

# ΤΟ Β' ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τοῦ καθηγητοῦ **Σταύρου Ν. Σταυροπούλου**

Α'

Ἡ συζήτηση, τέσσερις, συνέχεια, βδομάδες — ἀπὸ 8 Ἰανουαρίου ὡς καὶ 1 Φεβρουαρίου 1963 — στὴ Βουλὴ, ἐπερωτήσεων γιὰ τὴ σύμβαση δευτέρου διυλιστηρίου πετρελαίου στὴν Ἑλλάδα καὶ συναρτημένων βιομηχανιών,<sup>1</sup> συζήτηση κατὰ τὴν ὁποία, ἔξω ἀπὸ τοὺς βουλευτὲς ποὺ ἔκαναν τὶς ἐπερωτήσεις, μίλησαν ὅλοι οἱ ἀρχηγοὶ κομμάτων τῆς Ἀντιπολιτεύσεως, ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως καὶ πολλὲς φορές ὁ ὑπουργὸς Συντονισμοῦ καὶ οἱ ἄλλοι ἀρμόδιοι, ὑπουργοί, ἡ συζήτηση αὐτὴ, ἐπαναλαμβάνω, ἄφησε ἀμέτρητη πίκρα σὲ ὄσους τὴν παρακολούθησαν, γιὰ τοὺς τρόπους ποὺ γίνεται ὁ χειρισμὸς βασικῶν ἐθνικῶν ζητημάτων καὶ ἀντιμετωπίζεται ἡ οἰκονομικὴ προκοπὴ τῆς Χώρας μας.

Θὰ ἤθελα νὰ δώσω ἐδῶ μιὰ εὐκολονόητη εἰκόνα τοῦ ὅλου θέματος — ὅπως ἀνάκυψε ἀπὸ τὴν ἀληθινὰ ἐξονυχιστικὴ συζήτηση τῆς Βουλῆς — γιὰ τὸν μέσο Ἕλληνα ποὺ δὲν ἔχει εἰδικευθεῖ στὰ ζητήματα τῆς οἰκονομίας καὶ βιομηχανίας τοῦ πετρελαίου. Θὰ χρειασθεῖ, ὅμως, νὰ ἔχουμε ὑπόψη μας μερικὰ γενικώτατα γιὰ τὴ φύση τοῦ πετρελαίου, τὴ βιομηχανικὴ του ὑπόσταση καὶ τὴν ἐμπορευματικὴ του τοποθέτηση στὴ σύγχρονη οἰκονομία. Γιὰ τοῦτο, θὰ ζητήσω τὴν ἄδεια νὰ θυμίσω, πρῶτα, λίγα κατατοπιστικὰ ἀπάνω σ' αὐτὰ τὰ τεχνικά, ὥστε νὰ προχωρήσουμε παραπέρα μὲ ξεκαθαρισμένες τὶς ἔννοιες — καὶ τῶν πραγμάτων καὶ τῆς ὁρολογίας.

## Α'. Τὸ πετρέλαιο

Τὸ πετρέλαιο εἶναι ὀρυκτὸ ὑγρὸ καύσιμο, ἐλαφρότερο συνήθως ἀπὸ τὸ νερὸ — κι ὅπως βγαίνει ἀπὸ τὴν πηγὴ του, διάλυμα ἀερίων καὶ στερεῶν ὑδρογονανθράκων, σὲ μίγμα ὑγρῶν. Ὑδρογονάνθρακες εἶναι χημικὲς ἐνώσεις ἄνθρακος καὶ ὑδρογόνου. Ἐξαιτίας τοῦ σχηματισμοῦ του, τὸ πετρέλαιο βγαίνει μαζί μὲ νερό, ἄμμο καὶ ἀέρια. Τὰ ἀέρια τὰ ὀδηγοῦν σὲ ἀεροφυλάκια, ὅσο εἶναι δυνατό, καὶ τὰ χρησιμοποιοῦν γιὰ καύσιμα, εἴτε ἐπὶ τόπου εἴτε μὲ μεταφορὰ. Τὰ προπάνιο καὶ βουτάνιο λογουχάρη, συμπιέζονται σὲ δοχεῖα καὶ μεταφέρονται. Τὸ γνωστὸ μας ὑγραέριο (πετρογκάζ - μπούταγκαζ) εἶναι τέτοια ἀέρια. Τὸ ὑγρὸ μέρος τοῦ προϊόντος τῶν πηγῶν τὸ πλένουν καὶ μὲ ἄλλο νερὸ κι ὕστερα τὸ ἀφήνουν σὲ δεξαμενές, νὰ κατακάτσουν τὰ νερὰ καὶ τὰ χῶματα. Ἔτσι ξεχωρίζει μιὰ ὑγρὴ στοιβάδα, καστανὴ ἢ κίτρινη, μὲ πρά-

σινο φθορισμὸ, ποὺ ἀποτελεῖ τὸ «ἀργὸ πετρέλαιο».<sup>2</sup>

Τὸ ἀργὸ πετρέλαιο τὸ περνᾶμε στὶς ραφινερίες — τὰ διυλιστήρια — καὶ ξεχωρίζουμε, ἀναλόγως τῆς πτητικότητας, τοὺς ὑδρογονάνθρακες ποὺ τὸ ἀποτελοῦν, σὲ συγγενεῖς ὀμάδες, γιὰ νὰ πάρουμε τὰ προϊόντα ποὺ μᾶς εἶναι χρήσιμα. Τὸ κύριο στοιχεῖο τῆς ραφινερίας εἶναι ψηλὸς πύργος μὲ κατάλληλη θερμοκρασία. Στὴ βάση του μπαίνει τὸ ἀργὸ πετρέλαιο καὶ ἀποστάζεται. Οἱ ἀτμοὶ τῶν πιὸ πτητικῶν ὑδρογονανθράκων φτάνουν ὡς τὴν κορυφὴ τοῦ πύργου. Οἱ λιγότερο πτητικοὶ ὑδρογονάνθρακες ὑγροποιοῦνται ἐνδιάμεσα καὶ δεσμεύονται, ὑγροὶ πιά, σὲ κατάλληλα πιάτα, ποὺ ὑπάρχουν στὶς διάφορες θέσεις τοῦ πύργου, καὶ ὀδηγοῦνται σὲ χωριστὲς δεξαμενές. Ἐννοεῖται ὅτι καθαρισμὸς μὲ ἀραιὸ ὄξύ γιὰ τὴν ἀπομάκρυνση τῶν ἀλκαλικῶν, μὲ ἀραιὰ ἀλκαλικά διαλύματα γιὰ νὰ δεσμευθοῦν τὰ ὄξινα συστατικά, μὲ νερὸ — πολὺ νερὸ — καὶ φιλτράρισμα γίνονται καὶ στὴν ἀρχὴ καὶ στὰ παράγωγα, ὅπου χρειασθεῖ. Ἡ διαδικασία αὐτὴ τοῦ καθαρισμοῦ καὶ τοῦ χωρισμοῦ σὲ χρήσιμες ὀμάδες μὲ κλασματικὴ ἀπόσταξη καὶ μὲ νέες ἀποστάξεις καὶ καθαρισμοὺς, ὅπου χρειασθοῦν, ἀποτελοῦν τὴ «διύλιση τοῦ πετρελαίου».

Τὰ προϊόντα αὐτῆς τῆς βιομηχανίας εἶναι:

α) Γκαζολίνη ἢ πετρελαϊκὸς αἰθέρ, ποὺ ἀποτελεῖται ἀπὸ πεντάνια καὶ ἑξάνια (δηλαδὴ κορεσμένους ὑδρογονάνθρακες μὲ πέντε ἢ ἕξι ἄτομα ἄνθρακος στὸ μόριο) καὶ σημεῖο βρασμοῦ (σημεῖο ζέσεως) 40 ὡς 70 βαθμοὺς Κελσίου. Χρησιμεύει γιὰ διαλύτης, γιὰ ὑγρὸ καθαρισμὸ κλπ.

β) Βενζίνες μὲ σημεῖο ζέσεως 70° ὡς 150° Κελσίου. Ἀποτελοῦνται ἀπὸ ἑξάνια ὡς ὀκτάνια καὶ χρησιμεύουν στὶς μηχανές ἐσωτερικῆς καύσεως μὲ σπινθηριστὴ (βενζινοκινητήρες) ἢ γιὰ διαλυτικὰ ὑγρά.

γ) Πετρέλαιο μὲ σημεῖο ζέσεως 150° ὡς 300° Κελσίου ποὺ ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐννεάνια ὡς δεκαεξάνια. Ἐδῶ περιλαμβάνεται τὸ καύσιμο πυραυλοκινητήρων, τὸ φωτιστικὸ πετρέλαιο (κιροζίνη<sup>3</sup>) καὶ τὸ πετρέλαιο μηχανῶν μὲ αὐτανάφλεξη (ντίζελ).

