

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

**1. ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ** ΣΕΛ.3

**2. ΠΡΟΛΟΓΟΣ** ΣΕΛ.4

**3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ** ΣΕΛ.5

**4. ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ Η ΔΙΥΛΙΣΗ ΤΟΥ** ΣΕΛ.8

4.α ΖΗΤΗΣΗ –ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ –ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑ-  
ΝΑΛΩΣΗ ΣΕΛ.12

4.β ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΥΛΙΣΗ ΣΕΛ.15

5.α ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΣΕΛ.18

5.β ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ Ε.Ε ΣΕΛ.22

**6. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ** ΣΕΛ.25

6.α ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΟΙ ΑΓΩΓΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΕΛ.30

6.β ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΕΛ.38

6.γ ΔΙΥΛΙΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ  
ΣΕΛ.42

6.δ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΕΛ.45

7.α ΤΙΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ ΣΕΛ.54

7.β ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ Ε-  
ΤΑΙΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΣΕΛ.58

7.γ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙ-  
ΕΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ ΣΕΛ.61

7.δ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΕΛ.72

7.ε ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ –ΛΙΑΝΙΚΗΣ ΣΕΛ.80

7.στ. ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ  
ΣΕΛ.82

7.ζ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕΛ.83

7.η ΕΛΕΓΧΟΙ –ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ –ΝΟΘΕΙΑ-ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΣΕΛ.84

## **8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

8.α ΑΝΑΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΕΛ.90

8.β ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ ΣΕΛ.92

8.γ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ – ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΣΕΛ.98

8.δ. ΈΡΕΥΝΑ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΕΛ.102

**9. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΣΕΛ.105**

## **1. ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον καθηγητή μας Δρ. Νικόλαο Εξαδάκτυλο για την βοήθειά του όσον αφορά την υλοποίηση της πτυχιακής αυτής εργασίας.

Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Τσάμη Κωνσταντίνο, Διευθυντή υποκαταστήματος της εταιρείας AVIN OIL, καθώς και τον κ. Παπαναστασίου Χρήστο, Προϊστάμενο Χρηματοοικονομικού του υποκαταστήματος της εταιρείας AVIN OIL, όπως επίσης τον κ. Έρικ Μάνο, Διευθυντή πωλήσεων της εταιρείας SHELL και τέλος τον κ. Οικονόμου Κώστα, Διευθυντή πωλήσεων της εταιρείας JET OIL για τις χρήσιμες πληροφορίες που μας παρείχαν.

## 2. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η πτυχιακή αυτή εργασία πραγματοποιείται μετά από την επίβλεψη του καθηγητή μας Δρ. Νικόλαου Εξαδάκτυλου.

Με τη συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία προσπαθήσαμε να κατανοήσουμε όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την διανομή των υγρών καυσίμων και στον ελλαδικό αλλά και στον διεθνή χώρο, καθώς επίσης και όλες τις συνέπειες οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής φύσης που ανακύπτουν σε όλες τις μορφές του πετρελαίου από την παραγωγή έως την τελική κατανάλωση.

Στην εργασία που κρατάτε στα χέρια σας, σας αναλύουμε και τα τέσσερα στοιχεία του μάρκετινγκ. Ξεκινώντας από το προϊόν (product), το οποίο είναι το πετρέλαιο, συνεχίζουμε στην διανομή (place) και διύλισή του και καταλήγουμε στην τιμή (price) και προώθησή του (promotion).

### 3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πετρέλαιο είναι υγρό ορυκτό, καύσιμο και μπορεί να θεωρηθεί διάλυμα αερίων και στερεών υδρογονανθράκων, σε μείγμα υγρών. Ήταν γνωστό απ' την αρχαιότητα, η χρήση του όμως ήταν περιορισμένη. Το 1850 ανακαλύφθηκε μέθοδος παραλαβής του φωτιστικού πετρελαίου απ' το φυσικό και το 1859 έγιναν στην Πενσυλβανία οι πρώτες γεωτρήσεις. Βρίσκεται σε διάφορα μέρη της γης, μέσα σε υπόγειες κοιλότητες, πάνω από στεγανά πετρώματα. Υπολογίζεται ότι τα 61% των αποθεμάτων του πετρελαίου βρίσκονται στη Μέση Ανατολή, τα 22% στην Αμερική και τα 8% στη Ρωσία. Το πετρέλαιο σχηματίστηκε από οργανικές ύλες φυτικής και ζωικής προέλευσης και συγκεκριμένα απ' το πλαγκτόν. Με τον όρο αυτό χαρακτηρίζεται το σύνολο των ζωικών και φυτικών μικροοργανισμών που βρίσκονται μέσα στη θάλασσα, σε βάθος μέχρι 400 μ. Εξαιτίας των διάφορων γεωλογικών μεταβολών στις περιοχές όπου πρώτα υπήρχαν θάλασσες, το πλαγκτόν και άλλοι οργανισμοί κλείστηκαν μέσα στη γη και με την επίδραση της υψηλής πίεσης και της σχετικά μεγάλης θερμοκρασίας (100-280° C), τα συστατικά τους και κυρίως οι πρωτεΐνες, τα λίπη και οι υδατάνθρακες, διασπάστηκαν και δημιουργήθηκαν έτσι τα πετρέλαια. Υπάρχουν ορισμένα ενδεικτικά στοιχεία που μας βοηθούν στην εύρεση περιοχών, που στο υπέδαφός τους υπάρχει πετρέλαιο, π.χ. η δίψα της επιφάνειας του εδάφους, πηγές αλμυρών ή θειούχων νερών, αέρια που βγαίνουν από ρωγμές και πολλές φορές πετρέλαιο ή πίσσα που αναβλύζουν. Σήμερα όμως η αναζήτηση των κοιτασμάτων του πετρελαίου γίνεται μ' επιστημονικές μεθόδους, που

στηρίζονται στη μεταβολή της βαρύτητας, στην ανάκλαση ηχητικών κυμάτων σε ορισμένα στρώματα του υπεδάφους (σεισμική μέθοδος) κλπ. Μέσα στο έδαφος, το πετρέλαιο συνήθως βρίσκεται πάνω από ένα στρώμα αλατούχων νερών, ενώ πάνω απ' το στρώμα του πετρελαίου βρίσκονται αέρια σε πίεση (φυσικό αέριο). Τα συμπιεσμένα αυτά αέρια αποτελούνται κυρίως από μεθάνιο, άζωτο, και αεριώδεις υδρογονάνθρακες. Τα αέρια αυτά φτάνουν σε αξιόλογες πιέσεις, ακόμα και σε 100 ατμ.

Το πετρέλαιο εξάγεται απ' τις πετρελαιοπηγές με γεωτρήσεις. Οι γεωτρήσεις αυτές μπορεί να φτάσουν μέχρι 5.000 μ. Σ' ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις το πετρέλαιο, εξαιτίας της μεγάλης πίεσης των αερίων που βρίσκονται πάνω απ' αυτό, αναβλύζει σαν σιντριβάνι.

Το πετρέλαιο, μόλις βγει απ' τη γη, είναι φυσικά ακάθαρτο κι ονομάζεται αργό πετρέλαιο. Είναι ανακατεμένο με χώμα κι άλλες ακαθαρσίες και μαζεύεται μαζί με το νερό σε μεγάλες δεξαμενές, λάκκους ή στέρνες, όπου γίνεται το πρώτο καθάρισμα απ' το νερό και τα αργιλώδη ιζήματα, με μετάγγιση. Το χρώμα του, ανάλογα με την περιεκτικότητά του σε ξένες ουσίες, μπορεί να είναι από κίτρινο μέχρι σκούρο καφέ και φθορίζει.

Η σύσταση του αργού πετρελαίου ποικίλλει, ανάλογα με τον τόπο εξαγωγής του. Διακρίνουμε τρεις τύπους κυρίως:

- Τα αμερικάνικα τύπου Πενσυλβάνιας. Αυτά είναι πλούσια σε παραφινικούς υδρογονάνθρακες
- τα ρωσικά τύπου Καυκάσου, πλούσια σε κυκλικούς υδρογονάνθρακες (ναφθένια) και

- τα ινδονησιακά, πλούσια σ' αρωματικούς υδρογονάνθρακες.

Σήμερα η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου κατανέμεται σε τρεις γεωγραφικές περιοχές:

- Η περιοχή της θάλασσας των Αντιλλών και του νότιου τμήματος των ΗΠΑ. Η περιοχή αυτή παράγει περίπου το 1/4 της παγκόσμιας παραγωγής και περιλαμβάνει τις ΗΠΑ, το Μεξικό, τη Βενεζουέλα και το Τρινιντάντ
- Η περιοχή του Περσικού κόλπου ή περιοχή της Μέσης Ανατολής, που δίνει περίπου το 1/3 της παγκόσμιας παραγωγής. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει την Περσία, το Κουβέιτ, το Ιράκ και τη Σαουδαραβία
- Η περιοχή της Ρωσίας, που δίνει περίπου το 1/6 της παγκόσμιας παραγωγής και περιλαμβάνει τον Καύκασο και τα Ουράλια.

Μέχρι πριν από μερικά χρόνια, τα παράγωγα του πετρελαίου τα χρησιμοποιούσαν σαν οργανικά καύσιμα, ενώ το πλήθος των οργανικών ενώσεων παρασκευαζόταν μ' αποκλειστική πρώτη ύλη τη λιθανθρακόπισσα και το ανθρακασβέστιο. Σήμερα όμως το πετρέλαιο αποτελεί την αφετηρία και τη βάση για την παρασκευή μεγάλου αριθμού οργανικών ενώσεων. Π.χ. παρασκευάζεται βενζίνη με πυρόλυση του πετρελαίου. ([www.livepedia.gr](http://www.livepedia.gr))

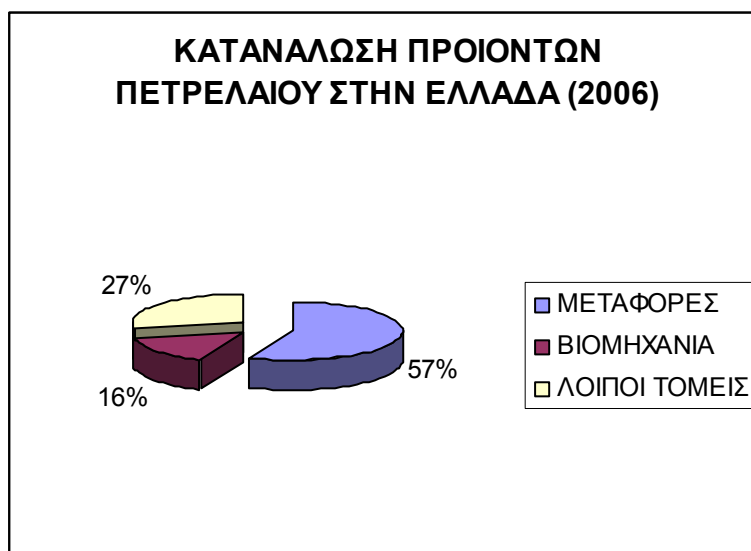
#### 4. ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ Η ΔΙΥΛΙΣΗ ΤΟΥ

Το ελληνικό ενεργειακό σύστημα βασίζεται κατά 60% στο πετρέλαιο από το οποίο το 94% είναι εισαγόμενο.

Το 2006 τα προϊόντα πετρελαίου καλύπτουν το 62,2% της συνολικής πρωτογενούς παροχής ενέργειας (ΣΠΠΕ) ενώ ο μέσος όρος των χωρών της Ε.Ε. είναι 44%).(www.inegsee.gr)

Στον τομέα της κατανάλωσης οι μεταφορές απορροφούν το 56,3%, η βιομηχανία το 16,3% και το υπόλοιπο 27,4% το εμπόριο και η οικιακή κατανάλωση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1



ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

**Η βιομηχανία του πετρελαίου** περιλαμβάνει πολλές φάσεις που κατατάσσονται σε 3 κατηγορίες:

α) Στις πριν από την παραγωγή αργού πετρελαίου (Upstream) φάσεις που είναι η έρευνα (Exploration) για τον εντοπισμό κοιτα-



σμάτων πετρελαίου, οι παραγωγικές γεωτρήσεις και η παραγωγή του αργού πετρελαίου,

β) Στις μετά την παραγωγή (Downstream) φάσεις που είναι η διύλιση (Refining) του αργού πετρελαίου και η παραγωγή τελικών προϊόντων ορισμένων προδιαγραφών καθώς και η εμπορία (Marketing) των προϊόντων που προκύπτουν από το αργό πετρέλαιο,

γ) Στις λοιπές βοηθητικές φάσεις που είναι η διακίνηση του αργού πετρελαίου με δεξαμενόπλοια (Marine) και πετρελαιοαγωγούς (Pipelines) και η διακίνηση (Distribution) των πετρελαιοειδών με τα παραπάνω μέσα αλλά και με φορηγίδες ή με βυτιοφόρα οχήματα (Tank Cars ή Tank Trucks).

Οι διαδικασίες εξευγενισμού του πετρελαίου διαχωρίζονται, ανάλογα με τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται, σε απλές και σύνθετες μεθόδους επεξεργασίας πετρελαίου (απλά και σύνθετα διυλιστήρια).

Το χαρακτηριστικό ενός **απλού διυλιστηρίου** είναι ότι η κατανομή των τελικών προϊόντων βασίζεται κύρια στην ποιότητα του αργού πετρελαίου και στον αρχικό διαχωρισμό που γίνεται με την κλασματική απόσταξη του αργού. Δεν υπάρχει δηλαδή δυνατότητα διασπάσεως των υπολειμμάτων (μαύρα προϊόντα) και μετατροπής τους σε αποστάγματα (λευκά προϊόντα).

Στα **σύνθετα διυλιστήρια**, τα οποία επεξεργάζονται τα υπολείμματα (μαύρα προϊόντα) και τα μετατρέπουν σε αποστάγματα, οδηγήθηκε ο κλάδος μετά την πετρελαϊκή κρίση και τη μείωση των αποθεμάτων.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2.

Παγκόσμια δυναμικότητα διυλιστηρίων κατά περιοχές του πλανήτη 1975-95

	1975		1985		1995	
	Δυναμικότητα επεξεργασίας εκ.βαρέλια	Δυναμικότητα μετατροπής %	Δυναμικότητα επεξεργασίας εκ.βαρέλια	Δυναμικότητα μετατροπής %	Δυναμικότητα επεξεργασίας εκ.βαρέλια	Δυναμικότητα μετατροπής %
Βόρεια Αμερική	17.15	46.0	17.38	54.0	17.36	61.2
Λατινική Αμερική	7.68	16.0	7.43	21.9	7.45	29.7
Ανατολική Ευρώπη	10.90		14.4		12.19	14.0
Δυτική Ευρώπη	21.00	7.0	15.30	18.3	14.70	29.0
Μέση Ανατολή	3.18	10.0	4.23	14.3	5.56	20.3
Αφρική	1.30	8.0	2.60	7.8	2.77	9.9
Ασία & Άπω Ανατολή	9.94	6.0	11.70	12.9	14.48	21.0
Ωκεανία	0.79	17.0	0.68	26.5	0.82	30.1
Σύνολο Κόσμου	71.96	16.00	73.35	21.9	75.35	31.2

ΠΗΓΗ: Employment and Industrial Relations Issues in Oil Refining, εκδ. ILO 1998

Υπό την πίεση των νέων συνθηκών αλλάζουν οι τεχνολογικές και επιχειρηματικές τάσεις στα διυλιστήρια και παρατηρείται μια ταχύτατη εξάπλωση των διυλιστηρίων διεθνώς.

**Πρώτος παράγοντας** για τις αλλαγές που παρατηρούμε, είναι η αυξητική τάση της διεθνούς ζήτησης εκείνων των προϊόντων πετρελαίου για τα οποία δεν υπάρχουν υποκατάστατα. Τέτοια είναι κυρίως τα προϊόντα που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές (βενζίνες, ντίζελ υγραέρια, καύσιμα αεριωθουμένων) και οι πρώτες ύλες της πετροχημικής βιομηχανίας (νάφθα, προπυλένιο κ.λπ.). Αντίθετα η χρήση μαζούτ στην ηλεκτροπαραγωγή και τη βαριά βιομηχανία παρουσιάζει τάση μείωσης. Ο λόγος είναι ότι κάθε στροφή

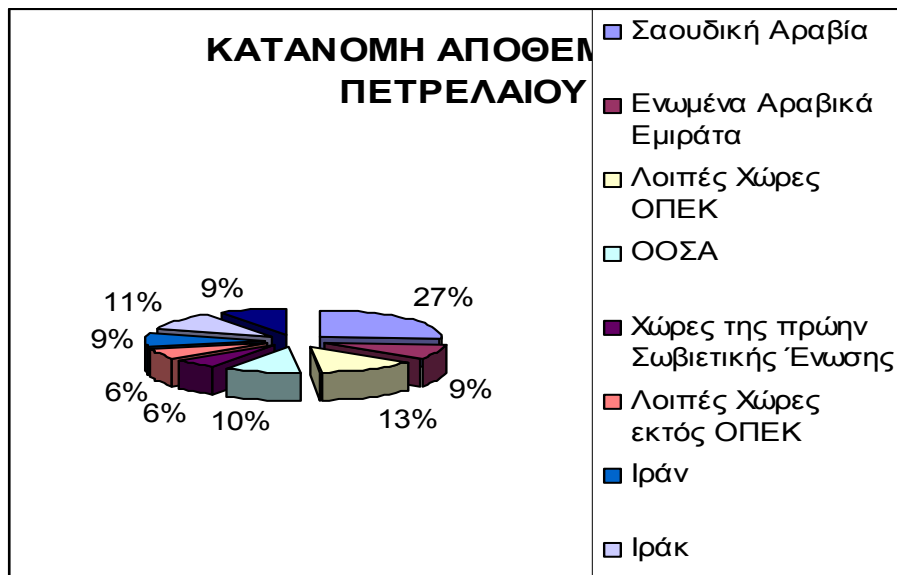
προς άλλες πηγές ενέργειας (π.χ. άνθρακα ή φυσικό αέριο), όπως επίσης και τα προγράμματα εξοικονόμησης ενέργειας στη βαριά βιομηχανία, έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του καταναλισκόμενου μαζούτ. Δηλαδή, η τάση στη ζήτηση των πετρελαιοειδών προϊόντων είναι η συνεχής αύξηση του λόγου αποσταγμάτων (λευκών προϊόντων) προς υπολείμματα (μαύρα προϊόντα).

Ο **δεύτερος παράγοντας** αναφέρεται στη διαρκή μείωση των αποθεμάτων του αργού πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο και στην εκμετάλλευση βαρύτερων τύπων αργού πετρελαίου με περισσότερο υπόλειμμα και θείο.

Ο **τρίτος παράγοντας** αναφέρεται στην ολοένα και αυστηρότερη νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος, τόσο άμεσα, στις εγκαταστάσεις των Διυλιστηρίων, όσο και έμμεσα, στα προϊόντα π.χ. μείωση του μολύβδου στη βενζίνη και μείωση του θείου στο ντίζελ και το μαζούτ.

#### 4.α ΖΗΤΗΣΗ –ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ –ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑ- ΝΑΛΩΣΗ

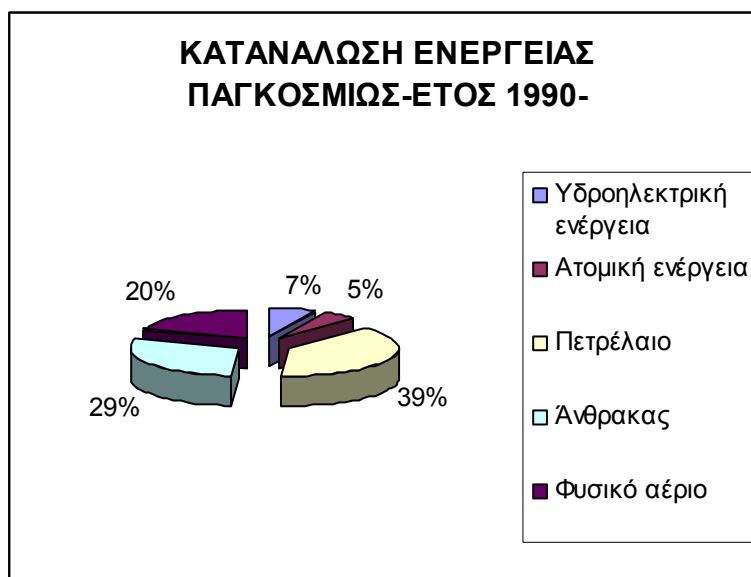
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.



ΠΗΓΗ: Υπουργείο Ανάπτυξης, Διεύθυνση Ενεργειακής Πολιτικής

Η χημική βιομηχανία είναι η κύρια πηγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος και ως εκ τούτου και των βλαπτικών επιπτώσεων στην υγεία σαν συνέπεια της συνεχούς τεχνολογικής ανάπτυξης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.



ΠΗΓΗ: Υπουργείο Ανάπτυξης, Διεύθυνση Ενεργειακής Πολιτικής

Η εμπορική παραγωγή πετροχημικών προϊόντων σε γενικές γραμμές παρουσίασε την ακόλουθη εξέλιξη:

- 1920 - 1930 : παραγωγή αιθυλενίου, προπυλενίου, ισοπροπανόλης και αιθυλενογλυκόλης για αντιψυκτικά
- 1930 - 1940 : αμμωνία από φυσικό αέριο, νεοπρένιο, βινυλοχλωρίδιο και πολυβινυλοχλωρίδιο, στυρένιο, πολυστυρένιο, nylon
- 1940 - 1950 : ελαστικό στυρενίου - πολυστυρενίου (SBR), κυμώλιο, αλκυλίωση του βενζολίου με προπυλένιο
- 1950 - 1960 : συνθετικά απορρυπαντικά, πολυαιθυλένιο, πολυπροπυλένιο, Ο-ξυλόλιο, Π-ξυλόλιο, πολυεστέρες, πολυισοπρένιο, πολυθαιθέρες ακρυλονιτρίλιο από αμμωνία και προπυλένιο, αμμωνία (100 tn ανά ημέρα ανά εργοστάσιο), αιθυλένιο (1 δισεκ. lb. το έτος ανά εργοστάσιο)

- 1970 : και εντεύθεν σύνθετα συγκροτήματα πετροχημικών

Η αξιοσημείωτη αυτή ανάπτυξη βασίστηκε στην αφθονία και τη σχετικά χαμηλή τιμή των απαιτούμενων πρώτων υλών (φυσικό πετρέλαιο και φυσικό αέριο), καθώς και στις καινοτομίες που διαχρονικά συνέβαλαν στην ανάπτυξη βελτιωμένων τεχνολογικών μεθόδων μετατροπής των πρώτων υλών και διαχωρισμού των σχηματιζόμενων ουσιών. Βασίστηκε ακόμη στην ταχεία ανάπτυξη της ζήτησης πλαστικών, συνθετικών ινών, ρητινών, καθώς και λοιπών νέων προϊόντων της βιομηχανίας που ανέπτυξαν επιτυχείς επιστημονικές έρευνες και που δεν είναι δυνατό να παρέχονται σε επαρκείς ποσότητες, λογικές τιμές με χαμηλό κόστος και σταθερό ρεύμα εφοδιασμού από ανταγωνιστικές πρώτες ύλες, όπως ο γαιάνθρακας, το ξύλο, τα γεωργικά προϊόντα κ.λπ. ([www.blogs.in.gr](http://www.blogs.in.gr))

Η μέγιστη παραγωγή πετρελαίου που έχει καταγραφεί ποτέ στον πλανήτη μας έλαβε χώρα τον Ιούλιο του 2006 όταν αντλήθηκαν κατά μέσω όρο 86,13 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Τον Ιούνιο του 2007 το αντίστοιχο νούμερο ήταν 84,28 εκατομμύρια.

