

ΤΟ Β' ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τοῦ καθηγητοῦ **Σταύρου Ν. Σταυρόπουλου**

Β'

Στὸ Α' μέρος αὐτοῦ τοῦ ἄρθρου μίλησα γιὰ τὴ συζήτηση ποὺ ἔγινε στὴ Βουλὴ ἀπάνω σὲ μιὰ σύμβαση ποὺ νόμισε ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνηση ὅτι εἶχε τὸ δικαίωμα ἀπὸ τὴ νομοθεσία προσελκύσεως κεφαλαίων νὰ κάνει, χωρὶς νὰ χρειασθεῖ *ad hoc* ἀπόφαση τῆς Βουλῆς, μὲ τὸν ὁμογενῆ ἐπιχειρηματία τῶν Ε.Π.Α. κ. Θωμᾶ Πάπα, γιὰ ἐπενδύσεις βιομηχανικῆς ὕψους 110 ἑκατομ. δολλαρίων, μὲ τὸ 1ο ἄρθρο τῆς ὁποίας παρέχεται στὶς μελλοντικῆς γενιῆς δείγμα τῆς ἀστραπιαίας δραστηριότητος τῶν ἡμερῶν μας: ἡ πρόταση τοῦ ἀντισυμβαλλομένου φέρνεται πῶς ὑπεβλήθη, στὶς 14 Νοεμβρίου 1962 καὶ ἡ «σύμφωνος» γνωμοδότηση τῆς Ἐπιτροπῆς «διὰ τὴν κατάρτισιν τῆς παρούσης συμβάσεως» ἔγινε στὶς 16 Νοεμβρίου 1962. Οἱ ἐπίγονοι θὰ φωτίζονται πῶς σὲ 48 ὥρες ἡ «Ἐπιτροπὴ» εἶδε, διάβασε, μελέτησε, συζήτησε, κατὰληξε σὲ συμπεράσματα καὶ διατύπωσε «σύμφωνον γνωμοδότησιν» γιὰ ζωτικώτατα θέματα τῆς ἐλληνικῆς παραγωγῆς καὶ δεσμεύσεις τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ ἐπὶ δεκατέσσερα χρόνια ἀνανεούμενα ἔσαεῖ, ὕψους ἐγκαταστάσεως 110 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ χρονιάτικου τζίρου καμιά ὀγδονταριά ἑκατομμυρίων δολλαρίων!

Κατὰ τὴ σύμβαση αὐτῆ, ὁ κ. Πάπας μαζί μὲ τὴν ΕΣΣΟ (εἶπαμε ὅτι ΕΣΣΟ εἶναι ἡ μεγαλύτερη ἐταιρεία τῶν Ε.Π.Α. — ἡ Στάνταρ Ὁйл Κόμπανυ τῆς Νέας Ἰερσέης) ἢ μὲ παραστάτη τὴν ΕΣΣΟ, θὰ ἰδρύσει ἓνα δεύτερο διυλιστήριον πετρελαίου δυναμικότητος δύομισι ἑκατομμυρίων τόνων τὸ χρόνο, μὲ δαπάνες ἐγκαταστάσεως 24 ἑκατομ. δολλαρίων καὶ στὴ συνέχεια ἐργοστάσιο ἀμμωνίας παραγωγῆς 105 χιλιάδων τόνων τὸ χρόνο μὲ δαπάνη 12 ἑκατομ. δολλαρίων. Κατόπιν ἓνα ἐργοστάσιο πετροχημικῶν γιὰ 29 διάφορα προϊόντα, τῆς ἐκλογῆς τοῦ ἀναδόχου, ὕψος ἐγκαταστάσεως 25 ἑκατομ. δολλαρίων καί, τελικά, χωρὶς φανερὴ συμμετοχὴ τῆς ΕΣΣΟ, ἓνα χαλυβουργεῖο παραγωγικῆς ἰκανότητος 255 χιλιάδων τόνων χυτοσιδήρου, μὲ δαπάνη 49 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ ὕψος τῶν ἐπενδύσεων αὐτῶν εἶναι γοητευτικὸ καὶ αὐτὸ τὸ ἴνδαλμα ἐθώπευσε ὁ κ. Ὑπουργὸς Συντονισμοῦ ἐμπρὸς στοὺς ἀντι-

προσώπους τοῦ Ἔθνους, γιὰ νὰ δικαιολογήσει τὸ μονοπώλιο ποὺ ἐκχωροῦσε ἡ σύμβαση στοὺς ἀναδόχους.

