

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΣΕΙΡΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ  
ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ  
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Μετά το πέρας, εντός του 1987, της επένδυσης εκσυγχρονισμού των Ελληνικών Διυλιστηρίων Ασπροπύργου (ΕΛ-ΔΑ), το Δημόσιο θα μπορεί να διαθέτει στην αγορά περισσότερα "λευκά" προϊόντα (βενζίνη, ντήζελ) και λιγότερα "μαύρα" (κυρίως μαζούτ) με αποτέλεσμα ένα σημαντικό δυναμικό οικονομικό όφελος. Το όφελος αυτό ισούται με τη διαφορά της αξίας μεταξύ του νέου και του παλαιού μείγματος προϊόντων υπολογισμένη σε διεθνείς τιμές (FOB Ιταλίας). Με βάση τις σχετικές τιμές λευκών και μαύρων προϊόντων που επικράτησαν στην περιοχή της Μεσογείου το α' τρίμηνο του 1987, το ετήσιο όφελος υπολογίζεται σε \$90 εκατ. (τιμές 1987) υπό την προϋπόθεση της πλήρους απασχόλησης των εγκαταστάσεων των ΕΛ-ΔΑ. Με ετήσιο όφελος αυτής της τάξης μεγέθους, η επένδυση εξυγχρονισμού μπορεί να αποσβεσθεί σε 4-5 χρόνια.

Γιά να πραγματοποιηθεί, όμως, το (δυναμικό) αυτό όφελος σε μία απελευθερούμενη (στα πλαίσια της ολοκλήρωσης της Ευρωπαϊκής αγοράς) αγορά πετρελαιοειδών, τα ΕΛ-ΔΑ θα πρέπει να είναι σε θέση να μπορούν να διαθέσουν το μέγιστο της παραγωγής τους (ειδικά το μέγιστο της παραγωγής βενζίνης super) στην ελληνική αγορά. Σ' αυτή τους την προσπάθεια ο κύριος ανταγωνιστής θα είναι η Motor Oil, που διαθέτει σύγχρονο διυλιστήριο, και δευτερευόντως τα ΕΟΚικά διυλιστήρια τα οποία βέβαια μεμονωκτούν έναντι των ελληνικών όσον αφορά τις δυνατότητες

διείσδυσής τους στην Ελληνική αγορά (αφού το κόστος μεταφοράς, οι απώλειες πλού και τα ασφαλιστρα υπολογίζονται σε \$ 8 - 10/τόννο προϊόντων περίπου).

A. Προϋποθέσεις και στρατηγική για την διείσδυση των ΕΛ-ΔΑ στην αγορά

Για την επίτευξη του στόχου της κυριαρχίας των ΕΛ-ΔΑ στην εσωτερική αγορά θα πρέπει να ακολουθηθεί μία στρατηγική που θα στηρίζεται στους εξής άξονες :

I) Στην προσπάθεια για την επίτευξη άτυπης συμφωνίας για τον καταμερισμό της αγοράς πετρελαιοειδών μεταξύ Δημοσίου και Motor Oil. Η συμφωνία αυτή ίσως χρειαστεί να επεκταθεί και στην Petrola (Η συμφωνία πρέπει να είναι άτυπη, διαφορετικά θα συναντήσει την αντίδραση της ΕΟΚ).

Η άτυπη αυτή συμφωνία (που, παρεπιπτόντως, δεν είναι κάτι το ασυνήθιστο και έχει γίνει και στο παρελθόν μεταξύ Δημοσίου και πολυεθνικών) μπορεί να περιλαμβάνει : α) εξασφάλιση διάθεσης από την Motor Oil στην εσωτερική αγορά 200.000 - 300.000 τόννων/χρόνο σε βενζίνες· 500.000 - 600.000 τόννων/χρόνο σε ντήζελ/Jet και 200.000 - 300.000 τόννων/χρόνο σε μαζούτ κρακέ· η διάθεση μπορεί να γίνεται ή απ' ευθείας στις εταιρείες εμπορίας από το απελευθερούμενο ("διαρρυθμιζόμενο") ποσοστό της εσωτερικής αγοράς ή μέσω του Δημοσίου β) δημιουργία, από την Motor Oil, ενός κατάλληλου πλέγματος τιμών διάθεσης των προϊόντων της και συνολικών συμβάσεων με τις εταιρείες εμπορίας που θα επιτρέπει την διάθεση των προϊόντων των κρατικών διυλιστηρίων στο υπόλοιπο τμήμα της αγοράς.

Σε περίπτωση που η συμφωνία δεν γίνει δεκτή, όπλο και διαπραγματευτικό ατού τοι Δημοσίου είναι οι διατάξεις του νόμου 1571/85 σχετικά με την απαγόρευση διάθεσης αποθηκευτικών χώρων σε ιδιωτικά διυλιστήρια για προϊόντα που προορίζονται για την εσωτερική αγορά. Το θέμα αυτό εξετάζεται αμέσως παρακάτω.

- II) Στην εκμετάλλευση των διατάξεων του ν. 1571/85 σχετικά με τα αποθέματα ασφαλείας και τους αποθηκευτικούς χώρους και συμπλήρωσή του με κανονιστικές πράξεις (συμπλήρωση που ούτως ή άλλως πρέπει να γίνει στα πλαίσια της απελευθέρωσης της αγοράς) που θα καθορίζουν τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες εισαγωγής και διάθεσης πετρελαιοειδών από τις εταιρείες εμπορίας καθώς και τις υποχρεώσεις των εταιρειών αυτών σχετικά με την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τα αποθέματα ασφαλείας πετρελαιοειδών και τους αποθηκευτικούς χώρους, ο ν. 1571/85 πρέπει να συμπληρωθεί με διατάξεις που να "ανταμείβουν" τους Δημόσιους Πετρελαϊκούς φορείς για το κόστος της επένδυσης των αποθηκευτικών χώρων που επωμίστηκαν, σε αντίθεση με τις πολυεθνικές εταιρείες εμπορίας. Τέτοιου είδους διατάξεις μπορεί, σχηματικά, να έχουν ως εξής :

1. Όσοι εισάγουν (δηλαδή δεν αγοράζουν από τα κρατικά διυλιστήρια) διατηρούν, δαπάναις τους, 80 ή 90 ημερών αποθέματα. Ένα μέρος των αποθεμάτων αυτών είναι δεσμευμένο και υποχρεωτικό για την καλύτερη και ομαλότερη τροφοδοσία της χώρας και το διατηρούν στις εγκαταστάσεις τους όλες οι εταιρείες (ανεξάρτητα αν εισάγουν ή όχι), δαπάναις τους. Το μέρος αυτό θα ξεκινήσει από 7 ημέρες για τα λευκά και μαύρα προϊόντα και θα καταλήξει σε 15 ημέρες για τα λευκά και 7 ημέρες για τα μαύρα. Υπάρχουν οι σχετικές αποφάσεις 4119/5.6.67 και 5782/25.7.67 που πρέπει να διερευνηθεί αν έχουν ορθά τηρηθεί μέχρι σήμερα.

2. Τα υπόλοιπα αποθέματα τα διατηρούν σε δικούς τους αποθηκευτικούς χώρους όσοι εισάγουν. Πιο συγκεκριμένα :

α. Τα κρατικά διυλιστήρια και η ΔΕΠ διατηρούν όσα αποθέματα αντιστοιχούν στις πωλήσεις τους από εισαγωγές είτε αργού είτε προϊόντων.

β. Οι εταιρείες εμπορίας διατηρούν αποθέματα για όλες εκείνες τις ποσότητες που δεν παραλαμβάνουν από τα κρατικά διυλιστήρια.

Το κόστος διατήρησης των αποθεμάτων στην περίπτωση αυτή ανακτάται από τις εταιρείες με έμμεση μετακύλιση στον καταναλωτή μέσα από τα περιθώρια των εταιρειών (γενικά έξοδα, κλπ.) ή με την επίτευξη καλύτερων τιμών εισαγωγής σε σχέση με την τιμή βάσης.

Η λογική της παραπάνω πρότασης δεν είναι αντίθετη με όσα ακολουθούν πολλές χώρες της ΕΟΚ, ενώ συγχρόως δημιουργεί ένα ισχυρό αντικίνητρο για τις ελεύθερες εισαγωγές των εταιρειών που γίνονται μόνο αν πετύχουν πολύ καλές τιμές. Από την άλλη πλευρά, η πρόταση αυτή παρέχει ένα σημαντικό πλεονέκτημα στα κρατικά διυλιστήρια έναντι των ιδιωτικών στην μάχη για την κατάκτηση της διαρρυθμιζόμενης εσωτερικής αγοράς, μιά και ο ν. 1571/85 δεν επιτρέπει στα ιδιωτικά διυλιστήρια να διατηρούν αποθηκευτικούς χώρους για τα προϊόντα που προορίζονται για την εσωτερική αγορά. Η προτεινόμενη επομένως ρύθμιση του θέματος των αποθεμάτων ασφαλείας μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σαν ένα ισχυρό μέσο πίεσης στις διαπραγματεύσεις με τα ιδιωτικά διυλιστήρια, ώστε να δεχθούν την συμβιβαστική λύση που προτάθηκε (να αποσυρθούν δηλαδή από την διαρρυθμιζόμενη εσωτερική αγορά σε αντάλλαγμα της εξασφαλισμένης απορρόφησης ενός μέρους της παραγωγής των από το Ελληνικό Δημόσιο).

III) Σε μία εμπορική πολιτική που θα βασίζεται στην στήριξη όλων των υγιών μικρών ελληνικών εταιρειών εμπορίας (και στην αντίστοιχη αποθάρρυνση των πειρατικών εταιρειών) οι οποίες, μαζί με την ΕΚΟ, μπορεί να αποτελέσουν τους φυσικούς συμμάχους των ΕΛ-ΔΑ για την ταχύτερη διείσδυσή τους στην αγορά. Η στήριξη αυτή μπορεί να γίνει μέσω των κανονιστικών πράξεων που οφείλεται να εκδοθούν στα πλαίσια του ν. 1571/85 αναφορικά με τον καθορισμό αποθεμάτων ασφαλείας και αποθηκευτικών χώρων. Για παράδειγμα, αν οι κανονιστικές αυτές πράξεις εκδοθούν στο πνεύμα της προηγούμενης παραγράφου, στηρίζονται οι ελληνικές εταιρείες εμπορίας οι οποίες, εφοδιαζόμενες από τα κρατικά διυλιστήρια, δεν θα υποχρεούνται να επιβαρυνθούν παρά με ελάχιστο κόστος αποθεμάτων και αποθηκευτικών χώρων.

IV) Στην επιμονή, κατά τις διαπραγματεύσεις με την ΕΟΚ, στην (ορθή) θέση ότι ο καθορισμός των τιμών βάσης πρέπει να στηρίζεται σε τιμές προϊόντων πετρελαίου FOB Ιταλίας, δηλαδή δεν θα περιλαμβάνουν κόστος μεταφοράς, απώλειες πλού και ασφάλιστρα. Οι τιμές βάσης είναι οι τιμές διάθεσης των προϊόντων πετρελαίου του Δημοσίου (Λογαριασμός Πετρελαιοειδών) προς τις εταιρείες εμπορίας και καθορίζουν έτσι την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων που παράγονται στα κρατικά διυλιστήρια. Θα πρέπει να τονιστεί ότι το επιχείρημα της ΕΟΚ, που στο σημείο αυτό αντανάκλα το επιχείρημα των πολυεθνικών, είναι ότι οι τιμές βάσης πρέπει να περιλαμβάνουν και κόστος μεταφοράς συν ασφάλιστρα και απώλειες πλού. Το επιχείρημα αυτό είναι λανθασμένο : η αρχή του ανταγωνισμού επιβάλλει ότι η ανταγωνιστική τιμή είναι αυτή του ελάχιστου κόστους και όχι αυτή που εξασφαλίζει μερίδιο αγοράς σε μη ανταγωνιστικές, για την συγκεκριμένη αγορά, επιχειρήσεις.

(Η ιστορία της αγοράς πετρελαίου έχει καταγράψει παρόμοια επιχειρήματα : π.χ. στις δεκαετίες του 1950 και 1960, Αμερικάνικες πολυεθνικές πετρελαίου θέλοντας να εκτοπίσουν από την παγκόσμια αγορά νεοεισερχόμενες Ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, χρησιμοποιούσαν τις τιμές που επικρατούσαν στις ακτές της Αμερικής σαν σημείο εκκίνησης (τιμές FOB) και σ' αυτές πρόσθεταν το κόστος μεταφοράς Ατλαντικού για να καταλήξουν σε τιμές βάσης Μεσογείου, τη στιγμή που ο εφοδιασμός των χωρών της Μεσογείου (π.χ. Γαλλίας, Ιταλίας) γινόταν με πετρέλαιο που παράγονταν στις Αραβικές χώρες).

#### Β. Οικονομικές σχέσεις των ΕΛ-ΔΑ με το Δημόσιο

Τα έσοδα των ΕΛ-ΔΑ προέρχονται από το διύλιστρο που εισπράττουν για τις υπηρεσίες φασόν (διύλισης) που εκτελούν για λογαριασμό του ελληνικού Δημοσίου. Η standard αμοιβή των ΕΛ-ΔΑ είναι \$ 7/τόννο προϊόντων. Σήμερα, χωρίς να έχει ακόμα ολοκληρωθεί η επένδυση εκσυγχρονισμού, η αμοιβή του διυλιστηρίου ανέρχεται σε \$9,75/τόννο επειδή το μείγμα των παραγομένων προϊόντων έχει ήδη αναβαθμιστεί έναντι του αρχικώς συμφωνημένου.

Η επένδυση εκσυγχρονισμού δημιουργεί μία πρόσθετη υποχρέωση στα ΕΛ-ΔΑ που προκύπτει από την ανάγκη αποπληρωμής των τοκοχρεωλυσίων των δανείων που συμφωνήθηκαν με Ελληνικές και ξένες εμπορικές Τράπεζες καθώς και με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ).

Σύμφωνα με τη σύμβαση που τα ΕΛ-ΔΑ υπέγραψαν με την ΕΤΕ, η αμοιβή του διυλιστηρίου πρέπει να είναι τέτοια ώστε τα καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης και οι αποσβέσεις να είναι μεγαλύτερα των χρεωλυσίων τουλάχιστον κατά 30% για όλη την διάρκεια του δανείου της ΕΤΕ (7 χρόνια).

- 7 -

Για να ανταπεξέλθουν τα ΕΛ-ΔΑ στην υποχρέωση αυτή, το διύλιστρο πρέπει να είναι της τάξης των \$16/τόννο προϊόντων περίπου (τιμές 1987).

Η απαιτούμενη αύξηση της αμοιβής των ΕΛ-ΔΑ μετά το πέρας της επένδυσης εκσυγχρονισμού πρέπει να προέλθει από τον Λογαριασμό Πετρελαιοειδών, ο οποίος, όπως ήδη αναφέρθηκε, θα έχει ετήσιο όφελος από την επένδυση (με την υπόθεση της πλήρους απασχόλησης των διυλιστηρίων) της τάξης των \$ 90 εκ. ή \$ 16,4/τόννο προϊόντων. Συνεπώς το όφελος αυτό θα πρέπει να μοιρασθεί περίπου εξ ίσου μεταξύ ΕΛ-ΔΑ και Λογαριασμού Πετρελαιοειδών ούτως ώστε η αμοιβή των ΕΛ-ΔΑ να αυξηθεί σε \$ 16/τόννο έναντι \$ 9,7 που είναι σήμερα.

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.  
ΣΕΙΡΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΫΛΙΣΤΗΡΙΑ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

ΙΟΥΝΙΟΣ 1987



Αθήνα, 29 Ιουνίου 1987

ΠΡΟΣ : Τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας  
κ. Γ. Παπαντωνίου

Στα πλαίσια της προσπάθειας εξυγίανσης των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών συστήθηκε, με την συνημμένη απόφασή σας, Ομάδα Εργασίας για την μελέτη και την υποβολή προτάσεων σχετικά με τις προοπτικές των Ελληνικών Διυλιστηρίων στην αγορά προϊόντων πετρελαίου.

Η σύνθεση της ομάδας εργασίας τροποποιήθηκε, 'σε σχέση με την συνημμένη αρχική απόφαση και κατόπιν συμφωνίας σας, με την προσθήκη του κ. Ν. Βασιλάκου από το Οικονομικό Γραφείο του Πρωθυπουργού και τη συμμετοχή του κ. Χωριανόπουλου στη θέση του κ. Ελεμένογλου ως εκπρόσωπου των ΕΛ-ΔΑ.