δ) Μαζούτ. Τὸ μαζούτ εἶναι κλάσμα ἀποστάξεως ὀρισμένων προελεύσεων πετρελαίων σὲ ὑψηλὲς θερμοκρασίες ἢ κατάλοιπο ἀπὸ τὴν ἀπόσταξη πετρελαίων. Μπορεῖ νὰ καεῖ σὲ ἐστίες λεβητοστασιῶν γιὰ παραγωγή ἀτμοῦ, σὲ καλοριφέρ μὲ κατάλληλους καυστήρες κλπ.



ε) Όρυκτέλαια. Απόσταξη μεταξύ 300° - 360° Κ. Λάδια για λίπανση μηχανισμών.

στ) Βαζελίνη, στερεά παραφίνη, ασφαλτος. Από την ασφαλτο, με ξηρή απόσταξη, παίρνουμε και το πετρελαϊκό κόκ, για την κατασκευή ηλεκτροδίων των καμινιών ηλεκτρικής τήξεως.

Οι βενζίνες (και η κιροζίνη), αφού καθαρισθούν, αποτελούν τα λευκά προϊόντα της αποστάξεως.

Δεν είναι όλων των προελεύσεων το άργο πετρέλαιο το ίδιο. Σημαντικές διαφορές παρουσιάζουν ακόμη και πηγάδια γειτονικά. Τα πετρέλαια λ.χ. της Πενσυλβανίας και της Ρουμανίας είναι πλούσια σε λευκά προϊόντα. Τα πετρέλαια του Βακού παρουσιάζουν μεγάλη περιεκτικότητα σε μέσα προϊόντα (πετρέλαιο ντίζελ, μαζούτ και όρυκτέλαια). Άλλα περιέχουν θειάφι άρκετό, που είναι επίζημιο για τους κινητήρες (πετρέλαια Μεξικού, πετρέλαια Περσικού κόλπου). Και το θειάφι μπορούμε να το συγκρατήσουμε με κατάλληλη επεξεργασία αλλά αυτό βαρύνει το βιομηχανικό κόστος, ώστε το θειούχο άργο πετρέλαιο πρέπει να αγοράσθει κάπως φθηνότερα, για να καλυφθεί η διαφορά.

Η απόσταξις των πετρελαίων μας δίνει, ανάλογα με την προέλευση, 5% ως 20% βενζίνη. Η μεγάλη, όμως, ζήτηση βενζινών οδήγησε τους τεχνικούς στην αναζήτηση μέσων μετατροπής των βαρύτερων προϊόντων σε ελαφρά. Κι' έτσι ανεκαλύφθη η θερμόλυση<sup>4</sup> (κραίικγκ, πυροδιάσπασση), κατά την οποία, βαρύτερα κλάσματα αποστάξεως θερμαίνονται σε κλειστά δοχεία, από τα οποία αφαιρείται ο ατμοσφαιρικός αέρας, και μετατρέπονται σε ελαφρότερους κορεσμένους και άκορεστους υδρογονάνθρακες. Από τα προϊόντα της πυρολύσεως χωρίζονται οι βενζίνες (έξάνια ως οκτάνια) και τα υπόλοιπα — άλλα αέρια (υδρογόνο, μεθάνιο, προπάνιο, βουτάνιο και καμιά είκοσαριά άλλες ενώσεις), άλλα υγρά (στυρένιο, βενζόλιο, ναφθαλένιο, τολουόλιο και καμιά δεκαπενταριά ακόμη) — αποτέλεσαν την αφετηρία για έναν νεώτατο, μόλις τριάντα έτών, βιομηχανικό κλάδο, τη βιομηχανία των «πετροχημικών». Φυσικά, το υδρογόνο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παρασκευή αμμωνίας και νιτρικού όξέος από άζωτο του ατμοσφαιρικού αέρος και το προπάνιο και βουτάνιο να διατεθούν και για καύσιμο (ύγραέριο). Το οινόπνευμα (αίθυλική αλκοόλη) που παράγεται από το πετρέλαιο είναι φτηνότερο από την αίθυλική αλκοόλη που δίνει η ζύμωση της μελάσσας και πολύ φτηνότερο από το οινόπνευμα της σταφίδας. Γι' αυτό, περισσότερο από τη μισή αίθυλική αλκοόλη στην παγκόσμια κατανάλωση, σήμερα, προέρχεται από το πετρέλαιο. Η νίτρωση του τολουολίου δίνει την τροτύλη, που είναι το έκρηκτικό των σύγχρονων στρατών. Από την ίσοπροπυλική αλκοόλη παράγουν το άσετόν, το βουταδιένιο αποτελεί την πρώτη ύλη του συνθετικού καουτσούκ, το στυ-

ρένιο είναι η βάση για κατασκευή με πολυμερισμό των πολυστυρολίων — πλαστικών με εξαιρετες ιδιότητες — κ.ο.κ.

## Β'. Η έμπορία του πετρελαίου

Γύρω από το πετρέλαιο, κατά τα τελευταία όγδόντα χρόνια, έχει πλεχθεί μια έμπορική, για τους ρομαντικούς του τυχοδιωκτισμού, μια έπαισχυντη ιστορία, για τους άπογόνους μας που θα έχουν άρκετο πολιτισμό ώστε να μας βλέπουν στα όρθά μας μέτρα. Σ' όλες τις εύρωπαϊκές γλώσσες έχουν γραφτεί πολλοί τόμοι για την υπόθεση και τα σκάνδαλα των πετρελαίων και αξίζει να καταπνίξεις την αποστροφή σου προς την ένοχλητική μυρωδιά του πετρελαίου — και του αίματος που χύθηκε για το πετρέλαιο ποτάμι — και να διαβάσεις μερικά από αυτά, για να όρθολογίσεις την κρίση σου έμπρός σε ανάλογες περιπτώσεις.<sup>5</sup>

Δεν πρόκειται, όμως, να κάνω αναδρομή στη ζοφερή ιστορία του πετρελαίου. Άρκομαι να δώσω τα στοιχεία που έδωσαν και στη Βουλή όμιλητές άπάνω στο θέμα (οι βουλευτές κ.κ. Κ. Μητσοτάκης, Ν. Κιτσίκης, Γ. Μαύρος, Στ. Ηλιόπουλος, Η. Ηλιού κ.ά.), για τον καταποτισμό του άναγνώστη. Οι παγκόσμιες πηγές πετρελαίου, έξω από εκείνες που έλέγχει το Άνατολικό μπλόκ και μερικές άλλες, είναι στα χέρια πέντε άμερικανικών και δύο εύρωπαϊκών μεγάλων εταιρειών, που έκμεταλλεύονται τα 90% κοντά των πηγών της γής. Οι άμερικανικές εταιρείες είναι η ΕΣΣΟ (Στάνταρ Όιλ της Νέας Υερσέης), η ΣΟΚΟΝΥ (Στάνταρ Όιλ της Νέας Υόρκης), η Στάνταρ Όιλ της Καλλιφορνίας, η ΤΕΞΑΚΟ και η ΚΑΛΤΕΞ. Οι εύρωπαϊκές είναι η Μπι-Πι (British Petroleum Co) δηλαδή η πριν Άγγλοϊράνιαν, και η Ντάτς Σέλ (Royal Dutch Shell). Οι τρεις πρώτες από τις έπτά μεγάλες προέρχονται από τη διάσπαση του τράστ Ροκφέλλερ μετά την απόφαση κατά των τράστ του Άνώτατου Δικαστηρίου των Ε.Π.Α., το 1911, και αποτελούν τρεις διαφορετικές εταιρείες. Η εύρωστότερη είναι η ΕΣΣΟ (10,5 δισεκατομ. δολ. κεφάλαια, 780 έκατομ. δολ. κέρδη το χρόνο). Οι έπτά μεγάλες εταιρείες έχουν κάνει, για τον έξω από τις Ε.Π.Α. χώρο, ένα γεροδεμένο όλιγοπωλίο, που παρουσιάζεται έδω από τη μια εκεί από την άλλη εταιρεία αλλά, πραγματικά, αποτελεί μονοκόμματη οικονομική μονάδα, που δεν πρόκειται ποτέ να ανταγωνισθεί τον έαυτό της. Είναι ματαιοπονία να πείς πως θα συνεργασθείς κατά όποιοδήποτε τρόπο με μια από τις εταιρείες του όλιγοπωλίου έναντίον των άλλων. Έχουν κατανείμει την παγκόσμια αγορά, έχουν καθορίσει άντισηκώματα μεταξύ τους για τις υπερβάσεις της κατανομής κι έχουν κι ένα όνομαστικό κοινό τιμολόγιο άργου πετρελαίου και προϊόντων διυλίσεως, το τιμολόγιο του Platt's Oilgramm, που χρησιμεύει από το έτος 1928 για βάση ύπολογισμού των παρεκκλίσεων από τις κοινές τους συμ-



φωνίες και για άφετηρία διαπραγματεύσεων κάθε φορά. Κατά κανόνα, όμως, όλες πια πουλούν τις μεγάλες παρτίδες πετρελαιοειδών σε τιμές κάτω του Platt's και αυτό οφείλεται στον ανταγωνισμό του ανατολικού μπλόκ — κυρίως της ΕΣΣΔ — και των εθνικών εταιρειών, που χάρη σ' αυτόν ακριβώς τον ανταγωνισμό στάθηκε δυνατό να ιδρυθούν και να σταθούν. Το κύρος του τιμολογίου Platt's ανήκει κάπως, στην Ιστορία. Όσες εταιρείες μπορούν να βρουν αγοραστές σε τιμές Platt's θα είναι βέβαια άνοητες να πουλήσουν φθηνότερα. Άλλα και τότε, άπάνω στις τιμές Platt's ή σε παραπλήσιες, αναγκάζονται, συνήθως, να κάνουν έκπτώσεις και να επιστρέψουν τη διαφορά. Είναι τα περίφημα «ριστούρνο» τα όποια δεν συμβαίνει να τα εισπράττει πάντοτε — τουλάχιστον στο άκέραιο — εκείνος που πληρώνει το τιμολόγιο.