Ἡ κεντρικὴ σκέψη εἶναι ὀρθή. Ἐνα ἐργοστάσιο πετροχημικῶν. Αὐτὸ συνδυάζεται κάλλιστα μὲ μιὰ προσπάθεια κατασκευῆς ἀνωτέρων βενζινῶν, γιὰ τὴν ἔτσι παίρνεις προϊόντα ποὺ ἔχουν τιμὴ στὴν ἀγορὰ, ἀπέναντι στὰ κοινὰ προϊόντα διυλίσεως τοῦ πετρελαίου. Μὲ θερμότητα τῶν βαρύτερων ἀποσταγμάτων καὶ μὲ συμπληρωματικὸ καθαρισμὸ καὶ ἐπεξεργασία, θὰ πάρεις εἶδη ὑψηλῆς τιμῆς — ὑψηλῆς σὲ σύγκριση μὲ τὶς χτυπημένες τιμὲς τοῦ μαζοῦτ καὶ τοῦ πετρελαίου ντῆζελ. Κατὰ τὴ θερμότητα, ὅμως, παράγονται ποσότητες ὑγραρίου καὶ ὑδρογόνου. Αὐτὸ τὸ ὑγραεῖο, μὲ τὶς 10.000 θερμίδες του, εἶναι πολύτιμο γιὰ τὴν οἰκονομία κι ἔχει μεγάλες δυνατότητες νὰ τοποθετηθεῖ στὴ χώρα μας σὲ πλατὺ κύκλο.¹³ Τὸ ὑδρογόνο μπορούμε νὰ τὸ δεσμεύσουμε μὲ ἄζωτο τοῦ ἀέρα σὲ ἀμμωνία, ποὺ εἶναι ἡ βάση γιὰ τὴν κατασκευὴ τῶν ἀζωτικῶν λιπασμάτων.

Νά, λοιπόν, ποὺ διαγράφεται μόνος του ὁ κἀναβος διαρθρώσεως τῶν βιομηχανιῶν αὐτῆς τῆς συμβάσεως. Βασικὴ σκέψη: Ἡ κατασκευὴ πολυτιμοτέρων προϊόντων πετρελαίου, ὅπως εἶναι οἱ ἀνώτερες βενζίνες. Ἀναγκαιότητες: 1ο) Ἡ δυνατότητα νὰ ἔχεις σὲ λογικῆς τιμῆς στὰ χέρια σου τὰ ἀναγκαῖα ποσὰ τῆς πρώτης ὕλης. 2ο) Ἀξιοποίηση τῶν ἄλλων προϊόντων τῆς θερμολύσεως: Τὸ ὑγραεῖο ἔχει ἀνοιχτὴ ἀγορὰ καὶ τοποθετεῖται μόνο του μὲ πολλὰ πλεονεκτήματα. Τὸ ὑδρογόνο εἶναι κρίμα νὰ τὸ κάψεις στοὺς ἀποστακτῆρες καὶ νὰ ἀφήσεις τὴν περίσσεια νὰ διαφύγει. Κατασκευὴ ἀμμωνίας, ποὺ κατὰ πᾶσα πιθανότητα θὰ εἶναι φτηνότερη ἀπὸ τὸ προϊόν τοῦ ἐργοστασίου ποὺ χτίζεται στὴν Πτολεμαΐδα, εἶναι ἡ καλύτερη λύση. Τὸ μεθάνιο μπορεῖ νὰ σοῦ δώσει τετραχλωράνθρακα καὶ ἄλλα, σὲ συνδυασμὸ μὲ χλώριο. Τὰ λοιπὰ προϊόντα τῆς θερμολύσεως μπορεῖς μὲ ἀξιόλογη ἐπικέρδεια νὰ τὰ ἐπεξεργασθεῖς γιὰ μιὰ σειρά πολυτιμοτάτων προϊόντων εὐρύτατης προοπτικῆς. Ἐτσι ἀνακύπτει ἡ βιομηχανία τῶν πετροχημικῶν. Εἶναι εὐκολοεξηγήτο μιὰ τέτοια σειρά ἐπεξεργασιῶν νὰ ἐνδιαφέρει ἓναν ἐπι-