Η ομάδα εργασίας, αφού αξιοποίησε τα υπάρχοντα στοιχεία τα οποία παρασχέθηκαν κυρίως από τα ΕΛ-ΔΑ και το ΥΒΕΤ καθώς και υπάρχουσες παλαιότερες εργασίες του κ. Βασιλάκου για την αγορά πετρελαιοειδών, συνέταξε και υποβάλλει την παρούσα μελέτη.

Χρέη συντονιστή της Ομάδας Εργασίας είχε ο κ. Στουρνάρας.

Τα μέλη της Ομάδας Εργασίας :

Ν. Βασιλάκος, Οικονομικό Γραφ. Πρωθυπουργού  
Β. Δούκα, Υπουργ. Βιομηχ. Ενέργ. & Τεχνολογίας  
Ν. Παπαστεργίου, Γ.Γ. ΔΕΚΟ, Υπουργ. Εθν. Οικονομίας  
Γ. Στουρνάρας, Υπουργείο Εθνικ. Οικονομίας  
Ε. Χωριανόπουλος, Ελληνικά Διυλιστήρια



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΕΚΟ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ  
ΤΜΗΜΑ

Αθήνα, 11 Νοεμβρίου

1986

Αριθ. πρωτ.

3201

ΠΡΟΣ:

Τοχ. Δ/ση: Μητροπόλεως 1  
Τοχ. κώδικας: 105 57

Πληροφορίες: Ν. Παπαστεργίου  
Τηλέφωνο: 3221.605

ΚΟΙΝ.:

ΘΕΜΑ: Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας

Α Π Ο Φ Α Σ Η  
Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του Π.Δ. 816/14.9.77 "περί οργανισμού του Υπουργείου".
2. Της Δ.Κ. 20862/2.8.1985 Κοινής Απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας "Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εθνικής Οικονομίας".

Α π ο φ α σ ί ζ ο υ μ ε

1. Συνιστούμε ομάδα εργασίας αποτελούμενη από τους:
  - α. Γιάννη Στουρνάρα, Σύμβουλο του ΥΠΕΘΟ
  - β. Νικόλαο Παπαστεργίου, Μέλος Γ.Γ. ΔΕΚΟ
  - γ. Βασιλική Δούκα, Σύμβουλο του Υπουργείου Βιομηχανίας Ενερ-  
γείας και Τεχνολογίας
  - δ. Ιωσήφ Ελεμενόγλου, Οικονομικό Δ/ντή των ΕΛ-ΔΑ.
2. Η ομάδα εργασίας προεδρεύεται από το κ. Γιάννη Στουρνάρα, σε περίπτωση δε απουσίας ή κωλύματός του αναπληρώνεται από τον Νικόλαο Παπαστεργίου.
3. Έργο της ομάδας θα είναι η σύνταξη μελέτης που θα περιέχει προτάσεις για την οικονομική εξυγίανση των ΕΛ-ΔΑ. Η ομάδα θα πρέπει να ολοκληρώσει το έργο της μέχρι 31-3-87

4. Κατά την εκτέλεση του έργου της η Ομάδα θα συνεργάζεται με τους αρμόδιους παράγοντες των ΕΛ-ΔΑ, του Υπουργείου Βιομηχανίας Ενεργείας και Τεχνολογίας καθώς και άλλων συναρμόδιων Υπουργείων.



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ  
Ο ΤΙΜΗΜΑΤΑΡΧΗΣ Ο Υφυπουργός

Yiάννος Παπαντωνίου

Πίνακας Διανομής

1. Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
  - α. Γραφείο Υπουργού κ. Κ. Σημίτη
  - β. " Υφυπουργού κ.Γ. Παπαντωνίου
  - γ. Γεν. Γραμματέα ΔΕΚΟ κ.Δ. Παπούλια
2. Υπουργείο Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας
  - α. Γραφείο Υπουργού κ. Α. Πεπονή
3. Ελληνικά Διυλιστήρια Ασπροπύργου
  - α. Γραφείο Προέδρου κ. Εμμ. Δελούκα
4. Αναφερόμενοι στην απόφαση

## Πίνακας περιεχομένων

	<u>Σελ.</u>
1. Κρατικά Διύλιστήρια και Πετρελαϊκή Πολιτική- -Σκοπός της μελέτης	1
Παράρτημα (Χαρακτηριστικά της ζήτησης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα)	5
2. Χρηματοοικονομικό όφελος για την Εθνική Οικονομία από την Επένδυση Εκσυγχρονισμού των ΕΛ-ΔΑ	6
3. Η Ελληνική Αγορά Πετρελαιοειδών	12
3.1. Περιγραφή	12
3.2. Ελληνικά Ιδιωτικά Διύλιστήρια	16
3.3. Η διαρρύθμιση του κρατικού μονοπωλίου και τα διύλιστήρια του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα	20
3.4. Αποθέματα ασφαλείας	26
4. Εταιρείες Εμπορίας Πετρελαιοειδών-Εμπορική Πολιτική	31
5. Τιμολογιακή Πολιτική του Πετρελαϊκού Τομέα	35
5.1. Εισαγωγή	35
5.2. Καθορισμός τιμών βάσης	36
6. Καθορισμός της αμοιβής των ΕΛ-ΔΑ. Χρηματοοικονομική κατάσταση της επιχείρησης	41

## 1. ΚΡΑΤΙΚΑ ΔΙΰΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ - ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η Ελλάδα είναι χώρα που εξαρτάται σχεδόν εξ ολοκλήρου από εισαγωγές για την κάλυψη των αναγκών της σε πετρέλαιο. Γι' αυτό τον λόγο είναι εξαιρετικά ευάλωτη σε περιόδους κρίσης οι οποίες είναι ίδιο χαρακτηριστικό της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου και οφείλονται αφ' ενός στην ολιγοπωλιακή δομή της και αφ' ετέρου σε (γνωστούς) πολιτικο-οικονομικούς παράγοντες.

Μετά την πρώτη πετρελαϊκή κρίση του 1973, όλες οι χώρες που εισάγουν πετρέλαιο, ανεξάρτητα πολιτικο-οικονομικής φιλοσοφίας, δημιούργησαν ισχυρούς κρατικούς φορείς διύλισης και εμπορίας με κύριο σκοπό να ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις των κλυδωνισμών της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου στις οικονομίες τους μέσω πολιτικής διακρατικών συμφωνιών, αποθήκευσης, αναλογικού εφοδιασμού της αγοράς σε περιόδους κρίσης (ποσοστώσεων), διαφοροποίησης των πηγών προμήθειας, κλπ. Η γεωγραφική ιδιομορφία της χώρας μας (νησιά, ορεινές περιοχές) και το σημαντικό θέμα εθνικής άμυνας που την απασχολεί είναι επιπρόσθετοι λόγοι που επιβάλλουν ισχυρή κρατική παρουσία στον πετρελαϊκό τομέα για την εξασφάλιση ομαλού εφοδιασμού των Ενόπλων Δυνάμεων με πετρέλαιο.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για την άσκηση αποτελεσματικής πετρελαϊκής πολιτικής και ισχυρής παρουσίας στον πετρελαϊκό τομέα είναι, πέρα από ικανές υπηρεσίες προγραμματισμού, μιά δυναμική Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου με ικανότητες παρέμβασης στη αγορά του αργού, με ανταγωνιστικά διύλιστήρια και ισχυρή εταιρεία εμπορίας. Και αυτό γιατί σε μιά ολιγοπωλιακή και δύσκολο να προβλεφθεί αγορά, όπου η ζήτηση του προϊόντος χαρακτηρίζεται από χαμηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή, η Πολιτεία δεν μπορεί να έχει ισχυρή και αποτελεσματική παρουσία απλά και μόνο μέσω του μηχανισμού των τιμών και των φόρων/επιδοτήσεων που επιβάλλει ή πιθανών συμφωνιών με ιδιωτικούς φορείς (η διεθνής εμπειρία είναι εξαιρετικά χρήσιμη στο θέμα αυτό).

Πέρα όμως από τα καθαρά οικονομικά επιχειρήματα υπέρ της ύπαρξης ολοκληρωμένου και καθιερωμένου κρατικού φορέα στο πετρελαϊκό κύκλωμα, η Ελληνική ιδιομορφία που ήδη αναφέρθηκε (αμυντικοί/γεωγραφικοί λόγοι) αποτελεί το πλέον πειστικό επιχείρημα.

Τα ΕΛ-ΔΑ πριν από την επένδυση αναβάθμισης (η οποία άρχισε το 1982 και τελειώνει στο δεύτερο μισό του 1987) δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν στις ανάγκες μιάς αποτελεσματικής πετρελαϊκής πολιτικής του είδους που περιγράφηκε λόγω παλαιότητας των εγκαταστάσεων (ήδη το κόστος συντήρησής τους είχε αρχίσει να αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο) και αδυναμίας της παραγωγής να ανταποκριθεί στο μίγμα των προϊόντων της ζήτησης (υπερβάλλουσα παραγωγή "μαύρων" προϊόντων (κυρίως μαζούτ) και ελλειμματική παραγωγή "λευκών" προϊόντων (βενζινών, ντήζελ)). Με τη νέα επένδυση και τις νέες μονάδες μετατροπής επιτυγχάνεται α) ευελιξία στην προμήθεια του αργού και την παραγωγή προϊόντων αφού οποιοδήποτε είδος αργού (και, συνεπώς, από οποιαδήποτε πετρελαιοπαραγωγό χώρα και αν προέρχεται) μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες της χώρας σε πετρελαϊκά προϊόντα και β) σημαντικό δυνητικό οικονομικό όφελος για την Πολιτεία (Λογαριασμός Πετρελαιοειδών) αφού υπάρχει δυνατότητα παραγωγής "ακριβότερου" μίγματος προϊόντων.

Σχετικά με ορισμένες αμφιβολίες που έχουν εκφρασθεί για την οικονομικότητα της επένδυσης εκσυγχρονισμού των ΕΛ-ΔΑ με κριτήρια ιδιωτικοοικονομικά, πρέπει να τονισθεί ότι στηρίχτηκαν στις ασυνήθιστες και παροδικές συνθήκες της αγοράς πετρελαίου για το δεύτερο μισό του 1986 (συνθήκες οι οποίες έχουν ήδη ανατραπεί) κατά την διάρκεια των οποίων παρατηρήθηκαν τιμές προϊόντων χαμηλότερες

από αυτές του αργού. Η μακροχρόνια τάση των τιμών των προϊόντων του πετρελαίου είναι ανοδική με σημαντικό πλεονέκτημα υπέρ των "λευκών" προϊόντων τα οποία χαρακτηρίζονται από α) μεγάλη εισοδηματική ελαστικότητα ζήτησης (ειδικά το ντήζελ) και β) μικρή ελαστικότητα ζήτησης ως προς την τιμή αφού δεν έχουν παρά ελάχιστα υποκατάστατα (ενδεικτικές εκτιμήσεις δίνονται στο παράρτημα του παρόντος κεφαλαίου).

Η επικείμενη απελευθέρωση της αγοράς πετρελαίου στην Ελλάδα θέτει βέβαια ένα άλλο πρόβλημα το οποίο πρέπει να αντιμετωπισθεί. Το πρόβλημα αυτό περιγράφεται ως εξής:

Το χρηματοοικονομικό όφελος για την Πολιτεία από την επένδυση εκσυγχρονισμού των ΕΛ-ΔΑ εξαρτάται άμεσα, όπως θα δειχθεί στο επόμενο κεφάλαιο, από τον βαθμό απασχόλησης των νέων εγκαταστάσεων του διύλιστηρίου. Η άμεση απελευθέρωση της αγοράς εκθέτει το διύλιστήριο σε άμεσο ανταγωνισμό όχι τόσο με τα ισοδύναμου ανταγωνιστικότητας ξένα διύλιστήρια (τα οποία έχουν γεωγραφικό μειονέκτημα όσον αφορά την δυνατότητα διείσδυσης στην Ελληνική αγορά) αλλά με ένα εξαγωγικό υπό Ελληνική ιδιοκτησία διύλιστήριο (Motor Oil) το οποίο αφενός διαθέτει σύγχρονες μονάδες μετατροπής και εμπειρία στη διάθεση προϊόντων και αφετέρου το κόστος των εγκαταστάσεών του έχει αποσβεσθεί. Μπορεί να λεχθεί ότι η σχέση των ΕΛ-ΔΑ και κατ'επέκταση της Πολιτείας με τα ιδιωτικά διύλιστήρια που βρίσκονται στο Ελληνικό έδαφος θα αποτελέσει το σημαντικότερο προς αντιμετώπιση πρόβλημα μετά την απελευθέρωση της αγοράς. Η παρούσα μελέτη αποβλέπει στο να αναλύσει τη φύση αυτού του προβλήματος και να προτείνει λύσεις. Επίσης, αποβλέπει στο να διατυπώσει προτάσεις στα εξής άλλα θέματα :

- Την εμπορική πολιτική που θα πρέπει να ακολουθηθεί στα πλαίσια της απελευθέρωσης της αγοράς (εταιρείες εμπορίας)

- Την τιμολογιακή πολιτική για τον καθορισμό των τιμών "βάσης" για τα πετρελαιοειδή στα πλαίσια της απελευθέρωσης της αγοράς.
- Τον καθορισμό της αμοιβής των ΕΛ-ΔΑ για τις υπηρεσίες "φασόν" που εκτελούν (διύλιση) για λογαριασμό της Πολιτείας (Λογαριασμός Πετρελαιοειδών), στα πλαίσια των δανειακών υποχρεώσεων που έχουν αναλάβει.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

(Τα στοιχεία που παρατίθενται είναι από την μελέτη των κ. Διαβολίτση και Μπαλφούσια (ΚΕΠΕ) με τίτλο "Εκτιμήσεις για τη ζήτηση και προσφορά ενέργειας στην περίοδο 1986-2000").

ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΙΚΕΣ ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

	Βιομηχανία (εκτός τσιμέντων)	Οικιακός και Εμπορικός τομέας	Γεωργία	Μεταφορές	ΣΥΝΟΛΟ
Βενζίνη	-	-	-	1.17	1.17
Ντήζελ	-	1.6	1.6	1.1	1.57
Μαζούτ	1.2	-	-	-	1.2
ΣΥΝΟΛΟ					1.41

ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΙΜΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

	Βιομηχανία (εκτός τσιμέντων)	Οικιακός και Εμπορικός τομέας	Γεωργία	Μεταφορές	ΣΥΝΟΛΟ
Βενζίνη	-	-	-	-0.02	-0.02
Ντήζελ	-	-0.63	-0.58	-0.01	-0.3
Μαζούτ	-0.3	-	-	-	-0.3
ΣΥΝΟΛΟ	-	-	-	-	-0.35

2. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛ-ΔΑ.

Η επένδυση εκσυγχρονισμού των ΕΛ-ΔΑ αποβλέπει στη μετατροπή του παλαιού, απλού διϋλιστηρίου σε σύγχρονο (F.C.C) με αυξημένη δυνατότητα παραγωγής "λευκών" προϊόντων. Η επένδυση είναι της τάξης των 55-60 δισ. δρχ. σε σημερινές τιμές (\$335 εκατ. σε τιμές 1985) και η οποία θα περατωθεί το δεύτερο μισό του 1987. Σύμφωνα με το αρχικό σχέδιο (Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1983-1987) το νέο διυλιστικό σχήμα θα ήταν έτοιμο την περίοδο 1985/86.

Η κατανομή του κόστους της επένδυσης εκσυγχρονισμού δίνεται από τον Πίνακα 1.

Έναντι του κόστους της επένδυσης, το αναμενόμενο όφελος για την Πολιτεία/Λογαριασμό Πετρελαιοειδών (το Διϋλιστήριο πληρώνεται από τον Λογαριασμό Πετρελαιοειδών μόνο για τις υπηρεσίες διύλισης που προσφέρει για να μετατρέψει αργό πετρέλαιο, που αγοράζεται από τον ίδιο Λογαριασμό, σε προϊόντα, τα έσοδα από την πώληση των οποίων καταλήγουν στον Λογαριασμό Πετρελαιοειδών) προκύπτει από τη διαφορά της αξίας του τρέχοντος μίγματος των προϊόντων του Διϋλιστηρίου από την αξία του μίγματος που προκύπτει μετά το πέρας της επένδυσης εκσυγχρονισμού.

Στον Πίνακα 2 αναλύεται το ετήσιο όφελος από τη διαφορά αυτή, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του μελετητικού οργανισμού που έκανε τη μελέτη σκοπιμότητας ("Asprofos"), υπολογισμένο με τις μέσες διεθνείς τιμές πετρελαϊκών προϊόντων που επικράτησαν το 1985 στην περιοχή της Μεσογείου, υπό την προϋπόθεση της πλήρους απασχόλησης του Διϋλιστηρίου. Παρατηρείται ότι το ετήσιο όφελος ανέρχεται σε \$137 εκατ. και, συνεπώς, η επένδυση μπορεί να αποσβασθεί σε 2,5 χρόνια (335 : 137).