Παρά την απότομη πτώση του Ιουνίου οι ειδικοί εκτιμούν πως η παραγωγή θα παραμείνει σχετικά σταθερή μέχρι το 2009. Μετά όμως θα αρχίσει σταδιακά να μειώνεται. Από εδώ και πέρα κάθε χρονιά θα υπάρχει λιγότερο πετρέλαιο από την προηγούμενη.

Οι αθεράπευτα αισιόδοξοι συνεχίζουν φυσικά να υποστηρίζουν πως σύντομα θα ανακαλυφθούν νέα κοιτάσματα και τα πράγματα θα βελτιωθούν. Δυστυχώς για όλους μας όμως, η χρονιά που ανακαλύφθηκε η μεγαλύτερη ποσότητα κοιτασμάτων πετρελαίου ήταν το 1965.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 80 και μετά καταναλώνουμε κάθε χρόνο περισσότερο πετρέλαιο απ' όσο ανακαλύπτουμε σε νέα σημεία της γης και δεν υπάρχει κανένα σημάδι στον ορίζοντα που να μας δίνει νέες ελπίδες. ([www.theoil drum.com](http://www.theoil drum.com))

#### 4.β ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΥΛΙΣΗ

Το βάθος της θάλασσας είναι αυτό που καθορίζει το κόστος εκμετάλλευσης των πετρελαίων. Για παράδειγμα στα βαθιά νερά του Κόλπου του Μεξικού (πάνω από 500 μέτρα βάθος) το κόστος χρέωσης εξέδρας έρευνας είναι 300.000-500.000 δολάρια/ημέρα. Μία γεώτρηση μπορεί να πάρει από 3 μέχρι 6 μήνες να συμπληρωθεί. Η θάλασσα γύρω από την Κύπρο έχει μεγάλο βάθος. Όπως φαίνεται και από τις ισοβαθείς στο χάρτη της περιοχής, σε απόσταση μερικών χιλιομέτρων (λιγότερο από 10 χιλιόμετρα) από την ακτή το βάθος της θάλασσας ξεπερνά το 1 χιλιόμετρο και φτάνει γύρω στα 2,5-3 χιλιόμετρα πριν τη μέση γραμμή με την Αίγυπτο. Αναφέρω ότι, παρά την πλατιά εντύπωση, η Βόρειος Θάλασσα είναι αβαθής και η εκμετάλλευση πετρελαίων γίνεται κυρίως σε βάθη θάλασσας που δεν ξεπερνούν τα 200 μέτρα.

Παρόλο που η τεχνολογία για τέτοια βάθη έχει αναπτυχθεί τα τελευταία 3-4 χρόνια μόνο λίγες εταιρείες την κατέχουν, κυρίως στον Κόλπο του Μεξικού και πρόσφατα στη ΝΔ Αφρική. Άρα αναμένεται ότι λίγες εταιρείες θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον και θα προσπαθήσουν να εξαργυρώσουν τις αβεβαιότητες της περιοχής και των βαθιών νερών με ευνοϊκά οικονομικούς όρους (risk management). Ο αριθμός των εταιρειών θα είναι ακόμη περι-

ορισμένος αν το συμβόλαιο που θα υπογράψουν τις υποχρεώνει να προχωρήσουν στην εκμετάλλευση εντός εύλογου χρόνου διαφορετικά θα πρέπει χάνουν τα δικαιώματά τους. Οι επιλεκτικά δημοσιευμένες πληροφορίες (Πολίτης, 28/12/2006) περί συμφωνίας κατανομής 75% κερδών για Κύπρο και 25% για εμπλεκόμενη εταιρεία ασφαλώς ισχύουν μετά την αφαίρεση του κόστους παραγωγής, το οποίο πολύ πιθανόν στην περίπτωση κοιτασμάτων φυσικού αερίου να είναι τέτοιο που να καθιστά οικονομικά ασύμφορη την εκμετάλλευσή τους.

Σίγουρα η εκμετάλλευση πιθανών κοιτασμάτων θα γινόταν με πολύ πιο ευνοϊκούς όρους σε 30-50 χρόνια με την περαιτέρω ανάπτυξη της τεχνολογίας, της υποδομής και της βιομηχανίας στην περιοχή (π.χ. στη θαλάσσια περιοχή της Αιγύπτου, Ισραήλ, κλπ). Ήδη υπάρχει τεχνολογία σε προχωρημένο ερευνητικό στάδιο που θα μπορεί σε λίγα χρόνια να δείχνει, σε συνδυασμό με τις γεωφυσικές μετρήσεις, με μεγαλύτερη ακρίβεια τι θα περιέχουν τα πετρώματα: πετρέλαιο, αέριο ή νερό. Σε τέτοια περίπτωση το κόστος εκμετάλλευσης θα μειωθεί σημαντικά και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα περιοριστούν αφού λιγότερες γεωτρήσεις θα εκτελούνται για την ανεύρεση και εκμετάλλευση των κοιτασμάτων. Τώρα ακόμη και σε περιοχές που υπάρχει πετρέλαιο 1 στις 3 ή 4 γεωτρήσεις είναι επιτυχής. ([www.politis.com](http://www.politis.com))

Από το 1861 που λειτούργησε το πρώτο διυλιστήριο πετρελαίου, το οποίο παρήγαγε κηροζίνη, έως σήμερα όπου υπάρχουν περισσότερα από 700, μία ευρεία ποικιλία τεχνολογιών έχουν εφαρμοστεί στους συγκεκριμένους βιομηχανικούς χώρους, προκει-



μένου να αποσπαστούν και να αναβαθμιστούν συγκεκριμένα συστατικά του αργού πετρελαίου για να παραχθούν εμπορεύσιμα πετρελαϊκά προϊόντα.

Από τις απαρχές της η διύλιση πετρελαίου έχει εμπλακεί σε μία διαρκή προσπάθεια ικανοποίησης της μεταβαλλόμενης καταναλωτικής ζήτησης για καλύτερα και διαφορετικά προϊόντα. Στο τέλος του 19ου και αρχές του 20ου αιώνα η κύρια παραγωγή ήταν φωτιστικό πετρέλαιο, μία καλύτερη και φθηνότερη πηγή ενέργειας για φωτισμό σε σχέση με το λάδι-λίπος της φάλαινας που κυριαρχούσε μέχρι τότε. Όταν αναπτύχθηκαν οι μηχανές εσωτερικής καύσεως και επεκτάθηκε η παραγωγή αυτοκινήτων, τα διυλιστήρια ανέπτυξαν και παρήγαγαν καύσιμα όπως οι βενζίνες και το ντίζελ. Η εξέλιξη της αεροπλοίας δημιούργησε την ανάγκη για νέα καύσιμα, όπως αρχικά η υψηλών οκτανίων βενζίνη αεροπλοίας και κατόπιν τα καύσιμα αεριωθουμένων, την οποία εκλήθησαν να ικανοποιήσουν τα διυλιστήρια. Στις ημέρες μας τα διυλιστήρια παράγουν μία μεγάλη ποικιλία προϊόντων μεταξύ των άλλων και πρώτες ύλες πετροχημικών και νέα φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα χρησιμοποιώντας τεχνολογία αιχμής.

## 5.α ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΝΑ ΤΟ ΚΟΣΜΟ

Σε σχέση με την ποσότητα παραγωγής κάθε γεωγραφικής περιφέρειας, ως προς τη συνολική παραγωγή, παρουσιάζονται συνοπτικά η εξής μεταβολές το 1999, σε σχέση με το 1989.

Η ποσοστιαία συμμετοχή περιφερειών στη συνολική παραγωγή πετρελαίου, όπως της Β, Αμερικής και της πρώην Σ.Ε. μειώνεται το 1999 στο 18,6% και 10,7% αντίστοιχα, από 21,9% και 19,2 % που ήταν το 1989. Αντίθετα οι χώρες της Μέσης Ανατολής αυξάνουν τη συμμετοχή τους το 1999, στη συνολική παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου, φτάνοντας το 30,5%, από 25,7% που ήταν το 1989. Μικρότερη αύξηση της ποσοστιαίας συμμετοχής παρουσιάζει η Κεντρική και Νότια Αμερική (9,9% το 1999 από 6,5% το 1989) η Ευρώπη (9,6% από 6,9%) η Αφρική (10,2% από 9,6%) και οι χώρες της Ασίας - Ειρηνικού (10,5% από 10,1%).

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5. ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Βόρεια Αμερική Νότια & Κ.	14015	13855	14180	14050	13900	13805	13785	14050	14270	14165	13700
Αμερική	4160	4505	4750	4835	5035	5335	5770	6145	6480	6930	6690
Ευρώπη	4430	4550	4780	5115	5405	6330	6575	6905	6940	6870	6975
Πρώην Σ.Ε.	12295	11570	10480	9150	8200	7395	7300	7175	7375	7390	7560
Μέση Ανατολή	16410	17530	17280	18760	19600	19900	20130	20625	21555	22760	21885
Αφρική	6165	6675	6815	6945	6930	7015	7120	7450	7770	7580	7445
Ασία Ειρηνικός	6485	6730	6930	6915	6990	7175	7315	7550	7700	7695	7635

	Μεταβολή ως προς το		% συμμετο- χή ως προς το σύνολο	
	1989	1998	1989	1999
Βόρεια Αμερική Νότια & Κ.	-2,2	-3,3	21,9	18,6
Αμερική	60,8	-3,5	6,5	9,9
Ευρώπη	57,4	1,5	6,9	9,6
Πρώην Σ.Ε.	-38,5	2,3	19,2	10,7
Μέση Ανατολή	33,4	-3,8	25,7	30,5
Αφρική	20,8	-1,8	9,6	10,2
Ασία Ειρηνικός	17,7	-0,8	10,1	10,5

ΠΗΓΗ: BP Amoco, Statistical Review of World Energy, Ιούνιος 2000

## ΠΙΝΑΚΑΣ 6. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Δισεκατομμύρια βαρέλια	% συμμετοχή ως προς τα α- ποθέματα κόσμου	
	1999	
Βόρεια Αμερική	55,1	5,4
Κ.&Ν. Αμερική	89,5	8,8
Δ. Ευρώπη	18,8	1,8
Α. Ευρώπη	58,9	5,8
Μέση Ανατολή	675,6	66,4

ΠΗΓΗ: API, Αρχείο:\runningout.htm

Τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου υπολογίζονται σε 981,4 με 1.016,8 δισεκατομμύρια βαρέλια (International Energy Annual 1999, February 2001). Σύμφωνα με παλιότερες εκτιμήσεις (1998) που παρουσιάζονται στην ιστοσελίδα του API (American Petroleum Institute), τα αποθέματα αυτά θα μπορούσαν να καλύψουν τις παγκόσμιες ανάγκες εφοδιασμού σε πετρέλαιο, για 45 περίπου χρόνια με σταθερή την κατανάλωση πετρελαίου στα σημερινά επίπεδα.

Παίρνοντας υπόψη τις πιθανές μελλοντικές ανακαλύψεις νέων πετρελαϊκών κοιτασμάτων, η υπηρεσία των ΗΠΑ U.S. Geological Survey (USGS), υπολογίζει, ότι σε παγκόσμιο επίπεδο, περίπου 1,4 με 2,1 τρισεκατομμύρια βαρέλια, απομένουν να παραχθούν ακόμα. Αυτή η ποσότητα πετρελαίου θα μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες κατανάλωσης, με βάση τα σημερινά επίπεδα, για 63 έως 95 έτη. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει μια πιθανότητα 95% τα εναπομείναντα αποθέματα πετρελαίου, να διαρκέσουν 63 ακόμα χρόνια και μια άλλη περίπτωση, πιθανή κατά 5%, τα αποθέματα αυτά να διαρκέσουν 95 χρόνια, με βάση τα σημερινά επίπεδα κατανάλωσης.

Σύμφωνα με το παγκόσμιο ενεργειακό μοντέλο του ΟΠΕΚ (OWEM), η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου αυξήθηκε από 73 εκατ. βαρέλια το 1998, σε 76 εκατ. βαρέλια το 1999. Μέχρι το 2010 η ζήτηση πρόκειται να αυξηθεί κατά 14 εκατ. βαρέλια ξεπερνώντας τα 90 εκατ. βαρέλια, ενώ το 2020 προβλέπεται να αγγίξει τα 103 εκατ. βαρέλια. Οι παραπάνω εκτιμήσεις γίνονται στη βάση της υπόθεσης, ότι η παγκόσμια οικονομία παρουσίασε ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 3,5% κατά την περίοδο 1998 - 2000, και θα παρουσιάσει 3,4% μεταξύ 2000 - 2010 και 3,3% κατά την περίοδο 2010 -2020. Επίσης, ότι η παραγωγή πετρελαίου των εκτός ΟΠΕΚ χωρών, θα παραμείνει σταθερή τις επόμενες δύο δεκαετίες στα 49 εκ. βαρέλια περίπου, που σημαίνει ότι οι χώρες μέλη του ΟΠΕΚ, θα αναλάβουν το μεγαλύτερο μέρος της πρόσθετης ζήτησης.

Μεταξύ 1990 και 2020 η Κίνα και η Νότια Ασία θα διπλασιάσουν σχεδόν, τη συμμετοχή τους στη παγκόσμια κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας. Η αύξηση της κατανάλωσης σ' αυτές τις χώρες κατά περίπου 3.000 Mtoe θα αντιστοιχεί στο μισό περίπου της συνολική παγκόσμιας αύξησης και θα είναι σχεδόν διπλάσια από την αντίστοιχη, γι' αυτή τη περίοδο, αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας στις χώρες του ΟΟΣΑ (περίπου 1.600 Mtoe). Στις χώρες της πρώην Σ. Ε αναμένεται αύξηση της κατανάλωσης η οποία ωστόσο θα ξεπεράσει τα επίπεδα του 1990 μετά το 2015.

Τα φυσικά καύσιμα θα συνεχίσουν να κυριαρχούν στο παγκόσμιο ενεργειακό σύστημα για τα επόμενα 25 χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, η εξάρτηση από τα φυσικά καύσιμα πιθανά να φτάσει το 90% το 2020 σε σύγκριση με το 85% περίπου, που ήταν το 1990.

Η ζήτηση πετρελαίου θα μειωθεί ως προς τη συνολική κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας από 38,5% το 1990 σε 35,7% το 2020, ενώ αντίθετα αύξηση θα σημειώσει η χρήση του φυσικού αερίου, καθώς το μερίδιό του στη παγκόσμια ζήτηση αναμένεται να αυξηθεί από 20,3% το 1990 σε 27,1% το 2020.

## 5.β ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Η παραγωγή πετρελαίου στην Ε.Ε., μετά από μια σημαντική πτώση το διάστημα 1985 -1990 σημείωσε, από το έτος αυτό και μέχρι το 1995, ετήσια αύξηση της τάξης του 6,4%, κύρια λόγω των αποτελεσματικότερων μεθόδων υποθαλάσσιας άντλησης. Παρά την μείωση των τιμών του αργού, σε συγκεκριμένες περιόδους, η μείωση του κόστους άντλησης έκανε την εκμετάλλευση μικρών κοιτασμάτων, κερδοφόρα. Αν παλιότερα προϋπόθεση για την ανάπτυξη ενός κοιτάσματος ήταν αυτό να έχει τουλάχιστον 100 εκ. βαρέλια, σήμερα κοιτάσματα με 10 εκ. βαρέλια θεωρούνται αξιοποιήσιμα.

Τις χρονιές 1996 - 1999, με εξαίρεση το 1997, η παραγωγή συνεχίζει να αυξάνεται, φτάνοντας το 1999 τα 3.228 χιλιάδες βαρέλια την ημέρα, από 2.988 χιλιάδες βαρέλια την ημέρα, το 1995. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί, ότι η αύξηση που παρουσιάζεται περίπου τα τελευταία χρόνια, προέρχεται από δύο μόνο χώρες: το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Δανία. Σ' όλες τις υπόλοιπες χώρες, η παραγωγή είτε μειώνεται είτε παραμένει στάσιμη. Το 1999, το Ηνωμένο Βασίλειο παρήγαγε το 83,1% της συνολικής ποσότητας πετρελαίου στην Ε.Ε. και η Δανία το 9,3%. (ΠΗΓΗ: European Union, Energy Outlook to 2020)

Ο συνολικός πρωτογενής ενεργειακός εφοδιασμός της Ε.Ε. παρουσίασε σταθερή μείωση από το 1986, έτος κατά το οποίο έφτασε στο υψηλότερο σημείο, (754 Mtoe), μέχρι το 1995. Η μείωση αυτή οφείλεται στο μεγάλο περιορισμό της παραγωγής στερεών καυσίμων, η οποία ξεπέρασε την αύξηση της παραγωγής πετρελαίου, φυσικού αερίου και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Η παραγωγή πρωτογενούς ενέργειας στην Ε.Ε. έφτασε στο υψηλότερο σημείο της το 2000 και αναμένεται να μειωθεί, για την περίοδο μέχρι το 2020.

Η παραγωγή των στερεών και υγρών καυσίμων όπως και του φυσικού αερίου μειώθηκε μετά το 2000, ενώ της πυρηνικής ενέργειας αναμένεται να μειωθεί μετά το 2010. Αντίθετα, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα διαγράψουν αναπτυξιακή πορεία, λόγω των ιδιαίτερων περιβαλλοντικών τους χαρακτηριστικών.

Η παραγωγή υγρών καυσίμων προβλέπεται να μειωθεί από 743 Mtoe το 2010, σε 609 Mtoe το 2020 αποτελώντας, το έτος αυτό, το 16,3% της συνολικής παραγωγής πρωτογενούς ενέργειας.

Όσον αφορά τις υπόλοιπες πηγές καυσίμων, το 2020, το 11,5% της συνολικής παραγωγής θα προέρχεται από στερεά καύσιμα, το 23,2% από τη χρήση Φ.Α., το 32,6% από τη χρήση πυρηνικής ενέργειας και το 16,4 από τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η πυρηνική ενέργεια, σύμφωνα με τις σχετικές προγνώσεις, θα αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή πρωτόγεννους ενέργειας το 2020 αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 1/3 της συνολικής παραγωγής. Συνολικά τα μη φυσικά καύσιμα θα αποτελούν το 2020 το μισό σχεδόν της συνολική παραγωγής ενέργειας, από το 1/3 που αποτελούσαν το 1995.

Η συνολική πρωτογενής εσωτερική κατανάλωση ενέργειας αυξήθηκε από 1241 Mtoe το 1985 σε 1368 Mtoe το 1995 δηλαδή κατά 1% σε ετήσια βάση, που σε σύγκριση με το 2,2% της ετήσιας αύξησης του ΑΕΠ την ίδια περίοδο, υποδηλώνει μια βελτίωση κατά μέσω όρο, της ενεργειακής έντασης κατά 1% περίπου.

Ο ρυθμός αύξησης της πρωτογενούς ενεργειακής κατανάλωσης αναμένεται να διατηρηθεί κοντά στο 1% περίπου, κατά μέσο όρο σε ετήσια βάση, για όλη την περίοδο μέχρι το 2010 και να μειωθεί στη συνέχεια, στο 0,4% μέχρι το 2020.

Για όλη την περίοδο 1995 - 2020, η αύξηση της ενεργειακής ζήτησης θα κυμανθεί κατά μέσο όρο στο 0,7%. (ΠΗΓΗ: EU ENERGY AND EMISSIONS OUTLOOK, ΚΕΦ.3)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους καταναλωτές ενέργειας στον κόσμο, καθώς της αντιστοιχεί, το 30% περίπου της πρωτογενούς ενεργειακής κατανάλωσης των χωρών του ΟΟΣΑ (1407 Mtoe, 1997) και το 15% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας. (ΠΗΓΗ: E.U., Annual Energy Review, 1999, σελ.40)



## 6. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Θα επιχειρήσουμε καταρχήν να προσεγγίσουμε την απασχόληση στην διύλιση πετρελαίου που αποτελεί το κεντρικό σημείο του κυκλώματος πετρελαίου στην Ελληνική Οικονομία. Ξεκινώντας από το 1970 όταν ο κλάδος αντιπροσωπεύονταν μόνο από τα διυλιστήρια του Ασπροπύργου και της Θεσσαλονίκης, η απασχόληση καταγράφηκε μόλις στις 1.100 εργαζόμενους, για να αυξηθεί την επόμενη πενταετία κατά 156% καθώς ο κλάδος διευρύνθηκε με την προσθήκη δύο ακόμα μεγάλων διυλιστηρίων της Πετρόλα(1972) και της Motor Oil (1972).

Την επόμενη δεκαετία (1975-1985) η απασχόληση συνέχισε να αυξάνεται με έναν ρυθμό περίπου 10% ανά πενταετία, για να καταλήξει ο κλάδος το 1985 να απασχολεί 3.400 εργαζόμενους. Την πενταετία 1985-1990 η απασχόληση του κλάδου καταγράφει έντονη αυξητική μεταβολή κατά >5% περίπου, με ιδιαίτερα θετικές χρονιές το 1989 και 1990 όταν και δηλώνεται η μέγιστη τιμή των 4663 εργαζόμενων. Τα επόμενα τρία έτη χαρακτηρίζονται από μία αντιστροφή της τάσης ως προς την απασχόληση, με έντονα πτωτικά έτη το 1991 και 1993 όπου χάνονται το 11% και 7% των θέσεων εργασίας αντίστοιχα, διαμορφώνοντας την απασχόληση σε απόλυτους αριθμούς στις 3819 εργαζόμενους. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990 η τάση στην απασχόληση αντιστρέφεται ξανά αποκτώντας θετικό πρόσημο, φτάνοντας τις τιμές του 1990 όπου και καταγράφηκαν τα ιστορικά υψηλότερα επίπεδα στην απασχόληση του κλάδου.

Είναι φανερό ότι καθώς ο κλάδος της διύλισης της Ελληνικής Οικονομίας αποκτούσε έναν όλο και αυξανόμενο ρόλο σε τοπικά και περιφερειακά πλαίσια και ταυτόχρονα ένα σημαντικό τμήμα του περνούσε σε κρατικό έλεγχο, η απασχόληση του ακολουθούσε σημαντικά αυξητικούς ρυθμούς τουλάχιστον μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980, ενώ παρά την τεχνολογική και οργανωτική αναδιάρθρωση των περισσότερων επιχειρήσεων κατάφερε να διατηρήσει αυτά τα επίπεδα απασχόλησης και την επόμενη δεκαετία.

Ξεκινώντας από τα ΕΛΔΑ που είναι και το μεγαλύτερο σε παραγωγική δυναμικότητα διυλιστήριο της χώρας, η απασχόληση στο εργοστάσιο ακολούθησε έντονη ανοδική πορεία την δεκαετία του 1980, υπερδιπλασιάζοντας τα μεγέθη της, καθώς από 597 εργαζόμενους (1980) οδηγήθηκε στους 1360 (1989), με κρίσιμη διετία σ' αυτήν την εξέλιξη το 1985-86 όταν ρυθμοί αύξησης ήταν 23% και 39% αντίστοιχα. Ο εκσυγχρονισμός και η τεχνολογική αναβάθμιση του εξοπλισμού, που πραγματοποιήθηκε κυρίως εκείνη την περίοδο, οδήγησε στην αύξηση της δυναμικότητας διύλισης και μετατροπής και στην δυνατότητα παραγωγής όλου του φάσματος των πετρελαιοειδών προϊόντων, ήταν ίσως ο παράγοντας που διαμόρφωσε το πλαίσιο της ιδιαίτερης αύξησης της απασχόλησης, σε συνδυασμό με τον κρατικό έλεγχο του διυλιστηρίου. Η δεκαετία του 1990, ακολούθησε κυρίως αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής της απασχόλησης περιορίζοντας την μέχρι και 25% καθώς το 1998 καταγράφεται η δύναμη του προσωπικού στους 1033 εργαζόμενους, καθώς ο οξύτατος διεθνής ανταγωνισμός έθεσε περιορισμούς στην

παραπέρα διεύρυνση της και απαιτήσεις για τον περιορισμό των επιπέδων επάνδρωσης.