χειρηματία όλκῆς. Νάρθει, λοιπόν, με τὸ καλὸ, νὰ ἐγκαταστήσει τὶς ἐπιχειρήσεις του, νὰ δίνει τὰ προϊόντα του στὴν πύλη τῶν ἐργοστασίων του σὲ διεθνεῖς συναγωνιστικὲς τιμές, νὰ πληρώνει τοὺς φόρους του γιὰ τὰ προϊόντα ποὺ θὰ κυκλοφορεῖ στὸν τόπο καὶ τὸ φόρο τοῦ εἰσοδήματος ἀπάνω στὰ κέρδη του. Νὰ μείνει καὶ στὸν τόπο τὸ συνάλλαγμα ποὺ θὰ παράγεται ἀνάμεσα στὴ διαφορὰ τῶν εἰσαγωγῶν πρώτης ὕλης καὶ πωλήσεων ἐξωτερικοῦ. Νὰ ἐργασθοῦν καὶ χίλιοι ἄνθρωποι στὶς δουλειές του. Θὰ τοῦ χρειασθεῖ, — ἰσχυρίσθη ὁ ἐπιχειρηματίας — καὶ ἔπεισε τὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο, νὰ ἰδρύσει πρῶτα-πρῶτα ἓνα διυλιστήριον πετρελαίου — ποὺ δὲν τὸ χρειάζεται ὁ τόπος γιὰτὶ ἔχει τὸ δικό του, τὸ ἐθνικὸ διυλιστήριον Ἀσπροπύργου, ἀπὸ τὸ ὁποῖο μπορεῖ νὰ παίρνει 1.800.000 τόνους προϊόντα τὸ χρόνο καὶ ἀπὸ τὸ 1968 θὰ εἶναι ὀλότελα στὰ χέρια τοῦ Κράτους. Νὰ τὸ ἰδρύσει. Μὰ τὸ νέο διυλιστήριον θὰ ἔχει δυναμικότητα δύομισι ἑκατομμυρίων τόνων καὶ ἡ Ἑλλάδα δὲν ἔχει ἀνάγκη περισσότερο ἀπὸ 500 - 600 χιλιάδες τόνους πέρα ἀπὸ τὴν παραγωγή Ἀσπροπύργου. Δὲν πειράζει. Οἱ πετροχημικὲς βιομηχανίες θὰ ἀπορροφήσουν τὰ προϊόντα καὶ μπορεῖ νὰ γίνῃ καὶ μιὰ ἐξαγωγή τοῦ περισσεύματος. Παρομοίων ἰσκέψεων διακήρυξαν στὴ Βουλὴ οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες τὴν ὑπερηφάνειά τους ὅτι συνέλαβαν τὸ μεγαλεῖο καὶ τὴν ἐθνικὴ βαρύτητα.

Συνεχίζοντας ὁ ἀγαπητὸς ὁμογενὴς εἶπε: Ἐγὼ δὲν εἶμαι μόνος μου. Ἔχω τὴν ΕΣΣΟ μαζί μου. Ἐναν κολοσσὸ πείρας καὶ εἰδικότητος στὰ πετρέλαια καὶ ἀπέραντης σχεδὸν οἰκονομικῆς ἐπιφανείας. Θὰ συμβληθῶ, λοιπόν, μαζί σου Ἑλληνικὸ Κράτος καὶ θὰ στήσω τὸ Διυλιστήριό μου. Σὲ τρία χρόνια θὰ τὸ βάλω ἐμπρὸς καὶ ἐπὶ δέκα χρόνια θὰ τὸ δουλέψω

μονοπωλιακὰ, ἀλλὰ παράλληλα με τὸ κρατικὸ διυλιστήριον. Μετὰ τὰ δέκα χρόνια — καὶ κάθε δέκα χρόνια — θὰ ἀνανεώνουμε τὴ σύμβαση με τοὺς ἴδιους ὄρους, ἂν τηρήσω τὶς συμφωνίες. Τὸ ἀργὸ πετρέλαιο ἀναλαβαίνει τὴν ὑποχρέωση νὰ τὸ προμηθεύει ἡ ΕΣΣΟ σὲ τιμὲς δηλωμένες Ras Tannurah πλέον οἱ ναῦλοι με τιμολόγιο Intascale ἐλαττωμένο κατὰ 43,7%, ἢ τιμολόγιο AFRΑ ἐλαττωμένο κατὰ 25% πλέον τὰ τέλη λιμένων καὶ δικαιωμάτων φορτώσεως καὶ διωρύγων. Οἱ ἀποσβέσεις καὶ τὰ ἔξοδα λειτουργίας θὰ βαρύνουν ἑμένα. Ἀπὸ τὴν πύλη θὰ βγαίνουν τὰ προϊόντα διυλίσεως στὶς τιμὲς ποὺ ἀναγράφει κάθε φορὰ τὸ Δελτίο Platt's Oilgram καὶ ὅλη ἡ δουλειὰ θὰ εἶναι ἐπιχείρηση δική μου. Ἡ, καλύτερα, νὰ κανονίσουμε τὰ πράγματα ὅπως ἐστὶ Ἑλληνικὸ Κράτος θέλεις, φτάνει νὰ συμφωνήσουμε σὲ μιὰ βάση λογαριασμῶν.

Τὴ βάση αὐτὴ τὴ διαγράφει τὸ ἄρθρο 7 τῆς Συμβάσεως σαφέστατα. Ἐκινάει ἀπὸ ἀργὸ πετρέλαιο καλὸ τῆς ARAMCO, τὸ Light Arabian 34/34,9 API. Κάνει μιὰ ἐκατοστιαία κατανομή κατ' ὄγκο τῶν προϊόντων διυλίσεως, ὀρίζει καὶ τὶς βασικὲς τιμὲς ex factory (πωλήσεις εἰς τὴν πύλην ἐξόδου τοῦ ἐργοστασίου) τῶν προϊόντων καὶ με τὴν βάση αὐτὴ βγάζει τὴν τιμὴ τοῦ ἀξιοποιημένου πιά ὑλικοῦ κατὰ βαρέλι. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ περιέχονται στὸν πίνακα 2 ποὺ παραθέτω.