## ΠΙΝΑΚΑΣ 1

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΡΓΩΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ-ΚΟΣΤΟΥΣ-ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗΣ-ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Δισ. Δοχ.

Ε	Ρ	Γ	Α	ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΟΠΕ- ΡΑΤΩΣΗΣ	ΧΡΟΝΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡ- ΓΙΑΣ	ΠΡΑΓΜΑΤΟ- ΠΟΙΕΙΘΕΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣ
						ΚΟΣΤΟΣ 31.12.86	ΠΑΡΩΝΗ 1987
			3100	28.2.87	30. 6.87	1,90	1,68
			4100/4200	30.3.87	30. 7.87	4,10	3,53
			4000	30.3.87	30. 8.87	1,70	2,04
			3300	30.3.87	30. 7.87	2,36	2,54
			3900	30.6.87	30.10.87	0,70	2,27
			3600	30.1.87	30. 7.87	0,30	-
			3400	-	-	0,01	-
			4600	-	-	0,10	-
			4700	30.3.87	30. 7.87	0,70	0,85
			4400	30.5.87	30. 8.87	0,20	0,70
			3700/3500	30.3.87	30. 4.87	1,40	2,39
			4500	30.5.87	30.8.87	0,20	0,30
			4300	30.1.87	30. 7.87	0,20	0,30
			3200	-	-	0,02	-
			3800	30.3.87	30. 5.87	0,14	0,07
			2100	30.1.87	30. 3.87	0,11	0,09
			800	30.1.87	28. 2.87	0,05	0,05
			900	30.1.87	30. 4.87	0,22	0,08
			5000	30.1.87	28. 2.87	0,10	0,10
			5100	28.2.87	30. 4.87	0,49	0,06
			5160	28.2.87	30. 4.87	0,04	0,06
			5200	30.4.87	30. 5.87	0,36	0,34
			5230	28.2.87	30. 4.87	0,04	0,06
			5300	30.5.87	30. 6.87	0,04	0,11
			5400	30.1.87	30. 6.87	0,27	0,03
			5500	30.3.87	30. 5.87	0,73	0,27
				30.1.87	30.10.87	1,77	0,43
			5600	-	-	-	-
				30.1.87	30. 6.87	0,65	0,55
				30.5.87	30. 6.87	11,55	0,15
				30.1.87	30. 6.87	3,45	0,65
				30.1.87	10.10.87	0,60	0,80
						34,50	20,50

ΣΥΝΟΛΟ

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2

## Differential Product Slate and Sales Revenue of upgraded Refinery compared to present Refinery

Product	Future Slate 10 <sup>3</sup> t/y	Present Slate 10 <sup>3</sup> t/y	Difference 10 <sup>3</sup> t/y	Unit Product Prices (2) U.S. Doll. /t	Differential Sales Revenue 10 <sup>3</sup> Doll. /y
				1985	1985
Fuel Gas	107.0	68.9	38.1	184.9	7.050
3	20.0	20.0	-	223.6	-
MG Mixture	118.5	44.5	74.0	233.4	17.270
Regular Gasoline	362.0	577.8(3)	-215.8	253.4	-54.680
Premium Gasoline	1,170.2	-	1,170.2	263.0	307.760
JP-4	200.0	200.0	-	247.9	-
Jet A-1+Ill Kero	396.7	396.7	-	260.9	-
Diesel Fuel	1,476.6	1,010.5	466.1	238.7	111.260
VGO	40.0	40.0	-	196.4	-
LSFO 1500 Red. 1	121.6	121.6	-	161.7	-
LSFO 3500 Red. 1	185.8(1)	185.8(1)	-	154.1	-
HSFO 1500 Red. 1	460.0	460.0	-	154.3	-
HSFO 3500 Red. 1	945.8	2,305.8	-1,360.0	145.9	-198.420
Asphalt	100.0	100.0	-	155.9	-
Sulphur	62.6	15.2	47.4	137.5	6.520
Petrochem, Naphtha	-	252.0	-252.0	228.5	-57.590
Losses	42.3	1.2	41.1	-	-
	5,809.1	5,800.0	9.1	190.1	139.180
Methanol Import	9.1		9.1		-1.730
					137.450

Net differential Sales Revenue

137.450

Notes : (1) Gross production. The fuel oil internally consumed is deducted among the operating expenses.

(2) Average 1985 Mediterranean prices, base Italy (Source Platt's Oil Gram)

(3) Present conditions do not permit Premium Gasoline production of 98 RON at 0.15 gPb/lit and all Gasoline production is considered as Regular.

Αναλύοντας την επένδυση σε ένα χρονικό ορίζοντα 13 ετών, προκύπτει ότι το έργο έχει απόδοση 22% σε πραγματικούς όρους πριν από φορολογία, ή 15,7% μετά από φόρους (Πίνακας 3).

Σύμφωνα με την άποψη της Επιτροπής για τη σύνταξη της παρούσας μελέτης, το όφελος αυτό είναι υπερεκτιμημένο γιατί βασίζεται στην υπόθεση ότι με το παλαιό σχήμα (1985) τα ΕΛ-ΔΑ δεν παρήγαν βενζίνη super, γεγονός που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Με ρεαλιστικότερους υπολογισμούς και με τιμές α' τριμήνου 1987 το ετήσιο όφελος ανέρχεται σε \$ 90 εκατ. (Πίνακας 4). Πάντως ακόμα και με όφελος της τάξης αυτής, η απόσβεση επιτυγχάνεται σε 3,7 χρόνια.

Θα πρέπει να τονισθεί ότι το όφελος αυτό υπολογίζεται με την υπόθεση της πλήρους απασχόλησης των εγκαταστάσεων. Όπως συνάγεται από τους παραπάνω πίνακες το όφελος προέρχεται κυρίως από την παραγωγή και πώληση βενζίνης.

Τυχόν μείωση της παραγωγής βενζίνης (ειδικά "super") από αυτή που προβλέπεται, μειώνει σημαντικότερα το όφελος του έργου. Σήμερα, οι ανάγκες της χώρας σε βενζίνη καλύπτονται κυρίως από την Motor Oil και την Petrola. Το ερώτημα λοιπόν που τίθεται εδώ είναι : Κάτω από ποιές προϋποθέσεις και σε συνθήκες μερικά απελευθερωμένης αγοράς τα ΕΛ-ΔΑ μπορούν να πωλούν 1.500.000 τόννους βενζίνης το χρόνο, που αποτελεί ποσότητα απαραίτητη για την οικονομική επιτυχία της επένδυσης;

Το ερώτημα αυτό αντιμετωπίζεται στο επόμενο κεφάλαιο, στα πλαίσια μίας ολοκληρωμένης θεώρησης της σημερινής εσωτερικής αγοράς πετρελαιοειδών και της κατάστασης των ιδιωτικών διυλιστηρίων της χώρας.

## (SUMMARY OF PROJECT CASH FLOW CALCULATION (PRICES 1985))

A R	UTILIZATION FACTOR	SALES REVENUE	VARIABLE OPER. EXP.	FIXED OPER. EXPENSES	FINANCIAL CHARGES	DEPRECIATION	TAX BASIS	INCOME TAX.	CAPITAL OUTLAY	CASH FLOW BEF. TAX	CASH FLOW AFTER TAX
2	-	-	-	-	20.19	-	-	-	14.3	-34.49	-34.49
1	-	-	-	-	20.19	-	-	-	29.0	-49.19	-49.19
0	-	-	-	1.2	20.19	-	-	-	18.6	-39.99	-39.99
1	0.85	116.83	34.8	8.9	20.19	30.94	22.0	6.60	26.3	26.64	20.0
2	0.90	123.7	36.9	8.9	19.12	30.94	27.84	8.35	33.6	25.18	16.8
3	0.95	130.58	39.0	8.9	16.38	30.94	35.36	10.61	36.34	29.95	19.35
4	1.0	137.45	41.0	8.9	13.42	30.94	43.19	12.96	39.31	434.82	21.86
5	1.0	137.45	41.0	8.9	10.2	30.94	46.41	13.92	42.52	34.83	20.91
6	1.0	137.45	41.0	8.9	6.74	30.94	49.87	14.96	45.99	34.82	19.86
7	1.0	137.45	41.0	8.9	2.98	30.94	53.63	16.09	49.74	34.83	18.74
8	1.0	137.45	41.0	8.9	-	30.94	56.61	16.98	-	87.55	70.57
9	1.0	137.45	41.0	8.9	-	30.94	56.61	16.98	-	87.55	70.57
10	1.0	137.45	41.0	8.9	-	30.94	56.61	16.98	-26.3 <sup>(1)</sup>	113.85	96.87

(1) : This capital is recovered from sale of the working capital and platinum contained, in reformer catalyst

Discounted Cash Flow Rate of Return = BEFORE TAXES 22.0

Discounted Cash Flow Rate of Return = AFTER TAXES 15.7

DIFFERENTIAL PRODUCT SLATE AND SALES REVENUE OF UPGRADED REFINERY COMPARED TO PRESENT REFINERY

Product	Future Slate 10 <sup>3</sup> t/y	Present Slate 10 <sup>3</sup> t/y	Difference 10 <sup>3</sup> t/y	Product Prices U.S. Doll./t (28-4-87)	Differential Sales Revenue 10 <sup>3</sup> Doll./y
Fuel Gas	107.0	68.9	38.1	130	4.953
C3	20.0	20.0	-	-	-
LPC Mixture	118.5	44.5	74.0	157.5	11.655
Regular Gasoline	-	577.8	-577.8	165	- 95.337
Premium Gasoline	694.5	-	694.5	181.5	126.051
Premium Gasoline Unleaded	860.0	-	860.0	189	162.540
JP-4	200.0	200.0	-	-	-
Jet A-1+I11 Kero	396.7	396.7	-	-	-
Diesel Fuel	1,476.6	1,010.5	466.1	140.0	65.254
VGO	40.0	40.0	-	-	-
LSFO 1500 RED.1	121.6	121.6	-	-	-
LSFO 3500 Red.1	135.8	185.8	-	-	-
HSFO 1500 Red.1	460.0	460.0	-	-	-
HSFO 3500 Red.1	945.0	2,305.8	-1,360.0	109.5	-148.920
Asphalt	100.0	100.0	-	-	-
Sulphur	62.6	15.2	47.4	100.0	4.740
Petrochem, Naphtha	-	252.0	-252.0	158.0	- 39.816
Losses	42.3	1.2	41.1	-	-
TOTAL					91.120

### 3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΛΙΟΕΙΔΩΝ

#### 3.1 Περιγραφή

Ο Πίνακας 5 παρέχει μιά ολοκληρωμένη εικόνα της σημερινής αγοράς προϊόντων πετρελαίου στην Ελλάδα. Τα κύρια χαρακτηριστικά της αγοράς αυτής περιγράφονται στα επόμενα.

1) Το σύνολο των διατειθέμενων πετρελαιοειδών στην χώρα (ανάγκες εσωτερικής αγοράς και εξαγωγές) ανέρχεται σε 10.000.000 περίπου μετρικούς τόννους. Από την ποσότητα αυτή, 9.000.000 τόννοι προορίζονται για την κάλυψη της εσωτερικής αγοράς και 1.000.000 τόννοι για εξαγωγές (παραδόσεις σε διεθνείς τιμές και καθαρές εξαγωγές). Τα προϊόντα που διατίθενται σε διεθνείς τιμές (JA-1, ντήζελ και μαζούτ bunker) καλύπτουν κυρίως τις ανάγκες εφοδιασμού σε καύσιμα Transit-Αεροδρομίων-Λιμένων. Τα προϊόντα που εξάγονται σε τρίτες χώρες είναι βασικά μαζούτ Νο.3 και νάφθα (Ισπανία).

2) Η εσωτερική κατανάλωση (9.000.000 MT) κατανέμεται κατά προϊόν ως εξής :

Βενζίνες	:	1.800.000	MT	(20%)
Ντήζελ/JET	:	4.000.000	"	(45%)
Μαζούτ	:	2.800.000	"	(31%)
Υγραέρια	:	200.000	"	(2%)
Άσφαλτος	:	200.000	"	(2%)

Η κατανάλωση αυτή καλύπτεται κατά το 75% από την παραγωγή των δύο κρατικών διυλιστηρίων (4.500.000 Μ.Τ. από ΕΛΔΑ και 2.200.000 MT από ΕΚΟ) και κατά 25% (2.300.000 MT) από εισαγωγές. Η χώρα παρουσιάζεται ιδιαίτερα ελλειμματική στο ντήζελ και στις βενζίνες ενώ είναι πλεονασματική στο μαζούτ, πράγμα που δείχνει καθαρά τον χαμηλό βαθμό κατεργασίας και την πεπελαιωμένη δομή των δύο κρατικών διυλιστηρίων.

3) Το 37% των αναγκών της εσωτερικής αγοράς σε ντήζελ καλύπτεται με εισαγωγές (1.300.000 MT). Το αντίστοιχο ποσοστό για τις βενζίνες είναι ακόμη μεγαλύτερο : 45% (800.000 MT). Στις εισαγωγές βενζινών και ντήζελ κυριαρχούν τα τελευταία χρόνια οι προμήθειες από τα δύο ιδιωτικά (εξαγωγικά) διυλιστήρια,



ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Ελληνική αγορά πετρελαιοειδών

(Οι ποσότητες σε μετρικούς τόννους)

	1985						1986						1987 <sup>+</sup>
	ΕΛΔΑ	ΕΚΟ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	ΠΑΡΑΔ. ΜΕ ΔΙΕΘ. ΤΙΜΕΣ	*ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΕΛΔΑ	ΕΚΟ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	ΠΑΡΑΔ. ΜΕ ΔΙΕΘ. ΤΙΜΕΣ	*ΕΞΑΓΩΓΕΣ	ΕΛΔΑ
Ζήνη ή στρατού	-307.000	74.000	28.000	408.000	-	-	307.000	34.000	40.000	347.000	-	-	-
Ζήνη περ	389.000	295.000	725.000	1.375.000	4.000	-	347.000	250.000	787.000	1.466.000	4.000	-	155500
ζελ	1.549.000	701.000	1.365.000	3.475.000	112.000	-	1.422.000	660.000	1.205.000	3.360.000	140.000	-	147700
ούτ 1 & Νο.2	581.000	209.000	-	649.000	154.000	-	558.000	230.000	-	634.000	185.000	-	58200
ούτ 0.3	1.669.000	792.000	-	2.156.000	39.000	297.000	1.798.000	746.000	339.000	1.780.000	95.000	772.000	113200
ούτ Νο.360 V.G.O.	42.000	53.000	-	43.000	-	-	57.000	26.000	-	57.000	-	39.000	4000
αέρια	111.000	53.000	14.000	181.000	-	-	116.000	52.000	24.000	186.000	-	5.000	13800
- 4	224.000	9.000	-	219.000	16.000	-	223.000	2.000	-	192.000	31.000	-	20000
- 1	237.000	227.000	-	229.000	56.000	134.000	292.000	154.000	-	246.000	98.000	72.000	39700
ιστικό βέλαιο	21.000	40.000	-	33.000	-	-	18.000	11.000	-	29.000	-	-	
φαλτος	78.000	73.000	133.000	248.000	-	-	81.000	64.000	26.000	201.000	-	-	10000
ΝΟΛΟ	5.208.000	2.526.000	2.265.000	9.016.000	381.000	431.000**	5.219.000	2.229.000	2.421.000	8.498.000	553.000	888.000**	562100

<sup>+</sup> μετά την ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού των ΕΛΔΑ. Το αναγραφόμενο mix των προϊόντων βασίζεται στην κατεργασία 4.500.000 MT αργού Arabian medium, 800.000 MT αργού χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο και 500.000 MT μαζούτ που θα προέλθουν από την παραγωγή της ΕΚΟ.

\* Ολυμπιακή Αεροπορία

\*\* Μέσω ΕΚΟ ΑΒΕΕ

\*\*\* Στις ποσότητες αυτές θα πρέπει να προστεθούν και οι σημαντικές εξαγωγές μας σε νάφθα (87.000MT το 1985 και 28.000MT το 1986)

την MOTOR OIL και την PETROLA. Περίπου το 65% της ποσότητας βενζίνης που εισάγεται στη χώρα και το 70% της αντίστοιχης ποσότητας ντήζελ προέρχεται από τα δύο αυτά διυλιστήρια (Πίνακας 6).