Στην περίπτωση της **PETROLA** όπου επίσης είναι διαθέσιμα κάποια αξιόπιστα στοιχεία εξέλιξης του προσωπικού, έχουν καταγραφεί επίπεδα απασχόλησης γύρω στους 1200 εργαζόμενους για την δεκαετία του 1980 και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Από εκεί και μετά η εταιρεία θέτει σε εφαρμογή σημαντικά προγράμματα οργανωτικής και τεχνολογικής αναδιάρθρωσης που εκτός των άλλων στοχεύουν στην σημαντική μείωση του εργατικού δυναμικού του εργοστασίου αποβλέποντας στον περιορισμό του κόστους εργασίας και των λειτουργικών δαπανών. Έτσι το 1995 και το 1996 με προγράμματα επιδότησης της «εθελούσιας εξόδου» εγκαταλείπουν την εταιρεία 314 και 206 εργαζόμενοι αντίστοιχα, περιορίζοντας στο μισό την απασχόληση της παραγωγικής μονάδας, όπου και πλέον σταθεροποιείται σε επίπεδα 560-580 εργαζομένων περίπου. Είναι φανερό πώς και σε αυτήν την περίπτωση, οι διευθύνσεις θεώρησαν ότι τα διεθνή δεδομένα σε επίπεδο κλάδου καθώς έθεταν ισχυρές πιέσεις στην κερδοφορία της επιχείρησης, απαιτούσαν την απομάκρυνση από παραδοσιακές πολιτικές οργάνωσης, επάνδρωσης και προσλήψεων, οδηγώντας σε εκτενή αναδιάρθρωση και δραστική μείωση της απασχόλησης.

Τέλος όσο αφορά τις άλλες δύο παραγωγικές μονάδες διύλισης την **MOTOR OIL** και την **EKO** τα διαθέσιμα στοιχεία απασχόλησης είναι περιορισμένα και η αξιοπιστία τους ελεγχόμενη. Με αυτά τα δεδομένα η Motor Oil φαίνεται και αυτή να αυξάνει σταδιακά την απασχόληση της την δεκαετία του 1980, κυρίως εξαιτίας της

διεύρυνσης των παραγωγικών της δραστηριοτήτων, σε επίπεδα που υπερβαίνουν τους 1.000 εργαζόμενους, ενώ η δεκαετία του 1990 είναι περίοδος σταθεροποίησης με μικρές διακυμάνσεις και χωρίς σημαντικές περικοπές θέσεων εργασίας. Όσο αφορά την ΕΚΟ έχει καταγραφεί μία σταθερή αύξηση του προσωπικού της κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1980, η οποία εντάθηκε σημαντικά το διάστημα 1990-95 για να σταθεροποιηθεί κατόπιν σε επίπεδα 700 εργαζόμενων περίπου.

Ξεκινώντας από την **άντληση πετρελαίου**, μοναδική παρουσία στα πλαίσια της επικράτειας είναι αυτή της Εταιρείας Πετρελαίων Βορείου Αιγαίου Ε.Π.Ε, εντολοδόχο κοινοπραξίας εταιρειών υπό της Denison Mines Ltd, που είχε αναλάβει την έρευνα και εξόρυξη των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων στο Βόρειο Αιγαίο και εγκαταστάθηκε στην χερσαία περιοχή της Νέας Καρβάλης και στην θαλάσσια περιοχή του Πρίνου. Έχοντας ιδρυθεί ήδη από το 1976, καταγράφεται την περίοδο 1978 με 30 εργαζόμενους, ενώ όταν αρχίζει η παραγωγική της δραστηριότητα στις αρχές της δεκαετίας του 1980 γρήγορα φτάνει τους 400 εργαζόμενους (1983). Η επόμενη πενταετία είναι περίοδος ανάπτυξης καθώς λίγο πριν από το τέλος της δεκαετίας καταγράφονται 465 (1988) εργαζόμενοι όταν κορυφώνεται πλέον η παραγωγική της δραστηριότητα. Η δεκαετία του 1990 είναι δεκαετία φθίνουσας πορείας για την εταιρεία σε ένα δυσμενές διεθνές περιβάλλον και με τα αποθέματα να περιορίζονται αισθητά, γεγονός που αντικατοπτρίζεται και στην μείωση της απασχόλησης κατά 25% περίπου. Έτσι το 1993 δηλώνονται περίπου 400 εργαζόμενοι, το 1995 380 εργαζόμενοι και τέλος 354 το

1998 όταν η εταιρεία απολύει σχεδόν το σύνολο του προσωπικού της (310), δηλώνοντας αδυναμία λειτουργίας των εγκαταστάσεων. Μετά από μία περίοδο διακοπής των εργασιών στις εγκαταστάσεις άντλησης και την αποχώρηση της Denison Mines Ltd, οι παραγωγικές μονάδες αλλάζουν ιδιοκτησιακό καθεστώς καθώς συγκροτείται η εταιρεία Kanala Oil, ελληνικών συμφερόντων και η οποία απασχολεί 250-280 από τους παλιούς εργαζόμενους του κλάδου. (www.inegsee.gr)

### **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ**

Συνολικά, τα ΕΛΠΕ ελέγχουν το 25% της βαλκανικής αγοράς πετρελαίου συμπεριλαμβανομένης και της ελληνικής αγοράς και στόχος είναι να φθάσουν κοντά στο 50%, διεισδύοντας σε όλες τις χώρες των Βαλκανίων, είτε με εξαγορές είτε με το δικό τους εμπορικό σήμα.

### **ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ**

Το 25% της παραγωγής της εξάγεται, ενώ η εταιρία πετρελαιοειδών LPC του ομίλου Βαρδινογιάννη, που δραστηριοποιείται από το 1981 στην ελληνική και διεθνή αγορά πετρελαιοειδών με το σήμα Cyclon, σκοπεύει να διεισδύσει στα Βαλκάνια με ανάπτυξη του δικτύου πωλήσεων, χωρίς να αποκλείονται οι εξαγορές.

### **ΠΕΤΡΟΛΑ**

Συνεργάζεται στο εξωτερικό με πολυεθνικές πετρελαϊκές εταιρίες (BP, Shell, TotalFinaElf, Exxon-Mobil), καθώς και με εταιρίες διεθνούς εμπορίας πετρελαιοειδών (Glencore, Vitol, Marc Rich). Η εταιρία μελετά την επέκταση των δραστηριοτήτων της στα Βαλκάνια, όπου παρατηρούνται σημαντικές ευκαιρίες λόγω της

απελευθέρωσης των αγορών και των ιδιωτικοποιήσεων. (Εξπρες, Εξαγωγές, 3/2001)

#### 6.α Πετρελαϊκοί αγωγοί στην Ελλάδα

Οι εξελίξεις στο χώρο της ενέργειας αναδεικνύουν ολοένα και περισσότερο την Ελλάδα και συνολικά την Νοτιοανατολική Ευρώπη σε συνδετικό κρίκο μεταξύ των παραγωγών ενεργειακών πρώτων υλών και των καταναλωτών ενέργειας, καθιστώντας την αρχιτεκτονική των ενεργειακών δικτύων την σημαντικότερη ίσως συνιστώσα των γεωπολιτικών συμφερόντων των μεγάλων δυνάμεων.

Η αρχιτεκτονική της κατασκευής (εκπόνηση, κατασκευή, διαχείριση) των ενεργειακών δικτύων, κύρια του πετρελαίου αλλά και του φυσικού αερίου, ηλεκτρικής ενέργειας, που προσδίδει εξάλλου στην ευρύτερη περιοχή τον παραπάνω ρόλο, αποτελεί την κύρια συνιστώσα των στρατηγικών δράσεων των ΗΠΑ αλλά και της ΕΕ αφού διαμέσου αυτής εξασφαλίζεται όχι μόνο ο ενεργειακός εφοδιασμός τους αλλά και ο οικονομικός και πολιτικός έλεγχος της ευρύτερης περιοχής (νοτιοανατολική Ευρώπη - κεντρική Ασία) με την ταυτόχρονη μείωση και έλεγχο της επιρροής άλλων χωρών όπως της Ρωσίας του Ιράν και της Κίνας στο συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο.

Οι υπόλοιπες δράσεις, ανάπτυξη δικτύου μεταφορών και τηλεπικοινωνιών, δημιουργία θεσμών ελεύθερης αγοράς και περιφερειακοί στρατιωτικοπολιτικοί συνασπισμοί, διατηρώντας τα ιδιαίτερα χαρακτηριστήκα τους συνδέονται οργανικά με τη δημιουργία των ενεργειακών δικτύων.

Στα πλαίσια της Ε.Ε., τόσο το κοινοτικό πρόγραμμα INOGATE (Διασυνοριακή Μεταφορά Πετρελαίου και Αερίου προς την Ευρώπη), όσο και η συμφωνία TRECCECA (που συνδέεται με το πρώτο, Ιδιαίτερα στα πλαίσια του προγράμματος TACIS), αποσκοπούν στη δημιουργία μεταφορικών και ενεργειακών δικτύων στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης - κεντρικής Ασίας, που θα παρακάμπτουν το χώρο της Ρωσίας και τα δικά της δίκτυα, μειώνοντας έτσι το ρόλο της, στη σύνδεση κεντρικής Ασίας - Ευρώπης.

Η μείωση όμως της ρωσικής επιρροής στην περιοχή και ενδεχόμενες αντιδράσεις της, καθιστούν αναγκαία, για τις ΗΠΑ και την ΕΕ, τόσο την υπαγωγή των χωρών της κεντρικής Ασίας σε στρατιωτικούς και οικονομικούς συνασπισμούς για την αντιμετώπιση των αντιδράσεων της (GUUAM), όσο και τη δημιουργία στρατιωτικών σχέσεων με τις χώρες της Δ. Ευρώπης και της ΗΠΑ όπως στα πλαίσια της "Συνεργασίας για την Ειρήνη" με την άμεση επέκταση των επιχειρησιακών ορίων του NATO.

Η ίδια επιδίωξη στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, δηλαδή η εξασφάλιση των αγωγών και η οικονομική πρόσδεση της περιοχής στα συμφέροντα των ανεπτυγμένων δυτικών χωρών εγκυμονεί κινδύνους για την ασφάλεια της περιοχής και την διατήρηση των υπαρχόντων συνόρων.

Τα γεωπολιτικά συμφέροντα αποτελούν όρο για την οικονομική βιωσιμότητα των δικτύων, προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των τεράστιων επενδύσεων, ταυτόχρονα με τους υπόλοιπους: τις διακυμάνσεις στις τιμές του πετρελαίου, την επάρκεια των ποσοτήτων διέλευσης, την οικονομική και πολιτική σταθερότητα των

χωρών διαμεταφοράς, την εγγύτητα των δικτύων στα κέντρα κατανάλησης. Φαίνεται όμως (συνήθως εκ των υστέρων) ότι εφόσον στα σενάρια για τους δρόμους μεταφοράς εμπλέκονται όχι μόνο οι κύριες δυνάμεις (Ρωσία ΗΠΑ ΕΕ) αλλά και οι χώρες δια μέσου των οποίων θα περάσουν οι αγωγοί, οι μεταξύ τους σχέσεις, ως προς το ποια ή ποιες θα επωφεληθούν περισσότερο, οδηγούν τόσο στη δημιουργία ανταγωνισμών ή σε όξυνση των ήδη υφιστάμενων, όσο και σε εσωτερικά προβλήματα που συχνά οδηγούν σε εμφύλιες συρράξεις.

Έτσι με τη διαδρομή Μπακού - Τσειχάν συνδέονται οι εκκαθαρίσεις στο τουρκικό Κουρδιστάν, ενώ με τη διαδρομή Μπακού - Νοβοροσίσκ ο πόλεμος στο έδαφος του Ντακεστάν και της Τσετσενίας. Η διαδρομή Μπακού - Σούπσα έχει συσχετιστεί με την δολοφονία του πρωθυπουργού της χώρας και του προέδρου του κοινοβουλίου στα πλαίσια των προσπαθειών κύρια του αμερικανικού παράγοντα για επίλυση της κρίσης στο Ναγκόρνο - Καραμπάχ. Η Ρωσία απ' την πλευρά της εκτός από τον πόλεμο που διεξάγει στη Τσετσενία, προσπαθεί να καταστήσει ευάλωτη τη Γεωργία χρησιμοποιώντας της μειονότητες στην Αμπχαζία και στη Βόρεια Οσετία και αναπτύσσοντας τους στρατιωτικούς δεσμούς της με την Αρμενία, επιδιώκοντας να παρεμποδίσει την πρόσδεση των χωρών αυτών στη δύση.

Στη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, όλες οι βαλκανικές χώρες εμπλέκονται σε μελέτες σκοπιμότητας για τους πιθανούς δρόμους μεταφοράς του πετρελαίου της Κασπίας συμμετέχοντας μάλιστα και σε διαφορετικές ομάδες, οι οποίες όμως δεν εκ-



φράζουν πάντα τα ίδια κράματα συμφερόντων όπως π.χ. η Βουλγαρία. Οι ομάδες αυτές είναι:

- Ρωσία- Βουλγαρία - Ελλάδα

- Βουλγαρία - πΓΔΜ - Αλβανία

- Ρουμανία - Ουγγαρία - Σλοβενία - Ιταλία ή Ρουμανία - Σερβία - Κροατία - Σλοβενία - Ιταλία

### **Αγωγός Μπουργκάς (Βουλγαρία) - Αλεξανδρούπολη (Ελλάδα)**

Με τον αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης εξασφαλίζεται η ροή πετρελαίων της Κεντρικής Ασίας και της Κασπίας στην παγκόσμια αγορά, μέσω των λιμανιών του Νοβοροσίσκ στη Ρωσία και του Μπουργκάς στη Βουλγαρία με τελικό σταθμό μεταφόρτωσης την Αλεξανδρούπολη. Με τον αγωγό δημιουργείται νέος δρόμος πετρελαίων που παρακάμπτει τα στενά του Βοσπόρου.

Στα δύο άκρα του αγωγού, ο οποίος θα έχει μήκος περίπου 290 χλμ. και διάμετρο 42 ιντσών, θα δημιουργηθούν εγκαταστάσεις για την υποδοχή πλοίων χωρητικότητας 150 χιλιάδων τόνων, όπως επίσης και αποθηκευτικοί χώροι 1,2 εκατ. κυβικών μέτρων. Ο αγωγός θα μεταφέρει 35 εκατ. μετρικούς τόνους αργού πετρελαίου το χρόνο σε πλήρη λειτουργία. ([www.ilf.com](http://www.ilf.com))

### **Αγωγός Θεσσαλονίκη - Σκόπια (πΓΔΜ)**

Με τον αγωγό αυτό μήκους 220 χλμ. και δυναμικότητας 2.500 kt, που κατασκευάζει η θυγατρική των ΕΛ.ΠΕ. ΕΛ.Π.ΕΤ. - ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ (80% ΕΛΠΕ και 20% η κυβέρνηση της πΓΔΜ), προ-

βλέπεται να μειωθεί το κόστος μεταφοράς του αργού πετρελαίου στο διυλιστήριο ΟΚΤΑ. Το έργο ξεκίνησε το Δεκέμβριο του 1999.

Η υλοποίηση του εν λόγω έργου, που εντάσσεται στα πλαίσια της επενδυτικής πολιτικής των Ελληνικών Πετρελαίων στην Ν.Α Ευρώπη, αναμένεται να ενισχύσει καθοριστικά την ασφάλεια εισαγωγής ενεργειακών πρώτων υλών στην Π.Γ.Δ.Μ και διευρύνει τη συνεργασία στην ευρύτερη περιοχή. ([www.hellenic-petroleum.gr](http://www.hellenic-petroleum.gr))

### **Αγωγός Μπουργκάς (Βουλγαρία) - Αυλώνα (Αλβανία)**

Ο πετρελαιαγωγός μήκους 900 χιλιομέτρων θα συνδέει το Μπουργκάς της Βουλγαρίας με την Αυλώνα της Αλβανίας περνώντας από το έδαφος της ΠΓΔΜ.

Το σχέδιο, προϋπολογισμού 1,130 εκ \$ , παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες ως προς την υλοποίησή του, τόσο από οικονομική πλευρά, καθώς θα πρέπει να εξευρεθεί επενδυτής, όσο και από τεχνική, αφού θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα φυσικά εμπόδια στη περιοχή της λίμνης Αχρίδας και στην οροσειρά των συνόρων ΠΓΔΜ - Αλβανίας. Ο Τέντ Φέργκουσον πρόεδρος της εταιρείας AMBO, (πρώην πρόεδρος για την ανάπτυξη του πετρελαίου και του Φ.Α. στην Ευρώπη και στην Αφρική, της εταιρείας Brown and Root Energy Services) υποστήριξε κατά την παρουσίαση του σχεδίου κατασκευής του αγωγού, ότι θα συμφέρει οικονομικά περισσότερο από τον αγωγό Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη, παρόλο που το κόστος του είναι χαμηλότερο.

Η κατασκευή του αγωγού άρχισε το 2001 και θα μεταφέρει 750.000 βαρέλια ημερησίως από τις πετρελαιοπηγές της Κασπίας προς την Βορειοδυτική Ευρώπη και τις ΗΠΑ, συμβάλλοντας στην εξασφάλιση της ενεργειακής ζήτησης, καθώς, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του, τα αποθέματα πετρελαίου και στις 2 περιφέρειες παρουσιάζουν μείωση, ενώ η Βόρεια Θάλασσα δεν θα αποτελέσει κύριο τροφοδότη κατά τα επόμενα 8 χρόνια.

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι η πρώτη μελέτη σκοπιμότητας του αγωγού AMBO είχε ολοκληρωθεί ήδη το 1995, αν και αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες της Βουλγαρίας διέψευδαν το 1996, δημοσιεύματα για συμμετοχή της Σόφιας σε διαπραγματεύσεις με αμερικανική εταιρία, για την ενδεχόμενη κατασκευή του αγωγού.

Η κατασκευή του αγωγού αποτελεί την απάντηση των αμερικανικών συμφερόντων στη διαδρομή Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη καθώς θεωρείτε δεδομένη (τουλάχιστον προς το παρόν) οι ταύτιση των πολιτικών προσανατολισμών των χωρών αυτών με τα αμερικανικά συμφέροντα. Μέσω της κατασκευής του αγωγού (στην οποία δεν συμμετέχει η Ρωσία) θα μπορούν να επιβάλλονται όροι στη ροή του πετρελαίου από το λιμάνι του Νοβοροσισκ, ενώ παράλληλα θα δοθεί η δυνατότητα μεταφοράς και του πετρελαίου που θα καταλήγει στο λιμάνι Σούπσα της Γεωργίας.(European Investment Bank)

## **Αγωγός Κωνσταντσα (Ρουμανία) - Τεργέστη (Ιταλία)**

Η μελέτη βιωσιμότητας για την κατασκευή του αγωγού, που χρηματοδοτήθηκε κατά 2/3 από την αμερικάνικη υπηρεσία Trade and Development Agency και κατά το 1/3 από ομάδα επιχειρήσεων (2 ρουμάνικες και 4 αμερικάνικες), προβλέπει μεταφορά του πετρελαίου της Κασπίας, από το λιμάνι της Κωνσταντσα, στα διυλιστήρια των χωρών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης. Ο αγωγός θα περνάει από την Ουγγαρία και Σλοβενία καταλήγοντας στο Τεργέστη της Ιταλίας ενώ εναλλακτική λύση αποτελεί η διαδρομή Σερβία - Κροατία - Σλοβενία – Ιταλία.

Τα πλεονεκτήματα που θα προσφέρει ο αγωγός αυτός, σύμφωνα με την ομάδα μελέτης συνοψίζονται μεταξύ άλλων στα εξής:

- Αποφυγή μεταφοράς του πετρελαίου από τα στενά του Βοσπόρου
- Διαδρομή δια μέσου χωρών με πολιτική σταθερότητα.
- Εφοδιασμός των ανατολικοευρωπαϊκών διυλιστηρίων με αργό πετρέλαιο, το οποίο θα αποτελεί σημαντική εναλλακτική λύση, στις ρωσικές προμήθειες αργού.

Τέλος, ο αγωγός θα εξυπηρετεί τελικούς καταναλωτές, αντί να είναι ένας αγωγός διαμεταφοράς όπως ο αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης και θα αποτελεί μια ζωτική υποδομή κατά μήκος του Ανατολικού - Δυτικού ενεργειακού διαδρόμου, ο οποίος προωθείται στα πλαίσια της πρωτοβουλίας INOGATE. (JT Powers.html)

### **Αγωγός Μπακού (Αζερμπαϊτζάν) - Τσεϊχάν (Τουρκία)**

Για τη μεταφορά του πετρελαίου της Κασπίας, είχαν προταθεί στην κυβέρνηση του Αζερμπαϊτζάν διαφορετικοί δρόμοι μεταφοράς, όπως αυτοί του Μπακού - Νοβοροσίσκ (Ρωσία), Μπακού - Σούπσα (Γεωργία), Μπακού - Τσεϊχάν (Τουρκία), μέσω της κατασκευής κύριου αγωγού, μεγάλης δυναμικότητας,

Τελικά αποφασίστηκε η διαδρομή Μπακού - Τσεϊχάν (Τουρκία) καθώς, σύμφωνα με την ΕΙΑ, η βόρεια διαδρομή ήταν περισσότερο ακριβή από τη δυτική, το αργό πετρέλαιο αναμειγνυόταν με άλλα στο Νοβοροσίσκ με αποτέλεσμα τη μείωση της αξίας του και τέλος οι συγκρούσεις στην Τσετσενία καθιστούσαν την ασφάλεια του αγωγού επίφοβη.

Στις 18/11/1999 υπογράφηκε τριμερής διακρατική συμφωνία μεταξύ Αζερμπαϊτζάν, Γεωργίας και Τουρκίας για την κατασκευή κύριου αγωγού εξαγωγής πετρελαίου από το Μπακού του Αζερμπαϊτζάν, στο Τσεϊχάν της Τουρκίας. ([azerbjan.html](http://azerbjan.html))

### **Αγωγός Μπακού - Σούπσα (Γεωργία)**

Αν και ο κύριος αγωγός μεταφοράς του πετρελαίου της Κασπίας φαίνεται να είναι μεταξύ Μπακού - Τσεϊχάν, ωστόσο και ο αγωγός Μπακού - Σούπσα (Γεωργία) τέθηκε σε λειτουργία τον Απρίλη του 1999 μεταφέροντας τμήμα του πετρελαίου της Κασπίας.

Η αναβάθμιση του υφιστάμενου αγωγού Μπακού - Σούπσα (Γεωργία) αποφασίστηκε στις 8/3/1996 μεταξύ των προέδρων Γεωργίας και Αζερμπαϊτζάν. Η συμφωνία διάρκειας 30 ετών, προβλέπει τη μεταφορά μέρους του "πρώιμου πετρελαίου" του κον-

σόρτσιουμ ΑΙΟC στο λιμάνι Σούπσα της Γεωργίας. Με τον εκσυγχρονισμό του αγωγού, ο οποίος έγινε δυναμικότητας 100.000 bbl/d και την κατασκευή τερματικού σταθμού στη Σούπσα, διατυπώθηκαν προτάσεις για ακόμα μεγαλύτερη δυναμικότητα έτσι ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά 300,000 bbl/d ή ακόμα και 600,000 bbl/d. (Georgia.html)

#### 6.β Εισαγωγές και εξαγωγές πετρελαιοειδών

Οι εισαγωγές πετρελαιοειδών το 1999, ήταν 4.237 χιλιάδες τόνοι, εκ των οποίων το 65,3% αφορούσε το πετρέλαιο Ντίζελ. Όπως δείχνει ο ακόλουθος πίνακας, απ' τις υπόλοιπες κατηγορίες πετρελαιοειδών που εισήχθησαν στην Ελλάδα, το 10,3% αφορά την αμόλυβδη βενζίνη, το 7,2% τα καύσιμα αεροσκαφών το 7% Μαζούτ και το 6,9% κώκ.