Εἶναι οἱ ἀριθμοὶ τῶν στηλῶν συνθέσεως κατ' ὄγκο % (στήλη 5), τῶν τιμῶν στὸ ἔργοστασιον (στήλη 7) καὶ τῶν γενομένων τῶν ἀντιστοιχῶν ἀριθμῶν (στήλη 8). Ἔχω προσθέσει, ὁμως, στὸν πίνακα καὶ μερικὲς ἄλλες στήλες, πολὺ χρήσιμος γιὰ τὸν ἀναγνώστη.¹⁴ Ἀπ' αὐτὸν προκύπτει πὼς κάθε βαρέλι ἀργοῦ πετρελαίου ποὺ μπαίνει στὸ Διυλιστήριον

Π Ι Ν Α Κ Ε 2

Συγκριτικὰ στοιχεῖα ἀξιοποιήσεως τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου στὸ Διυλιστήριον κατὰ τὸ ἄρθ. 7 τῆς Συμβάσεως καὶ παραβολὴ με ἑτοιμα προϊόντα ἐξωτερικοῦ εἰς Πειραιᾶ καὶ ἰοβ Ἰταλία.

Προϊόντα	Εἰδικὸν βάρους εἰς 15,5 C	Δείκτης ἐλαφρότητος API	Βαρέλια κατὰ μετρικὸ τόννο	Σύνθεσις κατ' ὄγκο %	Σύνθεσις κατὰ βάρους %	Βασικὴ τιμὴ βαρελιοῦ δολ.	Γινόμενα στηλῶν 5X7	Τιμὴ τόννου 4X7 δολλῶ.	Τιμὲς εἰς Πειραιᾶ δολλάρια	Διαφορὰ στηλῶν 9&10 δολ.	Τιμὴ ἰοβ Ἰταλία δολλ.	Διαφ. στηλῶν 9 καὶ 12 δολ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Βενζίνη Regular	0,71	68	8,87	13,5	11,24	4,17	56,40	37,—	22,5	14,5	18,—	19,—
Ντιζελέλ. (Diesel)	0,85	35	7,42	37,—	36,90	4,04	149,48	30,—	26,—	4,—	23,—	7,—
Μαζούτ 1500''	0,95	17,5	6,64	10,—	11,15	2,53	25,30	16,80	13,4	3,4	11,—	5,8
Μαζούτ 3500''	0,95	17,5	6,64	22,6	25,19	2,43	55,—	16,10	12,—	4,1	11,—	5,1
Φωτισ. πετρέλαιο	0,79	47,5	7,98	7,—	6,49	4,49	31,40	35,80	32,6	3,2	23,—	12,8
Πυραιλέλαιο (Naphtha)	0,75	57	8,40	5,1	4,48	4,12	21,—	34,60			27,—	7,6
* Ασφαλτος	1,025	6,5	6,15	2,—	2,40	4,65	9,30	28,60	35,4	-6,8		
Βενζίνη Premium	0,72	65	8,75	0,8	0,68	4,92	3,93	43,—	27,5	15,5	26,—	17,—
* Ὑγραέρια LPG	0,57	117	11,05	1,7	1,14	4,04	6,87	44,60				
Μαζούτ 360''	0,95	17,5	6,64	0,3	0,33	2,91	0,87	19,30				
Τελ. ἀποτελέσματα	0,8524	34,5	7,39	100,—	100,—	3,60	359,55	26,60	21,93	4,67	18,66	7,94

θα βγαίνει στην τιμή των 3,60 δολλαρίων (3,5955) η (στήλη 9) κάθε τόπος στην τιμή των 26,60 δολλαρίων.

Απ' αυτά τα 3,60 δολλάρια κατά βαρέλι θα σου δίνω έσένα Έλληνικό Δημόσιο δικαιώματα 0,55 δολλάρια από την ημέρα που θα μπει έμπρός ή έγκατάσταση ως την 28 Αυγούστου 1968 που λήγει ή μίσθωση του Διυλιστηρίου Άσπροπύργου (ή όποτε λήξει) κι από κεί και πέρα 0,60 δολλάρια το βαρέλι για όσα βαρέλια διατεθούν στην έσωτερική κατανάλωση (διαστέλλονται οί έξαγωγές και τα βαρέλια που θα διατεθούν για πρώτη ύλη βιομηχανίας στις βιομηχανίες του ανάδοχου, καθώς βγαίνει από όλη τή Σύμβαση) και υπό τον όρο ότι το άργό πετρέλαιο αυτού του τύπου (Light Arabian 34/34,9) θα έχει posted price, fob, Ras Tannurah. 1,80 δολλάρια και οί ναύλοι θα είναι αυτοί που συμφωνάμε. Κάθε μεταβολή τιμών θα είναι προς όφελος ή ζημιά σου.