- 4) Η εγκατάσταση μονάδας CRACKING μαζούτ και τα άλλα έργα εκσυγχρονισμού που βρίσκονται στο τελικό στάδιο πραγματοποίησης στα ΕΛΔΑ (προβλέπεται να λειτουργήσουν στο τέλος του 1987) θα επιφέρουν μιά δραστική βελτίωση στο ισοζύγιο βενζινών. Μετά την ολοκλήρωση των έργων αυτών η συνδυασμένη παραγωγή των δύο κρατικών διυλιστηρίων σε βενζίνες (1.800.000 MT) θα καλύπτει σχεδόν εξ ολοκλήρου τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς. Αντίθετα, τα έργα εκσυγχρονισμού δεν θα επηρεάσουν καθόλου την παραγωγή ντήζελ, με αποτέλεσμα η χώρα να εξακολουθήσει να είναι έντονα ελλειμματική στο προϊόν αυτό.

Σημ.

Κανονικά, για κάθε προϊόν του Πίνακα 1 θα έπρεπε να ισχύει η σχέση: (Παραγωγή ΕΛΔΑ) + (Παραγωγή ΕΚΟ) + (Εισαγωγές) = (Εσωτερική κατανάλωση) + (Παραδόσεις με διεθνείς τιμές) + (Εξαγωγές). Οι θετικές ή αρνητικές αποκλίσεις που παρατηρούνται από την παραπάνω σχέση αντανακλούν την ετήσια αύξηση ή μείωση των αποθεμάτων της χώρας στο συγκεκριμένο προϊόν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 : Εισαγωγές πετρελαιοειδών προερχόμενων από τα διυλιστήρια της MOTOR OIL και της PETROLA (περιλαμβάνονται οι απευθείας παραδόσεις προς τις εταιρείες εμπορίας καθώς και οι παραδόσεις στον αποθηκευτικό σταθμό του Καλοχωρίου).

	Από MOTOR OIL		Από PETROLA	
	1985	1986	1985	1986
Εισαγωγές ντήζελ	582.000	635.000	347.000	367.000
Εισαγωγές βενζίνης σούπερ	250.000	719.000*	172.000	117.000
Εισαγωγές βενζίνης κοινής	26.000	14.000	-	-
Εισαγωγές υγραερίων	14.000	18.000	0	9.000
Εισαγωγές ασφάλτου	8.000	26.000	-	-
Εισαγωγές μαζούτ Νο.3	-	291.000**	-	-
Συνολικό ύψος εισαγωγών	880.000	1.703.000	519.000	493.000
Ποσοστό επί του συνόλου των εισαγωγών πετρελαιοειδών στη χώρα	38,9%	70,3%	22,9%	20,4%

(Οι ποσότητες σε μετρικούς τόννους)

\* Μέρος της ποσότητας αυτής (80.000 MT) αντηλλάγη με ποσότητα 296.000 MT μαζούτ Νο.3 των ΕΛΔΑ.

\*\* Η ποσότητα αυτή αντηλλάγη με ποσότητα 241.000 MT μαζούτ Νο.3 των ΕΛΔΑ.

### 3.2 Ελληνικά ιδιωτικά διυλιστήρια

Ο πίνακας 7 δίνει αναλυτικά στοιχεία για την παραγωγική δραστηριότητα των δύο ιδιωτικών διυλιστηρίων, της MOTOR OIL και της PETROLA, μέσα στο 1986. Ας σημειωθεί ότι το 1986 είναι η πρώτη χρονιά για την οποία υπάρχουν ακριβή και αξιόπιστα στοιχεία για τις δραστηριότητες των δύο διυλιστηρίων (ιδίως για την MOTOR OIL), κι αυτό λόγω των συγκεκριμένων υποχρεώσεων για υποβολή στο ΥΒΕΤ των προγραμμάτων προμηθειών των και για έλεγχο της εμπορικής των δραστηριότητας που θεσπίστηκαν με το νόμο 1571/85. Από την άλλη πλευρά, τα στοιχεία που παρατίθενται για το 1986 μπορούν να θεωρηθούν και σαν αντιπροσωπευτικά της παραγωγικής δυναμικότητας των δύο διυλιστηρίων, μια και τα διυλιστήρια αυτά λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών που επικράτησαν στην διεθνή πετρελαιοαγορά το 1986 λειτούργησαν σχεδόν στο μέγιστο της διυλιστικής των ικανότητας.

Πάνω στα στοιχεία που δίνονται στον Πίνακα 7 έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

- 1) Η PETROLA δεν αποτελεί ολοκληρωμένο διυλιστήριο, αφού δεν διαθέτει ούτε καν μονάδα παραγωγής βενζίνης αλλά μόνο μία βασική αποστακτική μονάδα και γι' αυτό το λόγο συνήθως υποαπασχολείται (θεωρητική του δυναμικότητα: 5.000.000 τόννοι/χρόνο). Στις σημερινές ανταγωνιστικές συνθήκες δεν μπορεί να σταθεί σαν διυλιστήριο.
- 2) Αντίθετα η MOTOR OIL είναι ένα σύγχρονο καθετοποιημένο διυλιστήριο, υψηλής παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας, και το κυριότερο (όπως θα δούμε παρακάτω) πλήρως αποσβεσμένο. Η προσθήκη στο τέλος του 1982 της μονάδας cracking μαζούτ του έδωσε τη δυνατότητα παραγωγής μεγάλων ποσοτήτων βενζίνης σούπερ (περίπου 1.000.000 τόννων/χρόνο) αλλά και άλλων λευκών προϊόντων υψηλής (πάνω από 40%) προστιθέμενης αξίας.

Το καθεστώς κάτω από το οποίο λειτουργούν τα ιδιωτικά διυλιστήρια είναι ιδιόμορφο. Τα διυλιστήρια αυτά υποτίθεται ότι λειτουργούν σαν σε "ελεύθερη ζώνη" (transito): εισάγουν αργό για δική τους και μόνο χρήση, το διυλίζουν και πουλάνε (εξάγουν) τα προϊόντα τους στις ξένες αγορές. Ο νόμος τους απαγορεύει να διαθέτουν προϊόντα τους στην εσωτερική αγορά. Στη πράξη όμως αυτό δεν ισχύει,

Πίνακας 7: Στοιχεία παραγωγικής δραστηριότητας των ιδιωτικών διυλιστηρίων για το 1986 (σε ποσότητες σε μετρικούς τόννους)

	MOTOR OIL	PETROLA	
ΚΑΤΕΓΓΑΣΙΑ	Αργό	3.589.000	3.470.000
	Ημικατεργασμένα Προϊόντα	1.108.000 *	27.000
	Χημικά πρόσθετα	12.000	0
	Σ Υ Ν Ο Λ Ο	4.709.000	3.497.000
Π Ρ Ο Ψ Η Ν Τ Α	Προπάνιο	5.100	2.600
	Μίγμα	72.600	30.200
	Βενζίνη Σούπερ 0,4	1.019.700	0
	JA-1	743.700	522.300
	Ντήζελ πολιτικής κατανάλωσης	952.200	707.000
	Μαζούτ Νο. 1	129.800	0
	Μαζούτ Νο. 3	1.187.700	1.587.400
	Άσφαλτος	26.000	0
	Νάφθα	93.800	558.900
	Λιπαντικά	162.400	0
Σ Υ Ν Ο Λ Ο	4.393.000	3.408.400	
Ιδιοκατανάλωση	294.900	65.400	
Απώλειες	20.000	23.600	

\* Κυρίως μαζούτ προοριζόμενο για την μονάδα cracking.

γιατί έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια δύο κανάλια εμπλοκής της MOTOR OIL και της PETROLA στην εσωτερική αγορά: α) το ίδιο το κράτος, λόγω της αδυναμίας των ΕΛΔΑ και της ΕΚΟ να διυλίσουν ολόκληρη την ποσότητα αργού που παραλαμβάνεται κάθε χρόνο με διακρατικές συμφωνίες ή με SPOT - αγορές, συχνά καταφεύγει στην MOTOR OIL που αναλαμβάνει με συγκεκριμένα κάθε φορά συμφωνία να διυλίσει για λογαριασμό του Δημοσίου την πλεονάζουσα ποσότητα αργού και να του παραδώσει τα προϊόντα του β) λόγω της αδυναμίας των κρατικών διυλιστηρίων να καλύψουν την ζήτηση πετρελαιοειδών στην εσωτερική αγορά, ένα σημαντικό τμήμα της ζήτησης ικανοποιείται με εισαγωγές έτοιμων προϊόντων. Την μερίδα του λέοντος στις εισαγωγές αυτές έχουν οι προμήθειες από την MOTOR OIL και κατά δεύτερο λόγο από την PETROLA. Για παράδειγμα, το 1985 η εσωτερική κατανάλωση πετρελαιοειδών ανήλθε σε 9.000.000 περίπου μετρικούς τόννους (Πίνακας 5). Από αυτούς 6.800.000 τόννοι, ή 75% της κατανάλωσης, προήλθαν από ΕΛΔΑ (4.600.000 τόννοι) και ΕΚΟ (2.200.000 τόννοι), ενώ εισήχθησαν 2.265.000 τόννοι προϊόντων ή 25% της κατανάλωσης. Από την τελευταία αυτή ποσότητα 880.000 MT (39%) προήλθαν από την MOTOR OIL και 519.000 MT (23%) από την PETROLA. Η δραχμική αξία των εισαγωγών αυτών ήταν 30,4 δισ. δρχ. από την MOTOR OIL (ή το 40% του συνολικού κόστους εισαγωγών έτοιμων προϊόντων για την χώρα) και 18,9 δισ. δρχ. από την PETROLA (25% του συνολικού κόστους). Ο Πίνακας 6 αναλύει κατά προϊόν τις εισαγωγές πετρελαιοειδών από MOTOR OIL και PETROLA για τα δύο τελευταία χρόνια.

Η MOTOR OIL και η PETROLA σαν προμηθευτές έτοιμων προϊόντων παρουσιάζουν σημαντικά για το Δημόσιο πλεονεκτήματα έναντι των ξένων διυλιστηρίων και εταιρειών εμπορίας, κυρίως λόγω της γεωγραφικής τους θέσης (μόνο από εξοικονόμηση ναύλων και απωλειών πλου υπολογίζεται ότι τα ελληνικά ιδιωτικά διυλιστήρια έχουν ένα προβάδισμα - χαμηλότερη δηλαδή τιμή - περίπου \$10/τόννο έναντι των πλησιέστερα προς την Ελλάδα ευρισκόμενων διυλιστηρίων της Ιταλίας). Εκτός αυτού έχουν το πλεονέκτημα ότι μπορούν να διαθέσουν απ'ευθείας τα προϊόντα τους από τις εγκαταστάσεις τους στις εταιρείες εμπορίας για λογαριασμό του κράτους. Έτσι υπάρχουν δύο επιπλέον σημεία διάθεσης πετρελαιοειδών εκτός των ΕΛΔΑ, στο Νότο, πράγμα που διευκολύνει την ομαλή ροή της αγοράς.

Έτσι, μέχρι το 1985 η MOTOR OIL και σε μικρότερο βαθμό η PETROLIA έπαιρναν με διαγωνισμό ή με απευθείας ανάθεση ένα μεγάλο μέρος των προμηθειών του δημοσίου σε έτοιμα προϊόντα. Από το 1985 όμως η MOTOR OIL έπαψε να προσέρχεται σε διαγωνισμούς, ισχυριζόμενη ότι είναι ελληνική βιομηχανία και βάσει της σύμβασης ίδρυσής της έχει δικαιωματικά μερίδιο στην εσωτερική αγορά. Υποστήριξε δε ότι η συμμετοχή της σε διαγωνισμούς θα της αποστερούσε νομικά ερείσματα για πιθανή προσφυγή της στα δικαστήρια ή στην ΕΟΚ. Μετά την δημοσίευση του Ν. 1571/85 η MOTOR OIL ήρθε σε επαφή με το ΥΒΕΤ απαιτώντας και πάλι μερίδιο στην αγορά (ή την διύλιση), κύρια στο τμήμα εκείνο της κατανάλωσης που δεν καλύπτεται από την συνδυασμένη παραγωγή των κρατικών διυλιστηρίων. Φαίνεται ότι με την πτώση των τιμών του αργού η MOTOR OIL είχε σημαντικά αποθέματα που της δημιούργησαν μεγάλες ζημίες και για το λόγο αυτό ήταν ιδιαίτερα πιεστική στην προσπάθειά της να πουλήσει έγκαιρα για να μην έχει επιπλέον ζημίες από την παραπέρα πτώση των τιμών.

Ο θόρυβος που δημιουργήθηκε στα τέλη του 1986 σχετικά με το νόμιμο ή όχι της επιδότησης της MOTOR OIL με το εξαγωγικό πριμ του 6% προκάλεσε σοβαρή κρίση στις ήδη διαταραγμένες σχέσεις MOTOR OIL και δημοσίου. Η κρίση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την διακοπή της ομαλής ροής των παραγγελιών και επέφερε τελικά μεγάλες οικονομικές ζημίες στο δημόσιο: μόνο από την ακύρωση της συμφωνίας προμήθειας 500.000 τόννων βενζίνης σούπερ και ντήζελ που υπογράφηκε τον Σεπτέμβριο του 1986 με την MOTOR OIL και που τελικά δεν εκτελέστηκε (όταν μετά από ένα δίμηνο η Τράπεζα της Ελλάδας διέκοψε την χορήγηση αδειών εξαγωγής - εισαγωγής προς την MOTOR OIL), το ελληνικό δημόσιο υπολογίζεται ότι έχασε πάνω από 2 δισ. δρχ. (αφού αναγκάστηκε να καλύψει το έλλειμμα που δημιουργήθηκε με αγορές σε διεθνείς - και σημαντικά υψηλότερες - τιμές).

### 3.3 Η διαρρύθμιση του κρατικού μονοπωλίου και τα διυλιστήρια του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα

Στο κεφάλαιο αυτό θα ασχοληθούμε με το πολύ κρίσιμο θέμα της επιθυμητής σχέσης μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού διυλιστικού τομέα σε ένα καθεστώς μερικά απελευθερωμένης αγοράς, με βασικό πάντοτε γνώμονα την μεγιστοποίηση του όφελους από την επένδυση των κρατικών διυλιστηρίων.

Η πλήρης λειτουργία των κρατικών διυλιστηρίων συνδέεται με την εξασφάλιση απορρόφησης του συνόλου της παραγωγής των. Για να επιτευχθεί ο τόσο βασικός αυτός στόχος, θα πρέπει από την μία πλευρά να διατηρηθεί η μέγιστη δυνατή κάλυψη της εσωτερικής αγοράς με προϊόντα των δύο διυλιστηρίων και συγχρόνως να διαμορφωθεί μιά δυναμική εμπορική πολιτική προς το εξωτερικό που θα μπορεί να δίνει διέξοδο στα περισσεύματα που θα δημιουργούνται από τη διείσδυση των άλλων διυλιστηρίων και επιχειρήσεων στην ελληνική αγορά. Στον τομέα της διύλισης τα δύο διυλιστήρια θα πρέπει να δρουν συντονισμένα, έτσι ώστε να αξιοποιείται στο μέγιστο δυνατό και με το μικρότερο δυνατό κόστος ολόκληρο το δυναμικό τους. Απαιτείται ενιαίος προγραμματισμός διύλισης - παραγωγής - προμήθειας - διάθεσης και επενδύσεων.

Το καθεστώς των σχέσεων του δημόσιου με τα ιδιωτικά διυλιστήρια, το οποίο θα πρέπει να επιδιωχθεί μετά την μερική απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς και το οποίο θα διασφαλίζει την μέγιστη δυνατή κάλυψη της αγοράς αυτής με προϊόντα των δύο κρατικών διυλιστηρίων, γίνεται φανερό αν εξετάσουμε ποσοτικά την πιθανή διαμόρφωση της εσωτερικής αγοράς πετρελαιοειδών σε συνθήκες μερικής διαρρύθμισης. Ο Πίνακας 8 παρουσιάζει ένα τέτοιο σενάριο βασισμένο σε ένα καταληκτικό ποσοστό διαρρύθμισης ίσο με 65%. Παρόλο ότι οι διαπραγματεύσεις μας με την ΕΟΚ πάνω στο ζήτημα αυτό συνεχίζονται, πιστεύουμε πως το 65% είναι ένα λογικό όσο και εφικτό καταληκτικό ποσοστό, το οποίο μάλιστα μπορεί να θεωρηθεί



ΠΙΝΑΚΑΣ 8 : Διαμορφούμενες συνθήκες στην ελληνική αγορά πετρελαιοειδών μετά την διαρρύθμιση του κρατικού μονοπωλίου (για συνολικό\* καταληκτικό ποσοστό διαρρύθμισης 65%)

ΠΡΟΪΟΝΤΑ	Συνδυασμένη παραγωγή ΕΛΛΑ & ΕΚΟ **	Κατανάλωση πετρελαιοειδών στη χώρα.	Κρατικό μονοπώλιο	Διαρρυθμιζόμενο τμήμα της εσωτερικής αγοράς	Υπόλοιπο ΕΛΛΑ+ΕΚΟ ***	Παραγωγή MOTOR OIL	Παραγωγή PETROLA
Βενζίνες	1.800.000	2.000.000 <sup>+</sup>	800.000	1.200.000	1.000.000	1.100.000	-
Ντίζελ/Jet	2.900.000	4.000.000	1.400.000	2.600.000	1.500.000	1.800.000	1.300.000
Μαζούτ	2.300.000	2.800.000	900.000	1.900.000	1.400.000	1.400.000	1.600.000

\* Καταληκτικό ποσοστό διαρρύθμισης για τις βενζίνες λαμβάνεται το 60%, για το ντίζελ/jet το 65% και για το μαζούτ το 68%.