Απ' τα στοιχεία του πίνακα και γι' αυτά τα δύο τουλάχιστον έτη, φαίνεται ότι αυξάνει το ειδικό βάρος όχι μόνο του πετρελαίου Ντίζελ αλλά και της αμόλυβδης βενζίνης στο σύνολο των εισαγωγών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7. ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ 1994 ΚΑΙ 1999

	1994	1999	%Μεταβολή	1994	1999
L.P.G.	0	49		0	1,2
ΝΑΡΗΤΗΑ	34	0		0,8	0
Καύσιμα Αεροσκαφών JP-4	2	4	100	0	0,1
Καύσιμα Αεροσκαφών JA1 JP8	363	302	-16,8	8,4	7,1
Βενζίνη αμόλυβδη	61	436	614,8	1,4	10,3
Βενζίνη	37	41	10,8	0,9	1
DIESEL	2198	2767	25,9	50,8	65,3
FUEL OIL	1342	298	-77,8	31	7
Λιπαντικά	53	48	-9,4	1,2	1,1
Κώκ	235	292	24,3	5,4	6,9
Σύνολο	4325	4237	-2	100	100

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών πετρελαιοειδών το 1999 προέρχεται από τις χώρες της πρώην Σ.Ε. (33,2%), ενώ το αντίστοιχο ποσοστό το 1994 ήταν 11,9% (% μεταβολή 1994 και 1999, 173,7%). Το 90,5% της ποσότητας αυτής (1999) είναι πετρέλαιο ντίζελ και αποτελεί το 46% της συνολικής εισαγόμενης ποσότητας αυτής της κατηγορίας καυσίμων. Άλλες κύριες χώρες εισαγωγής πετρελαιοειδών είναι η Ιταλία (16%) , η Λιβύη (7%) το Ισραήλ (6,4%), η Σαουδική Αραβία (6,2%), οι ΗΠΑ (3,7%) και η Αλγερία (3,5%).

Οι εξαγωγές πετρελαιοειδών το 1999 σημείωσαν μείωση σε σχέση με το 1994 κατά 7,6%. Απ' το συνολικό μέγεθος των 3.540 χιλιάδων τόνων που εξήχθησαν το 1999, το ένα τέταρτο περίπου, αποτελούνταν από καύσιμα αεροσκαφών. Το 20,9% εκ του συνόλου ήταν Νάφθα, ενώ το 16,6% πετρέλαιο Ντίζελ. Σε σχέση με το 1994 μεγάλη αύξηση παρουσιάζουν το 1999 οι εξαγωγές Ντίζελ (119,5%) καυσίμων αεροσκαφών JA-1/ JP-8 (58,7%), LPG (44,8%)

και λιπαντικών (36,6%). Αντίθετα μεγάλη μείωση παρουσιάζουν οι εξαγωγές μαζούτ (-66,3%) και αμόλυβδης βενζίνης (-58,4%).

Το 1999 το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών (80,4%) κατευθύνθηκε σε 10 χώρες. Με εξαίρεση τις ΗΠΑ (17,7%), τις υπόλοιπες χώρες τις Άπω Ανατολής (4,3%) και τις χώρες της π. Σ.Ε. (4,1%), οι υπόλοιπες ήταν βαλκανικές και μεσογειακές: Τουρκία (10,3%), Κύπρος / Μάλτα (9,4%), Γιουγκοσλαβία (8,8%), Λίβανος (8,1%), Αλβανία (6,9%), Ιταλία (6,3%) και Βουλγαρία (4,5%). (ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ)

Το 1998 διακινήθηκαν στην ελληνική αγορά 10.109 χιλιάδες τόνοι πετρελαιοειδών εκ' των οποίων το 52,5% ήταν ντίζελ, το 31,1% Βενζίνες και το 8,5% Μαζούτ. Κατά την τελευταία πενταετία, οι πωλήσεις Ντίζελ και Υγραερίων παρουσιάζουν αύξηση, ενώ των Βενζινών και της Ασφάλτου μετά το 1996. Αντίθετα κάμψη σημειώνουν οι πωλήσεις Μαζούτ και Λιπαντικών. Τέλος οι πωλήσεις καυσίμων Αεριοθούμενων, Κεροζίνης παρέμειναν σταθερές στο 0,1% για όλη την περίοδο 1994 -1998. Οι διεθνείς πωλήσεις πετρελαιοειδών που αποτελούσαν το 38,15% των συνολικών πωλήσεων το 1994, παρουσίασαν κάμψη μέχρι το 1996 (32,67%) και στη συνέχεια αύξηση, αποτελώντας το 1998 το 34,34% του συνόλου των πωλήσεων.(Ελληνικά Πετρέλαια, Ενημερωτικό δελτίο, 2/2002)

Το 1999 διακινήθηκαν στην ελληνική αγορά από τις εταιρείες εμπορίας, 9.398.848 τόνοι πετρελαιοειδών, εκ των οποίων το 34,3% ήταν βενζίνες, το 57,7% πετρέλαιο Ντίζελ και το 8% Μαζούτ.



Σύμφωνα με τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα, φαίνεται ότι κατά την τελευταία πενταετία αυξάνεται το μερίδιο των πωλήσεων του πετρελαίου Ντίζελ θέρμανσης στην εγχώρια αγορά (33,8% το 2006, από 31,1% το 2004) όπως και της αμόλυβδης βενζίνης, (18,6% το 2006, από 12,6% το 2004) στο σύνολο των πωληθέντων καυσίμων. Αντίθετα μείωση παρουσιάζει το ποσοστό πωλήσεων βενζίνης Σούπερ (15,7% το 2006 από 20,7% το 2004), και συνολικά το πετρέλαιο Μαζούτ (8% το 2006 από 11,9% το 2004) ενώ το ποσοστό πωλήσεων Ντίζελ κίνησης (23,9% το 2006 από 24,6% το 2004) σημειώνει μικρότερη μείωση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8. ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΩΡΑ

	ΕΤΟΣ	2003	2004	2005	2006
	ΑΜΟΛ.		12,6	14,4	18,6
BENZINΗ	ΣΟΥΠΕΡ		20,7	19,3	15,7
	ΚΟΙΝΗ		0,1		
	ΣΥΝΟΛΟ	35,1	33,4	33,7	34,3
NTIZEΛ	ΘΕΡΜ.		31,1	31	33,8
	ΚΙΝ.		24,6	24,9	23,9
	ΣΥΝΟΛΟ	53	55,7	56	57,7
ΜΑΖΟΥΤ	1500		6,7	6,3	5,4
	3500		4,2	4,1	2,7
	ΣΥΝΟΛΟ	11,9	11	10,4	8
ΓΕΝ.ΣΥΝΟΛΟ		100	100	100	100

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η εγχώρια αγορά, εκτός ΔΕΗ και Ενόπλων Δυνάμεων που προμηθεύονται πετρελαιοειδή απευθείας από τα διυλιστήρια, καλύπτεται από 19 εταιρίες. Σε 8 απ' αυτές AVIN - OIL 6,9%, BP GR 22,3%, ΕΚΟ-ΕΛΔΑ 17,2%, ΕΛΙΝΟΙΛ 4,4%, JET OIL 7,4%, ΜΑΜΙΔΑΚΙΣ 4,3%, (η εταιρεία εξαγοράσθηκε από την ΕΚΟ-ΕΛΔΑ),

SHELL 12,5%, TEXACO 6,3% αντιστοιχεί μερίδιο αγοράς της τάξης του 81,2%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9. ΜΕΡΙΔΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΣΩ-ΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

	2002	2004	2006
AVIN-OIL	6,3	5,3	6,9
BP GR	15,6	13,5	22,3
EKO-ELDA	14,4	15,8	17,2
ELINOIL	4,6	4,2	4,4
JET OIL	5,3	6,6	7,4
MAMIDAKIS	5,2	5,3	4,3
SHELL	12,8	12,9	12,5
TEXACO	6,2	6,6	6,3

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

6.γ Διύλιση και παραγωγή τω ελληνικών διυλιστηρίων

Η παραγωγή των διυλιστηρίων έφτασε το 1999 τους 18.895 χιλιάδες τόνους παρουσιάζοντας μείωση σε σχέση με το 1998 κατά 10 % (ή 2.131 χιλ. τόνους). Με εξαίρεση ωστόσο το 1999, κατά τη διάρκεια όλης της δεκαετίας η παραγωγή αυξήθηκε με σημαντικούς ρυθμούς, ιδιαίτερα κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 90', όπου και σημειώθηκε αύξηση της τάξης του 23% μεταξύ 1990 και 1996. Τα δύο επόμενα χρόνια η παραγωγή αυξήθηκε κατά 1,7% και 1,9% αντίστοιχα.

Η δυναμικότητα διύλισης των ελληνικών διυλιστηρίων παρουσίασε κατά την τελευταία δεκαετία αύξηση κατά 2,78%. Από το 1988 μέχρι το 1992, η δυναμικότητα διύλισης ήταν της τάξης των 360.000 βαρελιών ημερησίως, ενώ μεταξύ 1993 και 1997 παρουσίασε αύξηση κατά 1,39% φτάνοντας τα 365.000 βαρέλια ημερη-

σίως. Από το 1998 η δυναμικότητα διύλισης είναι 370.000 βαρέλια ημερησίως. (OECD Oil information 2000 edition)

Η παραγωγή πετρελαίου στη χώρα μας είναι περιορισμένη και αφορά προς το παρόν το κοιτάσμα του Πρίνου.

Η άντληση ακολουθεί φθίνουσα πορεία καθώς από τα 25.000 bbl/d που είχε φτάσει στα μέσα της δεκαετίας του 80, έχει περιοριστεί σήμερα στα 6.000 περίπου bbl/d. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της ΙΕΑ αναμένεται εξάντληση του κοιτάσματος το 2005.

Το Φλεβάρη του 2001 εντοπίστηκε νέο κοιτάσμα κατά τη διάρκεια υποθαλάσσιας έρευνας, σε απόσταση 4 - 4,5 ναυτικών μιλίων από τον Πρίνο της Θάσου και ανοιχτά του κόλπου της Νέας Περάμου. Το κοιτάσμα που περιλαμβάνει δυο πετρελαιοφόρους οριζόντες βρίσκεται σε βάθος μεταξύ 2.800 και 2.900 μέτρων και είναι πολύ καλής ποιότητας καθώς η περιεκτικότητα του πετρελαίου σε υδροθείο είναι μόλις 7% όταν τα υπόλοιπα κοιτάσματα του Πρίνου περιέχουν θειάφι 60-65%. Σύμφωνα με προσωρινές εκτιμήσεις φαίνεται ότι το κοιτάσμα είναι εκμεταλλεύσιμο ενώ η διάρκεια ζωής του προβλέπεται να κυμανθεί μεταξύ 10 με 15 έτη.

Τα κοιτάσματα Πρίνου και Νοτίου Καβάλας ανακαλύφθηκαν την περίοδο 1972-1974. Το 1973 το ελληνικό δημόσιο με αναθεώρηση της σύμβασης με την ξένη κοινοπραξία OCEANIC παραχωρεί ένα μεγάλο μέρος του Β. Αιγαίου για έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων. Τα επόμενα χρόνια γίνονται γεωτρήσεις περιχάραξης για να διαπιστωθούν τα ακριβή αποθέματα αργού και φυσικού αερίου.

Στις 23/11/1999 υπογράφηκε πενταετή συμφωνία μεταξύ της κοινοπραξίας KAVALA OIL (67% Ευρωτεχνική Α.Ε. και 33% Συνεταιρισμός Εργαζομένων) και της ελληνικής κυβέρνησης για την εκμετάλλευση των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η συμφωνία προβλέπει την πώληση του παραγόμενου πετρελαίου στην εταιρεία ΕΛ.ΠΕ. Τα εξακριβωμένα κοιτάσματα του Πρίνου ανέρχονται σε 8 εκ. βαρέλια αργού.

Η Denison κατέχει το 75% (98,487 εκτάρια) σε περιοχή εξερεύνηση ανατολικά της Θάσου, το οποίο θεωρεί ότι έχει σημαντικές δυνατότητες αξιοποίησης. Διαπιστώνοντας ότι προς το παρόν δεν είναι δυνατή η έναρξη της εξερεύνησης, λόγω των ελληνοτουρκικών διαφορών, θεωρεί ότι οι προσπάθειες των κυβερνήσεων της Ελλάδας και Τουρκίας, της Ε.Ε. και των ΗΠΑ για την επίλυση της έντασης μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, ως προς το Κυπριακό και το Αιγαίο, δημιουργούν ελπίδες για την εξερεύνηση της περιοχής, με αποτέλεσμα η περιοχή αυτή να αποκτά, κατά την Denison, ιδιαίτερη σημασία και αξία.

Έρευνες διεξάγονται επίσης στη Δ. Ελλάδα από 4 κοινοπραξίες στις οποίες έχουν παραχωρηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο (1997) άδειες έρευνας και εκμετάλλευσης, σε περιοχές συνολικής εκτάσεις 12.000 χλμ<sup>2</sup>. (Ελληνικά Πετρέλαια, ενημερωτικό δελτίο, 2/2000)

## 6.δ Τα Ελληνικά Διυλιστήρια

Στην περίπτωση της Ελλάδος η διύλιση πετρελαίου διεξάγεται από 4 διυλιστήρια. Από αυτά, τα δύο είναι κρατικά και ανήκουν στον Όμιλο Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε (Διυλιστήρια Ασπροπύργου και Θεσσαλονίκης). Τα άλλα δύο είναι ιδιωτικά, το ένα της MotorOil (ανήκει στον όμιλο Βαρδινογιάννη και σε ποσοστό 50% στη Σαουδική εταιρεία Saudi Aramco) και το άλλο της Petrola, (ανήκει στον όμιλο Λάτση).

Τα 4 διυλιστήρια έχουν συνολική ετήσια δυναμικότητα διύλισης 19.000 kt και καλύπτουν την ελληνική αγορά σε ένα ποσοστό μεγαλύτερο του 95%. Τα δύο κρατικά διυλιστήρια έχουν ονομαστική δυναμικότητα 9.500 kt που αντιστοιχεί στο 50% της συνολικής δυναμικότητας διύλισης στην Ελλάδα και διαθέτουν δίκτυο αγωγών προς όλες τις μεγάλες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών που δραστηριοποιούνται στη χώρα.

Η παραγωγή των Διυλιστηρίων είναι πλεονασματική -έναντι της ζήτησης- σε βενζίνες (7001kt/ετησίως) και μαζούτ (600kt/ετησίως), και ελλειμματική σε ντίζελ (1.800kt/ετησίως). Δεδομένου ότι και η λοιπή Μεσόγειος είναι πλεονασματική σε βενζίνες, ο ανταγωνισμός μεταξύ των διυλιστηρίων είναι εντονότερος σε αυτό το προϊόν.

Τα δύο ιδιωτικά διυλιστήρια είχαν μέχρι το 1992 άδεια διύλισης μόνο για εξαγωγές. Από το 1992 και μετά την απελευθέρωση της αγοράς πετρελαίου τους έχει επιτραπεί η είσοδος και στην Ελληνική αγορά. Αξίζει να σημειώσουμε ότι σταθερά τα τελευταία χρόνια η πρώην ΔΕΠ κατέχει το 60% της αγοράς.

## **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ**

Ένας δυναμικός Όμιλος, με στέρεες βάσεις πρωταγωνιστεί στις ενεργειακές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης.

Η σταδιακή μετεξέλιξη του από πετρελαϊκή συνοδεύεται από διεθνείς δραστηριότητες, αλλά και από ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα με επενδύσεις σε νέους τομείς.

Το εύρος των δραστηριοτήτων του περιλαμβάνει:

- Διύλιση αργού πετρελαίου και διάθεση καυσίμων
- Εμπορία προϊόντων πετρελαίου συμπεριλαμβανομένου πωλήσεων.
- Έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων.
- Παραγωγή και εμπορία πετροχημικών και χημικών.
- Παραγωγή και εμπορία ηλεκτρικής ενέργειας με χρήση φυσικού αερίου.
- Συμμετοχή στο φυσικό αέριο, μέσω της ΔΕΠΑ ΑΕ.
- Παροχή μελετών και τεχνικών υπηρεσιών για τεχνικά έργα συναφή με θέματα υδρογονανθράκων
- Συμμετοχή στη μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων (αγωγοί, θαλάσσιες μεταφορές)

Απασχολεί στην Ελλάδα και στο εξωτερικό 5.425 άτομα, Το σύνολο του ενεργητικού 4.363,5 εκατ. και τα ίδια κεφάλαια €2.397,6 εκατ.

Το επενδυτικό πρόγραμμα του Ομίλου περιλαμβάνει επενδύσεις κυρίως στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας και στην έρευνα υδρογονανθράκων στο εξωτερικό, καθώς και των διεθνών δραστη-

ριοτήτων της εταιρείας, με προτεραιότητα στην Ν. Α. Ευρώπη και Βαλκανίων.

### **Επιχειρηματικές Αρχές και αξίες**

- Διαφάνεια σε όλους τους τομείς
- Γνώση στο αντικείμενο
- Ενθάρρυνση στη γνώση
- Μελέτες και έρευνες για νέες βελτιωμένες τεχνολογίες
- Κυρίαρχη θέση στον παράγοντα άνθρωπο
- Προστασία και σεβασμό στο περιβάλλον
- Προσπάθεια για συνεχή βελτίωση και εξέλιξη
- Εμπιστοσύνη και σεβασμό στον πελάτη

Οι δραστηριότητες του Ομίλου ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ είναι:

- Διύλιση αργού πετρελαίου
- Εμπορία πετρελαιοειδών
- Έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων
- Παραγωγή και Εμπορία πετροχημικών και χημικών
- Παροχή εξειδικευμένων τεχνικών υπηρεσιών

([www.elpe.gr](http://www.elpe.gr))

### **ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ**

#### **Διυλιστήριο:**

Καλή οικονομική εικόνα, σύγχρονο διυλιστήριο με γεωγραφικά πλεονεκτήματα, κυρίαρχη θέση στην ελληνική αγορά, αποκλειστικός προμηθευτής του ελληνικού στρατού και της ΔΕΗ.

### **Διάθεση:**

Πλεονεκτήματα στις μεταφορές. Το μόνο διυλιστήριο με αγωγό προς όλες τις επιχειρήσεις διάθεσης, τα αεροδρόμια και τις εγκαταστάσεις του στρατού. Ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά ως προς την Ευρώπη, ισχυρό επεκτεινόμενο δίκτυο λιανικής, κυρίως προμηθευτής αεροπορίας και ναυτιλίας. Επίσης: καθετοποίηση εργασιών, ισχυρή χρηματοοικονομική διάρθρωση

### **ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ**

#### **Εξόρυξη και Άντληση:**

Μικρό άνοιγμα σε έναν τομέα παραδοσιακά υψηλής απόδοσης – ζημιογόνες δραστηριότητες.

#### **Πετροχημικά:**

Μικρές, αντιοικονομικές μονάδες (ζημιογόνες ακόμη και υπό καθεστώς προστατευτισμού). Άνοιγμα σε προϊόντα χαμηλής απόδοσης.

### **ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ**

#### **Φυσικό Αέριο:**

Δυνατότητα συμμετοχής σε μια αγορά με μεγάλο δείκτη ανάπτυξης.

#### **Αναδιάρθρωση:**

Βελτίωση αποδοτικότητας εργασιών καθώς και χρηματοοικονομικών δεικτών.



## **ΑΠΕΙΛΕΣ**

Αυξανόμενος ανταγωνισμός με την BP/Mobil. Η πλειοψηφία τόσο της Ελληνικά Πετρέλαια όσο και της ΔΕΠΑ ανήκει στο κράτος.

## **ΠΕΤΡΟΛΑ**

Η ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε. ανήκει στον όμιλο εταιρειών Λάτση η οποία προς το παρόν δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, την Ευρώπη, και την Σαουδική Αραβία.

Η Πετρόλα ιδρύθηκε το 1969. Οι εγκαταστάσεις της εκτείνονται σε μία έκταση 1664 στρεμμάτων και η λειτουργία της ξεκίνησε το 1971. Το διυλιστήριο διαθέτει απλές μονάδες επεξεργασίας αργού πετρελαίου, λειτουργεί σε 24ωρη βάση και σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας την 31/12/1999, απασχολούσε 570 εργαζόμενους σε 4 βάρδιες.

Στην δεκαετία του 1990 η Πετρόλα ακολουθώντας την διεθνή αλλά και ελληνική τάση εκσυγχρονισμών των διυλιστηρίων πετρελαίου μπαίνει στην δίνη της αναδιάρθρωσης και του εκσυγχρονισμού της.

Όπως γνωρίζουμε η πετρελαϊκή κρίση της δεκαετίας του 1970, η παγκόσμια πίεση και η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, οδήγησαν τα Διυλιστήρια του Πετρελαίου διεθνώς, σε πιο σύνθετες μεθόδους επεξεργασίας του πετρελαίου και σε τεχνολογικούς εκσυγχρονισμούς οι οποίοι με τη σειρά τους προκάλεσαν γενικές αναδιρθρώσεις.

Όλα αυτά φέρνουν το κέντρο του επενδυτικού ενδιαφέροντος της Πετρόλα να προσανατολισθεί στις εξής αλλαγές:

- Στην επιλογή να διαφοροποιήσει τα μέχρι σήμερα προϊόντα του πετρελαίου της: η Πετρόλα θα παράγει περισσότερο ντήζελ αλλά και λιπαντικά, μοναδικά στην Ευρώπη, με στόχο να μεταμορφωθεί η επιχείρηση σε ένα πολύ πιο σύνθετο σύγχρονο διυλιστήριο.

Έτσι έγινε μία συμφωνία ανάμεσα στην Πετρόλα και την Εταιρεία Έρευνας και Τεχνολογίας της CHEVRON (Chevron Research and Technology Company (CRTC) η οποία διαθέτει και θα παρέχει την κατάλληλη τεχνολογία, προκειμένου να κατασκευασθεί στο Θριάσιο Πεδίο μια σύνθετη μονάδα διύλισης πε-

Επίσης όλη η παραγωγή λιπαντικών θα διατίθεται τουλάχιστον επί τρία χρόνια (facon) στην Chevron. Η Αμερικάνικη πολυεθνική εταιρεία θα χρησιμοποιήσει την Πετρόλα ως ορμητήριο της προς την Ευρώπη αλλά και αλλού όπου δεν υπάρχουν τα αντίστοιχα προϊόντα.

Από την άποψη της παραγωγικής διαδικασίας σημαντική αλλαγή θα είναι οι επενδύσεις εισαγωγής νέων συστημάτων ελέγχου και παρακολούθησης της λειτουργίας των νέων μονάδων παραγωγής και επεξεργασίας του αργού πετρελαίου και των ενδιάμεσων προϊόντων. ([www.inegsee.gr](http://www.inegsee.gr))

## **ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ**

Η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ αποτελεί τη δεύτερη εταιρεία του κλάδου διύλισης και εμπορίας προϊόντων πετρελαίου της χώρας. Με βάση την παραγωγική δυναμικότητα των τεσσάρων ελληνικών διυλιστηρίων, το μερίδιο αγοράς της ΜΟΗ στην ελληνική αγορά διαμορφώνεται στο 25% περίπου ενώ επιπρόσθετα πραγματοποιεί το 50% των εξαγωγών του κλάδου. Το ουσιαστικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της εταιρείας έναντι του ανταγωνισμού συνίσταται στο συσχετισμό των μονάδων του διυλιστηρίου της (refinery configuration) που της επιτρέπει να επιτυγχάνει σημαντικές επιδόσεις στην παραγωγή προϊόντων πετρελαίου υψηλής προστιθέμενης αξίας έχοντας, μεταξύ άλλων, υψηλό βαθμό πολυπλοκότητας (Nelson Complexity Index) ο οποίος ανέρχεται στο 11,95 (από τους υψηλότερους σε Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο), καθώς και πιστοποιήσεις ISO 9001:2000 και 14001 για την ποιότητα και το περιβάλλον αντίστοιχα.

