΝΟΛΟ	Τέλος Ν.2093/92	Φ.Π.Α. 21%	
Εταιρείες Διύλισης	0,477	0,006	0,00019	0,610	1,093	0,05	0,23	1,33

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης

5.4 Τρόπος διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής

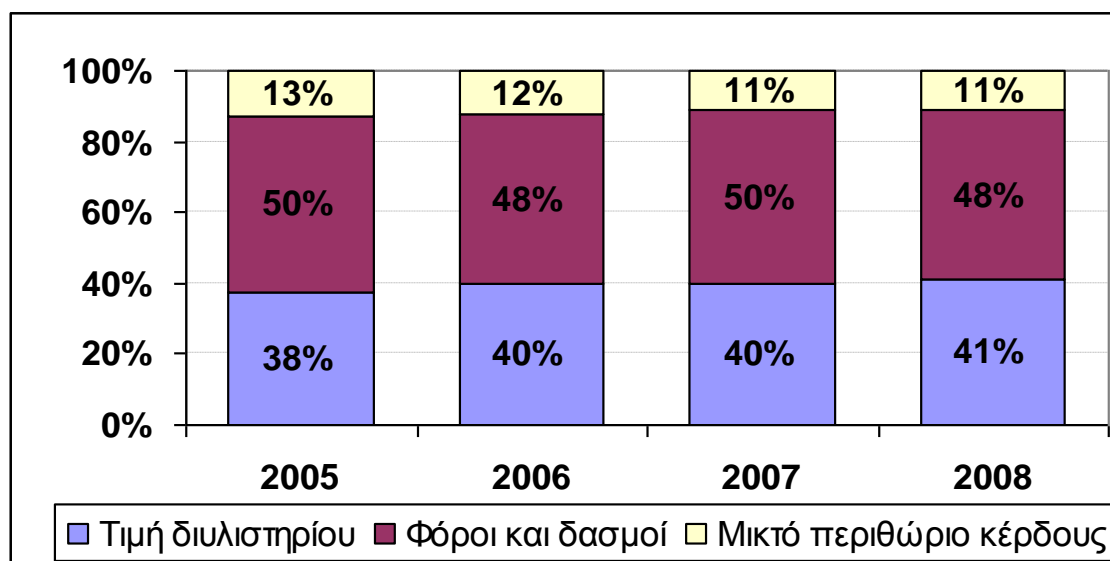
Η διαμόρφωση των τιμών λιανικής στην Ελληνική επικράτεια βασίζεται στο άθροισμα τριών παραμέτρων:

- της τιμής πώλησης προϊόντων από τα διυλιστήρια
- των φόρων και δασμών
- των μικτών περιθωρίων κέρδους εταιρειών εμπορίας και πρατηριούχων

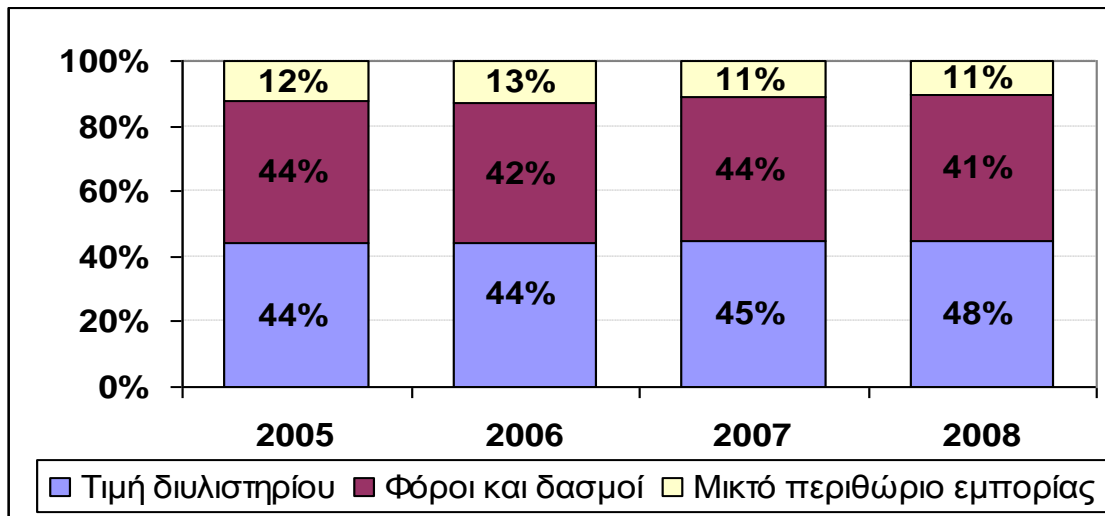
Οι φόροι και οι δασμοί και οι τιμές διυλιστηρίου αποτελούν τους μεγαλύτερους παράγοντες διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής σε σχέση με τα περιθώρια των εταιρειών εμπορίας και των πρατηριούχων (Διάγραμμα 5.2). Στην αμόλυβδη βενζίνη, το ύψος των δασμών και των φόρων αποτέλεσε το μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής, με μερίδιο κατά μέσο όρο 49%, εμφανίζοντας το 2008 μικρή υποχώρηση λόγω της σημαντικής αύξησης των διεθνών τιμών και κατ' επέκταση της τιμής διυλιστηρίου. Η αύξηση της τιμής διυλιστηρίου της αμόλυβδης την ανωτέρω περίοδο είχε ως αποτέλεσμα την διεύρυνση του μεριδίου της στις τελικές τιμές λιανικής κατά 3% και την υποχώρηση του αντίστοιχου μεριδίου του περιθωρίου των εταιρειών εμπορίας και των πρατηριούχων από 13% το 2005 σε 11% το 2008. Στο πετρέλαιο (ντίζελ) κίνησης, η τιμή διυλιστηρίου αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής, με 45% κατά μέσο όρο. Οι φόροι και οι δασμοί, αποτελούν το 43% περίπου της τελικής τιμής και το μικτό περιθώριο εμπορίας το υπόλοιπο 12%. Διαχρονικά, η άνοδος της τιμής του ντίζελ οδήγησε σε διεύρυνση του μεριδίου της τιμής διυλιστηρίου και σε μείωση των μεριδίων του μικτού περιθωρίου εμπορίας και των φόρων και δασμών.

Διάγραμμα 5.2: Σύνθεση Τιμών Πρατηρίου Βενζίνης Αμόλυβδης και Πετρελαίου Κίνησης

Σύνθεση Τιμών Κατανάλωσης Αμόλυβδης Βενζίνης



Σύνθεση Τιμών Κατανάλωσης Ντίζελ Κίνησης



Πηγή: European Commission, Oil Bulletin, Ημερήσια Δελτία Τιμών ΕΛΠΕ, **Επεξεργασία στοιχείων:** IOBE