\*\* Μετά την ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού των ΕΛΛΑ.

\*\*\* Μετά την κάλυψη του κρατικού μονοπωλίου\* το τμήμα επομένως αυτό της παραγωγής των προσορίζεται για διάθεση στο απελευθερούμενο τμήμα της εσωτερικής αγοράς.

+ Πρόβλεψη για το 1988 -89

και σαν συντηρητική εκτίμηση (κατώτατο όριο) του τμήματος της εσωτερικής αγοράς που θα παραμείνει υπό κρατικό έλεγχο (δηλαδή του υπόλοιπου 35%). Ας σημειωθεί εδώ ότι το 65% είναι ένα συνολικό καταληκτικό ποσοστό διαρρύθμισης, αναφέρεται δηλαδή στο σύνολο των προϊόντων της εσωτερικής αγοράς και είναι δυνατόν να διαφέρει (σε λογικά όρια) κατά προϊόν, αρκεί ο μέσος όρος του για το σύνολο των διακινούμενων ποσοτήτων να παραμείνει στο 65%. Αυτό είναι πολύ σημαντικό, γιατί επιτρέπει στο ελληνικό δημόσιο να διατηρήσει τον έλεγχο μεγαλύτερου συγκριτικά τμήματος της αγοράς σε λευκά προϊόντα (π.χ. βενζίνες), τα οποία είναι και τα ακριβότερα, παραχωρώντας αντίστοιχα ένα μεγαλύτερο τμήμα από τα μαύρα προϊόντα (μαζούτ) στην ελεύθερη αγορά. Κάνοντας χρήση αυτής της ευελιξίας, ο Πίνακας 8 καταρτίστηκε με καταληκτικό ποσοστό διαρρύθμισης βενζινών το 60% (κρατικό μονοπώλιο 40%), ντήζελ/jet το 65% και μαζούτ το 68%. Από τον πίνακα, ο οποίος καταγράφει την παραγωγική δυναμικότητα των τεσσάρων διυλιστηρίων (ΕΛΔΑ και ΕΚΟ, MOTOR OIL, PETROLA) στα τρία βασικά προϊόντα (βενζίνες, ντήζελ/jet και μαζούτ), καθώς και τις αντίστοιχες ποσότητες που απαιτούνται για την κάλυψη του ελεύθερου και του μονοπωλιακού τμήματος της εσωτερικής αγοράς, παρατηρούμε τα εξής:

1) Στις βενζίνες η κατάσταση που διαμορφώνεται με την διαρρύθμιση της εσωτερικής αγοράς παρουσιάζεται ιδιαίτερα πειστική για τα δύο κρατικά διυλιστήρια: επειδή η συνδυασμένη παραγωγή τους σε βενζίνες (μετά την ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού των ΕΛΔΑ) είναι σχεδόν ίση με τη συνολική κατανάλωση βενζινών στη χώρα, τα δύο διυλιστήρια καλούνται να καλύψουν πάνω από το 83% της ζήτησης στο διαρρυθμιζόμενο τμήμα της αγοράς για να μπορέσουν να εξασφαλίσουν την απορρόφηση του συνόλου της παραγωγής των. Κάτι τέτοιο θα είναι βέβαια εξαιρετικά δύσκολο λόγω της παρουσίας της MOTOR OIL, η παραγωγή σε βενζίνες της οποίας έχει τη δυνατότητα να καλύψει από μόνη της το διαρρυθμιζόμενο τμήμα της αγοράς. Πρέπει να υπογραμμίσουμε εδώ

ότι ο κύριος ανταγωνιστής των κρατικών διυλιστηρίων σε ένα καθεστώς απελευθερωμένης αγοράς δεν είναι τα ΕΟΚικά διυλιστήρια, έναντι των οποίων τα κρατικά διυλιστήρια διαθέτουν το πολύ σημαντικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής των θέσης, αλλά η MOTOR OIL (και κατά δεύτερο λόγο η PETROLA). Και αυτό γιατί η MOTOR OIL, εκτός του γεγονότος ότι διαθέτει το ίδιο γεωγραφικό πλεονέκτημα με τα κρατικά διυλιστήρια, είναι ένα αριστοποιημένο και πλήρως αποσβεσμένο διυλιστήριο. Αυτό το τελευταίο σημείο είναι και το κλειδί για την κατανόηση του προβλήματος των ιδιωτικών διυλιστηρίων σε σχέση με τον δημόσιο τομέα. Γιατί και αν ακόμα υποθέσουμε ότι τα έργα εκσυγχρονισμού των ΕΛΔΑ (και σε μικρότερο βαθμό της ΕΚΟ) μπορέσουν τελικά να τα καταστήσουν πλήρως ανταγωνιστικά των ιδιωτικών διυλιστηρίων (MOTOR OIL), υπάρχει μία σημαντική μεταβατική περίοδος στη διάρκεια της οποίας το κόστος των παραγόμενων από τα ΕΛΔΑ προϊόντων θα επιβαρύνεται με τις αποσβέσεις των επενδύσεων εκσυγχρονισμού. Οι αποσβέσεις αυτές είναι αρκετά μεγάλες· ένας πρόχειρος υπολογισμός τις ανεβάζει στα \$15/τόννο:

Συνολικό ύψος επενδύσεων έργων εκσυγχρονισμού:	\$335.000.000
Περίοδος απόσβεσης (υπόθεση)	: 4 χρόνια
Συνολική παραγωγή διυλιστηρίου	: 5.500.000 MT
Συνεπώς: Κόστος απόσβεσης = $\frac{\$335.000.000}{(4 \text{ χρόνια}) (5.500.000 \text{ MT/χρόνο})}$	= \$15/MT

Μία τέτοια σημαντική επιβάρυνση του κόστους των προϊόντων των ΕΛΔΑ είναι αρκετή στην MOTOR OIL για να κυριαρχήσει στο διαρρυθμιζόμενο τμήμα της εσωτερικής αγοράς πολύ πριν προλάβουν τα ΕΛΔΑ να γίνουν πλήρως ανταγωνιστικά.

2) Στο ντήζελ (και σε μικρότερο βαθμό στο μαζούτ) η κατάσταση παρουσιάζεται πιο ευνοϊκή για τα κρατικά διυλιστήρια από ότι στις βενζίνες. Η απορρόφηση της παραγωγής των (μετά την ικανοποίηση των αναγκών του κρατικού μονοπωλίου) απαιτεί την κάλυψη ενός αισθητά χαμηλότερου ποσοστού της διαρρυθμιζόμενης αγοράς: 58% για το ντήζελ/jet και 74% για το μαζούτ (Πίνακας 8). Η κάλυψη των ποσοστών αυτών από τα κρατικά διυλιστήρια συνεχίζει να αφήνει μεγάλα περιθώρια επιχειρηματικής δραστηριότητας και

στα ιδιωτικά διυλιστήρια: 1.100.000 τόννους/χρόνο σε ντήζελ/jet και 500.000 τόννους/χρόνο σε μαζούτ, ποσότητες δηλαδή μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες μέσες ποσότητες που διοχέτευσαν τα τελευταία χρόνια στην εσωτερική αγορά η MOTOR OIL και η PETROLA μέσω των συμβάσεων με το ελληνικό δημόσιο.

Αναφορικά με την στρατηγική που θα πρέπει να ακολουθηθεί στο θέμα των σχέσεων με τα ιδιωτικά ελληνικά διυλιστήρια, δύο είναι οι βασικές (και ριζικά διάφορες) επιλογές που παρουσιάζονται αυτή τη στιγμή στο ελληνικό δημόσιο. Η πρώτη συνίσταται στην χρησιμοποίηση όλων των μέσων που παρέχει ο νόμος 1571/85 για την προστασία των κρατικών διυλιστηρίων και που μπορούν να τους εξασφαλίσουν ευθύς εξαρχής σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων διυλιστηρίων, ιδιωτικών και ΕΟΚικών, όπως είναι για παράδειγμα τα αποθέματα ασφαλείας και οι αποθηκευτικοί χώροι. Οι υποχρεώσεις των διυλιστηρίων και των εταιρειών εμπορίας που θεσπίζει ο νόμος 1571/85 στα θέματα αυτά μπορούν πράγματι να δώσουν στα κρατικά διυλιστήρια ένα προβάδισμα στην προσπάθειά τους εξασφάλισης της διαρρυθμισμένης αγοράς, και μάλιστα στην κρίσιμη μεταβατική περίοδο, μπορούν όμως και να οδηγήσουν σε σύγκρουση με τα ΕΟΚικά διυλιστήρια και με την MOTOR OIL, σε προσφυγές σε διεθνή δικαστήρια, κλπ. Επειδή το θέμα των αποθεμάτων ασφαλείας είναι ιδιαίτερα σοβαρό, το εξετάζουμε σε χωριστό κεφάλαιο.

Η δεύτερη επιλογή για το δημόσιο είναι να έλθει σε κάποιου είδους προγραμματική συμφωνία με την MOTOR OIL στη βάση των τιμών της διεθνούς αγοράς. Η συμφωνία αυτή θα του εξασφάλιζε τα νώτα στην προσπάθειά του να κερδίσει το διαρρυθμιζόμενο τμήμα της εσωτερικής αγοράς, αλλά θα μπορούσε βέβαια και να προκαλέσει την έντονη αντίδραση της ΕΟΚ. Η ανάλυση του Πίνακα 8 που παρουσιάσαμε σε προηγούμενες σελίδες δείχνει καθαρά την μορφή που θα μπορούσε να πάρει μιά τέτοια συμφωνία: το ελληνικό δημόσιο να αναλάβει την υποχρέωση απορρόφησης συγκεκριμένων ποσοτήτων κάθε χρόνο από την παραγωγή της MOTOR OIL· οι ποσότητες αυτές θα καθοριστούν στη βάση αφενός μεν του ύψους των συναλλαγών δημοσίου και MOTOR OIL προηγούμενων χρόνων (Πίνακας 6), αφετέρου δε των συνθηκών που

εξασφαλίζουν την πλήρη διάθεση της παραγωγής των κρατικών διυλιστηρίων (Πίνακας 8). Ένα τέτοιο σχήμα μπορεί, για παράδειγμα, να περιλαμβάνει εισαγωγές από την MOTOR OIL ύψους 200.000-300.000 τόννων/χρόνο σε βενζίνες, 500.000-600.000 τόννων/χρόνο σε ντήζελ/jet και 200.000 - 300.000 τόννων/χρόνων σε μαζούτ κρακέ.

Σε αντάλλαγμα η MOTOR OIL θα δημιουργήσει ένα τέτοιο πλέγμα τιμών διάθεσης των προϊόντων της στην (απελευθερωμένη) εσωτερική αγορά που θα της επιτρέψει να αποσυρθεί διακριτικά από αυτήν.

Ανάλογη προγραμματική συμφωνία θα μπορούσε να κλειστεί και με την PETROLA. Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η συμφωνία αυτή πρέπει να αφορά κυρίως την εισαγωγή ντήζελ (ύψους περίπου 500.000 τόννων/χρόνο και πάντως όχι βενζινών. Η λογική είναι προφανής: η κατάσταση στις βενζίνες, όπως την περιγράψαμε παραπάνω, είναι ήδη πιεστική για τα κρατικά διυλιστήρια με την παρουσία της MOTOR OIL, ώστε να μην είναι δυνατό να επιτραπεί η διείσδυση και της PETROLA στο διαρρυθμιζόμενο τμήμα της αγοράς. Κάτι τέτοιο εξάλλου αντίκειται και σε βασικές αρχές επιχειρηματικού δικαίου, μιά και η PETROLA (σε αντίθεση με την MOTOR OIL) δεν έχει κάνει καμμία παραγωγική επένδυση για την παραγωγή βενζινών και αρκείται στο να τις εισάγει από τρίτες χώρες, ανταλλάσσοντάς τες με νάφθα δικής της παραγωγής.

Κάτω από το πρίσμα αυτό, η αναγγελθείσα πρόσφατα επένδυση εκσυγχρονισμού της PETROLA, ύψους \$50.000.000, δείχνει μιά επικίνδυνη στροφή του επιχειρηματικού της ενδιαφέροντος προς την (διαρρυθμιζόμενη) εσωτερική αγορά. Και για μεν το τμήμα εκείνο του επενδυτικού της σχεδίου που αφορά την μονάδα παραγωγής ντήζελ χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, την βελτίωση των αποθηκευτικών της χώρων, κλπ., δεν υπάρχει καμμία αντίρρηση. Όμως το τμήμα της επένδυσης που αφορά την κατασκευή σταθμού φόρτωσης βυτιοφόρων είναι μάλλον περίεργο για ένα διυλιστήριο το οποίο έχει (από τη σύμβαση λειτουργίας του) καθαρά εξαγωγικό χαρακτήρα. Θα πρέπει λοιπόν να καταστεί σαφές σε μία μελλοντική προγραμματική συμφωνία δημοσίου και PETROLA ότι ο σταθμός φόρτωσης δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την διοχέτευση εισαγόμενων βενζινών (από τρίτες χώρες) στην εσωτερική αγορά, παρά μόνο βενζινών που τυχόν η PETROLA θα αγοράζει από τα κρατικά διυλιστήρια για διάθεση στις εταιρείες εμπορίας.

### 3.4 Αποθέματα ασφαλείας

Η ισχύουσα μέχρι σήμερα υποχρέωση της χώρας έναντι της ΕΟΚ για τα αποθέματα ασφαλείας πετρελαιοειδών συνίσταται στην διατήρηση αποθεμάτων 90 ημερών καθαρών εισαγωγών, δηλαδή στην διατήρηση του 1/4 της διαφοράς : ετήσια εσωτερική κατανάλωση μείον ετήσια παραγωγή Πρίνου. Ας σημειωθεί ότι στην κατανάλωση της χώρας, σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΟΚ, υπολογίζονται εκτός από τα καύσιμα της εσωτερικής αγοράς και τα αεροπορικά καύσιμα. Τα αποθέματα ασφαλείας, όπως ορίζονται παραπάνω, αντιστοιχούν περίπου σε 2.100.000 μετρικούς τόννους (2.400.000 MT εσωτερική κατανάλωση - 300.000 MT παραγωγή Πρίνου). Τα αποθέματα τα οποία είναι κάτω από δημόσιο έλεγχο και στα οποία μπορεί να παρέμβει το Ελληνικό Δημόσιο είναι συνήθως, κάτω από ομαλές συνθήκες, της τάξης του 1.600.000 τόννων (1.300.000 MT των δύο κρατικών διυλιστηρίων + 200.000 MT της ΔΕΗ + 100.000 MT των εταιρειών εμπορίας). Στα αποθέματα που δηλώνουμε στην ΕΟΚ συνυπολογίζουμε (παράτυπα) και τα αποθέματα των δύο ιδιωτικών διυλιστηρίων και έτσι καταλήγουμε στην ποσότητα που αντιστοιχεί σε 90 ημέρες καθαρών εισαγωγών για την εσωτερική αγορά.

Από την στιγμή όμως που θα προχωρήσουμε στην θέσπιση κανόνων, όπως έχουμε συμβατική υποχρέωση από την ΕΟΚ, θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε την τήρηση των αποθεμάτων ασφαλείας σύμφωνα ακριβώς με τις οδηγίες της ΕΟΚ. Σημαντικές για την λειτουργία της πετρελαϊκής αγοράς είναι επομένως οι νομοθετικές εκείνες πράξεις που θα καθορίσουν τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες για εισαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων από τις εταιρείες εμπορίας, αλλά και εκείνες που θα καθορίσουν τις υποχρεώσεις των εταιρειών εμπορίας σχετικά με την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας.