Επίσης, το Σεπτέμβριο του 2006 έγινε Διαπίστευση του Χημείου του Διυλιστηρίου, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 1705:2005, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.) με πιστοποιητικό που ισχύει μέχρι το Σεπτέμβριο του 2010. ([www.moh.gr](http://www.moh.gr))

Η ΜΟΕ στοχεύει να διασφαλίσει την πώληση των προϊόντων της στην πλέον αποδοτική τιμή και να αυξήσει το μερίδιό της στην Ελληνική αγορά. Ταυτόχρονα, αποσκοπεί στη διείσδυση σε αναδυόμενες αγορές, που εμφανίζουν ευκαιρίες και άριστες προοπτικές ανάπτυξης.

Για την πραγματοποίηση αυτών των στόχων η ΜΟΕ έχει υιοθετήσει τις επόμενες στρατηγικές:

- Δημιουργία της κατάλληλης υποδομής κοντά στα μεγάλα αστικά κέντρα,
- Άμεση και συνολική ανταπόκριση στις ανάγκες της αγοράς με σκοπό να αποτελεί την προτιμητέα επιλογή επιλεγμένων πελατών,
- Προϊόντα που καλύπτουν τις υφιστάμενες και προβλεπόμενες προδιαγραφές
- Ανάπτυξη νέων συνεργασιών και περαιτέρω επέκταση των υφισταμένων.
- Αποτελεσματικότερη διαχείριση των αποθεμάτων.

Η ΜΟΕ στοχεύοντας στην αύξηση της παρουσίας της σε όλη την Ελλάδα έχει δημιουργήσει ένα εκτεταμένο δίκτυο πωλήσεων το οποίο περιλαμβάνει, πέρα από τις εγκαταστάσεις του Διυλιστηρίου όπου υφίσταται η δυνατότητα φορτώσεων πλοίων και Βυτιοφόρων, και πολλές εγκαταστάσεις από όπου η ΜΟΕ διαθέτει τα προϊόντα της απευθείας σε πελάτες της διαμέσου συμφωνιών που έχουν συναφθεί για το σκοπό αυτό.

Η ΜΟΗ εκτός από την εμπορική της Δραστηριότητα παρέχει στους πελάτες της και άλλες υπηρεσίες εκμεταλλευόμενη την υποδομή της. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται η αποθήκευση προϊόντων για λογαριασμό τρίτων όπως και η Διύλιση Αργού κυριότητας τρίτων. Η ΜΟΗ έχει επίσης τη δυνατότητα να πραγματοποιεί φορτώσεις τόσο σε πλοία (όλα τα προϊόντα) όσο και σε βυτία (Υγραέρια,

Καύσιμα Αεριοθουμένων, Κεροζίνη για βιομηχανική και οικιακή χρήση, Ασφαλτο, Λιπαντικά και Θειάφι).

Το 2004 ολοκληρώθηκε η κατασκευή και θα αρχίσει η λειτουργία του νέου σταθμού φόρτωσης βυτιοφόρων στο χώρο του Διυλιστηρίου της Μότορ Όιλ, ο οποίος θα έχει δυνατότητα να εξυπηρετεί φορτώσεις όλων των προϊόντων, τόσο για το Εσωτερικό όσο και για το Εξωτερικό.

Στην πελατειακή βάση της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ συγκαταλέγονται μεγάλες επώνυμες διεθνείς εταιρείες εμπορίας που διεξάγουν τις επιχειρήσεις τους στη χώρα τους και διεθνώς (ΕΧΧΟΝ-ΜΟΒΙΛ, ΣΕΛΛ, ΒΡ, ΣΕΒΡΟΝ ΤΕΧΑΚΟ κλπ.), ελληνικές εταιρείες εμπορίας καυσίμων (ΑΒΙΝ, ΕΚΟ-ΕΛΔΑ, ΕΛΙΝΟΙΛ, ΡΕΒΟΙΛ κλπ.), εγχώρια διυλιστήρια (Ασπροπύργου, Ελευσίνας, Θεσσαλονίκης), διυλιστήρια του εξωτερικού, καθώς και τελικοί καταναλωτές (π.χ. ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ, ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ).

## 7.α ΤΙΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

Παγκόσμια εξάρτηση από ορυκτά καύσιμα (Εκατομμύρια Τόνοι)			
	2000	2010	2020
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	3604	4272	5003
ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	2085	2794	3531
ΑΝΘΡΑΚΑΣ	2355	2702	3128
ΠΥΡΗΝΙΚΟ	674	753	719
ΥΔΡΟΓΟΝΟ	461	610	784
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>9179</b>	<b>11132</b>	<b>13167</b>

ΠΗΓΗ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Για να γίνει το πέρασμα από το πετρέλαιο στο υδρογόνο πρέπει να λυθούν **προβλήματα**:

- ◆ Μεταφοράς
- ◆ Μετατροπής του δικτύου καυσίμων
- ◆ Εύρεσης και αξιοποίησης του υδρογόνου με μικρότερη ενέργεια απόσπασης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11.

**ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΤΙΜΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε. ΣΤΙΣ 15/12/2005(€ ανά M3)**

ΧΩΡΑ	Euro- super 95	Automotive gas oil	Heating gas oil	Fuel oil sulphur	
Βέλγιο	987,00	723,67	290,17	140,67	
Δανία	1067,23	817,23	714	481,20	
Γερμανία	1068,50	870,90	337,70	167,50	
Ελλάδα	716,00	634,90	308,40	197,16	
Ισπανία	798,11	692,32	369,72	214,56	
Γαλλία	986,99	783,78	382,31	173,95	
Ιρλανδία	870	796	450,90	269,34	
Ιταλία	1034,89	868,69	838,98	207,78	
Λουξεμβούργο	760	622	300	176,42	
Ολλανδία	1132	799	592	237	
Αυστρία	864	716	383,06	179,04	
Πορτογαλία	950	700	430	239	
Φιλανδία	1001,54	785,95	376,54	260,06	
Σουηδία	998,67	835,19	712,30	562,06	
Βρετανία	1081,99	1105,95	263,37	203,74	

ΠΗΓΗ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Η αστάθεια που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στις τιμές πετρελαίου, αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, οδηγεί διάφορους φορείς και Ινστιτούτα που ασχολούνται με πετρελαϊκά ζητήματα σε διαφορετικές εκτιμήσεις, για το ύψος της τιμής του πετρελαίου κατά τα επόμενα χρόνια. Οι μεσοπρόθεσμες εκτιμήσεις για την τιμή του πετρελαίου για το έτος 2005, κυμαίνονται σε ένα ευρύ φάσμα, από 15,6 δολάρια το βαρέλι σύμφωνα με το Ίδρυμα Petroleum Economics μέχρι 23,6 δολάρια το βαρέλι σύμφωνα με την PtRA Energy Group. Τα παλιότερα στοιχεία των προβλέψεων για το έτος 2000, δείχνουν ενδεικτικά το μέγεθος των αποκλίσεων των προβλέψεων από την πραγματική τιμή που διαμορφώθηκε κατά το έτος αυτό. Σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (WORLD ECONOMIC OUTLOOK, May 2001) η μέση τιμή πετρελαίου για το έτος 2000 ήταν 28,21 δολάρια το βαρέλι.

Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, μεταξύ των παραγόντων που θα επηρεάσουν το ύψος της τιμής του αργού, ιδιαίτερη σημασία αποδίδει η EIA (International Energy Outlook 2001) στη διεύρυνση της παραγωγής πετρελαίου των χωρών μελών του ΟΠΕΚ και στον προσδιορισμό του χρόνου, κατά τον οποίο θα ανάκαμψη η παραγωγή πετρελαίου στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της πρώην Σ.Ε. Οποσδήποτε η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, και ιδιαίτερα η ανάπτυξη των χωρών της Ασίας της Α. Ευρώπης και πρώην Σ.Ε., οι πολιτικές εξελίξεις, κύρια στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής και οι προγνώσεις για το χρονικό διάστημα επάρκειας των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου,



αποτελούν σημαντικούς παράγοντες της διαμόρφωσης των τιμών του πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο.

Παράλληλα με τα παραπάνω, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΟΠΕΚ στην προσπάθειά του να διασφαλίσει τα οικονομικά συμφέροντα των χωρών μελών του, στα πλαίσια του ανταγωνισμού τους με τα ανεπτυγμένα κράτη, θα συνεχίσει να εξαρτά την παραγωγή του πετρελαίου από τις διακυμάνσεις της τιμής του, καθώς σύμφωνα με τον Οργανισμό για την διατήρηση των τιμών του πετρελαίου σε υψηλά επίπεδα δεν ευθύνεται ο ίδιος, αλλά η φορολογική πολιτική των ανεπτυγμένων χωρών, με αποτέλεσμα η σχέση μεταξύ τιμής αργού πετρελαίου και πετρελαϊκών προϊόντων να μην είναι ούτε άμεση ούτε αναλογική.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΟΠΕΚ, το μεγαλύτερο κέρδος το αντλούν οι κυβερνήσεις, καθώς επιβάλλουν στα πετρελαϊκά προϊόντα υψηλούς φόρους, ενώ η τιμή του αργού πετρελαίου που επιβάλλει ο ΟΠΕΚ, επιβαρύνει συγκριτικά, τις τελικές τιμές λιγότερο, από ότι οι φόροι και τα κέρδη που αντλούν τα διυλιστήρια και τα δίκτυα εμπορείου.

## 7.β ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΙΣ Ε-ΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

- Το 2001 τα πετρελαιοειδή προϊόντα κάλυπταν το 62,3% της πρωτογενούς κατανάλωσης ενέργειας στην Ελλάδα (Ε.Ε. 40.1%).
- 2001-2006 η κατανάλωση πετρελαιοειδών στην Ελλάδα αυξήθηκε κατά 5%, το φυσικό αέριο αυξάνεται κατά 7% (International Energy Agency)
- Οι πωλήσεις από τις εταιρείες εμπορίας στην Ελλάδα (δεν περιλαμβάνονται πωλήσεις στις Ένοπλες Δυνάμεις και ΔΕΗ) το 2005 ανήλθαν στους 16.663.000 ΤΝ (αύξηση 963Χ.Τ. ή 6,1% σε σύγκριση με το 2004).
- Μέσα στο 2005 αυξήθηκαν οι καταναλώσεις καυσίμων και λιπαντικών μεγάλων τεχνικών εταιρειών, κυρίως λόγω των Ολυμπιακών έργων.
- Η αγορά πετρελαιοειδών καλύπτει το 16% των συνολικών εμπορικών πωλήσεων και
- Επιδρά στον πληθωρισμό, στην οικονομική ανάπτυξη και το κοινωνικό σύνολο.
- Παραμένουν ανέπαφα τα προβλήματα λαθρεμπορίας και νοθείας στα καύσιμα.
- Η φοροδιαφυγή ξεπερνά τα **600 εκατ. ευρώ ετησίως.**

([www.inegsee.gr](http://www.inegsee.gr))

## **Διϋλιστική Ικανότητα Χώρας.**

- ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ, 76%
- MOTOR OIL HELLAS, 24%.

## **Εταιρείες πετρελαιοειδών**

- **ΕΚΟ -ΕΛΔΑ ΑΒΕΕ, ΒΡ HELLAS Α.Ε., SHELL HELLAS Α.Ε** το 2003 ελέγχουν το 54% της αγοράς.
- **25 μικρές εταιρείες** στο υπόλοιπο 46%.
  1. Δραστηριοποίηση κυρίως στα Πρατήρια.
  2. Ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο (Αττική, Δωδεκάνησα).
  3. «Ευελιξία» στο κόστος λειτουργίας και παρασιτική παρουσία στις παρεχόμενες υπηρεσίες.
  4. Τα τελευταία δέκα χρόνια αναπτύχθηκαν **5 νέες εταιρείες** πετρελαιοειδών με μερίδιο αγοράς (οι πέντε μαζί) > 10%.
- ΕΛΙΝΟΙΛ, REVOIL, CYCLON στο ΧΑΑ. Εκδήλωση ενδιαφέροντος από δύο (2) ακόμη εταιρείες.
- Αριθμός πρατηρίων: Ελλάδα 1 / 260 κατοίκους. ΕΕ 1 / 4000 κατοίκους.
- Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (€/1000 lit): 296 η αμόλυβδη, 245 για το ντήζελ κίνησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12.

ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΤΗΝ 31/12/2005	
Εταιρεία Πετρελαιοειδών	ΑΡΙΘΜΟΣ
BP	1520
EKO-ELDA	1371
SHELL	925
AVIN	543
MAMIDOIL-JET OIL	524
ΕΛΙΝΟΙΑ	408
SILK OIL	293
DRACOIL	274
ΑEGEAN OIL	256
REVOIL	199
ΚΑΟΙΛ	195
ΚΜΟΙΛ	154
CYCLON	126
MEDOIL	102
SUNOIL	84
ARGO	73
ΕΤΕΚΑ	72
EL PETROL	36
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>7155</b>
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ	600
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>7755</b>

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

## 7.γ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΣΕΡΡΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

### • ΕΚΟ ΑΒΕΕ

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

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

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

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

**Εκτός Ελλάδας** διαθέτει 219 πρατήρια και απασχολεί 920 εργαζόμενους. Ο Όμιλος ασκεί εμπορία από το 1995 στη Δημοκρατία της Γεωργίας, μέσω της ΕΚΟ GEORGIA LTD (συμμετοχή 96,4%) και διαθέτει 17 πρατήρια καυσίμων.

Από το 1999 δραστηριοποιείται εμπορικά και στην Αλβανία, μέσω της GLOBAL PETROLEUM (συμμετοχή 99,96%) με 8 πρατήρια. Το 2002 έγινε η εξαγορά του 54,35% της YUGOPETROL AD KOTOR στο Μαυροβούνιο. Η εταιρεία διαθέτει δίκτυο 39 πρατηρίων, εγκαταστάσεις τροφοδοσίας σε 3 λιμάνια και 2 αεροδρόμια, 3 αποθήκες προϊόντων και υλικών, ιδιόκτητο στόλο βυτιοφόρων και φορτηγών οχημάτων και 3 εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης καυσίμων, συνολικής χωρητικότητας 185.000 m<sup>3</sup>.

Το 2002 έγινε η εξαγορά των εμπορικών δραστηριοτήτων της BP στην Κύπρο, καθώς και το 65% του μετοχικού κεφαλαίου της μονάδας λιπαντικών Superlube.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΥΠΡΟΥ Ltd, διαθέτει δίκτυο 72 ιδιόκτητων πρατηρίων, συγκρότημα αποθήκευσης και εμφιάλωσης LPG και ιδιόκτητες εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης καυσίμων χωρητικότητας 25.000 m<sup>3</sup>.

Από το 2003 ο Όμιλος ασκεί επίσης εμπορική δραστηριότητα στη Βουλγαρία, μέσω της ΕΚΟ-ELDA BULGARIA (συμμετοχή 100%), όπου κατέχει δίκτυο 41 πρατηρίων και στη Σερβία, μέσω της ΕΚΟ-YU BEOGRAD (συμμετοχή 100%) με 19 πρατήρια.

Οι εμπορικές εταιρείες του Ομίλου στην Ελλάδα και το εξωτερικό εφοδιάζονται κύρια από τα διυλιστήρια Ασπροπύργου, Ε-

λευσίνας και Θεσσαλονίκης. Στην π.Γ.Δ.Μ. ο εφοδιασμός γίνεται από το διυλιστήριο ΟΚΤΑ.

Η συνεχής αύξηση της παγκόσμιας και εγχώριας ζήτησης σε προϊόντα αργού πετρελαίου, δημιούργησε την ανάγκη για διεύρυνση των δραστηριοτήτων μας σε χώρες της ευρύτερης περιοχής της Ν.Α. Ευρώπης και Ν.Α. Μεσογείου, όπως την Αίγυπτο, Λιβύη, Μαυροβούνιο. Κύριος στόχος μας είναι η μελλοντική εξασφάλιση αποθεμάτων υδρογονανθράκων για την κάλυψη μέρους της διυλιστικής ικανότητας του Ομίλου.

Στα παραπάνω πλαίσια, βρίσκονται σε εξέλιξη οι παρακάτω δραστηριότητες:

- Έναρξη προγράμματος γεωτρήσεων στη Λιβύη, με δύο γεωτρήματα και εννιά γεωτρήσεις συνολικά, εκ των οποίων οι επτά με θετικά αποτελέσματα.
- Απόκτηση δικαιωμάτων έρευνας στην περιοχή West Obayed (Δυτ. Έρημο) της Αιγύπτου (100%).
- Απόκτηση δικαιωμάτων έρευνας στην περιοχή El Mesaha της Αιγύπτου μέσω κοινοπραξίας , που την αποτελούν η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ (30%), η MELROSE (40%) και η OIL SEARCH (30%).
- Στελέχωση και έναρξη λειτουργίας υποκαταστήματος στην Αίγυπτο.
- Εντοπισμός και αξιολόγηση επενδυτικών ευκαιριών στη Β. Αφρική και Μέση Ανατολή. ([www.eko.gr](http://www.eko.gr))

- **SHELL**

Οι γενικές επιχειρησιακές αρχές των εταιριών Shell (Shell General Business Principles – SGBP) αναθεωρήθηκαν τον Αύγουστο του 2005, προκειμένου να ληφθούν υπόψη η σύσταση της Royal Dutch Shell plc και άλλες εξελίξεις που μεσολάβησαν από την τελευταία ενημέρωση του κειμένου, το 1997.

Οι επιχειρησιακές αρχές του Ομίλου Shell συντάχθηκαν για πρώτη φορά το 1976 και από τότε έχουν αλλάξει ελάχιστα, καθώς οι κεντρικές αξίες στις οποίες αρχικά βασίστηκαν αποδείχθηκαν διαχρονικές. Οι αλλαγές θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν κυρίως ως αναθεωρήσεις παρά ως ριζικές τροποποιήσεις, καθώς οι υπάρχουσες αρχές εξακολουθούν να εκφράζουν τον επιθυμητό τρόπο λειτουργίας της Shell. Ωστόσο, ορισμένοι τομείς ενισχύθηκαν.

Υπάρχουν οκτώ αρχές, οι οποίες εφαρμόζονται σε κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα και οι οποίες περιγράφουν τη συμπεριφορά που αναμένονται από κάθε υπάλληλό. Οι αρχές αυτές στηρίζονται στις βασικές αξίες της εντιμότητας, της ακεραιότητας και του σεβασμού προς τους άλλους. Δηλώνουν επίσης ότι προάγουν την εμπιστοσύνη, τη διαφάνεια, την ομαδική εργασία και τον επαγγελματισμό, καθώς και την υπερηφάνεια για ό,τι κάνουν. Ως διεθνής όμιλος επιχειρήσεων, έχει την ευθύνη να ακούει και να ανταποκρίνεται σε όλες τις απόψεις.

Οι βασικές αλλαγές όσον αφορά τη Shell και την κοινωνία, που λήφθηκαν υπόψη κατά την αναθεώρηση των αρχών φέτος, είναι:

- Η έμφαση σε θέματα συμμόρφωσης
- Η έμφαση στις κοινωνικές επιδόσεις



- Η ποικιλότητα και η ενσωμάτωση
- Οι αξίες και οι κανόνες συμπεριφοράς που απορρέουν από την αντίληψη της Shell «Πρώτα η επιχείρηση»,
- Η επικέντρωση στον διάλογο σε αντιδιαστολή προς την απλή διάδοση πληροφοριών
- Η ανάπτυξη αρχών αειφόρου ανάπτυξης
- Η διαφάνεια κατά τον χειρισμό περιπτώσεων πληρωμών με σκοπό τη διευκόλυνση των συναλλαγών

Όλες οι εταιρείες Shell οφείλουν να συμμορφώνονται με τις αρχές αυτές. Η προσέγγιση κάθε επιχειρηματικής δραστηριότητας με γνώμονα τις αρχές της Shell θεωρείται καθοριστική για τη μακροχρόνια επιτυχία της εταιρίας.

Σε ένα σύγχρονο πρατήριο, ο πελάτης μπορεί να ανεφοδιάσει το αυτοκίνητό του με καύσιμο (βενζίνη ή πετρέλαιο), να ελέγξει τα ελαστικά του, να πλύνει το αυτοκίνητο, και σε ορισμένες περιπτώσεις, να παραγγείλει και πετρέλαιο θέρμανσης για το σπίτι του. Η Shell αξιοποιώντας περαιτέρω τα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα με πρόσφατο παράδειγμα την απόκτηση του τομέα καυσίμων της Texaco στην Ελλάδα, έχει αφιερώσει ένα σημαντικό μέρος του επενδυτικού της προγράμματος στον εκσυγχρονισμό του δικτύου πρατηρίων της, ώστε οι παραπάνω υπηρεσίες να συνεχίζουν να παρέχονται στον πελάτη αλλά με ιδιαίτερη έμφαση και σεβασμό προς το πρόσωπό του.

Επιπλέον όμως ο πελάτης της Shell έχει τη δυνατότητα να απολαμβάνει σε ορισμένα πρατήρια και μια επιπρόσθετη υπηρεσία. Τώρα στα καταστήματα Select δηλαδή στα καταστήματα "ευκο-

λίας" που βρίσκονται στο χώρο του πρατηρίου, ο καταναλωτής μπορεί να βρει μεγάλη γκάμα επώνυμων ειδών πρώτης ανάγκης, όπως τρόφιμα, σνακ, ζεστά και κρύα φαγητά, αναψυκτικά, και είδη προσωπικής υγιεινής, καθώς και βιβλία και είδη οικιακής χρήσης.

Προτεραιότητα για τη Shell αποτελεί επίσης και η αυστηρή τήρηση των υψηλότερων προδιαγραφών υγείας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος αναφορικά με τη λειτουργία των πρατηρίων. Ενδεικτική είναι στη χώρα μας, η εφαρμογή μιας κοινοτικής οδηγίας που αφορά την υποδομή του πρατηρίου για την ανάκτηση των ατμών της βενζίνης, ένα μέτρο που είναι άμεσα συνδεδεμένο με την προστασία του περιβάλλοντος. ([www.shell.com](http://www.shell.com))

- **BP**

Η BP ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στην Ελλάδα από το 1951, όταν πρωτοεμφανίστηκε στη Θεσσαλονίκη και εξαγόρασε τη μικρή πετρελαϊκή εταιρία Steaua (Agencies) Limited. Έκτοτε, η εταιρία κάτω από διαφορετικές ονομασίες (BP Ελλάδος Ltd., BP Greece A.E., και BP Hellas A.E ) εξελίχθηκε από μια μικρή εταιρία σε μια δυναμική επιχείρηση, με ηγετική θέση στην αγορά πετρελαιοειδών στη χώρα μας και θετική συμβολή στην εθνική οικονομία. Η στενή σχέση της με την μητρική της εταιρία, την BP Plc, της επιτρέπει να αντλεί όλα τα πλεονεκτήματα που προσφέρει μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες πετρελαιοειδών στον κόσμο.

Τεχνογνωσία, εμπειρία, πρωτοπόρες εμπορικές πολιτικές και τεχνικές, υψηλά πρότυπα υγιεινής, ασφάλειας και προστασίας του

περιβάλλοντος, σύγχρονοι κανόνες επιχειρηματικής δεοντολογίας, εκτεταμένη χρήση της νέας τεχνολογίας και των εξελίξεων στη χρήση του διαδικτύου είναι μερικά από τα πλεονεκτήματα αυτά

Κατά τη διάρκεια των πενήντα χρόνων, η εταιρία ξεχώρισε στην Ελληνική αγορά. Ο συνδυασμός των καυσίμων, των λιπαντικών νέας τεχνολογίας, των πολλών πακέτων συνεργασίας με τους πελάτες, και υπηρεσιών ποιότητας την έφεραν στην κορυφή του κλάδου της

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

Αποφασιστικός παράγοντας για την εξέλιξη της Ελληνικής κοινωνίας είναι και ο σεβασμός που δείχνει η εταιρία προς τις κοινότητες μέσα στις οποίες λειτουργεί με την υποστήριξη διάφορων κοινωνικών προγραμμάτων, με κορυφαίο το πρόγραμμα "Η ζωή σας αξίζει" που αναφέρεται στην οδική ασφάλεια.