Οι δασμοί και οι φόροι που επιβλήθηκαν στις τελικές τιμές λιανικής της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης την τετραετία 2005-2008 στη χώρα μας διαμορφώθηκαν σε επίπεδα χαμηλότερα σε σχέση με το μέσο όρο της ΕΕ-27, αποτελώντας το 63% και 72% περίπου του αντίστοιχου ύψους του μέσου όρου των 27 κρατών-μελών. Ως αποτέλεσμα οι Έλληνες καταναλωτές απολαμβάνουν από τις χαμηλότερες τελικές τιμές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το συνολικό μικτό περιθώριο εταιρειών εμπορίας και πρατηριούχων δεν παραμένει σταθερό. Εξαρτάται από την ένταση του ανταγωνισμού και το διαφορετικό τρόπο υπολογισμού του περιθωρίου κέρδους από τις εταιρείες (σε €/λίτρο) και τους πρατηριούχους. Για τον καθορισμό του μικτού περιθωρίου κέρδους οι εταιρείες εμπορίας λαμβάνουν υπόψη παράγοντες όπως: η γεωγραφική τοποθεσία του τελικού σημείου πώλησης και κατά συνέπεια το σχετικό κόστος μεταφοράς, τους όγκους κατανάλωσης ανά προϊόν, τις πιστώσεις προς τους πρατηριούχους, τα διάφορα χρηματοοικονομικά έξοδα, τις επενδύσεις σε εξοπλισμό στα πρατήρια, τις λοιπές παροχές και την εύλογη απόδοση για τα δεσμευμένα κεφάλαια των μετόχων. Το μικτό περιθώριο κέρδους των κατόχων άδειας Λιανικής εξαρτάται κυρίως από τις λειτουργικές δαπάνες (π.χ. ενοίκια, μισθοδοσία, επιχειρηματικό κέρδος κ.λπ.), τον όγκο των πωλήσεων, τα έσοδα από άλλες υπηρεσίες που παρέχουν και το επίπεδο τοπικού ανταγωνισμού.

Έχει παρατηρηθεί ότι, λόγω μη ειδικών γνώσεων και έλλειψης ορθής πληροφόρησης, το κοινό εστιάζει την προσοχή του στη σύγκριση της διαφοράς μεταξύ των τιμών στη λιανική και των διεθνών τιμών αργού κατά την αυτή περίοδο. Η σύγκριση αυτή οδηγεί σε λανθασμένα συμπεράσματα διότι: **(α)** οι τιμές αναφοράς στη διαμόρφωση των τιμών στο εσωτερικό είναι οι διεθνείς τιμές των προϊόντων πετρελαίου και όχι αυτές του αργού πετρελαίου, **(β)** οι συγκρίσεις που βασίζονται σε ποσοστιαίες μεταβολές μεγεθών που διαμορφώνονται με διαφορετικό τρόπο, είναι λανθασμένες, όπως για

παράδειγμα συμβαίνει με της σύγκριση της τιμής της βενζίνης στην αγορά λιανικής (€/λίτρο) η οποία εμπεριέχει κυρίως σταθερές (και λιγότερο ποσοστιαίες) φορολογικές επιβαρύνσεις με την τιμή του αργού πετρελαίου (\$/βαρέλι) η οποία δεν εμπεριέχει καμία επιβάρυνση. Η εγγενής αυτή διαφορά δεν έχει γίνει επαρκώς κατανοητή από ορισμένα ΜΜΕ και το κοινό³.

5.5 Παρατηρητήριο τιμών

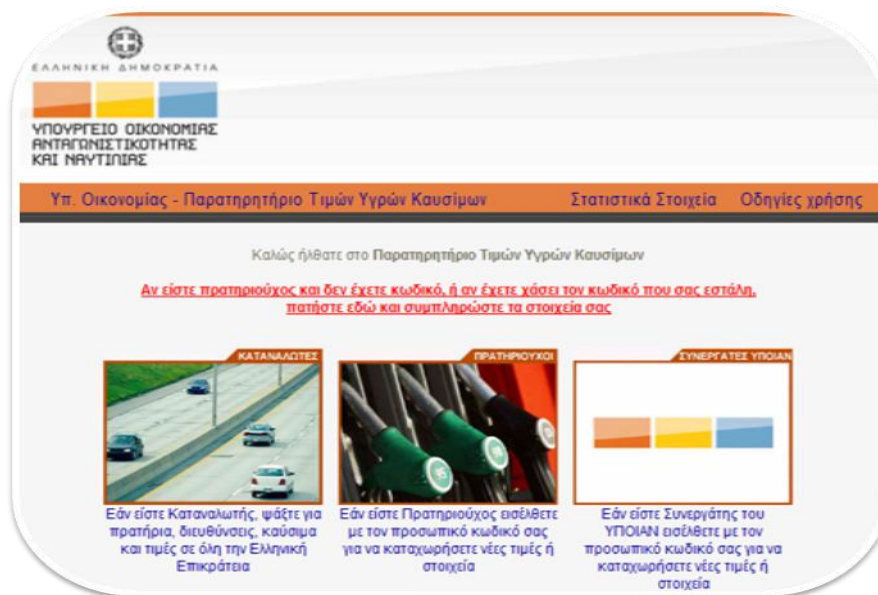
Ο ιστότοπος του Υπουργείου Ανάπτυξης Παρατηρητήριο Τιμών Υγρών Καυσίμων, fuelprices.gr που δημοσιεύει τιμές καυσίμων για όλη την Ελλάδα είναι μια προσπάθεια κάλυψης μέσω του διαδικτύου του προβλήματος της έλλειψης πληροφόρησης των καταναλωτών και βασίζεται σε αγορανομική διάταξη που επιβάλλει την υποχρεωτική ενημέρωση του υπουργείου για κάθε αλλαγή της τιμής πώλησης των υγρών καυσίμων. Ο τρόπος ενημέρωσης των τιμών είναι πολύ απλός και γρήγορος (γίνεται online ή με SMS) και γι αυτό και η μη τήρηση του από τους πρατηριούχους είναι απολύτως αδικαιολόγητη.

Το υπουργείο Οικονομικών δημιούργησε το fuelprices.gr εκεί όπου ο κάθε ένας πρατηριούχος αναγκαστικά πρέπει να μπαίνει και να αναρτά στην σελίδα τις τιμές πώλησης των καυσίμων που έχει στο πρατήριο του ώστε να γίνεται σωστή ενημέρωση σε όλους εμάς που θέλουμε να μάθουμε που θα βρούμε φθηνή βενζίνη. Όποιος πρατηριούχος δεν ανεβάσει τις τιμές του τότε θα δέχεται αυστηρά πρόστιμα από το Υπουργείο, με το ποσό των €1.000 για την περίπτωση που δεν περάσουν τις νέες τιμές ενώ το πρόστιμο φτάνει έως και τις €10.000 σε περίπτωση που κάποιος πρατηριούχος δεν κάνει εγγραφή στο σύστημα.

Η προσπάθεια αυτή παροχής δημόσιων δεδομένων από την πολιτεία αξίζει διάδοσης και στήριξης. Χωρίς την καθολική συμμετοχή των πρατηριούχων και ζήτηση της υπηρεσίας από τους πολίτες το μέτρο αυτό δεν μπορεί να λειτουργήσει σωστά. Από τεχνική άποψη υπάρχουν πολλά περιθώρια βελτίωσης, που η υλοποίησή τους θα μπορούσε να κάνει την προσπάθεια αυτή υπόδειγμα για τον υπόλοιπο δημόσιο τομέα.

