

1. Ποιό είναι το βασικό σχόλιό σας για τη λειτουργία της απελευθερωμένης αγοράς καυσίμων. Λειτουργεί ικανοποιητικά;

Υπήρξαν πολλά προβλήματα που σχετίζονται με τον βεβιασμένο και μη συγκροτημένο τρόπο, που έγινε η απελευθέρωση των τιμών το 1992. Υπήρξε μια μεγάλη αύξηση των εσόδων των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων κατά το πρώτο διάστημα, την οποία φυσικά πλήρωσε ο καταναλωτής. Ο ανταγωνισμός στο Λεκανοπέδιο και στη Θεσσαλονίκη επανέφερε τα περιθώρια κέρδους στο επίπεδο του 92. Αυτό δεν συνέβη όμως στην επαρχία. Την κατάσταση αυτή αντιμετωπίσαμε με την παρέμβαση που κάναμε τον Δεκέμβριο με την καθιέρωση ανώτατων τιμών καταναλωτή για την περιφέρεια.

Σήμερα ή εικόνα είναι ως εξής:

Η αγορά λειτουργεί ικανοποιητικά στο Λεκανοπέδιο και στη Θεσσαλονίκη. Τα περιθώρια κέρδους των εταιριών και των πρατηριούχων στις περιοχές αυτές επανήλθαν στα επίπεδα του 1992. Δηλαδή δεν υπάρχουν πλέον τα υπερκέρδη που εμφανίστηκαν στο μεσοδιάστημα.

Όσον αφορά στην περιφέρεια, με την παρέμβαση που έγινε και με τις τροποποιήσεις στον καθορισμό των τιμών που προωθούμε με το νέο Προεδρικό Διάταγμα, πιστεύουμε ότι και εκεί σύντομα θα μπορούμε να έχουμε λειτουργία του ανταγωνισμού σε ικανοποιητικά επίπεδα.

2. Ποιές αλλαγές θεωρείτε απαραίτητες να γίνουν για τη βελτίωση της λειτουργίας της;

Οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν είναι οι εξής:

Να εφαρμοσθεί το νέο Προεδρικό Διάταγμα, ώστε στην περίπτωση που χρειάζεται παρέμβαση με καθορισμό ανώτατων τιμών, οι παράγοντες που λαμβάνονται υπ' όψη για τον καθορισμό τους, να αναφέρονται στα στοιχεία της εσωτερικής αγοράς και όχι σε αυτά των τεσσάρων ευρωπαϊκών χωρών, όπως ίσχυε μέχρι σήμερα.

Το νέο Προεδρικό Διάταγμα προβλέπει ότι στις περιπτώσεις παρέμβασης οι τιμές ανά περιοχή θα διαφοροποιούνται ανάλογα με τα πραγματικά στοιχεία κόστους για κάθε περιοχή (μεταφορικά κλπ.) Αυτό επιτρέπει μεγαλύτερη ευελιξία στην παρέμβαση.

Το νομικό αυτό πλαίσιο θα βελτιωθεί ακόμη προς την κατεύθυνση αυτή ώστε να έχει η πολιτεία όλα τα απαραίτητα μέσα στη διάθεσή της για την προστασία του καταναλωτή και την ανταγωνιστικότερη λειτουργία της αγοράς. Υπάρχει και ένα άλλο σημείο που πρέπει να τονισθεί. Επειδή από σχετική έρευνα που έγινε, εμφανίζεται σε σημαντικό βαθμό άγνοια των καταναλωτών γύρω από ουσιαστικά θέματα της λειτουργίας της αγοράς πετρελαίου, θεωρούμε απαραίτητη τη συνεχή προσπάθεια για σωστή ενημέρωση. Μόνο με ενημερωμένο καταναλωτή μπορεί να λειτουργήσει ουσιαστικά ο ανταγωνισμός στην απελευθερωμένη αγορά.

3. Πόσο δικαιολογημένη θεωρείτε την εντύπωση που υπάρχει στην κοινή γνώμη, ότι το πετρελαϊκό κύκλωμα, "εκμεταλλεύεται" τον Έλληνα καταναλωτή και πραγματοποιεί εις βάρος της κατανάλωσης υπερβολικά κέρδη;

Η εντύπωση είναι δικαιολογημένη, λόγω του τρόπου που έγινε η απελευθέρωση των τιμών και λόγω των ανεξέλεγκτων αυξήσεων των περιθωρίων κέρδους στο χώρο εμπορίας, που προηγουμένως αναφέραμε. Πιστεύουμε ότι, με τις παρεμβάσεις που έγιναν και με την ορθολογικότερη λειτουργία της αγοράς τα πράγματα ομαλοποιήθηκαν. Είναι σημαντικό να πειστεί ο καταναλωτής, ότι η πολιτεία ασχολείται και λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να μην υπάρχει πλέον η εκμετάλλευση που αναφέρετε ούτε και τα υπερβολικά κέρδη.