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

Θεμελιώδης αρχή της BP είναι η βαθιά δέσμευση της στην ανθρώπινη πρόοδο. Τα προϊόντα και οι υπηρεσίες της παρέχουν στους πελάτες της την ελευθερία να κινηθούν, να αντιμετωπίσουν τις καιρικές συνθήκες και γενικά να απολαύσουν μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Πεποίθηση της BP είναι ότι η ελευθερία αυτή είναι αδιαχώριστη από την ευθύνη να παράγει και να καταναλώνει τα προϊόντα της κατά έναν τέτοιο τρόπο που να σέβεται τόσο τα ανθρώπινα δικαιώματα όσο και το φυσικό περιβάλλον. Αποστολή της είναι η αντιμετώπιση αυτού του παράδοξου και αυτό είναι κάτι που δεν μπορεί να επιτύχει μόνοι της εκείνα, τα οποία θεωρούνται από τους άλλους αντιφάσεις και διαμάχες, η BP τα θεωρεί ευκαιρία για αμοιβαία πρόοδο. Η BP θα δώσει στους πελάτες της, στις κυβερνήσεις, στις κοινότητες και τους δικούς της ανθρώπους την ευκαιρία να συμμετάσχουν σε έναν νέο δημιουργικό διάλογο, Στόχος της είναι να είναι απόλυτα ανοιχτή και αυτό αποτελεί μια νέα προσέγγιση από μια νέα εταιρία μια εταιρία διαφανή, ευέλικτη, ανήσυχη και περιεκτική. Η BP θα είναι πόλος έλξης για εκείνους που θέλουν να αλλάξουν τον κόσμο με νέες ιδέες, δημιουργώντας ένα επίπεδο απόδοσης που θα αποτελέσει πρόκληση για τις καλύτερες εταιρίες του κόσμου.

Η επιχειρηματική πολιτική της BP επικεντρώνεται σε πέντε τομείς: ηθική στάση, εργαζόμενοι, υγεία, ασφάλεια και περιβαλλο-

ντική απόδοση, έλεγχος και οικονομικά ζητήματα. Αυτά ισχύουν όσον αφορά τη δραστηριότητα της παγκοσμίως. Οι δεσμεύσεις στο πλαίσιο της πολιτικής της εταιρίας αποτελούν το θεμέλιο, στο οποίο η BP χτίζει και διεξάγει τις επιχειρήσεις της. Προσδοκία της είναι όλοι οι εργαζόμενοι στη BP να εφαρμόσουν τις δεσμεύσεις αυτές.

Οι προσδοκίες της BP στο πλαίσιο της πολιτικής της εκφράζουν λεπτομερέστερα τις δεσμεύσεις της. Περιγράφουν τα όρια ανάμεσα στην αποδεκτή και τη μη αποδεκτή πρακτική στον χώρο της BP. Επίσης καθιστούν σαφές τι μπορούν να περιμένουν εκείνοι που συναλλάσσονται μαζί της. Η BP ενθαρρύνει όλους τους εργαζόμενους να θέτουν ερωτήσεις και ζητήματα από κοινού με την διοίκηση ή τους υπεύθυνους των ομάδων. Σε περίπτωση αμφιβολίας θα πρέπει να συμβουλευτούν κάποιον πριν ενεργήσουν.(www.bp.com)

- **AVIN**

Η Εταιρεία AVINOIL ABENEΠ ιδρύθηκε στην Αθήνα το 1977. Ξεκίνησε την εμπορική της δραστηριότητα με τη διάθεση λιπαντικών σε όλη την Ελλάδα.

Τα πρώτα πρατήρια υγρών καυσίμων με το εμπορικό σήμα της AVIN έγινε τον Οκτώβριο του 1982 στην περιοχή της Αττικής. Το 1985 έγιναν τα πρώτα προϊόντα καυσίμων AVIN στην Πελοπόννησο. Η μεγάλη ανάπτυξη του δικτύου της άρχισε το 1987 με την έναρξη λειτουργίας των ιδιόκτητων εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού

από το παρακείμενο διυλιστήριο της Motor Oil Hellas στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας.

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

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

Σήμερα, διαθέτοντας περισσότερα από 520 πρατήρια καυσίμων σε όλη την Ελλάδα (εκτός των νησιών του Αιγαίου) και με ετήσιες πωλήσεις για το 2001 περίπου 1.305.000 μετρικούς τόνους, η AVIN βρίσκεται στην 4η θέση στην Ελληνική μεταξύ 23 Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών.

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

Η Εταιρεία προμηθεύεται τα προϊόντα της κυρίως από την εταιρεία Motor Oil (ΜΟΗ), Διυλιστήρια Κορίνθου, καθώς και από τα υπόλοιπα Διυλιστήρια. Συγκριτικό της πλεονέκτημα είναι η πώληση προϊόντων υψηλών προδιαγραφών ανταγωνιστικές τιμές.

Η AVIN διαθέτει τα καύσιμα στην Ελληνική Αγορά, κυρίως μέσω των ιδιόκτητων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοει-

δών στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας. Η εγκατάσταση στους Αγίους Θεοδώρους εγκαινιάστηκε το 1987 και αποτελεί υπερσύγχρονο σταθμό φόρτωσης με πλήρη συστήματα ασφάλειας και πρόληψης του περιβάλλοντος. Η εξυπηρέτηση των συνεργατών μας γίνεται και από τις συνεργαζόμενες εγκαταστάσεις της AVIN σε άλλα σημεία της Ελλάδας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα κλπ).

- Ο βασικός προμηθευτής της AVIN σε καύσιμα είναι η Motor Oil. Το κύριο σημείο διανομής είναι ο σταθμός των Αγ. Θεοδώρων Κορίνθιας από όπου καλύπτονται οι ανάγκες σε καύσιμα της Νότιας και Δυτικής Ελλάδας.
- Η διάθεση των προϊόντων της AVIN γίνεται και από άλλα 12 σημεία φόρτωσης σε όλη την Ελλάδα (Βόρεια, Κεντρική και Στερεά Ελλάδα και από τις αρχές του 2002 και στην Κρήτη).
- Η AVIN διαθέτει μεγάλο αριθμό ιδιόκτητων βυτιοφόρων, εξασφαλίζοντας έτσι παραδόσεις σωστές ποιοτικά και ποσοτικά.
- Η αξιοπιστία του ομίλου Motor Oil και η καλή διασπορά των πρατηρίων AVIN εξασφαλίζει τον απρόσκοπτο εφοδιασμό όλων των συνεργατών μας, ακόμα και σε δύσκολες συνθήκες.
- Η ποιότητα των καυσίμων της AVIN σφραγίζεται διπλά :
  - Από την Motor Oil (Hellas) και
  - Από την AVIN, στις εγκαταστάσεις της, πριν τη διάθεση των προϊόντων.

## 7.8 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 13

<b>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2006</b>	
ΠΡΟΙΟΝ	
SUPER	428.847
UNLEADED	3.323.249
SUPER PLUS	273.824
ΣΥΝΟΛΟ	4.025.920
DIESEL ΑΥΤΟ	2.714.656
DIESEL HEAT	3.996.497
ΣΥΝΟΛΟ	6.711.153

ΠΙΝΑΚΑΣ 14

<b>ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2005</b>	
ΠΡΟΙΟΝ	
SUPER	542.474
UNLEADED	3.116.574
SUPER PLUS	298.634
ΣΥΝΟΛΟ	3.957.682
DIESEL ΑΥΤΟ	2.537.546
DIESEL HEAT	4.077.264
ΣΥΝΟΛΟ	6.614.810



Σε 113,9 εκατομμύρια ευρώ ανήλθαν τα συνολικά καθαρά κέρδη 67 εταιριών του κλάδου εκ των οποίων οι 5 μεγαλύτερες απέσπασαν το 67,5% των κερδών.

- \* Αυξημένες κατά 17% εμφανίζονται οι συνολικές πωλήσεις των 67 εταιριών εμπορίας καυσίμων - λιπαντικών κατά το 2006 σε σχέση με το 2005. Τη τελευταία διετία η επιβάρυνση ήταν της τάξεως του 47%
- \* Μειώνονται περαιτέρω τα κέρδη των 5 μεγάλων του κλάδου οι οποίοι ωστόσο αποσπούν «τη μερίδα του λέοντος»
- \* Αν εξαιρεθεί η λογιστική μείωση των κερδών της Shell, τα συνολικά κέρδη του τομέα αυξήθηκαν 9%,

Αυξημένος κατά 17% εμφανίζονται οι συνολικές πωλήσεις των 67 μεγαλύτερων εταιριών εμπορίας κατά το 2006 σε σχέση με το 2005. Αυτό προκύπτει από έρευνα της STAT BANK, σύμφωνα με την οποία οι εταιρίες του δείγματος αύξησαν τον συνολικό τους τζίρο από 9,4 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005 σε περίπου 11 δισεκατομμύρια ευρώ το 2006. Αν μάλιστα συνυπολογίσει κανείς ότι ο συνολικός τζίρος των ίδιων εταιριών το 2005 είχε αυξηθεί κατά 30% σε σχέση με το 2004, μπορεί να συμπεράνει κανείς ότι την τελευταία διετία η συνολική επιβάρυνση -από τις απανωτές αυξήσεις των τιμών των καυσίμων - ήταν της τάξεως του 47% (δεδομένου ότι η κατανάλωση σε όγκους δεν είχε σημαντικές διαφοροποιήσεις)

Ενώ, όμως, ο τζίρος των εταιριών - που «φωτογραφίζει» και την δαπάνη από τη πλευρά των καταναλωτών — αυξάνει, τα κέρδη των εταιριών δεν ακολουθούν την ίδια ανοδική τάση. Σύμφωνα με

τα συμπεράσματα της έρευνας της STAT BANK, τα συνολικά κέρδη των 66 εταιριών (με συγκρίσιμα στοιχεία) — εξαιρείται η Shell η οποία το 2005 είχε εμφανίσει ιδιαίτερα υψηλή κερδοφορία λόγω μεταβίβασης οικονομικών δικαιωμάτων χρήσεως σημάτων - αυξήθηκαν κατά 9% για να φτάσουν τα 103,9 εκατομμύρια ευρώ κατά το 2006. Αν σε αυτά συνυπολογίσει κανείς τα κέρδη της Shell, τότε η συνολική κερδοφορία των 67 εταιριών ανέρχεται σε 113,9 εκατομμύρια ευρώ. Από το σύνολο των εταιριών του δείγματος οι 56 εμφάνισαν κέρδη και οι 11 ζημιές. Αντιστοίχως, από τις 56 κερδοφόρες οι 21 εμφάνισαν μείωση των κερδών τους.

Στον κλάδο εξακολουθεί να επικρατεί μεγάλη συγκέντρωση δυνάμεων, παρά το γεγονός ότι οι ισχυροί του κλάδου εμφανίζουν απώλειες δυνάμεων. Συγκεκριμένα, οι πέντε μεγαλύτερες (βάσει κύκλου εργασιών) επιχειρήσεις του κλάδου ήλεγξαν και κατά το 2006 το συντριπτικό τμήμα της συνολικής κερδοφορίας των εταιριών. Απέσπασαν έτσι το 67,5% των συνολικών κερδών των εταιριών του δείγματος. Ενδεικτικό ωστόσο της απώλειας εδάφους από τις μεγάλες εταιρίες είναι το γεγονός ότι οι πέντε πρώτες (βάσει τζίρου) εταιρίες του κλάδου - ΕΚΟ, Shell, BP, Jetoil και Avin - εμφάνισαν μικρή ή μεγάλη υποχώρηση στη κερδοφορία τους.

Τα στοιχεία καταναλώσεων του πρώτου τριμήνου του 2007 επιβεβαιώνουν την απώλεια σημαντικών πόντων στην αγορά του «μαύρου χρυσού» από τις μεγάλες εταιρίες του τομέα: είναι χαρακτηριστικό ότι η ΕΚΟ στην αγορά βενζινών-ντίζελ διέθεσε 13,4% λιγότερες ποσότητες καυσίμων, η BP 15,1% και η Shell 10,8%. Αντιστοίχως η Avin 5,1% λιγότερες ποσότητες βενζινών και ντίζελ.

Ας δούμε, όμως, αναλυτικά την πορεία των επιχειρήσεων, έτσι όπως αυτή αποτυπώνεται στην τελευταία χρήση τους. Πριν γίνει καταγραφή των επιδόσεων των εταιριών αξίζει να αναφερθεί ότι οι αλλαγές που έχουν γίνει λόγω της εφαρμογής των διεθνών λογιστικών προτύπων έχουν οδηγήσει σε διαφοροποιήσεις στην τελική κατάταξη, αφού άλλες εταιρίες υπολογίζουν τους δασμούς στον κύκλο εργασιών τους ενώ άλλες όχι. Έτσι,

- \* Η κρατικών συμφερόντων ΕΚΟ υπό τη διεύθυνση του κ. Γιώργου Γεωργίου, διατήρησε την πρωτιά της στον κλάδο μειώνοντας ωστόσο τις επιδόσεις της - κατά περίπου 12% - στο επίπεδο της κερδοφορίας. Το νέο εγχείρημα της ΕΚΟ είναι η τόνωση της δραστηριότητας της ΕΚΟ Καλυψώ ΕΠΕ, της εταιρίας που έχει υπό την ευθύνη της τα ιδιόκτητα πρατήρια της ΕΚΟ. Με στόχο τον έλεγχο του δικτύου λιανικής η ΕΚΟ ακολουθεί το παράδειγμα της Shell που πρώτη δημιούργησε εκτεταμένο δίκτυο μεγάλων ιδιόκτητων πρατηρίων.
- \* Η Shell υπό τη διεύθυνση του κ. Παναγ. Ξυνή, εμφάνισε άνοδο των πωλήσεων της ενώ τα καθαρά της κέρδη προσέγγισαν τα 10 εκατομμύρια ευρώ. Η σύγκριση ωστόσο με τα πολύ υψηλά κέρδη του 2005 είναι ανεδαφική καθώς το έτος αυτό η εταιρία είχε εμφανίσει πολύ υψηλή κερδοφορία η οποία είχε σχέση με τη μεταβίβαση οικονομικών δικαιωμάτων χρήσεων σημάτων.
- \* Η εν Ελλάδα θυγατρική της πολυεθνικής BP, υπό τη διεύθυνση του κ. Σ. Χριστογιάννη, αποτελεί τη χρυσοτόκο όρνιθα του τομέα εμπορίας καυσίμων. Η BP Hellas ήταν η πιο κερδοφόρος επιχείρηση του κλάδου με 32,2 εκατομμύρια ευρώ καθαρά κέρδη. Λει-

τούργησε μάλιστα με το υψηλότερο περιθώριο καθαρού κέρδους, μεταξύ όλων των μεγάλων εταιριών του κλάδου.

- \* Η εταιρία Jetoil των αδελφών Νίκου και Κυριάκου Μαμιδάκη αν και εμφάνισε σημαντική μείωση κερδών βρέθηκε στην 6η υψηλότερη θέση από άποψη κερδοφορίας μεταξύ όλων των εταιριών του κλάδου
- \* Ελαφρά κάμψη της κερδοφορίας της εμφάνισε η Avin του ομίλου της Μότορ Όιλ η οποία ωστόσο εμφάνισε υψηλά κέρδη 5,7 εκατομμυρίων ευρώ.
- \* Τον υψηλότερο ρυθμό αύξησης πωλήσεων με ταυτόχρονη αύξηση κερδών παρουσίασε η Aegean Oil, που διευθύνεται από τον κ. Ιάκωβο Μελισσανίδη. Η εταιρία αυτή, μέλος του ομίλου της Aegean του Δημ. Μελισσανίδη, κατέκτησε σε σχετικά σύντομο διάστημα την 6η καλύτερη θέση στον κατάλογο με τις υψηλότερες πωλήσεις, παρά το γεγονός ότι απουσιάζει από την αγορά των νησιών και των καυσίμων βιομηχανίας. Η εταιρία εγκαινίασε προσφάτως τις νέες παραγωγικές της εγκαταστάσεις στον Ασπρόπυργο Αττικής ενώ προγραμματίζει να θέσει σύντομα σε λειτουργία σειρά διπύθμενων πλοίων για τον εφοδιασμό με καύσιμα των ελληνικών νησιών. Τα δύο αυτά γεγονότα αναμένεται να αλλάξουν τους συσχετισμούς δυνάμεων στην εγχώρια αγορά.
- \* Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών Elin, που διευθύνεται από τον κ. Ιωάννη Αλιγιζάκη βρέθηκε στην 7η θέση από άποψη τζίρου ενώ θεωρείται μια από τις πλέον νοικοκυρεμένες (χρηματο-οικονομικά) επιχειρήσεις του κλάδου. Έμφαση στη δραστηριότητα της έχει δώσει η εταιρία αφενός στο θέμα της ποιότητας

των προϊόντων της μέσω της συνεργασίας της με το Ε.Μ.Πολυτεχνείο και αφετέρου στο πρόγραμμα εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου παροχής υπηρεσιών στις μαρίνες της χώρας. Η διοίκηση της εταιρίας επένδυσε πρόσθετα κεφάλαια στην εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών μέσω της ναυπήγησης ειδικών πλοίων ανεφοδιασμού τους.

\* Σε σταθερά ανοδική τροχιά κινείται η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιρεία Revoil υπό τη διεύθυνση του κ Γεωργίου Ρούσσου. Συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών παρουσίασε αύξηση της τάξης του 32%. Αντιστοίχως, η κερδοφορία της αυξήθηκε κατά 16,5% για να υπερβεί τα 3,1 εκατομμύρια ευρώ. Η διοίκηση της Revoil με σταθερά βήματα διευρύνει το δίκτυο πρατηρίων της ενώ διαθέτει σημαντικούς αποθηκευτικούς χώρους στη Χίο και τη Καβάλα.

\* Η ΕΤΕΚΑ ΑΕ είναι μια από τις επιχειρήσεις με την μεγαλύτερη αύξηση κερδών. Η διοίκηση της εταιρίας υπό τον κ.Τ. Σπανό, έχοντας νοικοκυρέψει το δίκτυο της εμφάνισε αύξηση κερδών 131,6%. Τώρα η ΕΤΕΚΑ συνεχίζει να υλοποιεί επενδυτικό πρόγραμμα διεύρυνσης της παρουσίας της σε μεγάλες επαρχιακές πόλεις, επαρχία.

\* Στις επόμενη θέση βρέθηκε η Silk Oil, που ελέγχεται από τους κκ Ανδρέα και Κώστα Χαλκιόπουλο και η οποία εμφάνισε αύξηση πωλήσεων και κερδών. Το 2006 αποτέλεσε ένα ακόμη έτος κατά το οποίο η Silk Oil συνέχισε να επενδύει στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων της. Έτσι, πρώτον ολοκλήρωσε το επενδυτικό πρόγραμμα, ύψους 6 εκατομμυρίων ευρώ για τον εκσυγχρο-

νισμό των εγκαταστάσεων της στα Χανιά, δυναμικότητας 2.500 κυβικών μέτρων. Δεύτερον, προχώρησε το αντίστοιχο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων της στη Σάμο, δυναμικότητας 5.000 κυβικών μέτρων. Η συγκεκριμένη επένδυση απορρόφησε κεφάλαια της τάξεως των 3 εκατομμυρίων ευρώ.

Παράλληλα η Silk Oil συνεχίζει να επεκτείνει και να εκσυγχρονίζει το εμπορικό της δίκτυο επιχειρώντας να δημιουργήσει ισχυρά σημεία πώλησης σε ολόκληρη τη χώρα. Η Silk Oil προχώρησε επίσης και στην κυκλοφορία νέας σειράς λιπαντικών.

\* Θεαματική εμφανίζεται η πορεία της κερδοφορίας της Cyclon Hellas η οποία διευθύνεται από τον κ. Δ. Κονταξή. Η εταιρία αύξησε τα κέρδη της κατά 310,6% για να φτάσει τα 2,3 εκατομμύρια ευρώ.

\* Ακολουθούν οι εταιρίες Ερμής, El Petrol και Dracoil. Η τελευταία που ελέγχεται από τον κ. Βασ. Δρακόπουλο και διευθύνεται από τον κ. Βασ. Λάσκαρη, συνεχίζει το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της. Συγκεκριμένα, έθεσε σε λειτουργία από τον περασμένο Μάιο τη νέα αναβαθμισμένη ιδιόκτητη εγκατάσταση διακίνησης καυσίμων στον Ασπρόπυργο. Οι πέντε δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων έχουν αποθηκευτική ικανότητα 8.000m<sup>3</sup>. Η εγκατάσταση εφοδιάζεται με όλα τα καύσιμα απ' το Διυλιστήριο Ασπροπύργου δηλ. Βενζίνες και Πετρέλαια με το οποία είναι συνδεδεμένη με τις κατάλληλες γραμμές (PIPE LINE).

Το κύκλωμα του πετρελαίου ολοκληρώνεται με την Διανομή-Εμπορία των Πετρελαιοειδών ένα κλάδο δραστηριότητας που αφορά εμπορικές επιχειρήσεις, με σημαντική την παρουσία πολυεθνι-

κών εταιρειών (BP/Mobil, Shell/Texaco), μίας ισχυρής κρατικής παρουσίας (ΕΚΟ-ΕΛΔΑ/Μαμιδάκης), ενός ικανοποιητικού αριθμού μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεων και ενός μεγάλου συνόλου από μικρά «καταστήματα» που προσπαθούν να επιβιώσουν στα κενά που δημιουργούν οι δραστηριότητες και ο ανταγωνισμός των σημαντικών «παρουσιών» του κλάδου.

Η απασχόληση στον κλάδο όπως αυτή καταγράφεται από τους ισολογισμούς (1998) που αναλύει η ICAP, σε ένα σύνολο 135 επιχειρήσεων κυμαίνεται περίπου στους 4.300 εργαζόμενους, το 63% της οποίας συγκεντρώνεται στις 15 μεγαλύτερες σε σύνολο ενεργητικού εταιρείες του κλάδου και το 40% περίπου στους δύο πολυεθνικούς συνασπισμούς και στην κρατική επιχείρηση. Η διαχρονική εξέλιξη της απασχόλησης στον κλάδο όπως αυτή μπορεί να διαγνωστεί από την εξέλιξη των ασφαλισμένων του κλάδου στο μοναδικό Επικουρικό Ταμείο (ΤΕΑΠΕΠ), είναι μάλλον σταθερή για την πενταετία 1987-1991 με περίπου 3.900 εργαζόμενους-ασφαλισμένους, ενώ την πενταετία 1993-1997 φαίνεται να καταγράφει μία σταθερή αλλά περιορισμένη μείωση, με ετήσιους μέσους ρυθμούς μεταβολής -0,5% έως -1%, καθώς το 1997 δηλώνονται 3.700 εργαζόμενοι-ασφαλισμένοι.

## 7.ε ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ- ΛΙΑΝΙΚΗΣ

Οι τιμές λιανικής των πρατηρίων διαμορφώνονται από παράγοντες που έχουν να κάνουν α) με την στρατηγική της κάθε εταιρίας. Υπάρχουν εταιρίες με δυνατό brand name και πολύ γνωστές στο ευρύ καταναλωτικό κοινό χάριν πολυδάπανων διαφημίσεων και συγκροτημένης εσωτερικής οργανωτικής δομής που επιλέγουν την παροχή υψηλών προδιαγραφών προσφοράς στους πελάτες τους οπότε αναγκαστικά την διάθεση προϊόντων σε τιμές υψηλότερες προς τα πρατήριά τους, και αλυσιδωτά προς το καταναλωτικά καταναλωτικό κοινό εξυπακούεται στον αντίποδα αυτό υπάρχουν εταιρίες που κινούνται με πιο ήπιους τόνους και μικρά κοστολόγια με αποτέλεσμα το μεγάλο τους όπλο να είναι η χαμηλή τιμή. β) με την επένδυση που κάθε εταιρία αποφασίζει να κάνει σε κάθε χώρο πρατηρίου ξεχωριστά είναι γνωστό ότι στη πλειοψηφία τους τα πρατήρια στήνονται από τις εταιρίες.