Το καρτέλ των έπτά μεγάλων εταιρειών εκμεταλλεύεται τις πετρελαιοπηγές όλης της ύδρογείου, έξω από την περιοχή του Ανατολικού μπλόκ κι από όρισμένες εθνικές πηγές και χρησιμοποιεί κάθε τρόπο να συντηρεί ή να επέκτεινει τον έλεγχο του, για να διατηρεί όσο μπορεί το όλιγοπώλιο, γιατί ή διαφορά ανάμεσα στα έξοδα έξορύξεως του πετρελαίου και την τιμή του άργου πετρελαίου είναι πάντοτε τεράστια. Έτσι, έφτασε να δίνει το μισό από την αξία πωλήσεως του πετρελαίου στη θέση παραγωγής στους τοπικούς μονοκρατορικούς κυβερνήτες των πετρελαιούχιων περιοχών της Μέσης Ανατολής, να παρακολουθεί σ' όλη τη σφαίρα τις ένδείξεις έμφανίσεως πετρελαίων, ώστε να τα φέρει στον έλεγχο του ή να πετύχει αναστολή των έρευνητικών όπου διαισθανθεί κίνδυνο διαθέσεων εθνικής αξιοποιήσεως των νέων πηγών, να χρηματοδοτεί κινήματα και μικροπολέμους εκεί που οι τοπικές κυβερνήσεις δείχνουν διαθέσεις ανεξαρτησίας για την εκμετάλλευση των εθνικών τους πετρελαιοπηγών...

Δίπλα στις πηγές, συνήθως, εγκαθιστούν διυλιστήρια. Κι αν δεν είναι δίπλα, αναζητούν θέσεις που ή προσαγωγή του πετρελαίου να γίνεται κατά τρόπο φτηνό, με πετρελαιοαγωγούς λογουχάρη, ενώ ταυτόχρονα ή θέση του διυλιστηρίου θα είναι κατάλληλη για τη διακίνηση των προϊόντων του προς την κατανάλωση.<sup>6</sup>

Η παλαιότερη περίοδος του ανταγωνισμού ανάμεσα στην άμερικανική και την άγγλική ομάδα πετρελαίων, ή ανάγκη να διατίθεται σύντομα το άργό πετρέλαιο, γιατί ή έναποθήκευσή του σε άνοιχτές δεξαμενές είναι επίζημια έξαιτίας της έξατμιστικότητάς του και σε κλειστές είναι επικίνδυνη και ακριβή, ή πίεση να αξιοποιούνται όσο το δυνατόν περισσότερο οι νέες πηγές και ή κάποια άνεπάρκεια, κάθε φορά, των διυλιστηρίων των εταιρειών δίπλα στις πηγές άπέναντι στην παγκόσμια ζήτηση προϊόντων, επέτρεψαν, με τον καιρό, τη μερική αναδρομή στο παλιό

σύστημα και την ίδρυση διυλιστηρίων και σε άλλες χώρες που δεν είχαν δικό τους πετρέλαιο, συντελώντας στη δημιουργία μιās πραγματικής αγοράς άργου πετρελαίου. Η άνεύρεση εθνικών πηγών, έξάλλου, και ή συστηματική παρέμβαση των σοβιετικών στο διεθνές έμπόριο πετρελαιοειδών, μετά την άνακάλυψη και αξιοποίηση των νέων πηγών των Ούραλίων, παγίωσαν αυτή την αγορά.

Κατά τον τρόπο αυτό, υπάρχει σήμερα σταθερή προσφορά άργου πετρελαίου, άπάνω στην όποια μπορεί να στηριχθεί μιá χώρα για να εγκαταστήσει δική της βιομηχανία πετρελαιοειδών, χωρίς τον παλαιότερο φόβο ότι μπορούσε ή έπιχείρηση να παραλύσει από στέρηση πρώτης ύλης. Έτσι οι μεγάλες χώρες της Εύρώπης άπόκτησαν δικά τους διυλιστήρια, που τροφοδοτούνται, κατά το μεγαλύτερο μέρος, με άργό πετρέλαιο έξωτερικού, γιατί οι εθνικές πετρελαιοπηγές — όπου υπάρχουν — δεν φθάνουν να καλύψουν τη ζήτηση.

Στο σημείο αυτό θέλω να δώσω, όμως, μιá πληροφορία χρήσιμη. Δεν βλέπουν οι εταιρείες του καρτέλ με καλό μάτι — κι αυτό είναι φυσικό — τις έπιχειρήσεις αυτές αν δεν είναι, κατά κάποιο τρόπο, κάτω από το δικό τους έλεγχο ή, τουλάχιστον, αν δεν εύθυγραμμίζονται με την οικονομική πολιτική του καρτέλ. Ο τρόπος άντιδράσεως είναι γνωστός. Συμπίεση της διαφοράς ανάμεσα πρώτης ύλης και προϊόντων διυλίσεως, έπομένως περιορισμός του βιομηχανικού κέρδους διυλίσεως σε ποσοστά που δεν ξεπερνάν τα συνηθισμένα των άλλων μεγάλων βιομηχανικών κλάδων των αναπτυγμένων χωρών. Όποιος συγκρίνει όχι τις τιμές Platt's αλλά τις τιμές που προσφέρονται, πραγματικά, οι βενζίνες και τα ντιζελέλαια και τα άλλα προϊόντα μεγάλης καταναλώσεως των διυλιστηρίων, προς τις τιμές του άργου πετρελαίου, θα πεισθεί ότι δεν αξίζει και τόσο τον κόπο να καταπιασθείς είδικά με τη διύλιση του πετρελαίου, άφού το μεγάλο ποσοστό κέρδους σε διεθνές συναλλάγμα περιέχεται στο άργό πετρέλαιο που το νέμονται εκείνοι που κατέχουν ή διαφεντεύουν τις πετρελαιοπηγές, εκτός αν είσαι το Κράτος και έχεις λόγους άλλους, συναλλαγματικούς λ.χ. ή εθνικής άσφαλείας, να κατασκευάσεις διυλιστήριο ή είσαι πραγματικός βιομήχανος και άρκεΐσαι στα περιορισμένα βιομηχανικά ποσοστά.

Μά τότε, πώς ιδρύονται διυλιστήρια σε χώρες που δεν έχουν δικές του πετρελαιοπηγές; Αυτό είναι μιá άλλη Ιστορία, που θα γίνει άντιληπτή άμέσως, στην έπόμενη παράγραφο για το πρώτο εθνικό μας διυλιστήριο.

### **Το Διυλιστήριο Άσπρούργου**

Στην Ελλάδα έχει γίνει κανόνας ή δασμολογική προστασία. Με το πρόσχημα της άναπτύξεως της εθνικής παραγωγής μπορεί ό καθένας κάτι να φτιάξει, κάτι να κάνει,



στραβό κουτσό, με λίγα κεφάλαια, γιατί θα ρθει ή δασμολογική προστασία να καλύψει τις ανεπάρκειές του και να τον αναδείξει μεγάλον επιχειρηματία. Θα δώσει σε μερικούς ανθρώπους δουλειά — εκατό, διακόσιους, χίλιους — θα γκρινιάξει ότι οι φόροι υπέρ τρίτων τον καταστρέφουν — χωρίς να λογαριάζει πώς ο πενιχρός εργατικός μισθός που πληρώνει και οι δέκατοι τρίτοι μισθοί και οι πληρωμένες άδειες και τα ταμεία ασφάλισως, όλα μαζί, απαρτίζουν αγοραστική ικανότητα του έργατη του πολύ χαμηλότερη από την αγοραστικότητα των εργατών των προοδευμένων χωρών — και θα απολαύσει μια καλή διαφορά πλουσιοπάροχη, εκτός αν ή άλλοπρόσαλλη πολιτική του Κράτους τον τινάξει κι αυτόν στον αέρα, μαζί με τη βιομηχανία του! Αν θέλαμε να καλύψουμε τους μισθούς των εργατών αυτών και ένα λογικό χαράτσι για τον βιομήχανο, θα επιβαρύνουμε πολύ λιγότερο το σύνολο από την επιβάρυνση που παθαίνει με τη δασμολογική προστασία και τις άμοιβες των οργάνων έλέγχου. Θα έχαναμε, όμως, υγιές συνάλλαγμα — κι εκεί είναι το κουμπί, που μαθαίνουν το πατούν οι επιδέξιοι.