³ Κορρές Αλκιβιάδης, σελ. 31-35

Ο ιστότοπος fuelprices.gr έχει την εξής μορφή:



Βήμα 1: Αρχική οθόνη



Βήμα 2 : Επιλογή καταναλωτή



Βήμα 3 : Επιλογή νομού

• Βήμα 4 : Επιλογή δήμου

ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ - Παρακαλώ επιλέξτε το δήμο ή τους δήμους που σας ενδιαφέρουν

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΑΡΓΙΘΕΑΣ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΑΡΝΗΣ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΑΧΕΛΩΟΥ |
| <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΙΘΩΜΗΣ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΙΤΑΜΟΥ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΛΙΦΩΝΟΥ |
| <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΚΑΜΠΟΥ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΜΕΝΕΛΑΪΔΑΣ |

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΝΕΒΡΟΠΟΛΗΣ ΑΓΡΑΦΩΝ |
| <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΜΑ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΠΑΜΙΣΟΥ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΣΤΗΡΑ |
| <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΡΕΝΤΙΝΑΣ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΣΕΛΛΑΝΩΝ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΣΟΦΑΔΩΝ |
| <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΤΑΜΑΣΙΟΥ | <input type="checkbox"/> ΔΗΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ | <input type="checkbox"/> ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΘΑΜΑΝΩΝ |

[Επιλογή Όλων](#)

[Απο-Επιλογή Όλων](#)

Επόμενο

• Βήμα 5 : Επιλογή δημοτικού διαμερίσματος

► ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ - Παρακαλώ επιλέξτε τα Δημ. Διαμερίσματα που σας ενδιαφέρουν

ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

- | | | |
|--|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Αγιοπηγής | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Αρτεσιανού | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Καρδίτσης |
| <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Καρδίτσομαγούλας | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Παλαιοκκλησίου | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Ρούσσου |

ΔΗΜΟΣ ΡΕΝΤΙΝΑΣ Δ.Δ.Ρεντίνας

ΔΗΜΟΣ ΣΟΦΑΔΩΝ

- | | | | |
|--|---|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Αγίας Παρασκευής | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Αγίου Βησσαρίου | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Αμπέλου | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Ανωγείου | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Γεφυριών | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Δασχωρίου | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Καππαδοκικού |
| <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Καρποχωρίου | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Μασχολουρίου | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Μαυραχάδων | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Μελισσοχωρίου | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Πασχαλίτσης | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Σοφάδων | <input checked="" type="checkbox"/> Δ.Δ.Φιλίας |

[Επιλογή Όλων](#) [Απο-Επιλογή Όλων](#)

Επόμενο

• Βήμα 6 : Επιλογή είδους καυσίμου

► Παρακαλώ επιλέξτε προϊόν

- Προϊόν: Αμόλυβδη 95 οκτ. Αμόλυβδη 100 οκτ. Super Diesel Κίνησης Diesel Θέρμανσης

Επόμενο

• Βήμα 7 : Αποτελέσματα

• ▶ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

-
- Βρέθηκαν 19 εγγραφές!

Εμφάνιση των τιμών που έχουν καταχωρηθεί: από Δευ, 22/11/2010 και μετά ▼

Τιμή: 1,479 Προϊόν: Αμόλυβδη 95 Σήμα: REVOIL
 ▶ Διεύθυνση: Π.Ο ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ-ΤΡΙΚΑΛΩΝ (ΚΑΡΔΙΤΣΟΜΑΓΟΥΛΑ), ΚΑΡΔΙΤΣΑ

ΤΣΙΟΠΟΥΛΟΥ ΑΡΕΤΗ
 Ημερ. / Ώρα δήλωσης: Σαβ, 27/11 15:49:35

Τιμή: 1,488 Προϊόν: Αμόλυβδη 95 Σήμα: ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟ
 ▶ Διεύθυνση: Λ.ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 79
 • ΧΑΝΤΖΟΠΛΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ & ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Ε.Π.Ε.
 Ημερ. / Ώρα δήλωσης: Δευ, 29/11 11:03:50

Τιμή: 1,490 Προϊόν: Αμόλυβδη 95 Σήμα: ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟ ΠΡΑΤΗΡΙΟ
 ▶ Διεύθυνση: 6ο ΧΛΜ.ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ-ΚΑΛΛΙΘΗΡΟ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ
 • ΚΑΝΤΕΡΕ ΕΙΡΗΝΗ
 Ημερ. / Ώρα δήλωσης: Δευ, 29/11 11:17:55

.....

Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

5.6 Οι τιμές στα πρατήρια υγρών καυσίμων

Οι τιμές των πρατηρίων υγρών καυσίμων έτσι όπως διαμορφώνονται σε όλη την Ελληνική επικράτεια ανά νόμο (στους 20 μεγαλύτερους νομούς) σε κάθε προϊόν ξεχωριστά είναι οι παρακάτω:

Για την αμόλυβδη 95 οκτ.:

Νομός	Αριθμός Πρατηρίων	Ελάχιστη Τιμή	Μέση Τιμή	Μέγιστη Τιμή
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	401	1,539	1,598	1,71
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	149	1,549	1,605	1,739
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	52	1,555	1,609	1,699
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	233	1,527	1,595	1,699

ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	78	1,559	1,619	1,772
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	89	1,61	1,694	1,806
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	109	1,563	1,628	1,749
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	100	1,588	1,634	1,75
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	80	1,568	1,627	1,7
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	67	1,549	1,617	1,805
ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ	71	1,55	1,606	1,67
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	44	1,6	1,669	1,78
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	43	1,58	1,632	1,735
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	107	1,569	1,62	1,73
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	66	1,577	1,638	1,729
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	44	1,567	1,635	1,779
ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	48	1,588	1,626	1,679
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	106	1,592	1,65	1,769
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	53	1,659	1,703	1,819
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	48	1,555	1,626	1,684
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	28	1,513	1,602	1,64
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	43	1,549	1,6	1,689

Για την Super:

Νομός	Αριθμός Πρατηρίων	Ελάχιστη Τιμή	Μέση Τιμή	Μέγιστη Τιμή
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	158	1,598	1,69	1,847
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	23	1,618	1,691	1,799
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	70	1,597	1,684	1,857
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	67	1,56	1,656	1,798
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	34	1,608	1,684	1,822
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	49	1,679	1,759	1,837
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	67	1,558	1,669	1,789
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	51	1,57	1,686	1,88
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	48	1,58	1,692	1,818
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	22	1,628	1,695	1,819
ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ	31	1,576	1,636	1,73
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	24	1,63	1,712	1,8
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	26	1,61	1,67	1,809
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	55	1,59	1,662	1,807
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	42	1,629	1,729	1,839
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	17	1,427	1,718	1,839
ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	21	1,618	1,671	1,749
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	49	1,629	1,731	1,879
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	21	1,699	1,775	1,856
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	28	1,425	1,666	1,829
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	11	1,617	1,643	1,674
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	22	1,594	1,649	1,709

Για την Diesel Κίνησης:

Νομός	Αριθμός Πρατηρίων	Ελάχιστη Τιμή	Μέση Τιμή	Μέγιστη Τιμή
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	311	1,319	1,424	1,569
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	46	1,358	1,432	1,509
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	117	1,373	1,436	1,559
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	196	1,345	1,419	1,529
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	66	1,389	1,439	1,552
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	80	1,43	1,484	1,569
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	103	1,382	1,442	1,539
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	95	1,395	1,446	1,559
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	79	1,339	1,451	1,543
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	59	1,382	1,436	1,57
ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ	68	1,34	1,417	1,46
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	34	1,403	1,455	1,54
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	42	1,389	1,444	1,535
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	64	1,359	1,451	1,66
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	38	1,388	1,458	1,549
ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	45	1,395	1,452	1,498
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	104	1,39	1,467	1,566
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	38	1,459	1,502	1,576
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	43	1,378	1,445	1,54
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	28	1,387	1,427	1,466
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	41	1,359	1,417	1,489

Για την Diesel Θέρμανσης:

Νομός	Αριθμός Πρατηρίων	Ελάχιστη Τιμή	Μέση Τιμή	Μέγιστη Τιμή
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	135	0,78	0,83	0,88
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	31	0,79	0,826	0,86
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	94	0,8	0,831	0,879
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	79	0,79	0,831	0,909
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	39	0,82	0,836	0,87
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	60	0,83	0,862	0,895
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	79	0,56	0,831	0,89
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	69	0,82	0,851	0,89
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	79	0,79	0,838	1,815
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	53	0,81	0,834	0,91
ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ	56	0,785	0,82	0,859
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	25	0,815	0,856	0,95
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	32	0,799	0,845	0,899
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	71	0,8	0,833	0,87
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	40	0,75	0,853	0,92
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	31	0,8	0,839	0,88
ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	36	0,81	0,828	0,85
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	87	0,783	0,836	0,87
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	38	0,838	0,869	0,899

ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	36	0,8	0,837	0,879
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	27	0,81	0,824	0,868
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	19	0,8	0,825	0,869

***Οι τιμές αυτές αφορούν τον Φεβρουάριο του 2011**

Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

5.7 Εξίσωση πετρελαίου θέρμανσης με το πετρέλαιο κίνησης

Η ηγεσία του υπουργείου Οικονομικών αποφάσισε να εφαρμόσει 9,5 μήνες νωρίτερα - από τη 1/1/2011 αντί από τις 15/10/2011- το σχέδιο που προβλέπει την υπέρμετρη αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης, ώστε να εξισωθεί με τον αντίστοιχο φόρο που επιβάλλεται στο πετρέλαιο κίνησης.

Το σχέδιο για την εξίσωση των φόρων στο πετρέλαιο επισπεύδεται, σε μία προσπάθεια να καλυφθεί ένα σημαντικό μέρος της νέας “μαύρης τρύπας” των 4,3-4,5 δισ. Ευρώ.

Το σχέδιο στο οποίο φέρεται να έχει καταλήξει η ηγεσία του υπουργείου Οικονομικών προβλέπει τα εξής:

- Κατάργηση του μειωμένου ειδικού φόρου κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης, το ύψος του οποίου ανερχόταν σε μόλις 0,021 ευρώ το λίτρο κάθε “χειμερινή” περίοδο (από 15/10 έως 30/4). Από τη 1-1-2011 ο Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου θέρμανσης θα είναι πλέον ίδιος με τον Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους. Αυτή τη στιγμή ο Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης ανέρχεται σε 0,412 ευρώ το λίτρο, συνεπώς τυχόν εξίσωση του Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου θέρμανσης με το σημερινό επίπεδο του Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης σημαίνει αυτόματα πρόσθετη φορολογική επιβάρυνση 0,391 ευρώ το λίτρο για το πετρέλαιο θέρμανσης. Αν συνυπολογιστεί και ο αναλογών Φ.Π.Α. επί της διαφοράς των 0,391 ευρώ, τότε η συνολική πρόσθετη φορολογική επιβάρυνση για κάθε λίτρο πετρελαίου θέρμανσης θα φτάσει τα 0,48 ευρώ το λίτρο!
- Μικρή μείωση του ενιαίου φόρου κατανάλωσης για το πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης. Προκειμένου η πρόσθετη επιβάρυνση των καταναλωτών να μη φτάσει στα επίπεδα των 0,48 ευρώ το λίτρο, αλλά να περιορισθεί σε χαμηλότερα επίπεδα, έχει αποφασιστεί ταυτόχρονη, μικρή μείωση του ενιαίου Ε.Φ.Κ. για το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης κάτω από τα 0,412 ευρώ το λίτρο, κατά 5%, σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο ενιαίος Ε.Φ.Κ. θα διαμορφωθεί στα 0,39 ευρώ το λίτρο, η αύξηση του Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου θέρμανσης θα είναι της τάξης των 0,37 ευρώ το λίτρο, ενώ η συνολική πρόσθετη επιβάρυνση των καταναλωτών (πρόσθετη διαφορά Ε.Φ.Κ. + Φ.Π.Α. 23%) θα ανέλθει στα 0,45 ευρώ το λίτρο.

Το βασικό σενάριο σχετικά με την εφαρμογή του μέτρου αυτού προβλέπει ότι το

Υπουργείο Οικονομικών θα επιστρέφει τη διαφορά του φόρου των 391 ευρώ ανά χιλιόλιτρο σε όσους δηλώνουν εισόδημα κάτω από ένα όριο. Για τους συγκεκριμένους φορολογούμενους, όπως λένε από το Υπουργείο Οικονομικών θα ισχύει ένα κοινωνικό τιμολόγιο το οποίο θα λαμβάνει υπόψη το ετήσιο εισόδημα του ιδιοκτήτη ή ενοίκου του ακινήτου καθώς και την οικογενειακή του κατάσταση. Παράλληλα, με την εξίσωση της φορολογίας στα πετρελαιοειδή εκτιμούν στο υπουργείο Οικονομικών ότι θα μπει τέλος στο εκτεταμένο λαθρεμπόριο και στην παράνομη χρήση πετρελαίου θέρμανσης για κίνηση. Σημειώνεται ότι η διαφορά ανάμεσα στον φόρο στο πετρέλαιο θέρμανσης και στο πετρέλαιο κίνησης κατά τη χειμερινή περίοδο είναι η βασική αιτία για το εκτεταμένο λαθρεμπόριο που συντελείται την περίοδο αυτή με το πετρέλαιο. Οι επιτήδριοι πωλούν το πετρέλαιο θέρμανσης, που το αγοράζουν με τον χαμηλότερο φόρο, για πετρέλαιο κίνησης αφού το αποχρωματίζουν κερδίζοντας τη διαφορά. Εκτιμάται ότι από την εξίσωση των δύο φόρων και από την εξάλειψη του λαθρεμπορίου μπορούν να εξοικονομηθούν έσοδα που θα υπερβαίνουν το 1 δισ. ευρώ.

Αλλά σύμφωνα με τον Σύνδεσμο Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (Σ.Ε.Ε.Π.Ε.), από την στιγμή που ο τελικός καταναλωτής δεν θα εμπλέκεται στη διαδικασία επιστροφής του ΕΦΚ και το πετρέλαιο θέρμανσης θα διατίθεται στην φθηνή τιμή, ουσιαστικά παραμένει το σημερινό καθεστώς και εξακολουθεί να υπάρχει κίνητρο για λαθρεμπορία. Επιπλέον, τα μέτρα θα επιβάλλουν στην αγορά αφενός μεν ένα γραφειοκρατικό και ακριβό σύστημα «παρακολούθησης» των τιμολογίων, αφετέρου δε αύξηση κεφαλαίου κίνησης και χρηματοοικονομικού κόστους στον κλάδο (προκαταβολή υψηλότερου ΕΦΚ). Ευνόητο είναι ότι το κόστος αυτό θα επιβαρύνει τον τελικό καταναλωτή χωρίς να δίνει αποφασιστική λύση στο ουσιαστικό πρόβλημα που είναι η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου. Το μόνο που υπόσχεται το εξαγγελθέν σύστημα είναι η δημιουργία μιας «βάσης δεδομένων» για μελλοντική επανεξέταση/τροποποίηση της διαδικασίας - αλλά δεν χρειάζεται να εξισωθούν οι δασμοί γι' αυτό.

Το εξαγγελθέν σύστημα θα αποτελέσει μία ακόμη πρωτοτυπία της χώρας μας, αφού δεν εφαρμόζεται σε κανένα άλλο κράτος της Ευρώπης.