Ο πρατηριούχος έχει τον χώρο και οι εταιρίες κάνουν την επένδυση για να παραδώσουν το πρατήριο προς λειτουργία στον πρατηριούχο διατηρώντας βασικά στοιχεία ομοιομορφίας και αναγνωρισιμότητας για το καταναλωτικό κοινό. Φυσικό είναι ότι όσο μεγαλύτερη είναι η επένδυση της εταιρίας τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η επιβάρυνση στην τιμή πώλησης για την απόσβεση αυτών των χρημάτων.

γ) Από την γεωγραφική περιοχή και τον ανταγωνισμό από γειτονικά πρατήρια όσο πιο απομακρυσμένα από τις αποθήκες δι-ακίνησης των εμπορευμάτων είναι ένας χώρος πρατηρίου τόσο αυ-



ξάνει το κόστος μεταφοράς το οποίο ενσωματώνεται στην τιμή και την αυξάνει.

Αντίθετα η ύπαρξη πρατηρίου διαφορετικών εταιριών σε κοντινές αποστάσεις λειτουργούν σε καθεστώς υγιούς ανταγωνισμού προς όφελος του καταναλωτικού κοινού.

δ) Από τη διαμόρφωση των παρεχόμενων υπηρεσιών εντός του πρατηρίου ένα πολυδάπανο πρατήριο με επιλογή του πρατηριούχου να προσφέρει άνεση και ποιοτική υπηρεσία στον καταναλωτή και το αυτοκίνητο του είναι φυσικό να έχει αντίκτυπο και στις προσφερόμενες τιμές.

Οι παραπάνω παράμετροι επηρεάζουν τις τιμές των πρατηρίων σε ένα περιβάλλον υγιούς ανταγωνισμού και λειτουργούν αθροιστικά στους διεθνείς παράγοντες, οι οποίοι επηρεάζουν τις διεθνείς τιμές και έχουμε αναφερθεί εκτεταμένα, όπως επίσης έχουμε αναφερθεί στο πως διαμορφώνονται οι τιμές των εταιριών στο ελληνικό χώρο.

Δεν θα πρέπει να αγνοηθούν επίσης οι παράγοντες που δεν έχουν να κάνουν με υγιή ανταγωνισμό και συχνά ακούμε και βλέπουμε όπως για παράδειγμα τιμές που διαμορφώνονται λόγω του λαθρεμπορίου της φοροδιαφυγής, της ελλειμματικής παράδοσης της αισχροκέρδειας και της συμφωνημένης τιμής από πρατήρια κοντινών γεωγραφικών περιοχών.

## 7.στ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ

Από την τελική τιμή (λιανική) των εμπορευμάτων οι συνολικοί φόροι εκτελωνισμού (εκτός ΦΠΑ) καταλαμβάνουν την μερίδα του λέοντος. Ενδεικτικά για τις 28/11/2007 η τιμή αγοράς της αμόλυβδης όπου περιλαμβάνεται η αξία του εμπορεύματος και οι φόροι ήταν 786.753 ευρώ όπου η αξία του εμπορεύματος είναι το 1/3 της παραπάνω τιμής και τα υπόλοιπα 2/3 οι φόροι. Όπως είναι κατανοητό η παραπάνω τιμή είναι η τιμή που πουλούσαν τα 3 διυλιστήρια και δει το κρατικό στην συγκεκριμένη χρονική στιγμή προς τις εταιρίες.

Από εκεί και ύστερα οι εταιρίες βάσει της πολιτικής τους προσαρμόζουν το περιθώριο κέρδους το οποίο κυμαίνεται από 5 – 15% και είναι διαφορετικό από εταιρία σε εταιρία αλλά και διαφορετικό και για τους πελάτες (πρατήρια) της ίδιας εταιρίας.

Η τελική τιμή λιανικής διαμορφώνεται στο τέλος από τους πρατηριούχους των οποίων βάσει των παραμέτρων που αναφέρθηκαν ανωτέρω το περιθώριο κέρδους διαφέρει και κυμαίνεται από 5-15%.

Όπως γίνεται αντιληπτό η αξία του εμπορεύματος και οι φόροι αποτελούν το 80% της τελικής τιμής.

**ΤΙΜΕΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΕΛ.ΠΕ) ΜΕ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΧΩΡΙΣ  
ΦΠΑ ΤΕΤΑΡΤΗ 28/11/07**

ΒΕΝΖΙΝΗ				ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	
ΕΙΔΟΣ	SUPER	ΑΜΟ- ΛΥΒΔΗ 98 RON	ΑΜΟΛΥ- ΒΔΗ 100 RON	ΒΙΟ ΝΤΗΖΕΛ ΚΙΝΗ- ΣΗΣ	ΘΕΡΜΑΝ- ΣΗΣ ΑΓΡΟ- ΤΩΝ
ΤΙΜΗ	804,440	786,753	851,808	829,167	542,579

Η τελική τιμή λιανικής στην αμόλυβδη την ίδια ημερομηνία ήταν από 950-1000ευρώ/μ<sup>3</sup>.

#### 7.ζ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Σημαντικό ρόλο στο κόστος των εμπορευμάτων πετρελαίου καταλαμβάνει το κόστος μεταφοράς για την παράδοση των εμπορευμάτων αυτών από τις εταιρίες προς τα πρατήρια τους.

Η μεταφορά γίνεται με βυτιοφόρα οχήματα τα οποία χωρίζονται σε Ι.Χ. που είναι ιδιόκτητα βυτία των εταιριών με οδηγούς που έχουν υπαλληλική σχέση με τις εταιρίας και Δ.Χ. δημοσία χρήσης βυτία τα οποία τα ελέγχουν ιδιώτες οι οποίοι στην πλειοψηφία τους ανήκουν σε σωματεία.

Οι εταιρίες δικαιούνται περιορισμένο αριθμό ΙΧ βυτίων οπότε είναι αναγκασμένες να συνεργάζονται με στόλους Δ.Χ. βυτίων για την διακίνηση των εμπορευμάτων τους έναντι κάποιου τμήματος που καθορίζεται το ελάχιστο κόστος από τον νόμο αλλά τις περισ-

σότερες φορές είναι υψηλότερο μετά από διαπραγματεύσεις των δύο πλευρών.

Όλα αυτά τα χρόνια πολλά έχουν ειπωθεί και πολλοί νόμοι έχουν ψηφιστεί για την καταπολέμηση της νοθείας του ελέγχου και της ασφάλειας των παραδόσεων που αφορούν την μεταφορά των εμπορευμάτων και πολλά ακόμα προτείνονται και συζητιούνται για την τελική τους καταπολέμηση.

#### 7.η ΕΛΕΓΧΟΣ –ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ –ΝΟΘΕΙΑ -ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ

«Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, σήμερα, η αγορά των πετρελαιοειδών είναι από τους ωριμότερους και μεγαλύτερους κλάδους της ελληνικού τομέα των πετρελαιοειδών που συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής, στην δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και στην υλοποίηση επενδύσεων εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ, ετησίως.

Παρά την σημαντική εξέλιξη του κλάδου την τελευταία δεκαετία με την απελευθερωμένη αγορά πετρελαιοειδών, από το 1992, υπάρχουν σημαντικά ζητήματα προς επίλυση. Ζητήματα που στην πλειοψηφία τους έχουν να κάνουν με την νοθεία και τη λαθρεμπορία των καυσίμων που διακινούνται στην αγορά.

Είναι γεγονός ότι ο χώρος των καυσίμων είναι εστία μεγάλης και φοροδιαφυγής και λαθρεμπορίου. Χαρακτηριστικό είναι το 1994 κατανάλωση πετρελαίου θέρμανσης και πετρελαίου κίνησης ήταν περίπου 2 εκατ. τόνους. Το 2003, η κατανάλωση πετρελαίου υπερδιπλασιάστηκε ξεπερνώντας τα 4,2 εκατ, τόνους όταν η κατά πετρελαίου κίνησης, την ίδια περίοδο, αυξήθηκε κατά 35%. Και

μόνο των στοιχείων αυτών δηλώνει το μέγεθος του προβλήματος, αφού αυτή η αύξηση θα μπορούσε να δικαιολογηθεί μόνο εάν σ' αυτό το διάστημα οι κλιματολογικές συνθήκες στη χώρα μας είχαν γίνει ακραίες καθιστώντας μας Λαπωνία ή ο πληθυσμός της χώρας είχε διπλασιαστεί. Φυσικά, ούτε το ένα έχει συμβεί, ούτε το άλλο.

Στο πλαίσιο αυτό, το υπουργείο Ανάπτυξης σε συνεργασία με το Οικονομίας και Οικονομικών και τα αρμόδια υπουργεία, έχουν ως στόχο τα τελευταία χρόνια να προωθήσουν μια σειρά μέτρων και πολιτικών για την αντιμετώπιση του της νοθείας και της λαθρεμπορίας, έχοντας θέσει ως πρώτη διασφάλιση την εξασφάλιση της καλύτερης ποιότητας όλης της σειράς των προϊόντων που διακινούνται στην αγορά και συγχρόνως τη συγκράτηση των τιμών σε όσο το δυνατόν καλύτερα επίπεδα.

Πιο συγκεκριμένα, από τις αρχές του 2006 έχουν γίνει μόνο από τις Υπηρεσίες του υπουργείου Ανάπτυξης και του υπουργείου και Οικονομικών, **1.746 έλεγχοι**. Έχουν σταλεί μέχρι στιγμής 481 μη κανονικά δείγματα στο Γενικό Χημείο και έχουν διαπιστωθεί 126 παραβάσεις.

Έλεγχοι γίνονται και από τις διευθύνσεις εμπορίου των Αυτοδιοικήσεων. Από την αρχή του έτους ο γενικός γραμματέας έχει επιβάλει κυρώσεις ύψους 378.000 ευρώ.

Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τον περιορισμό της φοροδιαφυγής, της νοθείας και του λαθρεμπορίου στον τομέα των καυσίμων, δεν θα επιβαρύνει τον τελικό καταναλωτή. Είναι σημαντικό να αντιληφθούμε ότι μόνο με τη

συνεργασία των καταναλωτών, των πρατηριούχων καυσίμων και των εταιριών εμπορικών διυλιστηρίων θα οδηγηθούμε σε αποτελέσματα θετικά για τη σωστή λειτουργία της αγοράς.

Τα φαινόμενα νοθείας αφορούν κυρίως τις εξής προσμίξεις:

- 1) πετρέλαιο ναυτιλίας σε πετρέλαιο θέρμανσης ή πετρέλαιο κίνησης
- 2) πετρέλαιο θέρμανσης σε πετρέλαιο κίνησης
- 3) πετρέλαιο αγνώστου προελεύσεως ή πετρέλαιο που έχει υποστεί παράνομη επεξεργασία αποχρωματισμού και καταστροφής του ιχνηθέτη, σε πετρέλαιο κίνησης
- 4) αμόλυβδη βενζίνη σε βενζίνη με υποκατάστατο μολύβδου ή σε αμόλυβδη 98 οκτανίων
- 5) χημικές ενώσεις (Τολουόλιο, ξυλόλιο κ.λ.π.) σε υγρά καύσιμα
- 6) white spirit σε φωτιστικό πετρέλαιο
- 7) πετρέλαιο σε βενζίνες.

Τα κύρια προϊόντα στα οποία παρατηρούνται φαινόμενα λαθρεμπορίας είναι:

- (α) Ναυτιλιακά καύσιμα (ντίζελ, μαζούτ)
- (β) Πετρέλαιο θέρμανσης
- (γ) Βενζίνες
- (δ) Λοιπά πετρελαιοειδή (μειωμένου φόρου για τα νησιά Αιγαίου, white spirit, τολουόλιο, ξυλόλιο, κηροζίνες κ.λ.π.).

Από όλο το κύκλωμα διακίνησης των καυσίμων περιπτώσεις σκόπιμης νοθείας με κίνητρο το κέρδος είναι δυνατόν να γίνουν είτε από τον μεταφορέα, ή από τον μεταφορέα σε συνεργασία με τον πρατηριούχο, είτε μόνο από τον πρατηριούχο. Επίσης από τις Ε-

λέγχουσες Αρχές έχουν βρεθεί παράνομες εγκαταστάσεις επεξεργασίας των πετρελαίων θέρμανσης και ναυτιλίας, για τον αποχρωματισμό τους και την καταστροφή των ιχνηθετών, προκειμένου να πωληθούν ως πετρέλαιο κίνησης.

Συχνές παραβάσεις με χρήση νοθευμένου πετρελαίου κίνησης διαπιστώνονται συνήθως στους επαγγελματίες οδηγούς φορτηγών και ταξί. Επίσης η εξέταση δειγμάτων που ελήφθησαν από βιομηχανίες, ξενοδοχεία και φούρνους, που θα έπρεπε να χρησιμοποιούν πετρέλαιο κίνησης, έδειξαν ότι χρησιμοποιούν και νοθευμένα καύσιμα, με αποτέλεσμα εκτός της φοροδιαφυγής να προκαλούν και ρύπανση του περιβάλλοντος με αυξημένες ποσότητες SO<sub>2</sub>.

Μια σοβαρή ένδειξη ότι ένα σημαντικό ποσοστό πετρελαίου θέρμανσης πωλείται παράνομα ως πετρέλαιο κίνησης είναι και το γεγονός της αύξησης κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης την τελευταία δεκαετία, και της παράλληλης μείωσης κατανάλωσης του πετρελαίου κίνησης.

Το πετρέλαιο θέρμανσης προορίζεται αποκλειστικά για τη θέρμανση οικιακών χώρων. Από τις 16/10/2003 το πετρέλαιο θέρμανσης επιτρέπεται να χρησιμοποιείται και στη γεωργία, στις καλλιέργειες οπωροκηπευτικών, στις ιχθυοκαλλιέργειες και στη δασοκομία. Σημαντικό είναι το λαθρεμπόριο που γίνεται με την παράνομη διακίνηση του πετρελαίου ναυτιλίας. Η ατελής χορήγηση των ναυτιλιακών καυσίμων προβλέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 15 και 23 του "Ν. 2127/93 και του ν. 603/77. Ο εφοδιασμός των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων καθώς και των ναυαγοσωστικών

διενεργείται με βυτιοφόρα αυτοκίνητα ή σλέπια, τα οποία μεταφέρουν αφορολόγητα καύσιμα (transit). Επειδή η νοθεία εμπεριέχει εξ ορισμού αλλά εμμέσως στοιχεία δασμοφοροδιαφυγής μπορεί να χαρακτηριστεί και ως λαθρεμπορία. Γέννηση λαθρεμπορικού προϊόντος έχουμε από:

- Πετρέλαιο προοριζόμενο για πλοία που δικαιούνται ατελή εφοδιασμό.
- Πετρέλαιο προοριζόμενο για εξαγωγή.

Οι συνήθεις παρατυπίες - νοθείες - λαθρεμπορία στο πετρέλαιο ναυτιλίας είναι οι ακόλουθες:

- Εικονικοί εφοδιασμοί μέσω βυτιοφόρων ή σλεπίων
- Παράδοση μικρότερης ποσότητας
- Πολλαπλοί εικονικοί εφοδιασμοί για το ίδιο σκάφος

Οι ποσότητες του πετρελαίου ναυτιλίας που συλλέγονται με τους τρόπους αυτούς μπορούν να:

- ▶ Πουληθούν εκ νέου
- ▶ Χρησιμοποιηθούν για νοθεία πετρελαίου κίνησης ή θέρμανσης
- ▶ Υποστούν παράνομη επεξεργασία για αποχρωματισμό και καταστροφή του ιχνηθέτη και κατόπιν να χρησιμοποιηθούν για νοθεία πετρελαίου κίνησης ή θέρμανσης.

Η συστηματική αντιμετώπιση της νοθείας και της λαθρεμπορίας των καυσίμων είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα, δύσκολο στην επίλυση του λόγω των μεγάλων του οικονομικών διαστάσεων. Οι επιπτώσεις του εκτός από οικονομικές είναι επίσης κοινωνικές και περιβαλλοντικές. Κατά συνέπεια γίνεται πλήρως αντιληπτό το ενδιαφέρον της Υπηρεσίας μας για την εντατικοποίηση των ελέγχων



στην αγορά καυσίμων με βάση τις κείμενες διατάξεις. Για το σκοπό αυτό εντείνονται οι προσπάθειες κωδικοποίησης των διαδικασιών ελέγχου, συντονισμού και συνεργασίας των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών, δηλαδή ΓΧΚ, ΣΔΟΕ, ΚΕΔΑΚ.

## **8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

### **8.α Αναδιάρθρωσεις στην αγορά πετρελαίου**

Ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία, η βιομηχανία πετρελαίου, μέσω τεχνολογικών εκσυγχρονισμών, συγχωνεύσεων, διεύρυνση της επιχειρηματικής δράσης κ.α. μπήκε σε μια διαδικασία αναδιάρθρωσης, με στόχο τη βελτίωση της κερδοφορίας. Οι αναδιάρθρωσεις επιταχύνθηκαν με τις κοινωνικοπολιτικές αλλαγές στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες και την ένταση του ανταγωνισμού, διευρύνοντας το κύμα ιδιωτικοποιήσεων πετρελαϊκών εταιρειών και εντείνοντας την απορύθμιση της αγοράς.

Βέβαια, όσο αφορά της μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, αυτές είχαν μπει σε μια διαδικασία αλλαγής των ιδιοκτησιακών τους χαρακτηριστικών, πριν από το 1990. Ενδεικτικά θα μπορούσαν να αναφερθούν οι περιπτώσεις της BP, όπου η ιδιωτικοποίηση της άρχισε στα μέσα της δεκαετίας του '80, με την πώληση του 32% της εταιρείας σε ιδιώτες και τέλειωσε το 1995, όταν η κυβέρνηση πούλησε και το υπόλοιπο 1,8%, καθιστώντας τη BP αμιγώς ιδιωτική εταιρεία.

Οι συγχωνεύσεις στην αγορά πετρελαίου τα τελευταία χρόνια, η μείωση των "εφτά αδελφών" σε τρεις (Exxon/Mobil, Royal Dutch Shell, BP - Amoco) επιβεβαιώνουν τη τάση για έλεγχο της αγοράς. Τα συνολικά έσοδα αυτών των τριών εταιρειών (310 δις. \$) που είναι πρώτες στη κατάταξη με βάση το ύψος των εσόδων τους, ξεπερνούν τα συνολικά έσοδα των επόμενων 14 ιδιωτικών εταιρειών.

Μια από τις μεγαλύτερες αλλαγές στην βιομηχανία πετρελαίου, αποτελεί η δραματική μείωση του εργατικού δυναμικού τα τελευταία 25 χρόνια. Το 1982, σε παγκόσμιο επίπεδο, οι μεγαλύτερες 25 ιδιωτικές επιχειρήσεις απασχολούσαν περισσότερους από 1.600.000 εργαζόμενους. Δέκα χρόνια αργότερα, οι απασχολούμενοι ήταν λίγο περισσότεροι από 1 εκατομμύριο και το 1998 λιγότερη από 600.000. Ένα βασικός λόγος ήταν η εισαγωγή νέας τεχνολογίας, η οποία απαιτεί λιγότερο προσωπικό. Ένας δεύτερος, σχετίζεται με την μείωση του κόστους, όπου οι εργαζόμενοι αποτέλεσαν έναν εύκολο στόχο, και τέλος, ένας τρίτος λόγος για τη μείωση του προσωπικού, εστιάζεται στην επικρατούσα αντίληψη των διοικήσεων, για διατήρηση μόνο ενός βασικού πυρήνα εργαζόμενων στις επιχειρήσεις και ανάθεσης σε τρίτους, μέσω συμβάσεων, διαφόρων εργασιών, από κατασκευές μέχρι catering και συντήρηση εγκαταστάσεων.

Τον τελευταίο χρόνο άρχισε η χρησιμοποίηση του διαδικτύου, από μεγάλες εταιρείες του κλάδου με στόχο την πώληση και αγορά πληροφοριών (π.χ. εξόρυξη,) καθώς και τη διενέργεια εμπορίου.

- Στις αρχές του χρόνου η εταιρεία Schlumberger δημιούργησε την ηλεκτρονική υπηρεσία ([www.IndigoPool.com](http://www.IndigoPool.com).) με στόχο την εμπορία περιουσιακών στοιχείων πετρελαίου και φυσικού αερίου και σχετικών πληροφοριών με προοπτική την επέκταση της και στον τομέα του global information-management services της βιομηχανίας εξόρυξης και παραγωγής.

- Έξι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες (BP Amoco, Chevron, ExxonMobil, Shell, Texaco και TotalFinaElf) και 22 αεροπορικές (μεταξύ άλλων όπως οι British Airways, KLM, Lufthansa, Air France, Cathay Pacific Airways Singapore Airlines κ.α.) συμφώνησαν να δημιουργήσουν μια ηλεκτρονική υπηρεσία στο Internet, που θα αφορά τα αεροπορικά καύσιμα, με σκοπό την αύξηση της αποδοτικότητας στην προμήθεια καυσίμων και τον περιορισμό των δαπανών που προκαλούν οι συναλλαγές. Το όφελος για τις συνεργαζόμενες εταιρείες υπολογίζεται να είναι της τάξης των 100 εκ \$ ετησίως. Η υπηρεσία που ονομάζεται Jeta.com και έχει έδρα το Σικάγο, προβλέπεται να αρχίσει τη λειτουργία της μετά τα μέσα του 2001.

## 8.β ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ

Μέσα σε αυτό το σκηνικό, ποιες είναι οι αιτίες της σημερινής κρίσης; Πού οφείλεται η άνοδος των τιμών του πετρελαίου; Πρόκειται, άραγε, για συγκυριακό και παροδικό φαινόμενο ή για την έναρξη ενός κύκλου σταθερής αύξησης των τιμών της ενέργειας; Πρόκειται, μήπως, όπως φοβούνται μερικοί, για το προειδοποιητικό σήμα ενός νέου και μεγάλου πετρελαϊκού «σοκ» που θα προκληθεί από την ανισορροπία στους ρυθμούς ανάπτυξης της προσφοράς και της ζήτησης; Αυτά τα ερωτήματα και οι φόβοι νομιμοποιούνται, αφού η πετρελαϊκή αγορά μπήκε σε αναβρασμό δύο μήνες μετά την εισβολή στο Ιράκ το Μάρτιο-Απρίλιο του 2003, στην οποία ορισμένοι στήριξαν τις ελπίδες τους για γρήγορη αύξηση της

ιρακινής παραγωγής και μείωση των τιμών σε περίπου 20 δολάρια το βαρέλι.

Η τελείως απρόσμενη εκτίναξη των τιμών επιταχύνθηκε περισσότερο στις αρχές της άνοιξης του 2004, δηλαδή ακριβώς κατά τη διάρκεια της περιόδου που η παγκόσμια ζήτηση κατέγραψε μια εποχική πτώση περίπου δύο εκατομμυρίων βαρελιών την ημέρα.

Η υποχώρηση των τιμών που διαπιστώθηκε μετά την τελευταία σύνοδο του Οργανισμού των Πετρελαιοεξαγωγών Κρατών (ΟΠΕΚ)(1), στις 3 Ιουνίου 2004, και η ανακοίνωση της αύξησης των αποθεμάτων στις Ηνωμένες Πολιτείες, δεν διέλυσαν ωστόσο τις ανησυχίες. Η παγκόσμια ζήτηση πρέπει στην πραγματικότητα να ανακάμψει τους επόμενους μήνες και οι παράγοντες που προκάλεσαν την έκρηξη των τιμών σε πάνω από 40 δολάρια το βαρέλι δεν έχουν, στην ουσία, εξαλειφθεί. Καθώς αφορούν, παράλληλα, το παγκόσμιο γεωπολιτικό πλαίσιο και το μηχανισμό της αγοράς.