Πράγματι, το συναλλαγματικό ισοζύγιο της Ελλάδας είναι μόνιμα αρνητικό και κάθε πράξη που τείνει να περιορίσει το χάσμα συζητείται με κατανόηση. Έξάλλου, τα υγρά καύσιμα ήδη έβάσταξαν σοβαρή φορολογία και αυτό είναι έπαρκές δέλεαρ για προσέλκυση επιχειρηματιών. Το καρτέλ όμως είχε εγκαταστήσει στη χώρα μας τις εταιρείες του και άσκούσε την έμπορία των πετρελαιοειδών.

Δίπλα σ' αυτές υπήρχαν παλαιότερα και άλλες (ή Σοκομπέλ λ.χ.) που ακολουθούσαν τη γραμμή του καρτέλ ενώ ή Σοβιετική Ένωση, που δεν είχε ακόμη αξιοποιήσει τις νέες πετρελαιοπηγές, αντιδρούσε χαλαρά. Αυτά πριν από τον πόλεμο. Να ρθει επιχειρηματίας, να μπει στη μέση και να στήσει διυλιστήριο φοβόταν. Για την πρώτη ύλη θα ήταν εξαρτημένος από το καρτέλ. Ο καταναλωτικός κύκλος στην Ελλάδα ήταν περιορισμένος, ώστε δε θα στοίχιζε πολλά πράγματα στο καρτέλ να του κάνει έξοντωτικό ντάμπινγκ στα προϊόντα διύλισης, αν το έκρινε αναγκαίο, και να τον κλείσει με μεγάλη ζημιά.

Μετά τον πόλεμο, όμως, τα πράγματα άλλαξαν. Η ενεργητική είσοδος της Σοβιετικής Ρωσίας στο διεθνή στίβο της έμπορίας πετρελαιοπροϊόντων, ή δημιουργία της Ιταλικής ENI, ή ανακάλυψη των πετρελαίων στη Λιβύη και στη Σαχάρα, που διέγραφε για το μέλλον σοβαρό κίνδυνο των συμφερόντων του καρτέλ στο χώρο της Μεσογείου, ήταν έρεϊσματα άπάνω στα όποια ο επιχειρηματίας μας μπορούσε να στηριχθεί για να απολαύσει τα πλεονεκτήματα της δασμολογήσεως. Κι έγιναν προτάσεις στο Δημόσιο. Προτάσεις όμολογουμένως σεμνές, απέναντι σε κείνα που έγιναν κατόπιν.

Το Κράτος, ύστερα από μελέτη του θέματος, απέφασε να κάνει ένα διυλιστήριο. Έγιναν αιτήσεις προσφορών, μελέτες, συσκέψεις, σοβαρές συζητήσεις στη Βουλή, και ή Κυβέρνηση απέφασε να κατασκευάσει το διυλιστήριο για λογαριασμό της και να εκχωρήσει με μίσθωμα την εκμετάλλευσή του στην Ιδιωτική πρωτοβουλία για δέκα χρόνια.

Έδω αρχίζει ο συνδυασμός, τον όποιον διείδαν φωτισμένοι αντιπρόσωποι του Έθνους στη Βουλή και έτόνισαν τα σκοτεινά του σημεία αλλά δεν έγιναν άκουστοί. Το Διυλιστήριο κτίστηκε σε ακατάλληλη περιοχή και χρειάστηκε να κατασκευασθεί ένας πετρελαιογωγός ως τα Μέγαρα για να γίνεται εκεί ή εκφόρτωση των πετρελαιοφόρων άργου πετρελαίου και ένας άλλος άγωγός για τις μεγάλες ποσότητες του νερού, που χρειάζεται ή εγκατάσταση και που παρέχεται από την Ε.Ε.Υ., με φαλκίδευση των ποσοτήτων της περιοχής Πρωτευούσης. Στοίχισαν εκατομμύρια δολάρια οι άγωγοί, στοίχισε και το καθαυτό Διυλιστήριο περισσότερο από τις προβλέψεις και τελικά κατορθώθηκε να τελειώσει χωρίς μονάδα συγκεντρώσεως και έμφιαλώσεως του υγραερίου και χωρίς πλήρη μονάδα αποθειώσεως, με δαπάνη 22 κάπου εκατομμυρίων δολλαρίων και προσχεδιασμένη ικανότητα 30 χιλιάδων βαρελιών άργου πετρελαίου το 24ωρο, δηλαδή 1475 χιλιάδων μετρικών τόννων το χρόνο. Ο αριθμός αυτός, όμολογουμένως, ξεπεράστηκε στην εφαρμογή. Είπαν, κατόπιν να αναθέσουν την εκμετάλλευση της εγκαταστάσεως σε έναν μισθωτή. Διάφοροι ανακατώθηκαν στην υπόθεση, μια εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, που τή διαδέχθηκε μια άνωνη, έγιναν, ή Έταιρεία Π.Ε. υπόγραψε τή σύμβαση αλλά μεταβίβασε τα δικαιώματά της — τελικώς όμως φαίνεται πώς σήμερα είναι μισθωτής του διυλιστηρίου ή Socony Mobil Oil Colnc, ή Hydrocarbon Research Inc και ο έφοπλιστής κ. Στ. Νιάρχος (ή τὰ Ναυπηγεία Σκαραμαγκά που αναμιγνύουν το λογιστικό τους παθητικό με το ενεργητικό προϊόν των μετοχών του Διυλιστηρίου). Το πακέτο του κ. Μποδοσάκη Άθανασιάδη (43% αντίκρου στα αρχικά 10% της Socony και 4% του κ. Δ. Καραπάνου της Hydrocarbon) έχει, φαίνεται, μεταβιβαστεί.<sup>9</sup> Η μίσθωση έγινε για δέκα χρόνια «από τής ενάρξεως τής Ισχύος της», να πούμε ως το τέλος Αύγουστου 1968, έπειδή Αύγουστο του 1958 δημοσιεύτηκε το κυρωτικό Ν. Διάταγμα.

Κατά τους δρους της συμβάσεως, τα προϊόντα του Διυλιστηρίου κοστολογούνται στην έξοδο του Διυλιστηρίου (τιμή ex factory) σύμφωνα με τις κατώτατες δηλωμένες τιμές (Lowest posted prices) του λιμανιού φορτώσεως (του άργου πετρελαίου, φυσικά) αυξημένες κατά τους ναύλους και επιβαρύνσεις ως τσιφ Πειραιά σύμφωνα με το δελτίο Platt's Oilgrampi ή άλλο ανάλογο για πετρελαιοειδή Μέσης Άνατολής (άρθρ. 5 § 3 τής Συμβάσεως). Δηλαδή, αν Ιταλικά ή ρω-



σικά πετρελαιοειδή προσφερθούν στον Πειραιά με τιμές κατώτερες από τις τιμές της Μέσης Ανατολής, το Διυλιστήριο θα διαμορφώσει τις δικές του κατά τις τιμές των προσφορών από τη Μέση Ανατολή. Κι όχι μόνον αυτό, παρά θα λάβει υπόψη τις τιμές Platt's κι αν ακόμη ή Μ. Ανατολή κάνει ειδική προσφορά χαμηλότερη από τη «δηλωμένη τιμή». Ορίζει, μάλιστα, τις τιμές του άραβικού λιμανιού Ra's at Tannûrah του Περσικού Κόλπου (ή του Abadan) για βάση αναφοράς. Και έρχομαστε στις περίφημες παραγράφους 6 και 7 του άρθρ. 5 της Συμβάσεως. Σύμφωνα μ' αυτές, ή τιμή άργου πετρελαίου, στην οποία δικαιούται ό μισθωτής να τώ χρεώνει, είναι ή κατώτατη δηλωμένη τιμή (πάντοτε κατά τώ Platt's Oilgramm, μ' όλο πού δέν τώ αναφέρει ρητά τώ σχετικό έδάφιο, γιατί δέν υπάρχει κι άλλη posted price) για 10b λιμάνι φορτώσεως, πλέον τούς ναύλους μεταφοράς ώς τις πετρελαιοθήκες Μεγάρων.