Σχετικά με την κατάσταση που θα διαμορφωθεί με την εξομοίωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης καυσίμων, που επιχειρείται, θεωρείται ότι:

- Το αναμενόμενο πρόγραμμα «Εξοικονομώ» δεν θα είναι αρκετό και ικανό να αποτελέσει κίνητρο, με βάση τους περιορισμούς – εισοδηματικούς και παλαιότητας κτιρίου – που θέτει.
- Τα νοικοκυριά δεν θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στη σημερινή δύσκολη περίοδο, διαθέτοντας το απαραίτητο κεφάλαιο για την ενεργειακή αναβάθμιση της κατοικίας τους και θα υποπέσουν σε καθεστώς ενεργειακής ένδειας.
- Δεν είναι κοινωνικά δίκαιο να καλυφθούν τα ελλείμματα του προϋπολογισμού μέσω της αύξησης ενός φόρου που επηρεάζει τελείως διαφορετικά το πορτοφόλι ενός νοικοκυριού π.χ. στην Κρήτη ή την Αθήνα, σε σχέση με τα νοικοκυριά π.χ. στη Μακεδονία.

- Δεν είναι δίκαιο να εφαρμοστεί ο αυξημένος φόρος στο πετρέλαιο θέρμανσης, όταν η πολιτεία δεν φρόντισε μέχρι σήμερα να θωρακίσει ενεργειακά, με την εφαρμογή αποτελεσματικών μέτρων, το κτιριακό απόθεμα της χώρας.
- Με την επιχειρούμενη εξομοίωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης καυσίμων, δημιουργούνται συνθήκες ώστε η θέρμανση με ηλεκτρισμό (κλιματιστικά, αερόθερμα, κλπ) να γίνει πιο συμφέρουσα σε σχέση με τη θέρμανση με πετρέλαιο, όπως ήδη έχει αρχίσει να συμβαίνει στις νοτιότερες περιοχές της χώρας. Η κατάσταση αυτή θα οδηγήσει σε προφανή ενεργειακή στρέβλωση (χαμηλότερος βαθμός ενεργειακής απόδοσης λόγω των μετατροπών ενέργειας) και σπατάλη ενέργειας, όταν η χώρα καλείται να επιτύχει το στόχο 20% εξοικονόμηση ενέργειας μέχρι το 2020.

5.8 Λήψη μέτρων για τον περιορισμό του φαινομένου λαθρεμπορίας

Απαιτείται πολιτική βούληση και αποδέσμευση από τις αγκυλώσεις της γραφειοκρατίας και των υποχωρήσεων σε συντεχνιακά αιτήματα / απαιτήσεις για την εξάλειψη του φαινομένου του Λαθρεμπορίου.

Μεταφορές – Βυτιοφόρα Αυτοκίνητα

- Προώθηση από τη Πολιτεία της πλήρους απελευθέρωσης έκδοσης αδειών κυκλοφορίας ΙΧ βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων που χορηγούνται στις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών προκειμένου να καλύψουν το σύνολο των δραστηριοτήτων τους και
- Λήψη άμεσης απόφασης για τη ρύθμιση έκδοσης αδειών ΙΧ βυτιοφόρων αυτοκινήτων για τις άδειες Εμπορίας κατηγορίας Β1 και Β2. Βασική προϋπόθεση βέβαια, είναι να ισχύει το μέτρο της εναλλαξιμότητας μεταξύ των αδειών Εμπορίας κατηγορίας Α, Β1 και Β2. Δηλαδή, τα ΙΧ βυτιοφόρα αυτοκίνητα να επιτρέπεται να μεταφέρουν όλα τα καύσιμα ανεξάρτητα από την κατηγορία της άδειας Εμπορίας.
- Κατάργηση των αγορανομικών κομίστρων και του προσδιορισμού, από τη Πολιτεία, κατωτάτων ορίων κομίστρων των βυτιοφόρων αυτοκινήτων Δημοσίας Χρήσης. Ο εξαναγκαστικός ελεγχόμενος προσδιορισμός των κομίστρων δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά και σημαντική επιβάρυνση των τιμών. Από πληροφορίες του Συνδέσμου σε κανένα Κράτος - Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης - όπου λειτουργεί η ελεύθερη οικονομία, δεν ορίζονται τα κόμιστρα με Υπουργικές Αποφάσεις αλλά προσδιορίζονται ελεύθερα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και σύμφωνα με τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ήδη έχει κατατεθεί προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (Οκτ. 2009)

- Εκκαθάριση της άναρχης κατάστασης που επικρατεί στο χώρο των Μεταφορών – αφαίρεση αδειών κυκλοφορίας παράνομων Βυτιοφόρων Ιδιωτικής και Δημόσιας Χρήσης.

Εγκατάσταση Ταμειακών Μηχανών στα πρατήρια Υγρών Καυσίμων

- Εγκατάσταση Ταμειακών Μηχανών σε όλα τα πρατήρια και για όλα τα προϊόντα. Υποχρεωτική ηλεκτρονική σύνδεση με τις αντλίες, με σταδιακή και αναλόγως ύψους πωλήσεων εφαρμογή. Με βάση το Νόμο 3784/09 (άρθρο 31 παραγρ.7) προβλέπεται η εφαρμογή του μέτρου μέχρι 8.2.2010. Εκκρεμεί η έκδοση ΚΥΑ για τις προδιαγραφές.

Με την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να καταργηθεί και η Υπουργική Απόφαση που αναγνωρίζει στα πρατήρια, φορολογικά, ποσοστό δικαιολογημένων αποκλίσεων μέχρι 8% !

Πλήρης απελευθέρωση του ωραρίου λειτουργίας των Πρατηρίων καυσίμων

- Πλήρης απελευθέρωση για την καλλίτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών αλλά και των ίδιων των πρατηριούχων.

Ήδη με απόφαση του Υπουργείου Ανάπτυξης (ΥΠΑΝ) –από 4.5.2009- επιτρέπονται οι αυτόματοι πωλητές στα Πρατήρια χρειάζονται όμως διευκρινίσεις από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Οι αυτόματοι πωλητές αποτελούν «ημίμετρο» που απαιτεί επενδύσεις και γραφειοκρατία.

Η ελεύθερη, από άποψης χρονικών ορίων, λειτουργία των πρατηρίων αναμφισβήτητα ενισχύει τον ανταγωνισμό - όπως εξάλλου συμβαίνει στα περισσότερα Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης - και είναι απολύτως συμβατή με την έννοια της σύγχρονης ελεύθερης αγοράς και επιπλέον έχει ευεργετικές επιδράσεις στις λιανικές τιμές.

Αντίθετα, όπως είναι ευνόητο, η μονοπώληση από συγκεκριμένο πρατήριο μιας περιοχής, για οποιοδήποτε ορισμένο χρονικό διάστημα αυξάνει τον κίνδυνο υπερβολικής τιμολόγησης των καταναλωτών.

Η χωρίς χρονικούς περιορισμούς λειτουργία των πρατηρίων εξυπηρετεί, όχι μόνο από την άποψη των τιμών αλλά και ως προς το βαθμό ικανοποίησης των καταναλωτών, όπως άλλωστε δείχνουν ξεκάθαρα τα αποτελέσματα των σχετικών ερευνών που έχουν κατά καιρούς διεξαχθεί.