Εάν η κατάσταση στο Ιράκ δεν ήταν αυτή που είναι και η Σαουδική Αραβία είχε γλιτώσει από επιθέσεις, προφανώς η άνοδος των τιμών δεν θα γινόταν τόσο γρήγορα. Στο Ιράκ, η ανασφάλεια και τα επαναλαμβανόμενα σαμποτάζ στις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις προκάλεσαν την πτώση της παραγωγής στο 1,33 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2003 (έναντι 2,12 εκατ. βαρελιών την ημέρα το 2002, τη χρονιά δηλαδή που προηγήθηκε του τελευταίου πολέμου). Παρά την ανάκαμψη στα 2,3 εκατ. βαρέλια την ημέρα το Μάιο του 2004, η παραγωγή παραμένει αρκετά πιο κάτω από τα επίπεδα της περιόδου 1999-2001.

Εξάλλου, τα συμβόλαια τα οποία διαπραγματεύτηκε ή υπέγραψε το καθεστώς της Βαγδάτης που ανατράπηκε, με αρκετές διεθνείς εταιρείες, με στόχο την εκμετάλλευση νέων κοιτασμάτων και τον διπλασιασμό της παραγωγής μέσα σε μια περίοδο έξι έως οχτώ χρόνων, έχουν παγώσει.

Οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι κερδοσκοπικές τοποθετήσεις στην πραγματικότητα διεύρυναν μια τάση αύξησης, η οποία έχει τις ρίζες της στην εξέλιξη της προσφοράς και της ζήτησης. Από αυτή την άποψη, αξίζει να υπογραμμιστούν τρεις κύριοι παράγοντες:

Ο πρώτος, τον οποίο έχουμε την τάση να ξεχνάμε, αφορά τις επιπτώσεις των εθνοτικών συγκρούσεων και των απεργιών στη Νιγηρία στην πετρελαϊκή παραγωγή της χώρας.

Η απεργία, εξάλλου, που παρέλυσε την πετρελαϊκή βιομηχανία στη Βενεζουέλα, το 2003, οδήγησε επίσης σε μεγάλη πτώση της πετρελαϊκής παραγωγής.

Ο δεύτερος παράγοντας εντοπίζεται στη συμφόρηση που σημειώνεται στον τομέα της διύλισης στις μεγάλες καταναλώτριες χώρες.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, και ως συνέχεια των μειωμένων επενδύσεων των τελευταίων ετών, η παραγωγική δυναμικότητα δεν ξεπερνά σήμερα τα 83,6 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα, δηλαδή λίγο περισσότερο από το ανώτατο όριο ζήτησης των 82,5 εκατομμυρίων βαρελιών την ημέρα που καταγράφηκε τον Φεβρουάριο του 2004.

Ακόμη περισσότερο, η δομή αυτής της δυναμικότητας δεν προσαρμόζεται πια στην εξέλιξη των αναγκών σε προϊόντα διύλι-

σης. Αυτή είναι κυρίως η περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών, οι οποίες δεν καταναλώνουν λιγότερο από 9,6 εκατ. βαρέλια την ημέρα, και όπου, από τις αρχές Μαΐου, άρχισε να εκδηλώνεται έλλειψη βενζίνης, προκαλώντας ταυτόχρονα εκτίναξη των τιμών.

Η αύξηση των τιμών των προϊόντων διύλισης παρέσυρε φυσιολογικά προς τα πάνω τις τιμές του αργού πετρελαίου.

Τρίτος παράγοντας, η απόφαση που αναγγέλθηκε στις 10 Απριλίου από τον ΟΠΕΚ, να μειώσει το ανώτατο επίπεδο παραγωγής στα 23,5 εκατ. βαρέλια την ημέρα. Οι έντονες διαμαρτυρίες που προκάλεσε στις βιομηχανικές χώρες, αύξησαν τις εντάσεις και επέτειναν την αύξηση των τιμών.

Η αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας για τα επόμενα λίγα χρόνια εξαρτάται τόσο από την πολιτική σταθερότητα, κυρίως στη Μέση Ανατολή, όσο και από τον όγκο των αποθεμάτων που είναι ακόμη διαθέσιμα.

Μακροπρόθεσμα, η εξάντληση -αργή αλλά μοιραία- των αποθεμάτων καθιστά ολοένα και περισσότερο αναπόφευκτη τη σταδιακή μετάβαση προς πηγές ενέργειας διαφορετικές από το πετρέλαιο.

Εκτός από την πολιτική σταθερότητα, αυτή η μετάβαση απαιτεί τιμές ενέργειας αρκετά ελκυστικές για να καταστούν δυνατές παγκόσμιες επενδύσεις στον ενεργειακό τομέα, οι οποίες υπολογίζονται από τη Διεθνή Υπηρεσία Ενέργειας σε 16,48 τρισεκατομμύρια (σε δολάρια του 2000) για την περίοδο 2001-2030, τόσο στην πετρελαϊκή βιομηχανία και τη βιομηχανία φυσικού αερίου όσο και για την ανάπτυξη άλλων ενεργειακών πηγών.

Με αυτή την έννοια, μπορούμε να πούμε ότι οι φόβοι που προκλήθηκαν από την τελευταία άνοδο των τιμών του πετρελαίου είναι σωτήριοι, στο βαθμό που τaráσσουν τη σχεδόν γενική αναισθησία, η οποία τροφοδοτείται από μια προσφορά που ήταν μέχρι τώρα περισσότερο από επαρκής και από τιμές πετρελαίου που δεν ξεπερνούν σήμερα, σε σταθερό δολάριο, το ανώτατο επίπεδο που είχαν πριν από ένα τέταρτο του αιώνα. ([www.enet.gr](http://www.enet.gr))

#### 8.γ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ - ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Το Σάββατο 3 Δεκέμβρη έχει οριστεί ως παγκόσμια μέρα δράσης για την κλιματική αλλαγή. Σε πάνω από 30 χώρες σε όλο το κόσμο διοργανώνονται διαδηλώσεις και διαμαρτυρίες που "απαιτούν από τις ΗΠΑ και την Αυστραλία να επικυρώσουν άμεσα το Πρωτόκολλο του Κιότο κα από την παγκόσμια κοινότητα να προχωρήσει όσο πιο γρήγορα γίνεται σε μια συμφωνία για τη μείωση των εκπομπών που θα είναι αποτελεσματική", όπως αναφέρει η ανακοίνωση της Συμμαχίας για την Κλιματική Αλλαγή, που συντονίζει τις κινητοποιήσεις.

Η καταστροφή του περιβάλλοντος έχει πάψει σήμερα να είναι ένα θέμα που απασχολεί μεμονωμένες οικολογικές ομάδες και επιστήμονες, όπως τις προηγούμενες δεκαετίες. Η απόφαση για τις 3 του Δεκέμβρη βγήκε τον περασμένο Γενάρη από το 5ο Παγκόσμιο Κοινωνικό Φόρουμ στο Πόρτο Αλέγκρε της Βραζιλίας, στο οποίο συμμετείχαν εκατοντάδες χιλιάδες ακτιβιστές από τις χώρες της Λατινικής Αμερικής και όλο τον κόσμο. Έχει γίνει κομμάτι ενός παγκόσμιου κινήματος, του αντικαπιταλιστικού κινήματος, που από



το Σιάτλ και τη Γένοβα βάζει σαν κέντρο του την πάλη με όλες τις καταστροφικές συνέπειες του καπιταλισμού. Χιλιάδες άνθρωποι ευαισθητοποιούνται με την κλιματική αλλαγή και κάνουν την πάλη για να σωθεί το περιβάλλον δική τους υπόθεση.

Όλοι οι επιστήμονες παραδέχονται ότι η βασικότερη αιτία για την αλλαγή του κλίματος είναι το λεγόμενο "φαινόμενο του θερμοκηπίου", οι αυξανόμενες εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα δηλαδή, από μια παγκόσμια οικονομία βασισμένη στην καύση ορυκτών καυσίμων. Κυρίαρχες αυτής της οικονομίας είναι οι εταιρίες πετρελαίου, άνθρακα και φυσικού αερίου, οι αυτοκινητοβιομηχανίες και οι κατασκευαστικές εταιρίες, που έχουν σαν έδρα τις μεγάλες βιομηχανικές χώρες. Αυτές οι εταιρίες και επιχειρήσεις, χρησιμοποιώντας τους νόμους της ελεύθερης αγοράς και θεωρώντας ότι κάθε τι που υπάρχει γύρω μας είναι εμπόρευμα, έχουν καταφέρει να εξαρτήσουν ολόκληρη την κοινωνία από τα προϊόντα τους, διευρύνοντας έτσι τις δραστηριότητες τους και μεγιστοποιώντας τα κέρδη τους.

Το πιο άμεσο και ορατό αποτέλεσμα αυτής της ανεξέλεγκτης λειτουργίας της αγοράς και των επιχειρήσεων πάνω στο περιβάλλον είναι τα ακραία καιρικά φαινόμενα, που εκτός από υλικές καταστροφές κοστίζουν πλέον και ανθρώπινες ζωές. Οι μακροχρόνιες ξηρασίες στην Αφρική που οδηγούν στο θάνατο χιλιάδων παιδιών κάθε χρόνο από την πείνα, οι καταστροφικές για τις καλλιέργειες πλημμύρες, και απότομες καταιγίδες στην Ασία, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας από το λιώσιμο των πάγων που καλύπτει ολόκληρες περιοχές, είναι μερικές από τις συνέπειες. Ο τυφώνας

Κατρίνα στη Νέα Ορλεάνη με τους χιλιάδες νεκρούς στην μεγαλύτερη δύναμη του πλανήτη, είναι το πιο πρόσφατο παράδειγμα που έδειξε τις τραγικές διαστάσεις που μπορεί να πάρει η καταστροφή του περιβάλλοντος από την υπερθέρμανση του πλανήτη.

Όλες οι κυβερνήσεις σήμερα παραδέχονται αυτό που προβλέπουν οι περισσότεροι επιστήμονες. Ότι η κλιματική αλλαγή είναι από τις σημαντικότερες απειλές που αντιμετωπίζει σήμερα ο κόσμος. Και ότι σε μερικές δεκαετίες, χωρίς τα αναγκαία μέτρα, η καταστροφή για το περιβάλλον θα είναι μη αναστρέψιμη, με σχεδόν αδύνατη την επιβίωση οποιουδήποτε πολιτισμού.

Πάνω σε αυτές τις προβλέψεις των επιστημόνων και στην αυξανόμενη αντίδραση από τη μεριά του κόσμου, οι κυβερνήσεις έχουν αναγκαστεί τα τελευταία χρόνια να υποσχεθούν ότι θα αναλάβουν δράση.

Τελευταία τέτοια απόπειρα ήταν η Συμφωνία για το Κλίμα το 1997 στην Ιαπωνία, που κατέληξε στο πολύ γνωστό Πρωτόκολλο του Κιότο. Το Πρωτόκολλο υποτίθεται ότι καθιέρωνε μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου κατά 5,2% ως το 2008-2012 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 σε όλες τις αναπτυγμένες βιομηχανικά χώρες. Η προπαγάνδα των κυβερνήσεων έλεγε ότι, αν και πολύ μικρό, ήταν ένα πρώτο θετικό βήμα.

Το Πρωτόκολλο του Κιότο, όμως, δεν έχει ακόμα μπει σε εφαρμογή. Οι ΗΠΑ, που είναι υπεύθυνες για το 25% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, αρνούνται πεισματικά να το επικυρώσουν με διάφορες προφάσεις, έχοντας στο πλευρό τους την Ιαπωνία, τον Καναδά, την Αυστραλία. Ενώ τα τελευταία χρόνια

τα κράτη μέλη της ΕΕ, που βρίσκονται στη δεύτερη θέση με 20%, έχουν αυξήσει σημαντικά τις εκπομπές από τα ορυκτά καύσιμα. Ο στόχος του Κιότο είναι πλέον πρακτικά αδύνατο να επιτευχθεί και μέχρι στιγμής δεν υπάρχει καμιά απολύτως δέσμευση από τις κυβερνήσεις για περαιτέρω δράση.

Η αδυναμία των ηγετών του κόσμου να πάρουν ουσιαστικά μέτρα και η άρνηση τους να κάνουν το παραμικρό βήμα, έχουν μια απλή εξήγηση. Όλες οι κυβερνήσεις είναι δεσμευμένες στις παραπάνω μεγάλες εταιρίες και βιομηχανίες ότι τίποτα δε θα αλλάξει. Μόνο οι ΗΠΑ επιδοτούν κάθε χρόνο την βιομηχανία ορυκτών καυσίμων με 18 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ οι παγκόσμιες επιχορηγήσεις προς τις βιομηχανίες ορυκτών καυσίμων και πυρηνικών τα τελευταία είκοσι χρόνια ξεπερνούν τα 300 δισεκατομμύρια δολάρια

Τον Ιούλιο του 2001 η κυβέρνηση του Μπους αρνήθηκε να επικυρώσει μια διεθνή πρόταση -εγκεκριμένη ακόμα και από τους G8- για σταδιακή κατάργηση των επιδοτήσεων για ορυκτά καύσιμα και ταυτόχρονη αύξηση της χρηματοδότησης εναλλακτικών πηγών ενέργειας.

Παραδεχόμενος ότι κάτι τέτοιο θα ήταν καταστροφικό για την οικονομία των ΗΠΑ και την ομαλή λειτουργία της αγοράς, ο Μπους έβαλε για άλλη μια φορά τα κέρδη των εταιριών πάνω από τον πλανήτη και τους ανθρώπους. Λίγο αργότερα ακολούθησε αντίστοιχη απόφαση και από την Ε.Ε.

Τους ίδιους σκοπούς εξυπηρετούν και οι ιμπεριαλιστικοί πόλεμοι. Κανείς πλέον δεν αμφισβητεί, ακόμα και αυτοί που υποστήριξαν τον Μπους και τον Μπλερ και παπαγάλιζαν τότε τα ψέματα

τους, ότι ο πόλεμος στο Αφγανιστάν και το Ιράκ έγινε για το πετρέλαιο. Μαζί με τις φοροαπαλλαγές, οι κυβερνήσεις δεν διστάζουν να σκοτώνουν χιλιάδες αθώους ανθρώπους, να παρέχουν κάθε στρατιωτική και οικονομική βοήθεια στις επιχειρήσεις τους στο εξωτερικό για να αρπάζουν το πετρέλαιο και να συνεχίζουν να σκοτώνουν τον πλανήτη.

Οι τρόποι για να σωθεί ο πλανήτης από την καταστροφή, για να γίνει βιώσιμος και να περιοριστούν στο ελάχιστο οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα, υπάρχουν.

Η τεχνολογία για την εκκαθάριση των ρυπογόνων εκπομπών των ενεργειακών σταθμών, η μαζική επέκταση των δημόσιων συγκοινωνιών για να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου, η καλύτερη μόνωση των κτιρίων και των σπιτιών για να ζεσταίνεται ο κόσμος χωρίς να έχει ανάγκη το πετρέλαιο, παράλληλα με την εκμετάλλευση της αιολικής, της ηλιακής και της υδάτινης ενέργειας είναι οι βασικότεροι. Ο λόγος που δεν γίνονται πράξη είναι γιατί βάζουν σε κίνδυνο την κυριαρχία των επιχειρήσεων και τα κέρδη τους.

Οι χιλιάδες άνθρωποι που κινητοποιούνται αυτή τη στιγμή για την κλιματική αλλαγή, καταλαβαίνουν ότι χρειάζεται μια ολοκληρωτική αλλαγή στο τρόπο διαχείρισης της κοινωνίας και των πηγών της γης για να σωθεί ο πλανήτης και ο πολιτισμός. Όσο οι εταιρίες ορυκτών καυσίμων συνεχίζουν να ελέγχουν οικονομικά το κόσμο, όσο οι κυβερνήσεις που εξυπηρετούν αυτές τις εταιρίες συνεχίζουν να επιβάλλουν τις καταστροφικές πολιτικές τους και να κάνουν τους πολέμους τους, όσο ο καπιταλισμός που βάζει τα

κέρδη πάνω από τους ανθρώπους εξακολουθεί να υπάρχει σα σύστημα, η περιβαλλοντική καταστροφή είναι αναπόφευκτη.

Χρειάζεται να απομακρυνθούμε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα από τη λογική του κέρδους των μεγάλων εταιριών, που εμποδίζουν τη χρήση ανανεώσιμων πηγών και ανταγωνίζονται για το ποιος θα βγάλει τα περισσότερα χρήματα σε βάρος της φύσης. Μόνο όταν οι απλοί άνθρωποι, οι εργαζόμενοι και η νεολαία τελειώνουμε μια και καλή με αυτό το σύστημα, θα μπορούμε να μιλάμε για μια κοινωνία με κέντρο τις ανάγκες τις δικές μας και του πλανήτη. Σε μια κοινωνία όπου οι εργάτες θα ελέγχουν τους πόρους της γης και θα αποφασίζουν συλλογικά το που θα πηγαίνουν οι επενδύσεις, το περιβάλλον θα είναι προτεραιότητα.

Η διατήρηση και επέκταση των δημόσιων συγκοινωνιών, η φορολόγηση των κερδών των πλούσιων του εμπορίου, των αυτοκινήτων, των διυλιστηρίων και των εφοπλιστών, είναι μάχες που έχουμε να δώσουμε το επόμενο διάστημα. Αυτές οι μάχες μαζί με το δυνάμωμα του αντικαπιταλιστικού κινήματος για να φτάσει μέχρι το τέλος του δρόμου, μέχρι την αλλαγή της κοινωνίας, αποτελούν την καλύτερη προοπτική που έχουμε αυτή τη στιγμή εμείς και το περιβάλλον. Για να έχει η φύση τη θέση που της αξίζει σαν πηγή ζωής και πλούτου για όλους μας.([www.sek-ist.gr](http://www.sek-ist.gr))

## 8.δ ΕΡΕΥΝΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

### **Πότε θα τελειώσει το πετρέλαιο;**

Η ερώτηση αυτή χωρίς να είναι λάθος δεν περιγράφει ακριβώς αυτό που νομίζουμε. Το πετρέλαιο στον πλανήτη μας δεν θα τελειώσει ποτέ. Απλώς, η εξόρυξη του θα γίνει τόσο ακριβή που θα υποχρεωθούμε να το εγκαταλείψουμε ως πηγή ενέργειας.

Η σωστή ερώτηση λοιπόν είναι πότε η παραγωγή του πετρελαίου θα φτάσει στο μέγιστο σημείο της και θα αρχίσει να μειώνεται (το λεγόμενο peak oil). Με τη ζήτηση λοιπόν να αυξάνεται και την παραγωγή να μειώνεται αυτό είναι το χρονικό σημείο όπου οι τιμές θα πάρουν την ανηφόρα χωρίς να ξανακατέβουν ποτέ παρά μόνο περιστασιακά και για ελάχιστο χρονικό διάστημα.

Απ' ό,τι φαίνεται αυτή η στιγμή είναι τώρα. Οι κρατικοί φορείς και οι διεθνείς οργανισμοί είναι αισιόδοξοι πως έχουμε ακόμη πολλά χρόνια μπροστά μας μέχρι να φθάσει η ώρα της κρίσεως. Ωστόσο:

Οι εκτιμήσεις για τα παγκόσμια αποθέματα είναι υπερτιμημένες, καθώς κάθε χώρα του ΟΠΕΚ δικαιούται να πουλήσει ποσότητα πετρελαίου ανάλογη με τα αποθέματα της. Όσο μεγαλύτερα αποθέματα δηλώσει λοιπόν, τόσο περισσότερο πετρέλαιο πουλάει. Γι' αυτό όλες οι χώρες του ΟΠΕΚ δηλώνουν πολύ υψηλότερα αποθέματα από τα πραγματικά και φυσικά δεν επιτρέπουν σε κανέναν να ελέγξει τα στοιχεία που μας δίνουν.

Παρά τα επιχειρήματα περί τεχνολογικών εξελίξεων που μας βοηθούν να βρούμε καινούρια κοιτάσματα οι νέες ανακαλύψεις είναι κάθε χρόνο λιγότερες από τον προηγούμενο.

Τα αποθέματα πετρελαίου μέσα σε βράχους (tar sands) και άλλες ανορθόδοξες τοποθεσίες κοστίζουν τόσο πολύ στην εξόρυξη τους που ουσιαστικά δεν είναι αξιοποιήσιμα.

Πουθενά στον κόσμο δεν κατασκευάζονται νέα διυλιστήρια. Αυτό συμβαίνει διότι όσοι γνωρίζουν τι πραγματικά συμβαίνει ξέρουν πως δεν θα λειτουργήσουν για αρκετά χρόνια ώστε να αποσβεστεί η επένδυση της δημιουργίας τους.

Κανείς δεν ποντάρει στα διεθνή χρηματιστήρια εμπορευμάτων υπέρ της πτώσης της τιμής του πετρελαίου στο άμεσο ή μεσοπρόθεσμο μέλλον. Φαίνεται ότι τα όμορφα λόγια περί τεράστιων αποθεμάτων γίνονται πιστευτά μόνο από ανθρώπους εκτός της αγοράς.

Ιστορικά, σε καμία χώρα δεν έγινε κατανοητός ο χρόνος μέγιστης παραγωγής παρά μόνο όταν αυτός είχε παρέλθει. Πρόκειται για μια σκληρή αλήθεια που οι πάντες αρνούνται να αποδεχθούν όσο τα στοιχεία δεν είναι συντριπτικά σε βάρος της. Έτσι θα γίνει και με τη διεθνή παραγωγή. Η πτώση της θα αναγνωριστεί μόνο αφού συμβεί

Το πετρέλαιο λόγω του χαμηλού κόστους και της ευκολίας μεταφοράς του αποτελεί τη βάση της οικονομίας μας. Επειδή λοιπόν οι εναλλακτικές μορφές ενέργειας βρίσκονται ακόμη μακριά από το σημείο ωρίμανσης τους, η προσγείωση μας στην πραγματικότητα θα είναι απότομη.

Ας ελπίσουμε ότι η πατρίδα μας, που αποτελεί μια από τις λιγότερο εξερευνημένες περιοχές του κόσμου για αυτό το πολύτιμο

υγρό να κρύβει ακόμη αρκετό κάτω από το έδαφος της. Θα το χρειαστούμε. ([www.energybulletin.net](http://www.energybulletin.net)).



## 9. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ:

- 1) ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ, ΜΑΙΟΣ – ΙΟΥΝΙΟΣ – ΙΟΥΛΙΟΣ – ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2007, Νο 162
- 2) ΑΒΙΝ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ – ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ – ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ – ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2003, Νο 151
- 3) ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2000
- 4) ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

- 1) [www.livepedia.gr](http://www.livepedia.gr)
- 2) [www.hellenic-petroleum.gr](http://www.hellenic-petroleum.gr)
- 3) [www.shell.com](http://www.shell.com)
- 4) [www.bp.com](http://www.bp.com)
- 5) [www.eko.gr](http://www.eko.gr)
- 6) [www.moh.gr](http://www.moh.gr)
- 7) [www.elpe.gr](http://www.elpe.gr)
- 8) [www.inegsee.gr](http://www.inegsee.gr)
- 9) [www.blogs.in.gr](http://www.blogs.in.gr)
- 10) [www.theoil drum.gr](http://www.theoil drum.gr)
- 11) [www.politis.com](http://www.politis.com)
- 12) [www.ilf.com](http://www.ilf.com)
- 13) [www.enet.gr](http://www.enet.gr)
- 14) [www.sek-ist.gr](http://www.sek-ist.gr)
- 15) [www.energybulletin.net](http://www.energybulletin.net)

### ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- 1) κ. Τσάμης Κων/νος, Διευθυντής υποκαταστήματος AVIN OIL, τηλ. 2310511599
- 2) κ. Παπαναστασίου Χρήστος, Προϊστάμενος Χρηματοοικονομικού AVIN OIL, τηλ.2310511599
- 3) κ. Τσίμπος Κυριάκος, Προϊστάμενος Λιπαντικών, AVIN OIL, τηλ. 2310514750
- 4) κ. Μάνος Έρικ, Διευθυντής Πωλήσεων, SHELL, τηλ. 2310637629
- 5) κ. Οικονόμου Κώστας, Διευθυντής Πωλήσεων, JET OIL, τηλ.2310573600