Αυτό κατηγορήθηκε στη Βουλή, αλλά δεν μπορείς να το πείς άλογο. Ο έπιχειρηματίας έπιδιώκει να δώσει στην πύλη του έργοστασίου το κάθε βαρέλι άργου πετρελαίου που θα διυλίσει για την έσωτερική κατανάλωση στην τιμή των δολλαρ. 3,05 για την ώρα και άργότερα 3 δολ. Είναι ή βασική του αξίωση και την κατοχυρώνει με τή Σύμβαση, μόνο που το λέει κάπως «περί δια γραμμάτου», ώστε να σε βασανίσει να το καταλάβεις και παίρνει, βέβαια, και τα μέτρα του για την περίπτωση μεταβολής των βασικών προϋποθέσεων τιμολογήσεως. Όπως έχουν τα πράγματα σήμερα και για τα δέκα χρόνια τής πρώτης διάρκειας, θέλει καθαρά δικά του ο ανάδοχος 3 δολ. το βαρέλι που θα διυλίσει για την έγχώρα κατανάλωση ή 22,17 τον τόνο και μάλιστα ώσπου να λήξει ή σημερινή μίσθωση του κρατικού Διυλιστηρίου Άσπροπύργου 22,54 δολλάρια.

Είναι ακριβά; Μάλλον. Στη στήλη 10 του τρινακα 2 έχω τις τιμές που έδωσε ο κ. Υπουργός Συντονισμού για τιμές πετρελαιοειδών έξωτερικού cif Πειραιά¹⁵ και στη στήλη 12 τις τιμές που προσφέρουν τα εργοστάσια τής Ιταλίας ex factory ή και επί του πλοίου. Οί στήλες 11 και 13 δίνουν τις διαφορές των τιμών αυτών από τις τιμές που αξιώνει ο ανάδοχος. Αν δεχθούμε πως τα είδη που δεν μπόρεσα να βρω έχουν τις ίδιες τιμές με του ανάδοχου (και που έλάχιστα έπηρεάζουν, γιατί πολλά ποσά είναι στις πρώτες σειρές του πίνακα) και κάνουμε τους συλλογισμούς που έγιναν για να βρεθεί ή τιμή αξιοποιήσεως του ανάδοχου (πολλαπλασιασμοί διαφοράς με το ποσοστό συμμετοχής κάθε είδους σε βάρος και άθροιση των μερικών γινομένων), θα βρούμε πως τα ίδια προϊόντα που θα πληρωθούν αποκλειστικά στον ανάδοχο στην πόρτα του Διυλιστηρίου μας 22,54 δολ. (γιατί τή διαφορά ως τα 26,60 την παίρνει το Κράτος), τα βρίσκει cif Πειραιά με 21,93 δολ. ή fob Ιταλία με 18,66. Θέλετε και 2,34 δολ. τον τόνο μεταφορά από την Ιταλία; 21 δολλάρια.

Μά, τότε, τί το θέλουμε το Διυλιστήριο; Δεν μάς φτάνει ή ζημία από τον τρόπο που λειτουργεί το Διυλιστήριο Άσπροπύργου; Άπορώ πως μπήκε το ζήτημα των διυλιστηρίων πετρελαίου στη βάση που μπήκε και πως υποστηρίχθηκε σοβαρά αυτή ή βάση από τους αρμόδιους ύπουργούς: Το κέρδος του Κράτους από την έπιχείρηση: «διύλιση πετρελαίου». Το Κράτος όποτε θέλει έχει το κέρδος του με μιá φορολογία. Ποιός ο λόγος να δημιουργήσει βιομηχανία και να φορτωθεί την ένόχληση των τιμών πετρελαίου στην Άνατολική Άραβία και τής τιμής των ναύλων από εκεί ως έδώ και να κινδυνεύει να δεί τα κέρδη αυτά να λιγοστεύουν ή να έξανεμίζονται από τις συνθήκες τής αγοράς;

Ο λόγος είναι: πρώτον συνταγματικός και δεύτερον ή ύπαρξη πρώτης ύλης σε συμφερτική τιμή για τα πετροχημικά. Αυτά δηλώθηκαν κι αυτά υποστηρίχθηκαν. Άς έξετάσουμε τον πρώτο λόγο. Η πρώτη ύλη στη Σύμβαση καθορίζεται πως έχει τιμή fob 1,80 δολ. το βαρέλι (δηλωμένη τιμή). Στην παλιά σύμβαση Άσπροπύργου ή ίδια τιμή είχε όρισθεί 2,08 δολ. το βαρέλι (Light Arabian 34/31,9 τής ARAMCO). Ο ναύλος στην παλιά σύμβαση είχε προβλεφθεί σε δολ. 0,57 το βαρέλι, ώστε ή τιμή cif τής πρώτης ύλης αυτής τής ποιότητας να έρχεται στα Μέγαρα 2,65 δολ.