Εκσυγχρονισμός των τελωνειακών διαδικασιών

- Προτείνεται ο εκσυγχρονισμός των τελωνειακών διαδικασιών με απλουστεύσεις και χωρίς γραφειοκρατικές διαδικασίες, όπως ήδη λειτουργούν στα περισσότερα Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία ακολουθεί ακόμη γραφειοκρατικές τελωνειακές διαδικασίες που εμποδίζουν την ομαλή λειτουργία των Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών.

Να επισημάνουμε εδώ ότι, ενώ στα περισσότερα Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο ειδικός φόρος καταβάλλεται μετά από 30 μέρες, στην Ελλάδα προκαταβάλλεται και επιπλέον οι Εταιρείες για να προκαταβάλουν τον ειδικό φόρο, χρεώνονται με χαρτόσημα ΔΕΤΕ και άλλα πολλά έξοδα. Αυτό έχει ως συνέπεια την

επιβάρυνση των Εταιριών με χρηματοοικονομικά και άλλα έξοδα που είναι ευνόητο ότι επηρεάζουν τις τιμές.

- Η ισχύουσα διαδικασία απαιτεί παρουσία τελωνειακών εντός των εγκαταστάσεων για σφράγιση και αποσφράγιση των δεξαμενών και της πύλης. Αυτή η διαδικασία έχει ως συνέπεια οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης να λειτουργούν ουσιαστικά μέσα στο περιορισμένο ωράριο εργασίας των δημοσίων υπαλλήλων (Τελωνειακών) αποστερώντας έτσι τις Εταιρίες από την ευελιξία για τις ώρες λειτουργίας και διακίνησης των καυσίμων.

Υπάρχουν μηχανογραφικά συστήματα μέσα από τα οποία ο έλεγχος από τα αρμόδια όργανα είναι απόλυτα έγκυρος και ευχερής.

- Δημιουργία μητρώου Εμπόρων Λιπαντικών – Πρατηρίων – Πωλητών Θέρμανσης και γενικά των κατόχων Άδειας Λιανικής Εμπορίας (και να τηρείται κεντρικά στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και όχι μόνο στις Νομαρχίες.

Με αυτά τα βασικά μέτρα δίνεται μία πρώτη ώθηση του Ελληνικού κράτους για την αποφυγή φαινομένων λαθρεμπορίας που οδηγούν στην διεύρυνση του κύκλου «του μαύρου χρήματος» και μη εισφοράς στο κράτος των ανάλογων φόρων από τους επιτήδειους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανάλυση που προηγήθηκε στην παρούσα πτυχιακή εργασία οδηγεί σε βασικές διαπιστώσεις και συμπεράσματα τόσο για την ελληνική αγορά, όσο και για τη διεθνή αγορά, η οποία επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις εξελίξεις της εγχώριας. Τα κυριότερα συμπεράσματα και διαπιστώσεις παρουσιάζονται παρακάτω.

1. Από την εξέλιξη και το μέγεθος της κατανάλωσης πετρελαιοειδών προϊόντων στην ελληνική αγορά διαπιστώνεται ότι τα πετρελαιοειδή προϊόντα αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος, χαρακτηριστικά το 70% του ενεργειακού ισοζυγίου της Ελλάδας καλύπτεται από τα πετρελαιοειδή, γεγονός που υποδηλώνει ότι η υποκατάσταση τους από άλλες μορφές ενέργειας πραγματοποιείται με βραδείς ρυθμούς.

2. Η οικονομική κατάσταση των επιχειρήσεων του κλάδου πετρελαίου, αναλύθηκε κατά κατηγορία επιχειρήσεων, βάσει του κύριου αντικειμένου δραστηριοτήτων. Αναλυτικότερα, διαπιστώθηκε ότι η κατηγορία των εταιρειών διύλισης κατέγραψαν θετικούς ρυθμούς μεταβολής στα περισσότερα βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη, γεγονός που υποδηλώνει ότι βρίσκονται σε φάση ανάπτυξης. Μεταξύ των εταιρειών διύλισης, τα **ΕΛ.ΠΕ.** εξακολουθούν να αναδεικνύονται σε κυρίαρχο παίκτη στην αγορά πετρελαίου, με την **MOTOR OIL** όμως να επεκτείνεται με ταχείς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια και να διευρύνει το μερίδιό της στην αγορά. Τα συνολικά καθαρά κέρδη των δύο διυλιστικών επιχειρήσεων της χώρας (Ελληνικά Πετρέλαια και MOTOR OIL) άγγιξαν σχεδόν τα 350 εκατομμύρια ευρώ το 2009 έναντι ζημιών 42,7 εκατομμυρίων ευρώ το 2008. Η διυλιστική βιομηχανία της χώρας εργάστηκε με ένα περιθώριο κέρδους 5,7% που θεωρείται ιδιαίτερα υψηλή επίδοση στο σύνολο της βιομηχανίας της χώρας.

3. Τάσεις διεύρυνσης κατέγραψαν και τα περισσότερα χρηματοοικονομικά μεγέθη του συνόλου της κατηγορίας των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών εκτός υγραερίου, εμφανίζοντας ωστόσο χαμηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης από τις εταιρείες διύλισης. Συγκεκριμένα, στη **1^η θέση** από άποψη τζίρου βρέθηκε η **ΕΚΟ** (ανήκει στον όμιλο των ΕΛ.ΠΕ.) η οποία διαχειρίστηκε πωλήσεις 1,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η εταιρία ωστόσο εμφάνισε κάθετη μείωση των καθαρών της αποτελεσμάτων. Έτσι, από κέρδη το 2008 πέρασε σε ζημιές το 2009. Το στοίχημα που θα κληθεί να λύσει η διοίκηση των ΕΛ.ΠΕ. και της ΕΚΟ είναι η εύρυθμη λειτουργία υπό την ίδια στέγη των δύο εταιρειών εμπορίας – της ΕΚΟ και της ΒΡ. Στη **2^η θέση** βρέθηκε η **Shell** η οποία όμως εμφάνισε σημαντική μείωση των ζημιών της. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Shell συνεχίζει να υλοποιεί ένα ιδιαίτερα επιθετικό πρόγραμμα εμπορικής πολιτικής και ανταγωνιστικών λιανικών τιμών. Η **Jetoil** με τα 620 πρατήριά της βρέθηκε στην **3^η θέση** από άποψη τζίρου, διαχειριζόμενη πωλήσεις που υπερέβησαν το 1 δισ. ευρώ. Στόχος της διοίκησης της εταιρίας είναι η υλοποίηση – έστω και με πιο αργούς ρυθμούς - του προγράμματος της νέας εταιρικής εικόνας στα πρατήρια και η απόκτηση σοβαρότερων μονάδων με υψηλότερες καταναλώσεις. Ο όμιλος της Jetoil διαθέτει σύγχρονους αποθηκευτικούς χώρους στη Θεσσαλονίκη, δυναμικότητας 210 χιλιάδων κυβικών μέτρων και αξίας 120 εκατομμυρίων ευρώ,