Η κατευθυντήρια γραμμή και το πνεύμα που θα πρέπει να διέπουν τις κανονιστικές πράξεις για τα αποθέματα ασφαλείας προκύπτουν σαφώς από την ανάλυση του προβλήματος των αποθηκευτικών χώρων για πετρελαιοειδή προϊόντα στην Ελλάδα. Η εξέλιξη της συνολικής χωρητικότητας των αποθηκευτικών αυτών χώρων είναι χαρακτηριστική των μέσων υποδομής και των επενδύσεων υποδομής των εταιρειών εμπορίας. Το 1967 οι εταιρείες εμπορίας διέθεταν 487.000 κυβικά μέτρα (κ.μ.) αποθηκευτικών χώρων, όγκο που αντιστοιχούσε σε

60 ημέρες συνολική κατανάλωση. Από αυτόν οι 5 παραδοσιακά μεγάλες εταιρείες (BP, MOBIL, SHELL, TEXACO και FINA) διέθεταν 296.000 κ.μ. που αντιστοιχούσε σε 55 ημέρες συνολική κατανάλωση. Το 1985 οι 5 μεγάλες εταιρείες διέθεταν 308.000 κ.μ. αποθηκευτικών χώρων που αντιστοιχούσε μόνο σε 23 ημέρες συνολική κατανάλωση. Αλλά και αυτή η μικρή (4%) αύξηση σε απόλυτες τιμές των αποθηκευτικών χώρων των μεγάλων εταιρειών είναι πλασματική. Και τούτο γιατί οι εταιρείες αυτές για να αντιμετωπίσουν την απαιτούμενη επαύξηση των αποθηκευτικών τους χώρων σε αεροπορικά καύσιμα (τα οποία εισάγουν και διακινούν μόνες τους ανεξάρτητα από την παραγωγή των κρατικών διυλιστηρίων), χρησιμοποίησαν αποθηκευτικούς χώρους που πριν τους χρησιμοποιούσαν για τα καύσιμα της εσωτερικής αγοράς. Έτσι, στην ουσία, το 1985 οι 5 μεγάλες εταιρείες χρησιμοποίησαν για την εσωτερική αγορά και για την τροφοδοσία ποντοπόρων πλοίων μικρότερο όγκο αποθηκευτικών χώρων από ότι το 1967, συγκεκριμένα 203.000 κ.μ. το 1985 έναντι 238.000 κ.μ. το 1967.

Τα δύο τελευταία χρόνια τα ποσοστά των αποθηκευτικών χώρων είναι αντιστρόφως ανάλογα των ποσοστών των πωλήσεων ανάμεσα στις μεγάλες και τις μικρές εταιρείες εμπορίας : ενώ οι 5 μεγάλες εταιρείες καλύπτουν το 73% των βενζινών, το 62% του ντίζελ και το 50% του μαζούτ στην χώρα, διαθέτουν μόνο το 42% των αποθηκευτικών χώρων, ενώ όλες οι υπόλοιπες εταιρείες διαθέτουν το 58%. Το 72% των αποθηκευτικών χώρων των μεγάλων εταιρειών βρίσκεται στην Αττική, ενώ μόνο το 41% των αποθηκευτικών χώρων των υπολοίπων εταιρειών βρίσκεται στην ίδια περιοχή. Οι συνολικοί αποθηκευτικοί χώροι των 5 μεγάλων εταιρειών καλύπτουν 46 ημέρες κατανάλωσης εσωτερικής αγοράς για την Αττική και μόνο 11 ημέρες για την υπόλοιπη χώρα. Αντίθετα, οι υπόλοιπες εταιρείες καλύπτουν 69 ημέρες κατανάλωσή τους για την Αττική και 48 ημέρες κατανάλωση για την υπόλοιπη χώρα. Στο σύνολο της χώρας και για το σύνολο των προϊόντων (εσωτερική αγορά + bunkers + αεροπορικά καύσιμα) οι 5 μεγάλες εταιρείες καλύπτουν 23 ημέρες κατανάλωσης, ενώ οι υπόλοιπες εταιρείες 55 ημέρες.

Από την παραπάνω ανάλυση είναι καταφανές ότι οι μεγάλες εταιρείες μέσα στην τελευταία εικοσαετία δεν έχουν πραγματοποιήσει ουσιαστικά καμμία επένδυση για νέους αποθηκευτικούς χώρους, αν και

έχουν υπερδιπλασιάσει τις πωλήσεις τους (Εξαίρεση βέβαια αποτελεί η MOBIL με τη νέα εγκατάστασή της στον Ασπρόπυργο που ξεκίνησε το 1985, η οποία όμως κανονικά, για λόγους γενικότερης πολιτικής, δεν θα έπρεπε να είχε γίνει εκεί). Η ιδιαίτερα ευνοϊκή μέχρι σήμερα αντιμετώπιση των μεγάλων εταιρειών κατά τρόπο που να τους διατηρεί προνομιακά τα ποσοστά των πωλήσεών τους, χωρίς όμως να απαιτεί και αντίστοιχες υποχρεώσεις (π.χ. η ακολουθούμενη κατανομή των παραδόσεων κατά ποσοστό ιστορικών καταναλώσεων και όχι κατά ποσοστό αποθηκευτικών χώρων) τις στήριξε και τις βοήθησε να διατηρήσουν τα ποσοστά τους στην ελληνική αγορά. Έτσι όμως δημιουργήθηκε η ανάγκη να επωμισθεί το Ελληνικό Δημόσιο το βάρος των επενδύσεων για τους αναγκαίους αποθηκευτικούς χώρους, κυρίως στην επαρχία. Κατ' αυτό τον τρόπο δημιουργήθηκαν οι αποθηκευτικοί χώροι στο Καλοχώρι (350.000 κ.μ.) και οι επεκτάσεις αποθηκευτικών χώρων στον Ασπρόπυργο. Το Ελληνικό Δημόσιο, με την δημιουργία των εγκαταστάσεων του Καλοχωρίου και των επεκτάσεων αποθηκευτικών χώρων και σταθμού φόρτωσης βυτιοφόρων στον Ασπρόπυργο ανέλαβε μεγάλο μέρος των επενδύσεων για την υποδομή που ήταν απαραίτητη για την βελτίωση των συνθηκών εμπορίας, ενώ κύρια το βάρος του Δημοσίου έπρεπε να είναι η βελτίωση των συνθηκών παραγωγής και υποδομής μεταφοράς (εκσυγχρονισμός διυλιστηρίων, αγωγοί μεταφοράς προϊόντων), ώστε να εξυπηρετείται καλύτερα η ασφαλέστερη και φθηνότερη τροφοδοσία σε ολόκληρη τη χώρα.

Παρόλα αυτά και παρά τους μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους που διαθέτουν τα κρατικά και τα ιδιωτικά διυλιστήρια στην περιοχή της Αττικής, είναι αναγκαίο να δημιουργηθούν διάσπαρτοι αποθηκευτικοί χώροι στην επαρχία, ιδιαίτερα στις προβληματικές περιοχές. Αν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι ορισμένοι από τους υπάρχοντες αποθηκευτικούς χώρους δεν πληρούν τους όρους ασφαλείας (π.χ. της MOBIL στην Δραπετσώνα) και άλλοι είναι σε ακατάλληλες τοποθεσίες και πρέπει να μεταφερθούν (π.χ. της SHELL στην Αμφιλοχία), γίνεται φανερό η επιτακτική ανάγκη δημιουργίας αποθηκευτικών χώρων στην επαρχία.

Όλα αυτά στηρίζουν την άποψη ότι, αφού καταργείται το κρατικό μονοπώλιο πετρελαιοειδών, όσες εταιρείες θέλουν να εισάγουν προϊόντα θα πρέπει να αναλάβουν και τις υποχρεώσεις τους για



αποθηκευτικούς χώρους συνολικά και κυρίως στην επαρχία, ώστε να μην συγκεντρωθούν οι πωλήσεις τους στο τμήμα της αγοράς στην Αττική, αλλά να είναι διάσπαρτες στην χώρα και κατανεμημένες σε όλα τα προϊόντα. Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι οι 5 μεγάλες εταιρείες διαθέτουν στην αγορά το 75% των βενζινών, το 62% του ντήζελ και το 50% του μαζούτ. Στην Αττική μάλιστα διαθέτουν το 77% των βενζινών. Επίσης διαθέτουν συνολικά το 75% των πρατηρίων. Και είναι ακριβώς γι'αυτά τα πρατήρια που γίνεται αγώνας δρόμου μεταξύ των μεγάλων εταιρειών και διατίθενται κεφάλαια που έπρεπε κανονικά να διατίθενται για ουσιαστικότερες επενδύσεις. Η ύπαρξη πολλών προβληματικών περιοχών, η ανάγκη ομοιόμορφης κατανομής των αποθηκευτικών χώρων στην επαρχία για λόγους ομαλότερης και οικονομικότερης τροφοδοσίας της χώρας (αλλά και για στρατιωτικούς λόγους), και το κλείσιμο προβληματικών εγκαταστάσεων των εταιρειών, οδηγούν -παρά την επάρκεια αποθηκευτικών χώρων στην Αττική- στην ανάγκη δημιουργίας μικρότερων αλλά διάσπαρτων νέων αποθηκευτικών χώρων. Οι εταιρείες έχουν ήδη προ πολλού αποσβέσει τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις τους και πρέπει να είναι αυτές που θα επενδύσουν σε νέες εγκαταστάσεις, εφόσον η υπόλοιπη πολιτική τους δείχνει ότι ενδιαφέρονται (άρα έχουν κέρδη) για την εμπορία και εφόσον θέλουν να αποκτήσουν το προνόμιο της ελεύθερης εισαγωγής.

Η ολοκληρωμένη πρότασή μας στο θέμα των αποθεμάτων ασφαλείας πετρελαιοειδών και των αποθηκευτικών χώρων διαμορφώνεται συνεπώς ως εξής :

1. Όσοι εισάγουν διατηρούν, δαπάναις τους, 80 ή 90 ημερών αποθέματα. Ένα μέρος των αποθεμάτων αυτών είναι δεσμευμένο και υποχρεωτικό για την καλύτερη και ομαλότερη τροφοδοσία της χώρας και το διατηρούν στις εγκαταστάσεις τους όλες οι εταιρείες, δαπάναις τους. Το μέρος αυτό θα ξεκινήσει από 7 ημέρες για τα λευκά και μαύρα προϊόντα και θα καταλήξει σε 15 ημέρες για τα λευκά και 7 ημέρες για τα μαύρα. Υπάρχουν οι σχετικές αποφάσεις 4119/5.6.67 και 5782/25.7.67 που πρέπει να διερευνηθεί αν έχουν ορθά τηρηθεί μέχρι σήμερα.

2. Τα υπόλοιπα αποθέματα τα διατηρούν σε δικούς τους αποθηκευτικούς χώρους όσοι εισάγουν. Πιό συγκεκριμένα :

- α) Τα κρατικά διυλιστήρια και η ΔΕΠ διατηρούν όσα αποθέματα αντιστοιχούν στις πωλήσεις τους από εισαγωγές είτε αργού είτε προϊόντων.
- β) Οι εταιρείες εμπορίας διατηρούν αποθέματα για όλες εκείνες τις ποσότητες που δεν παραλαμβάνουν από τα κρατικά διυλιστήρια αλλά ασκούν τα δικαιώματά τους για εισαγωγή. Το κόστος διατήρησης των αποθεμάτων στην περίπτωση αυτή ανακτάται από τις εταιρείες με έμμεση μετακύλιση στον καταναλωτή μέσα από τα περιθώρια των εταιρειών (γενικά έξοδα, κλπ.) ή με την επίτευξη καλύτερων τιμών εισαγωγής σε σχέση με την τιμή βάσης.

Η λογική της παραπάνω πρότασης δεν είναι αντίθετη με όσα ακολουθούν πολλές χώρες της ΕΟΚ, ενώ συγχρόνως δημιουργεί ένα ισχυρό αντικίνητρο για τις ελεύθερες εισαγωγές των εταιρειών που γίνονται μόνο αν πετύχουν πολύ καλές τιμές. Από την άλλη πλευρά, η πρόταση αυτή παρέχει ένα σημαντικό πλεονέκτημα στα κρατικά διυλιστήρια έναντι των ιδιωτικών στην μάχη για την κατάκτηση της διαρρυθμιζόμενης εσωτερικής αγοράς, μιά και η σύμβαση λειτουργίας των ιδιωτικών διυλιστηρίων δεν τους επιτρέπει να διατηρούν αποθηκευτικούς χώρους για τα προϊόντα που προορίζονται για την εσωτερική αγορά. Η προτεινόμενη επομένως ρύθμιση του θέματος των αποθεμάτων ασφαλείας μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σαν ένα ισχυρό μέσο πίεσης στις διαπραγματεύσεις μας με τα ιδιωτικά διυλιστήρια, ώστε να δεχθούν την συμβιβαστική λύση που αναλύσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο (να αποσυρθούν δηλαδή από την διαρρυθμιζόμενη εσωτερική αγορά σε αντάλλαγμα της εξασφαλισμένης απορρόφησης ενός μέρους της παραγωγής των από το Ελληνικό Δημόσιο).

#### 4. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ-ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Με την έστω και μερική διαρρύθμιση του κρατικού εμπορικού μονοπωλίου πετρελαιοειδών αυξάνει σε σημαντικό βαθμό η πίεση στον δημόσιο πετρελαϊκό φορέα για να βρει διεξόδους στην εσωτερική αγορά για την απορρόφηση της παραγωγής των κρατικών διυλιστηρίων. Εκτός από την κρατική ΕΚΟ-εμπορία, η οποία αναπτύχθηκε με ικανοποιητικό βαθμό στα τελευταία δύο χρόνια αυξάνοντας το μερίδιό της στην εσωτερική αγορά πετρελαιοειδών από 7% το 1984 σε 15% το 1986, το άλλο πιθανό στήριγμα του δημόσιου τομέα στην προσπάθειά του αυτή είναι οι μικρές ελληνικές εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών. Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση του θέματος, θεωρούμε σκόπιμο να αναφέρουμε ορισμένα ζωτικής σημασίας στοιχεία που σκιαγραφούν την κατάσταση στον χώρο της εμπορίας πετρελαιοειδών.

Υπάρχουν αυτή τη στιγμή 26 εταιρείες εμπορίας στην χώρα μας. Από αυτές 6 μεγάλες είναι θυγατρικές πολυεθνικών εταιρειών (MOBIL, BP, SHELL, TEXACO, FINA, TOTAL), μία είναι κρατική (ΕΚΟ) και οι υπόλοιπες 19 είναι μικρές ελληνικές εταιρείες. Το μερίδιο των εταιρειών στην εσωτερική αγορά ήταν το 1985 ως εξής :

<u>Εταιρεία</u>	<u>Βενζίνη</u>	<u>Ντίζελ</u>	<u>Μαζούτ</u>	<u>Λιπαντικά</u>
6 θυγατρικές πολυεθνικών	76%	66%	52%	90%
ΕΚΟ	8%	11%	19%	7%
Μικρές ελληνικές	16%	23%	29%	3%

Από τον πίνακα φαίνεται ότι οι 6 μεγάλες εταιρείες κυριαρχούν στην αγορά και μάλιστα στα ακριβότερα προϊόντα, όπως η βενζίνη και το ντίζελ. Σε ένα συνολικό αριθμό πρατηρίων γύρω στις 5000, για ολόκληρη τη χώρα, οι πολυεθνικές ελέγχουν περίπου τις 4000.

Στο κύκλωμα της εμπορίας πετρελαιοειδών παρεμβάλλεται ένας σημαντικός αριθμός μεσαζόντων (dealers) που διακινούν κυρίως μεγάλες ποσότητες του πετρελαίου θέρμανσης και του μαζούτ, οι βυτιοφορείς Δ.Χ. και οι βενζινοπώλες. Από τους τελευταίους οι πιο πολλοί είναι ασφυκτικά εξαρτημένοι από τις πολυεθνικές

εταιρείες και λίγοι έχουν δικά τους πρατήρια, τα ονομαζόμενα ελεύθερα. Τέλος, υπάρχουν και οι αποδέκτες φορτίων που προκύπτουν από διαφορές (ουσιαστικά κλεπταποδόχοι) που διακινούν ευκαιριακά φορτία με τεράστια κέρδη.

Οι μικρές ελληνικές εταιρείες ελέγχουν περίπου το 25% της συνολικής αγοράς πετρελαιοειδών. Ο συνολικός ετήσιος τζίρος τους ανέρχεται σε 40 δισ.δραχμές, τα συνολικά κατατιθεμένα κεφάλαια σε 800 εκατ.δραχμές, ενώ απασχολούν περίπου 400 άτομα (στοιχεία 1984). Από τις 19 μόνο 8 έχουν πάνω από 1% της αγοράς και μόνο 3 έως 4 λειτουργούν σωστά και κινούνται με υγιή επιχειρηματικά κριτήρια. Οι υπόλοιπες στηρίζονται κύρια στην ευκαιριακή αγορά, την κερδοσκοπία και την πειρατία.