4. Συμμερίζεσθε την εκτίμηση ότι η ΔΕΠ δεν έχει συμβάλλει ικανοποιητικά, μέσω των κρατικών Διυλιστηρίων, στην συγκράτηση των τιμών που πληρώνει ο καταναλωτής;

Δεν συμμερίζομαι αυτή την εκτίμηση. Τα στοιχεία επιβεβαιώνουν ότι τα κρατικά Διυλιστήρια ακολουθούν μία πολιτική τιμών σύμφωνη με τις αρχές που θα πρέπει να εφαρμόζει μία επιχείρηση σε ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Οι τιμές: Α) Είναι μικρότερες από το αντίστοιχο κόστος εισαγωγής.

Β) Είναι μικρότερες από τις αντίστοιχες τιμές Διυλιστηρίων από άλλες χώρες της ΕΟΚ.

5. Σύμφωνα με την άποψη των εταιριών εμπορίας, τα κρατικά Διυλιστήρια έχουν αυξήσει τα δύο τελευταία χρόνια, κατά 30-40% το περιθώριο κέρδους των. Γιατί συμβαίνει αυτό;

Σύμφωνα με τα στοιχεία που εμείς διαθέτουμε, δεν έγινε καμμία αύξηση του περιθωρίου κέρδους των Διυλιστηρίων κατά τα τελευταία χρόνια.

Το αν με τις τιμές που πωλούν τα Διυλιστήρια βγάζουν κέρδη ή ζημιές, εξαρτάται σε καθοριστικό βαθμό από τη σχέση τιμών μεταξύ αργού πετρελαίου και προϊόντων διύλισης που επικρατούν στη διεθνή αγορά. Υπάρχουν περίοδοι όπου ένα Διυλιστήριο χάνει λόγω χαμηλών τιμών προϊόντων διύλισης και υψηλών τιμών αργού και περίοδοι όπου κερδίζει όταν τα προϊόντα έχουν υψηλές τιμές σε σχέση με το αργό. Σήμερα οι τιμές των προϊόντων είναι ψηλές σε σχέση με τις τιμές του αργού. Οι περιστάσεις είναι ευνοϊκές για τα διυλιστήρια.

Πρέπει να λάβετε υπόψη σας, ότι το σύνολο των κερδών των Διυλιστηρίων σήμερα δεν αντιπροσωπεύουν περισσότερο από μία ως μιάμισυ δραχμή ανά λίτρο προϊόντων.

6. Ποιές είναι οι κυβερνητικές οδηγίες προς τη ΔΕΠ για τη δραστηριότητα των κρατικών διυλιστηρίων και το ρόλο που πρέπει να έχουν στο "μέτωπο" των τιμών;

Οι κατευθύνσεις είναι να δουλέψουν τα Διυλιστήρια με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, έτσι ώστε, αφενός να μπορούν να σταθούν στον εγχώριο και διεθνή ανταγωνισμό και ταυτόχρονα με τις τιμές που πωλούν να αποτρέπουν την εκμετάλλευση του καταναλωτή. Δεν θέλουμε Διυλιστήρια παθητικά, αλλά και δεν θέλουμε Διυλιστήρια που μεγιστοποιούν με κάθε τρόπο τα κέρδη τους χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τους τα συμφέροντα του καταναλωτή.

7. Υπάρχει και με ποιό τρόπο έχει απασχολήσει το Υπουργείο, καρτέλ μεταξύ διυλιστηρίων;

Δεν υπάρχει καρτέλ Διυλιστηρίων δηλαδή συμπεφωνημένη πρακτική για τις τιμές. Υπάρχει καθοριστικός ρόλος των Κρατικών Διυλιστηρίων ΕΛΔΑ, ΕΚΟ στην αγορά. Είναι τα μεγαλύτερα, το Διυλιστήριο του Ασπροπύργου είναι από τα πιο ανταγωνιστικά, και ως εκ τούτου μπορούν να ρυθμίζουν τις εξελίξεις. Τα ιδιωτικά Διυλιστήρια δεν μπορούν παρά να ακολουθούν τις τιμές της ΔΕΠ.

8. Πως σκέφτεσθε να αντιμετωπίσετε την αντίθεση που έχει κατά καιρούς εκφράσει η ΕΟΚ, ως προς την υποχρέωση των εταιριών εμπορίας να συνάπτουν διετείς συμβάσεις προμήθειας με τα διυλιστήρια;

Οι διετείς συμβασεις δεν προσφέρουν σήμερα κανένα ουσιαστικό πλεονέκτημα στα Κρατικά ή στα εγχώρια Διυλιστήρια. Γι' αυτό και η πρακτική θα αλλάξει.

Δεν υπάρχει πρόβλημα τα Διυλιστήρια να καθορίζουν την χρονική διάρκεια των συμβάσεών τους με τις εταιρίες εμπορίας σύμφωνα με το τί είναι επιχειρηματικά σκόπιμο. Ο νόμος δεν θα καθορίζει χρονική διάρκεια συμβάσεων.