εγκαταστάσεις στο Δυρράχιο της Αλβανίας δυναμικότητας 15 χιλιάδων κυβικών, στο Κόσσοβο δυναμικότητας 17 χιλιάδων κυβικών ενώ πραγματοποιεί σημαντικές εξαγωγές στη Βουλγαρία. Η **Aegean Oil** βρέθηκε στην **4^η θέση** από άποψη τζίρου ενώ αύξησε την κερδοφορία της κατά 5,2%. Εν μέσω κρίσης η Aegean Oil, που διευθύνεται από τον κ. Ιάκωβο Μελισσανίδη αύξησε την κερδοφορία της κατά 116%. Αυτό το πέτυχε πρώτον, βελτιώνοντας τα περιθώρια ανά πρατηριούχο, μειώνοντας τα κόστη της και τα γενικά της έξοδα καθώς επίσης και με απόκτηση δικών της μεταφορικών μέσων (βυτιοφόρα) που μείωσαν περαιτέρω τα έξοδά της. Σημαντικά κέρδη εξασφάλισε επίσης και από την αύξηση του μεριδίου της στην εμπορία λιπαντικών που ως γνωστόν έχουν υψηλότερα περιθώρια κέρδους. Ιδιαίτερα θετική εξακολούθησε να εμφανίζεται η πορεία της **Avin** που ανήκει στον όμιλο της Motor Oil. Η εν λόγω εταιρία αύξησε τη κερδοφορία της κατά 11%, γεγονός που την κατατάσσει σε μία από τις καλύτερες θέσεις κερδοφορίας μεταξύ των ελληνικών εταιρειών. Στην επόμενη θέση βρέθηκε η εταιρεία **Ελληνικά Πετρέλαια**, που πλέον διαχειρίζεται το δίκτυο πρατηρίων της **BP** και η οποία διευθύνεται από τον κ. Σωτήρη Χριστογιάννη. Οι εταιρίες **Elin Oil** και **Revoil** βρέθηκαν στις αμέσως επόμενες θέσεις του καταλόγου των εταιριών με τις μεγαλύτερες πωλήσεις. Τόσο η Elin όσο και η Revoil συμφερόντων Ευάγγελου και Γεωργίου Ρούσσου εμφάνισαν σημαντικές αυξήσεις κερδοφορίας. Οι εν λόγω εμφανίζονται ως οι πιο νοικοκυρεμένες μεσαίου μεγέθους ελληνικές επιχειρήσεις, που διευρύνουν την παρουσία τους παρά το γεγονός ότι δεν είναι διωλιστικές εταιρείες καυσίμων.

4. Σχετικά με την μορφή της αγοράς πετρελαίου διαπιστώθηκε ότι στις εταιρείες διύλισης δεν υφίσταται ανταγωνισμός, ιδιαίτερα μετά από τη συγχώνευση της **PETROLA** με τα **ΕΛ.ΠΕ**. Εξαίρεση αποτέλεσαν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών εκτός υγραερίου, όπου διαπιστώθηκε ότι το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων του συνόλου μοιράζεται στις περισσότερες εταιρείες, αν και τα τελευταία χρόνια μειώνεται συνεχώς ο αριθμός των εταιριών του συνόλου μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την δομή του κλάδου ανεξαρτήτως κυρίου αντικειμένου δραστηριότητας των εταιριών, είναι η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών, καθώς και η διαπραγματευτική δύναμη των πελατών, η απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων και υποκατάστατων προϊόντων δεν προκαλούν ισχυρές ανταγωνιστικές πιέσεις στις εταιρείες του κλάδου. Τέλος, η βασική στρατηγική που υιοθετούν οι περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου συνίσταται στη διεύρυνση ή στη διατήρηση του μεριδίου τους στην αγορά μέσω συγχωνεύσεων, εξαγορών, επέκτασης και βελτίωσης των υφισταμένων δικτύων διανομής, διάθεσης και μεταφοράς των πετρελαιοειδών προϊόντων, καθώς και επενδύσεων σε νέα τεχνολογία και διαφήμιση.

5. Σε διεθνές επίπεδο οι τιμές του αργού πετρελαίου επηρεάζονται από παράγοντες όπως οι δυσκολίες στην εξόρυξη που συνεπάγονται υψηλό κόστος στην πετρελαιοπηγή, το αυξημένο κόστος μεταφοράς, οι ανεπαρκείς επενδύσεις στη βιομηχανία διύλισης προϊόντων πετρελαίου, το μέγεθος της ζήτησης και των αποθεμάτων και προπαντός την πολυεπίπεδη κερδοσκοπία μέσω συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης και άλλων μορφών παραγώγων συμβολαίων, οι οποίοι συγκεντρώνονται κατά αθροιστικό τρόπο στις τιμές με τις οποίες αγοράζουν τα διωλιστήρια αργό πετρέλαιο. Οι τιμές αυτές διαμορφώνονται στη διεθνή αγορά και με μικρές αποκλίσεις προς τα πάνω ή προς τα κάτω ισχύουν λίγο-πολύ για όλους. Από

αυτό το σημείο και μετά αρχίζει η διαμόρφωση τιμών για τον Έλληνα καταναλωτή, έχοντας ήδη ενσωματώσει στο μεταξύ κάθε είδους υπερτιμήσεις, κερδοσκοπίες και στρεβλώσεις του διεθνούς πετρελαϊκού χώρου.

6. Η τιμολόγηση στην εσωτερική αγορά πετρελαιοειδών πραγματοποιείται σε τρία στάδια: από το διυλιστήριο στις εταιρείες πετρελαιοειδών, από τις εταιρείες στους κατόχους άδειας Λιανικής (πρατήρια και πωλητές πετρελαίου θέρμανσης) και σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές και από τους κατόχους άδειας Λιανικής στους τελικούς καταναλωτές. Η φορολογία των καυσίμων στην Ελληνική επικράτεια, όπως και σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί το σημαντικότερο μέρος στη διαμόρφωση των τελικών τιμών. Οι φόροι και οι δασμοί που επιβαρύνουν τις τιμές των πετρελαιοειδών περιλαμβάνουν: (α) τον ειδικό φόρο κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.), ο οποίος είναι σταθερός ανά φυσική ποσότητα προϊόντος, (β) τα ειδικά τέλη και τις εισφορές υπέρ τρίτων και (γ) το φόρο προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.), ο οποίος διαμορφώνεται σε ευρώ ανάλογα με την τιμή πώλησης του προϊόντος.

7. Βάση προσδιορισμού των τιμών διυλιστηρίου για τα προϊόντα πετρελαίου στην εγχώρια αγορά αποτελούν οι διεθνείς τιμές κάθε προϊόντος (π.χ. αμόλυβδης βενζίνης, πετρελαίου κίνησης κ.λ.π.) και συγκεκριμένα οι τιμές Platt's CIF Med της αγοράς Μεσογείου, η οποία αποτελεί μια ενοποιημένη (περιφερειακή) γεωγραφική αγορά παραγωγής και προμήθειας πετρελαιοειδών. Αν και ακολουθούν τις διακυμάνσεις της τιμής του αργού πετρελαίου, οι μεταβολές στις τιμές προϊόντων πετρελαίου μπορεί να είναι περισσότερο ή λιγότερο έντονες έναντι του αργού ανάλογα με την επίδραση των ειδικών παραγόντων προσφοράς και ζήτησης που σχετίζονται με κάθε προϊόν (π.χ. σύνθεση και εποχικότητα ζήτησης, διυλιστική ικανότητα και επάρκεια της βιομηχανίας διύλισης, περιβαλλοντικές και ποιοτικές προδιαγραφές, καιρικές συνθήκες, κ.λ.π.). Επιπρόσθετα, οι διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας \$/€ αποτελούν έναν εξίσου καθοριστικό παράγοντα προσδιορισμού των τιμών διυλιστηρίου.

8. Οι τιμές διυλιστηρίου εμφανίζουν σχεδόν πάντα μικρότερη σε μέγεθος μεταβλητότητα σε σχέση με τις διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου. Αυτό συνεπάγεται μικρότερες ποσοστιαίες μεταβολές στις τιμές διυλιστηρίου έναντι μεταβολών στις τιμές αργού πετρελαίου.