Σε αντίθεση με τις θυγατρικές των πολυεθνικών, οι μικρές ελληνικές εταιρείες δεν έχουν πρόσβαση στο εξωτερικό και έτσι η τύχη τους είναι συνδεδεμένη σε πολύ μεγάλο βαθμό με τα ΕΛΔΑ και την ΕΚΟ (η λύση του εφοδιασμού τους -σε καθεστώς απελευθερωμένης αγοράς- από "δεύτερο χέρι" σαν jobbers από τις 6 μεγάλες εταιρείες κρίνεται αντιοικονομική). Αποτελούν επομένως ένα φυσικό σύμμαχο των κρατικών διυλιστηρίων ο οποίος, σε συνδυασμό με την ΕΚΟ - εμπορία, μπορεί να τους εξασφαλίσει σε πρώτη φάση το 40% τουλάχιστον (25%+15%) της εσωτερικής αγοράς.

Και εδώ τίθεται το βασικό θέμα του καθορισμού της επιθυμητής σχέσης του κρατικού φορέα με τις μικρές ελληνικές εταιρείες: στηρίζουμε μία ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της ΕΚΟ - εμπορία που πολύ πιθανόν να απορροφήσει τις εταιρείες αυτές, ή μία ελεγχόμενη ανάπτυξη; Τα τελευταία στοιχεία δείχνουν καθαρά την κατεύθυνση προς την οποία στρέφεται η ανάπτυξη της ΕΚΟ - εμπορία : η αύξηση του μεριδίου της στην εσωτερική αγορά από 7 σε 15% επιτεύχθηκε ολοκληρωτικά σε βάρος των μικρών εταιρειών, ενώ δεν εθίγη καθόλου το μερίδιο των 6 μεγάλων εταιρειών. Μία τέτοια κατεύθυνση όμως, αφενός δημιουργεί μία πλαστή εικόνα ικανοποιητικής ανάπτυξης της ΕΚΟ - εμπορία (οι κύριοι ανταγωνιστές της δεν είναι βέβαια οι οικονομικά αδύναμες μικρές εταιρείες εμπορίας), αφετέρου δε αποτελεί γενικότερα κατά τη γνώμη μας λανθασμένη επιλογή. Κι' αυτό για τους εξής λόγους :

- α) Όσο και αν θεωρούμε ότι η ΕΚΟ - εμπορία πρέπει να λειτουργήσει με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, είναι σίγουρο ότι η κοινωνική πίεση θα την αναγκάσει να παίξει το ρόλο της μικτά. Αυτός ο μικτός ρόλος και το γεγονός ότι θα είναι υποχρεωμένη να λειτουργεί με πολλαπλούς αυτοελέγχους και χωρίς πολλές ευελιξίες, θα δυσκολέψει αρκετά την ανταγωνιστική της δυνατότητα.
- β) Μιά τέτοια εγγενής αδυναμία δεν διορθώνεται βέβαια με την εξαγορά ή την απορρόφηση των μικρών εταιρειών, γιατί όπως είναι προφανές, μόλις αυτές ενταχθούν σε ένα μεγαλύτερο φορέα θα χάσουν αυτόματα όλη τους την αξία (π.χ. την ικανότητα να παίρνουν γρήγορες αποφάσεις, την προσωπική εξυπηρέτηση των πελατών, τις χαμηλές διαχειριστικές δαπάνες, κ.α.).

Γίνεται λοιπόν φανερό από τα παραπάνω ότι η επιθυμητή σχέση μεταξύ κρατικών διυλιστηρίων / ΕΚΟ - εμπορία και μικρών εταιρειών είναι η συνεργασία για την κατάκτηση υψηλότερων ποσοστών στην διαρρυθμιζόμενη αγορά πετρελαιοειδών και όχι ο ανταγωνισμός. Μία ενδεχόμενη λύση θα ήταν η παρέμβαση της ΔΕΠ για την διάσωση των υγιών με κάποια συμμετοχή της και η ώθηση για υγιή δραστηριότητα σε τοπικό επίπεδο των περισσότερων, καθώς ακόμα και το οριστικό κλείσιμο των πειρατικών.

Αυτό όμως σημαίνει ότι το κράτος θα πρέπει να πάρει μιά σειρά μέτρων τα οποία να διασφαλίζουν την επιβίωση αλλά και τη δυνατότητα ανάπτυξης των μικρών εταιρειών κάτω από το νέο καθεστώς. Ο νόμος 1571/85 έχει ήδη θεσπίσει ένα γενικό πλαίσιο λειτουργίας των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών, μόνο που το πλαίσιο αυτό ευνοεί τις 6 μεγάλες εταιρείες και λειτουργεί πιεστικά προς την κατεύθυνση των μικρών εταιρειών. Οι υποχρεώσεις που έχουν θεσπιστεί (και με τις οποίες οι υπάρχουσες εταιρείες εμπορίας οφείλουν να συμμορφωθούν μέχρι την 31-12-1987) υπερβαίνουν σε πολλές περιπτώσεις τις σημερινές δυνατότητες των μικρών ελληνικών εταιρειών. Υπάρχει γι αυτό επιτακτική ανάγκη συμπλήρωσης του νόμου 1571/85 με μιά σειρά κανονιστικών πράξεων που να υλοποιούν μιά διαφορετική αντίληψη, μιά αντίληψη στήριξης των

μικρών εταιρειών. Οι κανονιστικές αυτές πράξεις, η έκδοση των οποίων προβλέπεται άλλωστε από το νόμο 1571/85, αφορούν θέματα πρωταρχικής σημασίας για το μέλλον των εταιρειών εμπορίας, όπως το θέμα του καθορισμού αποθεμάτων ασφαλείας πετρελαιοειδών, το θέμα της υποχρεωτικής ιδιοκτησίας βυτιοφόρων οχημάτων για μέρος των πωλήσεων των εταιρειών, κ.α. Έτσι, για παράδειγμα, ανάλογα με την πολιτική που θα ακολουθηθεί, τα αποθέματα ασφαλείας μπορούν ή να μετακυλισθούν στις εταιρείες εμπορίας, οπότε θα είναι καταλυτική πλέον η επιβάρυνση των μικρών ελληνικών εταιρειών, ή να διατηρηθούν από τον ενιαίο φορέα πετρελαιοειδών (ΔΕΠ) με τις αντίστοιχες επιπτώσεις.

## 5. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

### 5.1. Εισαγωγή

Οι τελικές τιμές (τιμές καταναλωτή) των πετρελαϊκών προϊόντων προκύπτουν αν στις τιμές διυλιστηρίου (ex factory ή τιμές βάσης) προστεθεί το κόστος διακίνησης (συμπεριλαμβανομένου του περιθωρίου κέρδους χονδρικής και λιανικής διάθεσης), το κόστος διατήρησης αποθεμάτων και ο φόρος κατανάλωσης.

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλυθεί το πρόβλημα του καθορισμού των τιμών βάσης. Λόγω της σχέσης των Διυλιστηρίων με τον Λογαριασμό Πετρελαιοειδών, οι τιμές βάσης προσδιορίζουν τα έσοδα του Λογαριασμού Πετρελαιοειδών (αφού είναι οι τιμές διάθεσης στις εταιρείες εμπορίας) ενώ η αμοιβή (έσοδο) του διυλιστηρίου προέρχεται από τις υπηρεσίες "φασόν" (διύλισης) που εκτελεί. Σε συνθήκες ανταγωνιστικής ισορροπίας, η μέση σταθμική τιμή βάσης θα έπρεπε να είναι ίση με το κόστος του αργού σύν το κόστος της διύλισης. Επειδή όμως δεν βρισκόμαστε σε συνθήκες ανταγωνιστικής ισορροπίας, τα δύο αυτά μεγέθη διαφέρουν. Η μεν τιμή βάσης είναι αντικείμενο διαπραγματεύσεων με την ΕΟΚ και σχετίζεται με την δυνατότητα διείσδυσης ΕΟΚικών διυλιστηρίων στην Ελληνική αγορά (όσο χαμηλότερη είναι η τιμή βάσης τόσο δυσκολότερη γίνεται η διείσδυση σε μία αγορά όπου υπάρχουν ντόπια εκσυγχρονισμένα διυλιστήρια λόγω του μειονεκτήματος του κόστους μεταφοράς) η δε αμοιβή του διυλιστηρίου σχετίζεται με την επίτευξη χρηματοοικονομικής ισορροπίας της επιχείρησης, δεδομένου των δανειακών υποχρεώσεων που έχει αναλάβει στα πλαίσια της επένδυσης εκσυγχρονισμού.

Ο καθορισμός της αμοιβής του διυλιστηρίου θα αποτελέσει αντικείμενο άλλου κεφαλαίου.

## 5.2. Καθορισμός των τιμών βάσης

Σύμφωνα με το τροποποιημένο προεδρικό διάταγμα 619 της 31-12-1985, το οποίο ρυθμίζει εκκρεμούντα θέματα του Ν. 1571/85 σχετικά με τους παράγοντες διαμόρφωσης της τιμής βάσης και τον τρόπο και τον βαθμό συμμετοχής τους για έτοιμα προϊόντα πετρελαιοειδών, η τιμή βάσης (T.B.)<sub>i</sub> για ένα συγκεκριμένο πετρελαιοειδές προϊόν *i* καθορίζεται από τον ακόλουθο τύπο (σε \$ ΗΠΑ ανά ΜΤ):

$$(T.B.)_i = (M.A.T.)_i + \Gamma_i$$

όπου (M.A.T.)<sub>i</sub> = η μέση διεθνής τιμή σε δολάρια ΗΠΑ ανά Μ.Τ. (μετρικό τόννο) του προϊόντος *i* για τον τελευταίο μήνα του προηγούμενου ημερολογιακού τριμήνου.

$\Gamma_i$  = η τάση της αγοράς για το προϊόν *i* σε \$ΗΠΑ/ΜΤ. Το  $\Gamma_i$  είναι παράγοντας που εκφράζει την ανοδική ή καθοδική τάση της αγοράς για την τιμή του προϊόντος *i* που αναμένεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο πρόκειται να καθοριστούν οι τιμές των πετρελαιοειδών. Το  $\Gamma_i$  δεν μπορεί να υπερβαίνει σε απόλυτη τιμή το 20% της διεθνούς τιμής του προϊόντος *i*.

Με απόφαση του ΥΒΕΤ που εκδίδεται στο δεύτερο πενθήμερο του πρώτου μήνα κάθε ημερολογιακού τριμήνου και ισχύει από την 11η ημέρα του μήνα αυτού έως και την δεκάτη του πρώτου μήνα του επόμενου τριμήνου, προσδιορίζεται σύμφωνα με τον παραπάνω τύπο η τιμή βάσης σε δολάρια ΗΠΑ και ακολούθως μετατρέπεται σε δραχμές, σύμφωνα με το μέσο όρο της ισοτιμίας δραχμής - δολαρίου του πρώτου πενθήμερου του μήνα έκδοσης της υπουργικής απόφασης. Η τιμή βάσης αποτελεί και την "τιμή διάθεσης προϊόντων εκ των διυλιστηρίων".

Με απόφαση των υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου ορίζονται



πρόσθετοι οικονομικοί παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν την τιμή διάθεσης των προϊόντων πετρελαίου που διακινούνται στην ελληνική αγορά. Οι παράγοντες αυτοί αφορούν ιδίως:

- α) το κόστος διακίνησης
- β) το κόστος διατήρησης αποθεμάτων πετρελαιοειδών
- γ) το ειδικό κόστος εφοδιασμού ακριτικών, τουριστικών και εν γένει προβληματικών περιοχών
- δ) το περιθώριο κέρδους χονδρικής και λιανικής διάθεσης των προϊόντων.

Η τιμή διάθεσης πριν την επιβολή οποιουδήποτε φόρου ή τέλους μπορεί να διαφέρει κατά γεωγραφικό διαμέρισμα της χώρας. Σ' αυτή την τιμή διάθεσης προστίθενται οι δασμοί, φόροι, Φ.Κ.Ε. και λοιπά τέλη ώστε με την ίδια κοινή υπουργική απόφαση να διαμορφώνεται η "τιμή καταναλωτή". Η τελική τιμή καταναλωτή είναι η μέγιστη τιμή που επιτρέπεται σε εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών, κάθε είδους μεταπωλητή λιανικής πώλησης κλπ. να διαθέσει το αντίστοιχο προϊόν στον τελικό καταναλωτή.

Στο περιορισμένο χρονικό διάστημα από της ισχύος του νόμου 1571/85 προέκυψαν πολλά σημαντικά προβλήματα εφαρμογής του, τα οποία έχουν καταστήσει επιτακτική την ανάγκη μιάς ριζικής αναθεώρησης του συστήματος τιμών των πετρελαιοειδών. Τα προβλήματα αυτά αφορούν τόσο την εσωτερική αγορά όσο και το καθεστώς σύνδεσης με την ΕΟΚ. Πιο συγκεκριμένα:

- 1) Η ΕΟΚ επιμένει ότι το σύστημα τιμολόγησης οδηγεί σε χαμηλές τιμές βάσης, πράγμα που ισοδυναμεί ουσιαστικά με απαγόρευση των εισαγωγών. Με την τελευταία μεταβολή στις αρχές Ιουλίου 1986, οι τιμές βάσεις που πρόβλεπε το ΥΒΕΤ άφηναν σημαντικά περιθώρια, ενώ τώρα, με την αύξηση των διεθνών τιμών, είναι οριακές. Η κριτική που ασκείται από την πλευρά της ΕΟΚ στον τύπο προσδιορισμού της τιμής βάσης (δες προηγούμενη σελίδα) επικεντρώνεται σε τρία σημεία:
  - 1α) Στην μη αναγνώριση από τον τύπο υπολογισμού τιμών βάσης του κόστους μεταφοράς-απωλειών-ασφαλίσεων, κατά τρόπο ώστε να διαμορφώνεται ένα "Landed Cost". Πράγματι, η μέση διεθνής τιμή (σε \$/μετρικό τόννο) ενός

συγκεκριμένου πετρελαιοειδούς προϊόντος προκύπτει, σύμφωνα με το νόμο, από τον μέσο όρο των τιμών Average High-Low Fob med basis Italy που δημοσιεύονται στα δελτία Platt's Oil Gram και Platt's Lpgas Wire κατά τον τελευταίο μήνα του προηγούμενου ημερολογιακού τριμήνου. Στην τιμή αυτή οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών (που απηχούν βεβαίως τις απόψεις των ΕΟΚικών διυλιστηρίων) ζητούν να προστίθεται, για την τελική διαμόρφωση της τιμής βάσης, και :

- i) Ο ναύλος Augusta-Piraeus δεξαμενοπλοίου general purpose (clean) βάσει World Scale που ισχύει κατά το εξάμηνο υπολογισμού των τιμών βάσης και ποσοστού Afra του αμέσως προηγούμενου μηνός.
- ii) Απώλειες ωκεανού (πχ. 0.5% για βενζίνες, 0.3% για ντήζελ και 0.1% για μαζούτ).
- iii) Ασφάλιστρα (πχ. 0.03% επί της αξίας φορτίου και ναύλου.

Το αντεπιχείρημα που προβάλλει η ελληνική πλευρά είναι ότι οι τιμές fob mediterranean που δημοσιεύει το Platt's Oil Gram περιλαμβάνουν έμμεσα και ένα κόστος μεταφοράς (αυτό μεταξύ των διαφόρων λιμανιών της Μεσογείου). Εξάλλου, όπως υποστηρίζει η ελληνική πλευρά, η Μεσόγειος αποτελεί την φυσική βάση υπολογισμού, μιά και συνιστά τον αποκλειστικό σχεδόν χώρο πετρελαϊκών συναλλαγών για την Ελλάδα. Υπέρ της ελληνικής άποψης συνηγορεί και το γεγονός ότι "ιστορικά", τα τελευταία χρόνια -εκτός ίσως του 1986 στη διάρκεια του οποίου επικράτησαν αλλοπρόσαλλες συνθήκες αγοράς- οι εισαγωγές όλων των βασικών πετρελαιοειδών προϊόντων (βενζίνη 0,4 - ντήζελ 0,5 - μαζούτ 3500) στη χώρα γίνονται σε τιμές fob Italy.

Πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι ο αποκλεισμός (στην ουσία) του κόστους μεταφοράς από τον υπολογισμό των τιμών βάσης, ευνοεί ιδιαίτερα τα ελληνικά διυλιστήρια και βοηθάει τα ΕΛΔΑ (αλλά και την ΕΚΟ) να γίνουν ανταγωνιστικά των ευρωπαϊκών διυλιστηρίων, καλύπτοντας ορισμένες εγγενείς

αδυναμίες τους και αντισταθμίζοντας το βάρος των αποσβέσεων της μεταβατικής περιόδου (προκειμένου για τα έργα εκσυγχρονισμού των ΕΛΔΑ). Γι' αυτό και είναι πολύ σημαντικό, να υποστηριχθεί με επιμονή η διατήρηση του σημερινού καθεστώτος προσδιορισμού τιμών βάσης στις συνομιλίες μας με την ΕΟΚ.

1β) Η ΕΟΚ έχει επίσης εκφράσει τις αντιρρήσεις της για την συμμετοχή του παράγοντα  $\Gamma_i$  στον τύπο υπολογισμού της τιμής βάσης, κυρίως λόγω της αβεβαιότητας που δημιουργείται από τον αστάθμητο παράγοντα, την "τάση της αγοράς" (δες ορισμό του σε προηγούμενη σελίδα).

1γ) Τέλος, έντονη κριτική ασκείται από πλευράς ΕΟΚ στο γεγονός ότι δεν υπάρχει δυνατότητα ταχείας προσαρμογής των τιμών βάσης στις εκάστοτε συνθήκες της διεθνούς αγοράς και της σχέσης δραχμής-δολλαρίου. Ο νόμος 1571/85 προβλέπει αναπροσαρμογή ανά τρίμηνο, η ΕΟΚ ζητάει εβδομαδιαία αναπροσαρμογή. Μιά μέση (και εφικτή) λύση είναι η μετατροπή του διαστήματος ισχύος των τιμών από τριμηνιαίου σε μηνιαίου.

2) Ένα σημαντικό πρόβλημα δυσκαμψίας στον τρόπο υπολογισμού των τελικών τιμών πετρελαιοειδών είναι και η αδυναμία αναπροσαρμογής των τιμών βάσης χωρίς ταυτόχρονη μεταβολή του φόρου κατανάλωσης, για την οποία απαιτείται κάθε φορά νομοθετική ρύθμιση. Τυχόν αναπροσαρμογή των τιμών βάσης χωρίς αντίστοιχη μεταβολή του φόρου κατανάλωσης θα επέφερε συνεχείς αυξομειώσεις των τιμών λιανικής πώλησης. Είναι γι' αυτό απαραίτητο να μελετηθεί σοβαρά η δυνατότητα αυτόματης αυξομείωσης των φόρων (ίσχυε για την περίοδο 1975-79) σε σχέση και με την επιβολή του Φ.Π.Α.

Μιά εναλλακτική πρόταση που προωθείται από τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, είναι να μειωθεί με νόμο το ανά προϊόν ύψος του φόρου κατανάλωσης κατά τρόπο ώστε να δημιουργηθεί ένα περιθώριο που να επιτρέπει την απορρόφηση των αυξομειώσεων των τιμών βάσης χωρίς αντίστοιχη αυξομείωση των τιμών χονδρικής-λιανικής πώλησης. Το περιθώριο αυτό θα χαρακτηριστεί σαν

"αντισταθμιστική εισφορά". Παράλληλα, θα χορηγηθεί νομοθετικά εξουσιοδότηση στον Υπουργό Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας να καθορίζει το ύψος της αντισταθμιστικής αυτής εισφοράς. Η αύξηση ή μείωση της εισφοράς θα είναι ίση με την διακύμανση της τιμής βάσης του αντίστοιχου προϊόντος και μέσα σε προκαθορισμένα όρια, κατά τρόπο ώστε να μην προκαλείται μεταβολή της ισχύουσας τιμής χονδρικής και λιανικής πώλησης. Δεδομένου ότι ήδη ο Υπουργός Β.Ε.Τ. έχει εξουσιοδότηση να καθορίζει με αποφάσεις του το εκάστοτε ύψος των τιμών βάσης, η εξουσιοδότηση για ρύθμιση της αντισταθμιστικής εισφοράς έχει νόημα μόνο αν θεωρηθεί ότι η εισφορά αυτή είναι μέρος του κόστους των προϊόντων και όχι φορολογία. Πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι η παραπάνω πρόταση συνεπάγεται στην ουσία αύξηση του περιθωρίου κέρδους των εταιρειών και αποσκοπεί φυσικά στο να καταστήσει τα ευρωπαϊκά διυλιστήρια ανταγωνιστικά έναντι των ελληνικών, τα οποία διαθέτουν το σοβαρό πλεονέκτημα της γεωγραφικής τους θέσης. Από αυτή την άποψη είναι σαφώς αντίθετη με τα ελληνικά συμφέροντα και προτείνεται η απόρριψή της.

- 3) Τέλος, μιά σημαντική αλλαγή στο πετρελαϊκό τιμολογιακό σύστημα (την οποία ήδη μελετάει η Δ.Ε.Π.) είναι και η αποδέσμευση των τιμών πώλησης των δημόσιων διυλιστηρίων προς τις εταιρείες από τις τιμές βάσης.

6. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ ΤΩΝ ΕΛ-ΔΑ -  
- ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ.

Η standard αμοιβή των ΕΛ-ΔΑ για τις υπηρεσίες διύλισης που εκτελεί για λογαριασμό της Πολιτείας είναι \$ 7/τόννο προϊόντων. Σήμερα, χωρίς να έχει ακόμα ολοκληρωθεί η επένδυση εκσυγχρονισμού, η αμοιβή του διυλιστηρίου ανέρχεται σε \$9,75/τόννο επειδή το μίγμα των παραγομένων προϊόντων έχει ήδη αναβαθμιστεί έναντι του αρχικώς συμφωνημένου.

Η επένδυση αναβάθμισης, που ήδη εξετάστηκε στο κεφάλαιο 2 της παρούσας μελέτης, δημιουργεί μία πρόσθετη υποχρέωση στα ΕΛ-ΔΑ που προκύπτει από την ανάγκη αποπληρωμής των τοκοχρεωλυσίων των δανείων που συμφωνήθηκαν με Ελληνικές και ξένες εμπορικές Τράπεζες καθώς και με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ). (Δες πίνακα 9).

Σύμφωνα με τη σύμβαση που τα ΕΛ-ΔΑ υπέγραψαν με την ΕΤΕ, η αμοιβή του διυλιστηρίου πρέπει να είναι τέτοια ώστε τα καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης και οι αποσβέσεις να είναι τουλάχιστο ίσα με (1,3 · χρεωλύσια) για όλη τη διάρκεια του δανείου της ΕΤΕ (7 χρόνια). Για να ανταπεξέλθουν τα ΕΛ-ΔΑ στην υποχρέωση αυτή, το διύλιστρο πρέπει να είναι της τάξης των \$ 15/τόννο προϊόντων περίπου (τιμές 1987).

Η απαιτούμενη αύξηση της αμοιβής των ΕΛ-ΔΑ μετά το πέρας της επένδυσης εκσυγχρονισμού πρέπει να προέλθει από τον Λογαριασμό Πετρελαιοειδών, ο οποίος, όπως ήδη αναφέρθηκε, θα έχει ετήσιο όφελος από την επένδυση (με την υπόθεση της πλήρους απασχόλησης των διυλιστηρίων) της τάξης των \$ 90 εκ. ή \$ 16,4/τόννο προϊόντων. Συνεπώς το όφελος αυτό θα πρέπει να μοιραστεί περίπου εξ ίσου μεταξύ ΕΛ-ΔΑ και Λογαριασμού Πετρελαιοειδών ούτως ώστε η αμοιβή των ΕΛ-ΔΑ να αυξηθεί σε \$ 15/τόννο έναντι \$ 9,7 που είναι σήμερα.

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΑΦΕΝΤΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ - ΕΛ.Δ.Α.

ΑΡΙΘ. ΣΥΜΒ.	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΝΟΜΙΣΜΑ	ΕΠΙΤΟΚ. %	ΗΜΕΡΟΜ. ΣΥΝΑΦΗΣ ΔΑΝΕΙΟΥ	ΠΟΣΟ ΔΑΝΕΙΟΥ	ΑΝΑΛΗΦΘΕΝ ΠΟΣΟ	ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΡΟΣ ΑΝΑ- ΛΗΨΗ	ΧΡΕΩΛΥΣΙΑ 1986	ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΑΝΕΞΟΦΛ. 31.12.86	ΤΟΚΟΙ 1985
	ΕΤΒΑ	\$ ΧΙΛ.	10.50	1978	10.100	10.100	--	1.453	4.139	471,80
	ΕΤΕΑ	\$ ΧΙΛ.	10.50	1979	1.000	1.000	--	141	403	46,09
3082	ΕΤΒΑ	\$ ΧΙΛ.	10.50	1980	30.396	30.396	--	5.891	13.070	1523,14
3076	ΕΤΕΒΑ	\$ ΧΙΛ.	10.50	1980	15.300	15.300	--	2.760	5.520	660,90
	FELCUERA	PTS ΧΙΛ.	8,50	1981	228.539	228.539	--	45.707	8.441	2982,25
	ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	ΔΡΧ. ΕΚ.	14.70	1982	357	357	--	30	309	45,63
-	CITIBANK	YEN ΕΚ.	8.20	1984	9.916	9.207	708	--	9.916	813,11
	AMERICAN	ΔΡΧ. ΕΚ.	17	1985	500	500	--	--	500	81,05
	BANK DE BILB.	PTS ΕΚ.	12	1985	1.000	600	400	--	1.000	11,30
	CITIBANK	ΔΡΧ. ΕΚ.	17.50	1985	500	500	--	--	500	88,71
13096	ΓΕΝΙΚΗ	ΔΡΧ. ΕΚ.	17	1985	1.200	1.200	--	--	1.200	199,20
7030	ΠΙΣΤΕΩΣ	ΔΡΧ. ΕΚ.	17,50	1986	1.000	1.000	--	--	1.000	175
1102	ΕΜΠΟΡΙΚΗ	ΔΡΧ. ΕΚ.	18	1986	5.600	5.600	--	--	5.600	462,60
130975	ΓΕΝΙΚΗ	ΔΡΧ. ΕΚ.	17	1986	300	300	--	--	300	19,20
3378	ΙΟΝΙΚΗ	ΔΡΧ. ΕΚ.	18,50	1986	1.000	1.000	--	--	1.000	47,20
3415	ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΔΡΧ. ΕΚ.	18,50	1986	500	500	--	--	500	92,40
310	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΡΧ. ΕΚ.	18,25	1986	500	500	--	--	500	--
7825	ΠΙΣΤΕΩΣ	ΔΡΧ. ΕΚ.	18.50	1986	1.500	1.500	--	--	1.500	138,70
	INDOSUEZ	ECU ΧΙΛ.	10.05	1986	8.500	8.100	400	--	8.500	427,10
	"	ΔΡΧ. ΕΚ.	10.05	1986	1.190	1.130	56	--	1.190	126,40
	E.T.E.	ΔΡΧ. ΕΚ.	16	1986	14.000	14.000	--	--	14.000	--

Εάν για λόγους πολιτικής έναντι άλλων διυλιστηρίων (εθνικών ή όχι) θεωρηθεί σκόπιμο να χωριστεί η αμοιβή σε δύο μέρη (ένα θα αποτελείται από το "κλασσικό" δι-  
ύλιστρο - του παλαιού μίγματος των προϊόντων - και το άλλο θα είναι η αμοιβή έναντι της νέας επένδυσης) αυτό μπορεί να γίνει με την κατάρτιση ειδικού λογαριασμού ο οποίος θα "κατανείμει" την συνολική αμοιβή αναλόγως.

Με τις υποθέσεις της πλήρους απασχόλησης των εγκα-  
ταστάσεων των ΕΛ-ΔΑ και αμοιβής τους ίσης με \$ 15/τόννο  
προϊόντων περίπου μετά το πέρας των επενδύσεων αναβάθμισης,  
τα οικονομικά μεγέθη της επιχείρησης για την τριετία  
1987-1988-1989 περιγράφονται στους πίνακες 10 και 11.  
Για λόγους σύγκρισης παρατίθεται και ο Πίνακας 12  
ο οποίος αναλύει τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης για  
την περίοδο 1981-1989. Από τους Πίνακες 10 και 11 προ-  
κύπτει ότι οι ακαθάριστες δανειακές ανάγκες των ΕΛ-ΔΑ  
για τα έτη 1988 και 1989 εκτιμώνται σε 1,2 και 0,5  
δισ.δραχ. αντίστοιχα ενώ οι καθαρές δανειακές τους  
ανάγκες (ακαθάριστες δ.α. μείον χρεωλύσια) εκτιμώνται  
σε -2,4 και -4,6 δισ.δραχ. Δηλαδή μετά το 1987 τα  
ΕΛ-ΔΑ εκτιμάται ότι θα συμβάλλουν σε μείωση των κα-  
θαρών δανειακών αναγκών του Δημόσιου Τομέα.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ ΑΕ

Εκατ. δραχ.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ 1987 - 1989

	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>
Επεξεργασία Αργού ΧΜΤ	5.400	5.500	5.500
Επεξεργασία Μαζούτ ΧΜΤ	85	400	400
Προϊόντα Παραδόσεις ΧΜΤ	5.485	5.500	5.500
Έσοδα Αργού - Μαζούτ	13.835	17.750	18.695
Έσοδα (Υπηρεσίες Εργων)	2.475	2.640	2.805
Λοιπά Έσοδα	<u>1.395</u>	<u>1.510</u>	<u>1.550</u>
	17.705	21.900	23.050
<u>ΔΑΠΑΝΕΣ</u>			
Προσωπικό	2.407	2.650	3.000
Άλλες Δαπάνες	4.190	4.610	5.100
Τόκοι (Π.Δ.)	300	100	27
Τόκοι (Ν.Δ.)	5.900	6.250	6.050
Συν/κές Διαφορές	<u>1.200</u>	<u>1.400</u>	<u>1.550</u>
	13.997	15.010	15.727
Αποτελέσματα - Αποσβέσεις	3.708	6.890	7.323
Αποσβέσεις	<u>1.647</u>	<u>6.800</u>	<u>7.000</u>
Οικονομικό Αποτέλεσμα	2.061	90	323
<u>ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΕΡΔΩΝ</u>			
Μέρισμα στον Φορέα	50	50	50
Αποθεματικά Φορολογητέα	515	10	68
Αποθεματικά Αφορολόγητα	825	20	109
Φόρος Εισοδήματος	<u>671</u>	<u>10</u>	<u>96</u>
<u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</u>			
Κεφάλαιο Κίνησης	145	430	577
Δόσεις (Π.Δ.) + (Ν.Δ.)	1.950	3.600	5.100
Επενδύσεις	21.000	4.000	2.000
Φόρος Εισοδήματος	671	10	96
Μέρισμα	<u>50</u>	<u>50</u>	<u>50</u>
Διαθέσιμα	3.708	6.890	7.323
Αναλήψεις από Δάνεια	20.108	1.200	500



## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΛΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ Α.Ε

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ 1987 - 1989

(Εκατ. Δρχ.)

	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>
Πάγιες Εγκαταστάσεις	56.382	53.582	48.582
Αποθέματα	2.249	2.249	4.873
Χρεώσεις	2.216	2.216	2.216
Ταμείο-Καταθέσεις	<u>2.694</u>	<u>3.124</u>	<u>1.077</u>
Σύνολο Ενεργητικού	<u>63.541</u>	<u>61.171</u>	<u>56.748</u>
Μετοχικό Κεφάλαιο	831	831	831
Αποθεματικά	9.852	9.882	10.059
Τράπεζα Δάνεια (Υποχ.Μακρ.)	52.358	49.958	45.358
Πιστωτές (Υποχρ.Βραχ.)	<u>500</u>	<u>500</u>	<u>500</u>
Σύνολο Παθητικού	63.541	61.171	56.748

CASH FLOW 1987 - 1989

	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>
Αρχή : Ταμείου	2.549	2.694	3.124
Κέρδος Περιόδου	2.061	90	323
Αποθέματα	-	-	(2.624)
Χρεώστες	-	-	-
Πιστωτές	-	-	-
Μέρισμα	( 50)	( 50)	( 50)
Φόρος	( 671)	( 10)	( 96)
Επενδύσεις	(21.000)	(4.000)	(2.000)
Αποσβέσεις	1.647	6.800	7.000
Δάνεια Αναλήψεις	20.108	1.200	500
Δάνεια Καταθέσεις	<u>(1.950)</u>	<u>(3.600)</u>	<u>(5.100)</u>
Τέλος: Ταμείου	2.694	3.124	1.077