Οι ναύλοι αυτοί θα λογαριάζονται κατά τώ London Market Tanker Nominal Scale No 2 (Έπίσημο Δελτίο πραγματοποιούμενων ναύλων πού κυκλοφορούσε τότε· σήμερα τώ London Scale έχει αντικατασταθεί από τώ Intascale, με έλάχιστες αποκλίσεις), προσαρμοσμένοι κατά AFRA<sup>o</sup> για όλη τή διάρκεια τής Συμβάσεως, και έπαυξημένοι κατά τις συνήθεις έπιβαρύνσεις (άσφάλειες, έλλείμματα ταξιδιού, έξοδα έκφορτώσεως). Αποκλειστικός προμηθευτής άργου πετρελαίου και μεταφορέας είναι ή Socopy. Ωστόσο, στο Δημόσιο δόθηκε τώ δικαίωμα να παραδίνει δικό του πετρέλαιο ώς 30% τής όλης ποσότητας κατεργασίας, αλλά για τόν υπολογισμό τού κόστους θα λογαριάζονται οι τιμές Περσικού Κόλπου και τώ Δημόσιο θα παίρνει, αν υπάρχει περίπτωση, σε χρέμα τή διαφορά. Έδω — αλλά και σε άλλα σημεία — τώ Έλληνικό Δημόσιο γίνεται είδος συνεταιίρου, για να διατηρηθεί ψηλά τώ κόστος, σε βάρος τού καταναλωτή, πού είναι ή Έλληνική αγορά — και τώ ίδιο τώ Δημόσιο!...

Απέναντι σ' όλα αυτά, τώ Έλληνικό Δημό-

σιο θα παίρνει, σε δραχμές, τώ 90,5% τών καθαρών κερδών τού Διυλιστηρίου με βάση έλάχιστης διυλίσεως 1.300.000 μετρικών τόνων άργου πετρελαίου (άρθρ. 5, § 1) και ένα ποσόν 3 σέντς κατά βαρέλι πού θα φορτώνει ή Socopy για να μεταφέρει για διύλιση ώς τήν 31-12-64 κι από κεί και πέρα 1,14 δολάρια κατά Long Ton άργου πετρελαίου (περίπου 15 σέντς τώ βαρέλι) και κάποια διαφορά ναύλων. Βάση τών λογαριασμών μπαίνει ό πίνακας βασικής κοστολογήσεως τών τιμών άργων πετρελαίων τού Περσικού Κόλπου τής 27-12-57 στον Πειραιά, τού άρθρ. 7 τής Συμβάσεως, (βλ. πίνακα 1).

Στον πίνακα αυτόν οι βαθμοί API (American Petroleum Institute) χαρακτηρίζουν τώ βαθμό πλουσιότητας τού άργου πετρελαίου σε έλαφρότερα κλάσματα άποστάξεως.<sup>10</sup>

Τις τρεις τελευταίες στήλες τού πίνακα τις πρόσθεσα έγώ, για κατατοπισμό τού άναγνώστη (τά είδ. βάρη υπολογίστηκαν από τις δοσμένες τιμές API τού πίνακα). Τώ πρώτο πού παρατηρούμε είναι πώς τώ λιμάνια βορεινά από τώ Ra's at Tannûrah, όπως τώ Faο (μυχός Περσικού Κόλπου), Μena κ.ά. έπιβαρύνουν τώ έμπόρευμα με περισσότερα ναύλα. Κι ώστόσο, τώ πετρέλαιο τού Ιράκ έρχεται φτηνότερα στον Πειραιά από ό,τι τώ πετρέλαιο τής ARAMCO, μόλο πού έχει κάπως καλύτερο δείκτη API. Πραγματικά, για τήν ίδια περιοχή, ένας βαθμός API λιγότερο κατεβάζει τήν έμπορική τιμή τού βαρελιού έμπορεύματος 10b κατά μερικά σέντς και αντίστοιχα ύψωμένος δείκτης έπιτρέπει άνωτερες τιμές διαθέσεως τού προϊόντος.<sup>11</sup> Αυτό παίρνεται υπόψη και στη Σύμβαση.

Τώ γεγονός είναι πώς ό πίνακας αυτός τιμών αποτελεί τή βάση τιμολογήσεως τής πρώτης ύλης και πώς αισθητά τώ άργώ πετρέλαιο μπαίνει στο Διυλιστήριο Άσπροπύργου στην τιμή τών 2,60 δολ. κατά βαρέλι ή 19,5 δολ. κατά μετρικό τόνο βάρους και τούτο αποτελεί τή βάση κοστολογήσεως τών προϊόντων του, με μικροαυξομειώσεις ανάλογα με τις τιμές πού αναγράφονται στο Platt's Oilgramm και τις διακυμάνσεις τής

## Π Ι Ν Α Κ Α Σ Ι

Ένδεικτικά στοιχεία άργων πετρελαίων τής συμβάσεως Διυλιστηρίου Άσπροπύργου

Προέλευση άργου πετρελαίου	Λιμάνι Φορτώσεως	Ειδική έλαφρότητα API	Δηλωμένη τιμή βαρελίου 10b δολάρια	Ναύλος κλπ. κατά long ton δολάρια	Βασική τιμή βαρ. cif Πειρ. δολάρια	Βαρέλια στο μετρ. τόνο περίπου	Μετρικός τόν. cif Πειραιά δολάρια	Ειδ. βάρος πετρελαίου εις 15,6°K
ARAMCO	Ras Tannûrah	34/34,9	2,08	4,29	2,650	7,39	19,60	0,855 - 0,850
ARAMCO Safaniya	»	27/27,9	1,79	4,29	2,388	7,08	16,91	0,962 - 0,887
Qatar	Umm Said	41/41,9	2,23	4,29	2,778	7,69	21,36	0,825 - 0,816
Iraq (Βασσόρα)	Fao	35/35,9	1,98	4,81	2,616	7,44	19,46	0,850 - 0,845
Kuwait	Mena	31/31,9	1,85	4,48	2,457	7,26	17,84	0,871 - 0,866
Iranian	Bandar Mashur	34/34,9	2,04	4,48	2,637	7,39	19,49	0,855 - 0,850



ναυλαγοράς. Το άρθρο 7 ιδιαίτερα — αλλά και όλη η Σύμβαση — πάνε να κατοχυρώσουν τις τιμές που έφεραν — πριν από το Διυλιστήριο — τα προϊόντα πετρελαίου προελεύσεως Περσικού Κόλπου οι Έταιρείες. Αυτό είναι φανερότατο και αυτό είναι το σοβαρότατο μειονέκτημα της συμφωνίας αυτής, όπου δύο εμφανίζονται συνένοχοι εκμεταλλεύσεως της έθνικης οικονομίας: οι μισθωτές του Διυλιστηρίου και το επίσημο Κράτος, που σ' αυτή την περίπτωση κάνει, δ,τι ακριβώς έκαναν οι πασάδες της προνασερικής Αιγύπτου: συμβάλλεται με τους ξένους για να αποκομίσει κέρδη σε βάρος των Ιθαγενών! Κι ωστόσο, ζημιώνει και το ίδιο, στο τέλος, γιατί αγοράζει τα δικά του προϊόντα πετρελαίου σε ύψωμένες τιμές!...

Γιατί ισχυρίζομαι αυτό το πράγμα θα γίνει φανερό από τα παρακάτω. Άς κάνουμε, όμως, πρώτα, μια μικρή ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων του Διυλιστηρίου κατά το έτος 1961 (όπως έγινε και στη Βουλή).

Το Διυλιστήριο, το 1961 έπεξεργάστηκε 13,4 βαρέλια άργου πετρελαίου ή τόνους μετρικούς 1.788.000. 'Απ' αυτούς διατέθηκαν 1,7 εκατομ. τόννοι περίπου αντί 44 εκατομ. δολλαρίων και έμειναν κέρδη καθαρά 12,5 εκατομ. δολάρια. Τα ποσά που πουλήθηκαν αντιστοιχούν σε 12,7 εκατομμύρια βαρέλια. Ώστε κάθε βαρέλι άργου πετρελαίου απόκτησε με την κατεργασία αξία 3,47 δολλαρίων ή κάθε μετρικός τόννος 25,9 δολάρια. Για κάθε τόννο αντιστοιχούν κέρδη καθαρά 7,35 δολάρια. Ώστε το άργο πετρέλαιο μπήκε στο Διυλιστήριο στη μέση τιμή των 25,90 —  $7,35 = 18,55$  δολλαρίων.

Οι δαπάνες λειτουργίας ανέβηκαν στο ποσό των 4,7 εκατομ. δολλαρίων, το δικαίωμα του Δημοσίου σε 7,115 εκατ. δολ., μια αποζημίωση της Hydrocarbon που προβλέπει η Σύμβαση σε 125 χιλιάδες δολάρια και άπομειναν κάπου 665 χιλιάδες δολάρια να διανεμηθούν στους μετόχους της Έταιρείας.

Ο Γενικός Ίσολογισμός του 1962, που δημοσιεύτηκε στις έφημερίδες της 2 και 3 Μαρτίου 1962, σε ανάλογα συμπεράσματα οδηγεί:

	Δολάρια
Άξια διυλισθέντος πετρελαίου	36.291.378
Άξια παραχθέντων προϊόντων	49.992.885
Κέρδη διυλίσεως κλπ.	13.536.432
Δικαίωμα Έλληνικού Δημοσίου επί των κερδών	7.840.863
Δαπάνες λειτουργίας	4.872.495
Δικαίωμα Hydrocarbon	137.179
Κέρδη για διανομή στους μετόχους	720.231

Υπάρχουν και μερικά άλλα κέρδη και δαπάνες επενδύσεων, βελτιώσεων και επισκευών.