9. Το περιθώριο (premium) που προσθέτουν τα διυλιστήρια στην τιμή που διαμορφώνεται από το μέσο όρο 4-ημερών των τιμών C.I.F. Μεσογείου ανά προϊόν, περιλαμβάνει το κόστος μεταφοράς και αποθήκευσης, το κόστος τήρησης αποθεμάτων ασφάλειας, και κάθε άλλο κόστος που δεν περιλαμβάνεται στην τιμή Platt's. Η τιμολογιακή πολιτική των διυλιστηρίων ως το premium διαπιστώθηκε ότι είναι διαχρονικά σταθερή. Η επιβάρυνση που θέτει το premium (περιλαμβανομένων των φόρων που επιβάλλονται σε αυτό) στην τελική τιμή της αμόλυβδης βενζίνης υποχώρησε από 2% το 2004 σε 1,3% το 2008 λόγω της αύξησης που εμφάνισαν οι τελικές τιμές.

10. Έχει παρατηρηθεί ότι, λόγω μη ειδικών γνώσεων και έλλειψης ορθής πληροφόρησης, το κοινό εστιάζει την προσοχή του στη σύγκριση της διαφοράς μεταξύ των τιμών στη λιανική και των διεθνών τιμών αργού κατά την περίοδο αυτή. Η σύγκριση αυτή οδηγεί σε λανθασμένα συμπεράσματα διότι: **(α)** οι τιμές αναφοράς στη διαμόρφωση των τιμών στο εσωτερικό είναι οι διεθνείς τιμές των προϊόντων πετρελαίου και όχι αυτές του αργού πετρελαίου, **(β)** οι συγκρίσεις που βασίζονται σε ποσοστιαίες μεταβολές μεγεθών που διαμορφώνονται με διαφορετικό τρόπο, είναι λανθασμένες, όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τη σύγκριση της τιμής της βενζίνης στην αγορά λιανικής (€/λίτρο) η οποία εμπεριέχει κυρίως σταθερές (και λιγότερο ποσοστιαίες) φορολογικές επιβαρύνσεις με την τιμή του αργού πετρελαίου (\$/βαρέλι) η οποία δεν εμπεριέχει καμία επιβάρυνση. Η εγγενής αυτή διαφορά δεν έχει γίνει επαρκώς κατανοητή από ορισμένα Μ.Μ.Ε. και το κοινό.

11. Οι τιμές λιανικής στην Ελλάδα ακολουθούν την πορεία των διεθνών τιμών των προϊόντων πετρελαίου. Η Ελλάδα εμφανίζει κατά μέσο όρο τιμές λιανικής (προ φόρων) υψηλότερες σε σχέση με το μέσο ευρωπαϊκό όρο. Οι τιμές για όλους τους τύπους πετρελαϊκών προϊόντων, τις ιδιαιτερότητες της κάθε αγοράς, ενώ και η μεθοδολογία μέτρησης διαφέρει.

12. Η εποπτεία του Υπουργείου Ανάπτυξης, της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας και της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί του συγκεκριμένου χώρου αναμένεται να αναβαθμιστεί με τη λειτουργία ενός Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος διύλισης και εμπορίας πετρελαιοειδών (Ο.Π.Σ.Δ.Ε.Π.) το οποίο θα καταστήσει το χώρο παραγωγής και εμπορίας προϊόντων πετρελαίου το στενότερα επιβλεπόμενο τομέα της Ελληνικής οικονομίας.

13. Ο χώρος των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα υφίσταται και αυτός τις γενικότερες συνέπειες της οικονομικής καχεξίας λόγω οικονομικής κρίσης με αποτέλεσμα το κλείσιμο ορισμένου αριθμού πρατηρίων, την παύση λειτουργίας μιας εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών και τη μείωση της κερδοφορίας των διυλιστηρίων.

14. Οι τελωνειακές διαδικασίες εμπεριέχουν έντονη γραφειοκρατία και ελάχιστο βαθμό αυτοματοποίησης. Για παράδειγμα, η υποχρέωση φυσικής παρουσίας τελωνειακού υπαλλήλου κατά τον εκτελωνισμό των πετρελαιοειδών περιορίζει τη δυνατότητα εφοδιασμού σε ώρες εκτός ωραρίου του δημοσίου. Ο εκσυγχρονισμός των τελωνειακών διαδικασιών και η εισαγωγή ηλεκτρονικής παρακολούθησης των ροών και δειγματοληπτικών τελωνειακών ελέγχων αναμένεται να επιφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στον εφοδιασμό με πολλαπλά οφέλη για την κοινωνία.

15. Η λαθρεμπορία στα πετρελαιοειδή, εκτός από τον άμεσο αντίκτυπο στις φορολογικές εισπράξεις, στρεβλώνει την αγορά επιβραβεύοντας τις παράνομες πρακτικές εις βάρος των νομοταγών επιχειρήσεων. Παρόμοια είναι και η επίδραση της πειρατείας, όπου ένα πρατήριο διακινεί ποσότητες πετρελαιοειδών που προέρχονται από μια τρίτη εταιρεία. Οι εισπράξεις από τέτοιες πρακτικές έχουν, κατά κανόνα, μειωμένη πιθανότητα να τοποθετηθούν σε επενδύσεις. Ταυτόχρονα,

περιορίζονται τα κίνητρα στις εταιρείες πετρελαιοειδών να επενδύουν σε βελτιώσεις στα πρατήρια με τα οποία συνεργάζονται. Με αυτόν τον τρόπο αποθαρρύνονται οι επενδύσεις, επιβραδύνεται ο ρυθμός ανανέωσης της τεχνολογικής βάσης στην αλυσίδα εφοδιασμού και δεν επιτυγχάνεται το ελάχιστο δυνατό κόστος παροχής προϊόντων πετρελαίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία:

- Καλαντζής Φώτης, «Η Αγορά Πετρελαίου», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Μονάδα Κλαδικών Μελετών, Αθήνα 2004.
- Κορρές Αλκιβιάδης, «Οι Προσδιοριστικοί Παράγοντες Διαμόρφωσης των Τιμών των Πετρελαιοειδών», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Μονάδα Κλαδικών Μελετών, Αθήνα 2009.
- Μπίκος Πυθαγόρας, «Ο Κλάδος Εμπορίας Πετρελαιοειδών στην Ελλάδα», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Μονάδα Κλαδικών Μελετών, Αθήνα 2009.
- Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, «Μακροχρόνιος Ενεργειακός Σχεδιασμός της Ελλάδος, για περίοδο 2001-2010», Αθήνα 2003.
- International Energy Agency, “Oil and Gas Policy”, Belgium 2010.

Ιστοσελίδες:

- <http://www.aegeanoil.gr>
- <http://www.avinoil.gr>
- <http://www.bp.com>
- <http://www.coralenergy.gr>
- <http://www.eko.gr>
- <http://www.elin.gr>
- <http://www.elpe.gr>
- <http://www.eteka.com.gr>
- <http://www.fuelprices.gr>
- <http://www.iea.org>
- <http://www.jetoil.gr>
- <http://www.moh.gr>
- <http://www.oecd.org>
- <http://www.petrelaio.gr>
- <http://www.revoil.gr>
- <http://www.statbank.gr>
- <http://www.seepe.gr>
- <http://www.wikipedia.org>
- <http://www.wtrg.com>
- <http://www.ypan.gr>