Είπαμε πως αυτές τις ήμέρες ο ναύλος Ras Tannurah - Πειραιεύς είναι 0.31.3 στερλίνες ή 4,375 δολλάρια κατά άγγλικό τόνο. Άναλόγου ναύλου — λέει ή σύμβαση — θα έκπέσουμε τα 43,7%. Θα μάς μείνουν 2,463 δολ. για το ναύλο. Θα προσθέσουμε και 0,875 δολ. δικαιώματα διώρυγος Σουέζ και θα γίνει το κόστος τής μεταφοράς 3,338 δολ. κατά long ton. Στον κάθε L. T. περιλαμβάνονται 7,5 χαρέλια ποιότητας 34/34,9 API. Μάς έρχονται, λοιπόν, κατά βαρέλι έξοδα μεταφοράς 0,445 δολ. (12,5 σέντς φτηνότερα από τή σύμβαση Άσπροπύργου). Το άργό πετρέλαιο, έπομένως, θα μπει στο διυλιστήριο στην τιμή των 2,245 με άλλα μικροέξοδα 2,25 δολ. Cif Θεσσαλονίκη, κατά βαρέλι. Αυτά είναι όπωσδήποτε σε συνάλλαγμα.

Άπομένουν, κατά το πνεύμα τής συμβάσεως, λοιπόν, καθαρά έξοδα βιομηχανισμού και κέρδη ανάδοχου: 3,05 — 2,25 = 0,80 δολλάρια το βαρέλι. Διαφωτιστικά επί του ποιά είναι τα καθαρά κέρδη και που δικαιούται να παίρνει συνάλλαγμα ο ανάδοχος είναι το άρθρ. 21 και το άρθρ. 22 § 3. Άλλά κατά το άρθρ. 4 έπιτρέπεται ή μεταβίβαση μετοχών του Διυλιστηρίου «εις ύπηκόους των χωρών εκ των οποίων πραγματοποιείται ή επένδυσις ή παρά τούτων συνιστωμένων ή συνεστημένων νομικών προσώπων» κλπ. Ο κ. Θωμάς Πάπας είναι Άμερικανός ύπήκοος. Τα μερίσματα αυτών των μετοχών θα έξάγονται, έπομένως, σε συνάλλαγμα μετά την έκπτωση του φόρου εισοδήματος. Άλλά και το άρθρ. 3 του κυρωτικού(;) Β. Δ/τος άριθ. 822) 1962 άποσαφηνίζει τελείως τα πράγματα.

Τόκοι δανείων (πρὸς 6,5% καὶ πρὸς 7,5%), ἐπιστροφές κεφαλαίων, ἀμοιβές ὡς 75% ἄλλοδαποῦ προσωπικοῦ, δικαιώματα μεθόδων κλπ., ὅλα πληρώνονται σὲ συνάλλαγμα.

Γιὰ τὸ Διυλιστήριο πετρελαίου θὰ ἐπενδυθοῦν 24 ἑκατομ. δολλάρια, ἀπὸ τὰ ὅποια τὰ 6 ἑκατομμύρια ἀποτελοῦν τὸ ἰδρυτικὸ μετοχικὸ κεφάλαιο. Ἀπὸ τὴν πείρα τοῦ κρατικοῦ Διυλιστηρίου συνάγουμε πῶς ὅλο τὸ ποσὸ αὐτὸ πρέπει νὰ διατεθεῖ σὲ ἐγκαταστάσεις καὶ «ἐφ' ἅπαξ» πληρωμές μεθόδων. Δὲν θὰ χρειασθοῦν κεφάλαια ὁμολογιακὰ γιὰ συγκρότημα 2.500.000 τόνων πετρελαίου τὸ χρόνο, κατεργασίας δηλαδή, μαζί μὲ τὶς θερμικὲς ἀνάγκες λειτουργίας, ὡς 19 ἑκατομμυρίων βαρελιῶν, τζίρου ἐπομένως 68,5 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ χρόνο; Ἐπειτα εἶναι τὸ ζήτημα τῆς ἐπανεξαγωγῆς τῶν ξένων κεφαλαίων. Ὡστε ἐξαγωγή 2.400.000 δολ. τὸ χρόνο σὲ συνάλλαγμα πρέπει νὰ λογαριασθεῖ ὁπωσδήποτε γιὰ ἀποσβέσεις καὶ ἐπανεξαγωγές (10% τῶν κεφαλαίων ἐγκαταστάσεως. Τόσο τὸ ὑπολόγισε καὶ ὁ κ. Ὑπουργὸς Συντονισμοῦ στὴ Βουλὴ).