Και ο ένας και ο άλλος Ίσολογισμός μάς οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η επιβάρυνση δαπανών λειτουργίας μαζί με τα δικαιώματα της Hydrocarbon επιβαρύνουν τον τόννο του άργου πετρελαίου με 2,85 δολ. ή καλύτερα 3 δολάρια για να λογαριάσουμε και 15

σέντς για βελτιώσεις και απρόβλεπτες επισκευές. Το Διυλιστήριο, όμως, επιβαρύνεται και με αποσβέσεις, οι οποίες δεν μπορεί να είναι μικρότερες των 2,2 εκατομ. δολλαρίων (10% στο κόστος κατασκευής που ήταν 22 εκατομμύρια δολάρια). Και 1.800.000 τόννους να λογαριάσει τη χρονιάτικη έπεξεργασία (37.000 βαρέλια την ημέρα απέναντι στα 30.000 που προβλέπει η δυναμικότητα του Διυλιστηρίου, δηλ. 23,4% παραπάνω) έχεις 1,23 δολάρια κατά τόννο επιβάρυνση αποσβέσεων.

Ώστε κάθε τόννος πετρελαϊκών προϊόντων στοιχίζει κατά μέσον όρο με το Διυλιστήριο:

	Δολ. σε συνάλ.
Άξια άργου πετρελαίου, τουλάχιστον	18,55
Άποσβεση Διυλιστηρίου	1,23
Άποζημίωση Hydrocarbon	0,07
Σύνολο κόστους σε συνάλλαγμα	19,85
	Δολ. σε δρχ.
Λοιπά έξοδα παραγωγής	2,78
Δαπάνη λειτουργίας Κρατικού έλέγχου	0,07
Συνολικό κόστος τόννου	22,70

Όπως θα ίδουμε σ' έναν πίνακα παρακάτω, οι τιμές των ξένων προϊόντων πετρελαίου, Cif Πειραιά, όπως τις έδωσε ο κ. Υπουργός του Συντονισμού, μάς φέρνουν μέσο κόστος του άργου πετρελαίου 20,31 δολάρια τον τόννο.

Μά τότε τί το θέλουμε το Διυλιστήριο; Για να μάς κοστίζει 22,70 δολ. ο τόννος, από τα όποια τα 19,85 σε συνάλλαγμα; Και να πληρώνουμε από πάνω και το κέρδος των μετόχων της Έταιρείας, άλλα 0,40 δολ. στον τόννο, που κι αυτά μπορούν να βγούν σε συνάλλαγμα;

Μά κερδίζει το Κράτος τη διαφορά του 90,5% των κερδών και 3 σέντς το βαρέλι, ως τα 25,9% δολλ. της ex factory τιμής. Και δεν το βάζει φορολογία το Κράτος το ποσό που θέλει να κερδίσει; Όφέλεια θα το είχε η έθνικη οικονομία γιατί θα κέρδιζε αυτή, τουλάχιστον, τη διαφορά 2,39 δολλαρίων στον τόννο — αλλά και το ίδιο το Κράτος, που δ,τι αγοράζει για τον έαυτό του το πληρώνει σε τιμές ex factory του Διυλιστηρίου.

Πού βρίσκεται η πηγή του κακού; Γιατί το έθνικò Διυλιστήριο αποδείχεται επίζημιο; Το λάθος βρίσκεται στη Σύμβαση λειτουργίας του. Στο μονοπώλιο, δηλαδή, που ασφαλίζει η σύμβαση στον προμηθευτή της πρώτης ύλης και τον μεταφορέα.

Η Socopy, πραγματικά, μ' όλο το μικρό συμβατικό ποσοστό της, πέτυχε μια σύμβαση που σπηρίζεται στις τιμές Platt's Oilgramm του Περσικού Κόλπου. Στην ίδια τη σύμβαση μπαίνει μια τιμή, όπως είδαμε, 2,60 δολλ. το βαρέλι στον Πειραιά ή κάπου κοντά στην τιμή αυτή (2,48 το βρήκαμε κοστολογημένο στη χρήση 1961 κι αν ξεπέσουμε τα 3 σέντς του Δημοσίου 2,45 το βαρέλι). Πώς συμβαίνει όμως το άργο πετρέλαιο του Ιράν να προσφέρεται Cif στην Αγγλία 6 και 5 στερλίνες ο τόννος, δηλ. 14 ως 16,65 δολάρια ο τόννος αντί των 18,35 που το βρίσκουμε



μέ 2,45 τὸ βαρέλι ἢ τῶν 19,49 τῶν βασικῶν τιμῶν τῆς Συμβάσεως Ἀσπροπύργου; Τὴν τιμὴ τῶν 5 στερλινῶν ἀναφέρει ὁ Βρετανὸς ἐργατικὸς ἠγέτης κ. Χήλυ (κοίτα «Βῆμα» τῆς 23-2-63) ποὺ κάνει σύγκριση πρὸς τὶς 4 λίρες τῆς σοβιετικῆς προσφορᾶς (11,2 δολ. τὸν τόννο) χωρὶς συνάλλαγμα, μάλιστα, ἀλλὰ μὲ ἀνταλλαγή (κατασκευὴ σοβιετικῶν πλωτῶν μέσων σὲ ἀγγλικά ναυπηγεῖα). Πέντε στερλίνες τὸν τόννο σημαίνουν 1,81 δολ. τὸ βαρέλι καὶ τέσσερες στερλίνες 1,50 δολ. τὸ βαρέλι. Κατὰ τὸ χρόνο τῶν συζητήσεων γιὰ τὸ Β' Διυλιστήριον, πρότεινε ἡ ἐταιρεία Κοτινέντελ στὸ Ὑπουργεῖο τιμὴ 1,95 τὸ βαρέλι Cif Πειραιᾶ.

Τὰ πετρέλαια τοῦ Περσικοῦ Κόλπου στοιχίζουν σὲ ἀνόρυξη πολὺ φτηνά. Κάπου δύο δολλάρια τὸν τόννο. Ἄν λογαριάσουμε ὀνομαστικὴ τιμὴ 11 δολλάρια τὸν τόννο ἔχουμε 5,5 δολλάρια δικαίωμα τοῦ κυριάρχου τῆς πηγῆς, δηλαδὴ 7,5 μὲ 8 δολ. κόστος FOB ἐπὶ τοῦ πετρελαιοφόρου.

Οἱ ναῦλοι, ὁμῶς, τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἶναι ἀκριβοί. Αὐτὲς τὶς ἡμέρες τὸ ναυολόγιο Ras Tannûrah—Πειραιεὺς πλέον ἀσφάλιστρα κλπ. ἦταν 31 σελίνια καὶ 3 πένες ὁ τόννος, πλέον 6 σελ. 3 πέν. δικαιώματα διώρυγος Σουέζ, δηλ. συνολικὰ 37,5 σελίνια ἢ 5,25 δολ. Καὶ γιὰ λιμάνια βορεινότερα, ὅπως τὰ λιμάνια περιοχῆς Κουδέϊτ ὡς Βασσόρας, ἄλλες 10 πένες εἴτε 11 2)3 σέντς. Αὐτὰ τὰ 5,25 δολ. κατὰ 10kg ton μᾶς κάνουν 0,69 δολ. τὸ βαρέλι. Ἄν κάνουμε τὴν πρόσθεση, θὰ βροῦμε πῶς μὲ τὶς συνθήκες αὐτὲς τὸ πετρέλαιο Cif Πειραιᾶ στοιχίζει στὴν παραγωγικὴ τοῦ ἐταιρείας 12,75 ὡς 13,25 δολ. τὸν τόννο εἴτε 1,69 ὡς 1,76 τὸ βαρέλι. Κάτι πρέπει νὰ κερδίσει καὶ ἡ Ἐταιρεία ἀπάνω σ' αὐτό. Πῶς νὰ πουλήσει φτηνότερα ἀπὸ 2 δολ. τὸ βαρέλι;

Φτηνότερους ναύλους δὲν μπορεῖς νὰ πετύχεις, γιὰτὶ δὲν μπορεῖς νὰ χρησιμοποιήσεις μεγάλα πετρελαιοφόρα τῶν 60 καὶ ἄνω χιλιάδων τόννων ποὺ κατορθώνουν μὲ τὸ μέγεθος τῆς χωρητικότητάς τους νὰ μειώνουν τὸ κόστος μεταφορᾶς καὶ 20% καὶ 40%. Δὲν περνοῦν τὴ διώρυγα. Μοιραῖα θὰ μείνεις στὰ πετρελαιοφόρα τῶν 35.000 τόννων ποὺ μᾶς φέρνουν τώρα τὸ πετρέλαιο στὸ Διυλιστήριον.