9. Για ποιούς λόγους και προς ποιές βασικές κατευθύνσεις σκέπτεσθε να τροποποιήσετε την ισχύουσα νομοθεσία;

Οπως γνωρίζετε, με εντολή του Υπουργείου, η ΔΕΠ προχώρησε σε διάλογο με όλους τους σχετικούς φορείς στο κύκλωμα πετρελαίου, για τον εντοπισμό των απαραίτητων τροποποιήσεων στην υπάρχουσα νομοθεσία και δεσμευτικό χρονικό ορίζοντα, να ολοκληρωθεί η υποβολή των προτάσεων μέχρι τέλος Μαρτίου.

Από τη μέχρι σήμερα πορεία οι απαραίτητες αλλαγές θα αφορούν:

A. Τον τρόπο καθορισμού των ανώτατων τιμών καταναλωτή σε περίπτωση που απαιτείται παρέμβαση. Πρέπει να είναι σαφές, ότι πριν εκδοθεί το νέο Προεδρικό Διάταγμα, τα μέσα της παρέμβασης ήταν ατελή. Με το Προεδρικό Διάταγμα βελτιώθηκαν. Με την αλλαγή της νομοθεσίας θα τελειοποιηθούν ακόμη περισσότερο.

B. Τις διατάξεις περί αποθεμάτων ασφαλείας.

Γ. Την ανάγκη σεβασμού του σήματος των πρατηρίων και την λειτουργία των ελεύθερων πρατηρίων.

Δ. Την θεσμική αντιμετώπιση των φαινομένων νοθείας και λαθρεμπορίας.

Ε. Την οριοθέτηση του ρόλου των μονάδων παραγωγής των εταιριών και βενζινοπωλών στην αγορά και άλλα επιμέρους ζητήματα.

10. Τα ΕΛΔΑ δεν συγκράτησαν τα περιθώρια κέρδους τους, αν και έχουν ολοκληρώσει τη μεγάλη επένδυση εκσυγχρονισμού τους. Αν και αυτό θα βοηθούσε στη συμπίεση των τιμών. Ποιά είναι η εξήγηση;

Όπως σας είπα παραπάνω, οι τιμές εκ διύλιστηρίου καθορίζονται από τον ανταγωνισμό και είναι σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητες από το κόστος παραγωγής. Η μεγάλη επένδυση εκσυγχρονισμού των ΕΛΔΑ, τους επέτρεψε να ανταποκρίνονται σε αυτές τις ανταγωνιστικές τιμές χωρίς ζημίες, αλλά με κέρδη. Τα κέρδη αυτά δεν πρέπει να εξαφανισθούν. Χρειάζονται συνεχώς επενδύσεις. Η θέση του καταναλωτή δεν θά βελτιωθεί αισθητά αν μειωθεί η τιμή του λίτρου κατά 1 δρχ. Μπορεί αντίθετα με τη μείωση τα Διύλιστήρια να χάσουν τα ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα. Η ύπαρξη των κρατικών διύλιστηρίων εγγυάται ομαλό εφοδιασμό της αγοράς στις χαμηλότερες δυνατές τιμές. Είναι ένα πλεονέκτημα που δεν θα πρέπει να χάσουμε. Πολλή μεγαλύτερη σημασία για τις λιανικές τιμές του καταναλωτή έχει η δραστηριότητα της ΕΚΟ, η οποία μπορεί έτσι να τονώνει τον ανταγωνισμό. Εκεί η πολιτική συγκράτησης των τιμών έχει ήδη επιβραβευθεί με αύξηση του μεριδίου της ΕΚΟ στην εμπορία. Πολιτική της ΔΕΠ είναι να διευρυνθεί αυτό το ποσοστό περαιτέρω.

11. Σας ανησυχεί πως, αν και τα ΕΛΔΑ είναι η πιο σύγχρονη μονάδα, χάνουν, τα τελευταία χρόνια μερίδιο στην εσωτερική αγορά βενζινών;

Βεβαίως με ανησυχεί. Η απώλεια οφείλεται σε συγκεκριμένο λόγο.

Τα ΕΛΔΑ, δια της ΔΕΠ, έχασαν πωλήσεις στην αγορά περίπου 150.000 τόννων τα προηγούμενα χρόνια, λόγω του ότι η Διοίκηση της ΔΕΠ και το Υπουργείο επί Νέας Δημοκρατίας αυτοπερίορισαν τις πωλήσεις τους το 1991 και 1992.

Δικός μας στόχος είναι, με τις νέες συμβάσεις που θα υπογραφούν τον Ιούνιο, τα ΕΛΔΑ και η ΕΚΟ να ανακτήσουν τις ποσότητες αυτές που "χάρισαν" οι προηγούμενοι και τα ιδιωτικά Διύλιστήρια να καλύπτουν συμπληρωματικά τις ανάγκες της αγοράς. Αυτός ο στόχος είναι, νομίζουμε και ρεαλιστικός και εφικτός.