Σὲ ποιὸ ὕψος παραγωγῆς θὰ ἐργασθεῖ τὸ Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης; Καὶ ἂν ὅλη ἡ λειτουργία του γινόταν δωρεάν, τοῦ χρειάζεται ποσὸν 3 ἑκατομ. βαρελιῶν ἢ κάπου 400.000 τόνοι γιὰ νὰ ἐξυπηρετηθεῖ ἡ ἀπόσβεση. Ἐ! Καλά. Μ' ὅλο πὺ δῆλωσε ὁ κ. Ὑπουργὸς τοῦ Συντονισμοῦ πῶς δὲν χρειάζεται τὸ δεύτερο διυλιστήριο στὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ θεωρεῖ τὴν ἴδρυσή του ἀπόλυτα ἀναγκαία γιὰ τὴ βιομηχανία τῶν πετροχημικῶν, νὰ μοῦ ἐπιτρέψει νὰ παρατηρήσω ὅτι ἀπὸ τὴ Σύμβαση συνάγεται πῶς γιὰ τὰ πετροχημικὰ προορίζονται, γιὰ τὴν ὥρα, 200.000 τόνοι πετρελαίου. Κάτι λέει τὸ ἄρθρ. 11 ἀπάνω σ' αὐτό. Γι' αὐτοὺς τοὺς 200.000 τόνους γίνεται διυλιστήριο 2,5 ἑκατομ. τόνων; Ἡ μήπως ὄνειρευτήκαμε τὴ χώρα μας Πενσυλβανία τῆς Μεσογείου; Θὰ εἶναι μεγάλο εὐτύχημα ἂν φτάσουν τὰ πετροχημικὰ νὰ ἀποζητοῦν 500.000 τόνους προϊόντων διυλιστηρίου τὸ χρόνο. Ἀπομένει τὸ ἄνοιγμα τῆς ζητήσεως ἀπὸ τὴν παραγωγή τοῦ Ἀσπροπύργου, δηλαδή 700.000 τόνοι.

Δὲν φαντάζεται κανεὶς τὴν ΕἶΣΣΟ τόσο ἀφελῆ, ὥστε νὰ μπλεχθεῖ σὲ ἴδρυση τέτοιας μεγάλης μονάδας γιὰ νὰ παράγει 1.000.000 ὡς 1.200.000 τόνους προϊόντα. Προβλέπει τὴν αὐξηση καταναλώσεως σὲ πετρελαιοειδῆ, τὸν ἐνδεχόμενον ἐφοδιασμὸ τῶν ἀμερικανικῶν δυνάμεων τῆς Μεσογείου, κάποιον περιορισμὸ τῆς παραγωγῆς Ἀσπροπύργου πρὸς ὄφελός της κλπ. Εἶναι λοιπὸν ὀρθὸ νὰ λογαριάσουμε τὸ Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης μὲ χρονιάτικη παραγωγή περίπου δύο ἑκατομμυρίων τόνων προϊόντων, πὺ ὁπωσδήποτε θὰ διατίθενται ὅλα στὴν ἐσωτερικὴ ἀγορὰ καὶ στὸ ἐξωτερικό, δηλαδή μὲ κατεργασία 15 ἑκατομ. βαρελιῶν τὸ χρόνο (μὲ πλαφὸν 18,5 ἑκατομ. βαρέλια).

Ἡ πείρα τοῦ Ἀσπροπύργου μᾶς ὀδηγεῖ. Οἱ δαπάνες λειτουργίας, ἢτοι «ἀμοιβαὶ προσωπικοῦ, γενικὰ ἐξοδα, ὑλικά, καύσιμα, δα-

πάναι συντηρήσεως, ἀσφάλιστρα καὶ λοιπαὶ δαπάναι» ἀνέβηκαν σὲ 146.174.852,55 δρχ. γιὰ τὸ 1962 καὶ 142.018.935,70 δρχ. γιὰ τὸ 1961. Τὸ ποσὸν εἶναι μᾶλλον μεγάλο. Περισσότερος ὀρθολογισμὸς καὶ αὐτοματοποίηση στὴ λειτουργία, ὅπως θὰ ἐφαρμόσει ὁπωσδήποτε, ἓνα ἐργοστάσιο πὺ δουλεύει γιὰ λογαριασμὸ του, σὰν τὸ Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης, μπορεῖ ἄνετα νὰ κατεβάσει τὸ ποσὸ σὲ 125 ὡς 130 ἑκατομ. δρχ. ἢ 9 δραχμές ἢ 0,30 δολ. τὸ βαρέλι, ἀπὸ τὰ ὅποια τουλάχιστον τὸ 1/3 ἢ 0,10 δολ. θὰ πάει σὲ δαπάνες συναλλάγματος (ὕλικά ἐξωτερικοῦ, προσμίγματα, καταλύτες, σὲ ἀσφάλιστρα καὶ σὲ ἐξαγωγίμες ἀμοιβές ξένου προσωπικοῦ). Σ' αὐτὰ θὰ προσθέσουμε 0,16 δολ. γιὰ ἀποσβέσεις καὶ ὡς 0,04 γιὰ τόκους ὁμολογιακῶν δανείων, βραχυπρόθεσμες συναλλαγματικές κλπ. Ἐχομε λοιπὸν $0,30 + 0,16 + 0,04 = 0,50$ δολ. κατὰ βαρέλι ἐξοδα λειτουργίας καὶ 0,30 κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως. Ἀπὸ τὰ ἐξοδα λειτουργίας τὰ 0,3 δολ. θὰ εἶναι συνάλλαγμα καθὼς καὶ 0,20 δολ. ἀπὸ τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως (τὰ λοιπὰ 0,10 δολ. ὡς εἶναι δαπανήματα μέσα στὴ χώρα, φορολογία εἰσοδήματος, χαρτόσημα κλπ.), ἢτοι ὅλικά 0,50 δολ. κατὰ βαρέλι).