Ἐμεῖς, ὁμῶς, βρισκόμαστε στὴ Μεσόγειο. Γιὰτὶ δὲν πρέπει νὰ παίρνομε τὸ πετρέλαιο ἀπὸ τοὺς ἀγωγούς στὴ Χάϊφα ἢ στὴ Συρία καὶ νὰ χρησιμοποιοῦμε μεγάλα πετρελαιοφόρα σὲ μικρότερη διαδρομὴ, παρὰ δεθήκαμε μὲ τὸν Περσικὸ Κόλπο; Δύο ἑκατομμύρια τόννοι σημαίνουν εἴκοσι ἑννέα ταξίδια τῶν 70 χιλιάδων τόννων τὸ χρόνο. Ζήτημα ἂν ἔνα μόνο τέτοιο καράβι τὰ βγάζει πέρα ἢ θὰ πρέπει νὰ βοηθηθεῖ κι ἀπὸ δεύτερο.

Ἐπειτα, στὴ Μεσόγειο εἶναι τὰ πετρέλαια τῆς Λιβύης, σὲ λίγο θὰ εἶναι τῆς Σαχάρας, εἶναι τῆς Αἰγύπτου, εἶναι τὰ σοβιετικά, εἶναι ἀκόμη τὰ ἄριστα ρουμανικά πετρέλαια, ποὺ θαρρῶ πῶς μὲ ἴσους ὁρους, δηλαδὴ μὲ διεθνὲς συνάλλαγμα, μπορεῖς μιὰ χαρὰ νὰ τὰ

βρεῖς. Καὶ ὅλοι αὐτοὶ οὔτε τοὺς σείχηδες πληρώνουν, οὔτε διόδια διώρυγος Σουέζ. Γιὰτὶ πρέπει, ἐξ ὑπαρχῆς, νὰ ἔχουμε δεθεῖ μὲ τὴν ἀκριβότερη πετρελαιογορὰ — τὸν Περσικὸ Κόλπο — καὶ νὰ μὴ διατηρήσουμε τὴν ἐλευθερίαν ποὺ ἔχει ἡ Ἰταλία, ἡ Γαλλία, οἱ ἄλλες χώρες τῆς Εὐρώπης, νὰ ἔχουν ἀργὸ πετρέλαιο σὲ λογικὲς τιμές, ὅπου τὸ βροῦν;

Γιὰτὶ αὐτὸ εἶναι ἡ βάση γιὰ μιὰ βιομηχανία διυλίσεως. Ἡ φτηνὴ πρώτη ὕλη. Ἄλλιῶς, θὰ πέφτουν τὰ πετρελαϊκὰ προϊόντα τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς στὴν ἀγορὰ Ἑλλάδος καὶ τὰ δικά σου δὲν θὰ μποροῦν νὰ σταθοῦν, ὅσες ἀποικιακὲς συμβάσεις κι ἂν ἔχεις ὑπογράψει. Τὰ ἔξοδα λειτουργίας, οἱ ἀποσβέσεις ἐγκαταστάσεων, ἡ πληρωμὴ μεθόδων καὶ ὅλα ὅσα κοστολογοῦν τῇ βιομηχανίᾳ αὐτῇ δὲν ξεπερνοῦν, ὅπως εἶδαμε, τὰ 4,15 δολ. τὸν τόννο, εἴτε τὰ 0,555 δολ. κατὰ βαρέλι. Ὅσο κι ἂν τὰ συμπιέσεις αὐτὰ δὲ θὰ κατέβεις κάτω ἀπὸ τὰ 0,4 δολ. οὔτε σὺ οὔτε κανεῖς ἀνταγωνιστὴς σου. Εἶναι, λοιπόν, ἀνταγωνιστικὴ βιομηχανία αὐτῇ. Εἶναι καὶ σὲ γεωγραφικὴ θέση, ποὺ ὁ ἄλλος θὰ πληρώσει ναῦλο νὰ πάει τὸ ἀργὸ πετρέλαιο στὶς ἐγκαταστάσεις του καὶ ἄλλο ναῦλο νὰ σοῦ στείλει τὰ ἔτοιμα προϊόντα του. Αὐτὸ τὸ δεύτερο ναῦλο τὸν κερδίζεις ἐσύ, ἔστω κι ἂν τὸν λογαριάσεις μόνο 10 σελίνια τὸν τόννο. Εἶναι ἀνταγωνιστικὴ βιομηχανία, φτάνει νὰ βρεῖς τὴν πρώτη ὕλη σὲ κατάλληλες τιμές.

Εἶναι ἀλήθεια πῶς ἡ Σύμβαση μιλάει κάπου γιὰ ἰδιαίτερες συμφωνίες προκειμένου γιὰ ναῦλο λιμένων Μεσογείου. Μὰ ποιὸς ἔρχεται νὰ προσφέρει ὅταν ἐργολάβος τοῦ Διυλιστηρίου εἶναι ἡ Shell ἢ ἡ ESSO ἢ μιὰ ἀπὸ τὶς ἐταιρεῖες τοῦ καρτέλ;

Τὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο ἔπρεπε νὰ ἐπιφυλάξει στὸν ἑαυτό του τὸ δικαίωμα νὰ θρῖσκει κάθε τόσο τὴν πρώτη ὕλη μὲ διεθνεῖς διαγωνισμοὺς — τοῦ τὸ εἶπαν, ἄλλωστε: «Κάνε ἐλεύθερους διαγωνισμοὺς καὶ θὰ δεῖς τὰ ξενοδοχεῖα τῆς Ἀθήνας νὰ γεμίζουν ἀπὸ ἀντιπροσώπους ποὺ θὰ προσφέρουν πετρέλαιο».<sup>12</sup> Ὁ Ματέι τοῦ Ἰταλικοῦ ENI — ποὺ τόσα κατόρθωσε στὴν Ἰταλία — τὴν ἴδια ἔδωσε συμβουλή.

Ποιὲς ἐγγυήσεις θὰ εἶχε τὸ Κράτος, ὅτι θὰ πετύχαινε καλὲς τιμές; Καμιὰ ἐγγύηση. Τὴν πείρα τῶν ἄλλων καὶ τὴν πρακτικὴ τῶν ἄλλων. Καὶ τὸ δικαίωμα νὰ κρίνει σὰν κυρίαρχος. Αὐτὲς θὰ ἦταν οἱ ἐγγυήσεις του. Τὰ Platt's Oilgramm καὶ οἱ ἐκ τῶν προτέρων συμφωνίες εἶναι μόνο γιὰ νὰ καλύπτουν τὴν εὐθύνη τῆς γραφειοκρατίας ἢ νὰ εὐνοοῦν τὴ μιὰ ἢ τὴν ἄλλη συγκατάβαση.

Ὅσο γιὰ τὰ κέρδη τοῦ Κράτους, γιὰ τὰ ὅποια ὑπερηφανεύτηκαν οἱ κ.κ. Ὑπουργοί, δὲν βρέθηκε κανεῖς νὰ τοὺς πεῖ: Ἄπὸ ποῦ βγήκαν αὐτὰ τὰ κέρδη κύριοι ὑπουργοὶ τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ; Ἄπὸ τὰ εἶδη ποὺ ἀγόρασε τὸ Κράτος καὶ ὁ λαός. Ἄπὸ τὴν ἐθνικὴ οἰκονομία ἀποτραβήχτηκαν. Καὶ στάθηκαν τόσα ὥστε, μὲ ἐπιχείρηση ἐγγυημένη, ὅπως τὸ Διυλιστήριον, οἱ ἐργολάβοι τῆς μισθώσεως, παίρ-



νοντας μόνο 9,5% από τὰ κέρδη, κατορθώνουν νὰ πραγματοποιοῦν ἐπὶ ἐταιρικοῦ κεφαλαίου 48 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἐταιρικά κέρδη 20.014.969,85 δρχ. τὸ 1961 καὶ 21.606.923,50 τὸ 1962, δηλαδὴ 41,8% καὶ 45% καὶ κα-

θαρὸ μέρισμα, ἀπαλλαγμένο ἀπὸ φόρους καὶ χαρτόσημα, 29,2%, χῶρια τὰ ποσοστὰ τῆς Hydrocarbon καὶ κάποια ἀποθεματικά ποῦ καταρτίζονται σὲ ὄφελος τοῦ Κράτους καὶ τοῦ Διυλιστηρίου, φυσικά!

(Συνέχεια στὸ ἐπόμενο)

## Σ η μ ε ι ὠ σ ε ι ς

1. Β.Δ. 822/23-11-62 ΦΕΚ, Α208/6-12-62 καὶ Α 227/31-12-62.

2. Ἄργὸ στὰ ἀρχαῖα ἑλληνικά θὰ πεῖ κι ἀκατέργαστο, ἀδούλευτο. Ἄργος λίθος εἶναι ἡ ἀνεπεξέργαστη πέτρα, ἀργὸ ὕλικό τὸ ἀνεπεξέργαστο ὕλικό. Ἄργὸ πετρέλαιο, λοιπόν, εἶναι τὸ ἀκατέργαστο, τὸ ἀκαθάριστο πετρέλαιο, αὐτὸ ποῦ δὲν ἔχει περάσει ἀπὸ βιομηχανικὴ ἐπεξεργασία.

3. Κιροζίνη καὶ ὄχι «κηροζίνη» ἀπὸ τὸ ὄνομα τοῦ Σάμουελ Κίρ ποῦ κατὰ τὸ 1810 σκέφθηκε τὸ ἀργὸ πετρέλαιο μιᾶς μικροπηγῆς του στὴν Πενσυλβανία νὰ τὸ στείλει γιὰ ἐξέταση στὴ Φιλαδέλφεια. Κι αὐτὸ στάθηκε αἰτία νὰ στήσει τὴν πρώτη ραφιναρία τῆς Ἀμερικῆς γιὰ παραγωγή φωτιστικοῦ πετρελαίου.

4. Ἔχω τὴ γνώμη πὼς εἶναι καλύτερα νὰ ἀποδίνουμε ἑλληνικά μὲ τὴ λέξη «θερμόλυση» τὸ διεθνῆ ὄρο cracking ἀντὶ τῶν ὄρων ποῦ ἔχουν ἐπικρατήσει: πυρόλυση καὶ πυροδιάσπαση.

5. Ὅσο γιὰ τὸ συναισθηματικὸ μέρος, ἀν εἶσαι Ἕλληνας, θὰ πεισθεῖς πὼς σπουδαιότατη αἰτία τῆς Μικρασιατικῆς καταστροφῆς ἦταν ὁ γαλλοαγγλικὸς ἀνταγωνισμὸς γιὰ τὰ πετρέλαια τοῦ Ἰράκ, δίπλα στὴν ἐγκληματικὴ στενοκελιὰ τῶν τότε κυβερνητῶν, ποῦ δὲν κατόρθωσαν νὰ ἀντιληφθοῦν τίς διεθνεῖς συνθήκες καὶ νὰ κλείσουν ἔγκαιρα τὸ Μικρασιατικὸ, μὴλο ποῦ εἶχαν εἰδοποιηθεῖ.

6. Ἀρχικά, τὰ διυλιστήρια τὰ ἴδρουαν στὶς μητροπολιτικὲς χῶρες καὶ κεῖ μετέφεραν μὲ τὰ πλοῖα τὸ ἀργὸ πετρέλαιο τῶν πηγῶν. Ἐδῶ ὀφείλουν τὴν ἀρχὴ τους τὰ διυλιστήρια τῆς Ἀγγλίας κ.ἄ. Ἀργότερα βρῆκαν συμφερότερο νὰ ἰδρῦσουν διυλιστήρια κοντὰ στὶς πηγές καὶ νὰ μεταφέρουν ἀπὸ κεῖ τὰ ἔτοιμα προϊόντα στὴν κατανάλωση.

7. Διεθνῆς μονάδα συναλλαγῆς στὸ πετρέλαιο εἶναι τὸ βαρέλι πετρελαίου (petroleum barrel); μονάδα ὄγκου κι ὄχι βάρους, ἴσο μὲ 158,75748 κυβικὲς παλάμες ἢ 0,15875748 κυβ. μέτρα. Σὲ ἓνα κυβ. μέτρο, δηλαδὴ περιέχονται 6,29892 ἢ περίπου 6,3 βαρέλια καὶ στὸν ὄγκο ἑνὸς long ton (1016,076 κυβ. παλάμες) 6,4 βαρέλια. Κάθε βαρέλι περιέχει 5 γαλόνια (petroleum gallons). Ὑπάρχει καὶ τὸ ἀμερικανικὸ petroleum gallon, ἴσο μὲ τὰ 5/6 τοῦ ἀγγλικοῦ (αἰσθητὰ ἴσο μὲ τὸ παλιὸ Winchester gallon, τῶν 231 κυβ. ἴντσῶν) ὥστε 42 ἀμερικανικά γαλόνια κάνουν ἓνα βαρέλι τῶν 35 ἀγγλικῶν. Στὴν παγκόσμια καὶ τὴν ἑλληνικὴ ἀγορὰ χρησιμοποιεῖται τὸ ἀγγλικὸ γαλόνι (35 γαλόνια στὸ βαρέλι) αἰσθητὰ ἴσο πρὸς τὸ im-

perial gallon (4,535928 κυβ. παλάμ. τὸ ἓνα 4,54596 τὸ imp. gal.).

Στὴ σύμβαση Ἀσπροπύργου—ἀρθρ. 4, § 4—ὀρίζεται τὸ βαρέλι πὼς παρέχει 42 γαλόνια Ε.Π.Α. τῶν 231 κυβ. ἴντσῶν εἰς 60° F καὶ διευκρινίζεται ὅτι αὐτὸ ἰσοδυναμεῖ μὲ 158,9 λίτρα εἰς 15,6° C (Μὴν ἐπιχειρήσεις νὰ κάνεις τοὺς πολλαπλασιασμοὺς γιὰ τὴν θὰ βρεῖς 158,988564. Καλύτερα νὰ δεχτεῖς τὸ 158,9 τοῦ Ν. Δ/τος ἢ τὸ σωστὸ 158,75748). Μὲ τὸ εἶδ. βάρος τῶν πετρελαίων ποῦ χρησιμοποιεῖ τὸ Διυλιστήριον ἔρχονται 7 ὡς 8 βαρέλια νὰ δίνουν τὸ βάρος ἑνὸς μετρικοῦ τόννου. Ὁ μέσος ὄρος τοῦ 1961 βγαίνει 7,49 βαρέλια ἀργοῦ πετρελαίου στὸν τόννο τῶν 1000 χλγρ. ἢ 7,564 βαρέλια στὸν ἀγγλικὸ long ton. Πράγματι, τὸ βαρύτερο ἀπὸ τὰ πετρέλαια ποῦ τροφοδοτοῦν συνήθως τὸ Διυλιστήριον Ἀσπροπύργου, τὸ ARAMCO Safaniya, μὲ εἶδ. β. 0,8925 τὸ πολὺ, δίνει 7,175 βαρέλια στὸν ἀγγλικὸ τόννο ἐνῶ τὸ ἐλαφρὸ πετρέλαιο τοῦ El Qatar (εἶδ. β. 0,816—0,825) δίνει ὡς 7,85 βαρέλια. Τὰ ἐλαφρὰ ἀργὰ πετρέλαια εἶνε, φυσικά, ἀκριβότερα.

8. Περισσότερες πληροφορίες βρῖσκεις στὸ ΦΕΚ 130/27-8-1958 ποῦ δημοσιεύτηκε τὸ κυρωτικὸ τῆς Συμβάσεως Ν.Δ. ἀριθ. 3831/25-8-1958, στὰ πρακτικὰ τῆς Νομοθετικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς τοῦ ἔτους 1958 καθὼς καὶ στὰ πρακτικὰ τῶν συζητήσεων στὸ Τεχνικὸ Ἐπιμελητήριον, ἀπάνω στὸ θέμα τῆς διυλίσεως τοῦ πετρελαίου στὴν Ἑλλάδα.

9. AFRA εἶναι Average Freight Rate Assessment (Ἐκτίμηση κλιμακώσεως μέσου ναύλου) καὶ χρησιμοποιεῖται ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸ Δημόσιο γιὰ τὴν ἐκτίμηση ναυλώσεως πετρελαιοφόρων. Οἱ ναῦλοι ποῦ πετυχαίνει ὄλη ἢ Ἀγορά, γιὰ μεγάλα συγκεντρωμένα φορτία, εἶνε, συνήθως, 30% μικρότεροι (βουλευτῆς κ. Ν. Κιτσιλῆς).

10. Οἱ βαθμοὶ API βρῖσκονται ἀπὸ τὸν τύπο:  $141,5/\beta - 141,5$  ὅπου β εἶναι τὸ εἰδικὸ βάρος σὲ θερμοκρασία 60° F (15,6° C). Τὸ ἀποσταγμένο νερὸ (εἶδ. βάρος 1) ἔχει 10 βαθμοὺς API. Ἀπόσταγμα πετρελαίων μὲ εἶδ. βάρος 0,6112311 περίπου, ἔχει 100 βαθμοὺς API. Σὲ β = 0,7075 ἀντιστοιχοῦν 68,5 βαθμοὶ κ.ο.κ.

11. Πετρέλαιο ARAMCO 34 API, πετρέλαιο Umm Said 41 API, διαφορά 7 βαθμοί, διαφορά τιμῆς στὸ βαρέλι 2,23—2,08=0,15 δολλ. ἢ 2 1/7 σέντς κατὰ βαθμό. Ὁ ἴδιος λογαριασμὸς μεταξὺ ἐλαφροῦ καὶ βαριοῦ πετρελαίου τῆς ARAMCO δίνει διαφορά 4 1/7 σέντς κατὰ βαθμό.

12. Ἀνακοινώθηκε στὶς συζητήσεις τῆς Βουλῆς.