Ἄλλὰ 2,25 δολ. κόστος ἀργοῦ πετρελαίου cif καὶ 0,5 δολ. ἀπὸ τὴ βιομηχανικὴ διαδικασία μᾶς δίνουν 2,75 δολ. κατὰ βαρέλι ἢ $2,75 \times 7,39 = 20,325$ κατὰ τόνο. Ἀπέναντι στὶς 21,93 τῶν διεθνῶν τιμῶν πὺ ἔχει ὑπόψη του τὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο, ἐξοικονομεῖται ποσὸν $21,93 - 20,325 = 1,60$ δολ. τὸν τόνο καὶ ἀπέναντι στὶς Ἰταλικὲς τιμές cif τῶν 21 δολ. πὺ δεχθήκαμε $21 - 20,325 = 0,67$ δολ. περίπου, συναλλάγματος ἐξωτερικοῦ. Νά, λοιπὸν, πὺ ἔχομε οἰκονομία συναλλάγματος, πὺ μὲ δύο ἑκατομμύρια τόνους κάνουν 3,2 ἑκατομ. δολλάρια καὶ μὲ 2,5 ἑκατ. τόνους 4 ἑκατ. δολλάρια συνάλλαγμα τὸ χρόνο κτλ., κτλ.

Ἄς σταματήσουμε τοὺς ἐνθουσιασμοὺς καὶ ἄς δεχθοῦμε πῶς τὸ Δημόσιο ἀρνεῖται ὀλοτελα τὰ δικαιώματά του γιὰ χάρη τῆς ἐθνικῆς δραστηριότητος καὶ τὸ Διυλιστήριο κρατεῖ γιὰ τὸν ἑαυτό του τὰ 2,95 δολ. τὸ βαρέλι, πουλάει δηλαδή τὸν τόνο cif 22,17 καὶ ὄχι 22,54.

Ἡ ἑλληνικὴ οἰκονομία θὰ πληρώσει 22,17 ἀντὶ τῶν τιμῶν τσιφ 21,93 γιὰ νὰ ὠφεληθεῖ ὁ τόπος συνάλλαγμα 1,60. Θὰ δώσει δηλαδή 20,33 σὲ συνάλλαγμα καὶ $22,17 - 20,33 = 1,74$ σὲ δραχμές. Συνάλλαγμα 1,60 τὸ ἀγοράζει 1,74, δηλαδή μὲ 34,20 δρχ. τὸ δολλάριο ἢ μὲ $(1,74 - 1,60) / 1,60 = 8,75\%$ πρίμ. Ὡς τὸ 1968 θὰ τὸ ἀγοράζει μὲ 22,54 $- 20,33 = 2,21$ διαφορά ἢ μὲ $(2,21 - 1,60) / 1,60 = 38,2\%$ εἶτε 41,46 δρχ. τὸ δολλάριο. Κι ἂν πᾶμε στὰ 21 δολλάρια τῶν Ἰταλικῶν προϊόντων πετρελαίου θὰ βροῦμε ἀντίστοιχα 160% καὶ 200% πρίμ ἢ 78 δρχ. καὶ 90 δρχ. τὸ δολλάριο τοῦ συναλλαγματικοῦ μᾶς ὠφελήματος! Λέτε πῶς δὲ βρίσκεται ἄλλος τρόπος, μὲ πολὺ μικρότερα πρίμ, νὰ οἰκονομηθεῖ συνάλλαγμα παρὰ χρειάζεται νὰ δώσουμε μο-

νοπώλιο πετρελαϊκῶν προϊόντων σὲ μιὰ ξένη ἐπιχείρηση καὶ νὰ ἀναγκάζουμε τὴ τσιμεντοβιομηχανία νὰ ἀποτραβηχθεῖ ἀπὸ τὴ διεθνή ἀγορά, χάνοντας 2 ἑκατομμύρια σίγουρο συνάλλαγμα τὸ χρόνο, ὅπως καταγγέλθηκε στὴ Βουλὴ;

Καὶ ἂν, τὰ πρῶτα τουλάχιστον χρόνια δὲν διυλίσει τὸ διυλιστήριό Θεσσαλονίκης τὰ δύο ἑκατομμύρια τόνους πετρέλαιο παρὰ περιοριστῆί στις 800 χιλιάδες ἢ στὸ ἓνα ἑκατομμύριο τόνους; Τότε οὔτε αὐτὸ τὸ συνάλλαγμα ἐξοικονομεῖται, γιατί οἱ πάγιες ὑποχρεώσεις κατανέμονται σὲ λιγότερες μονάδες προϊόντος (καὶ εἶναι ὅλες σχεδὸν ὑποχρεώσεις ἐξωτερικοῦ), ὥστε νὰ ὑψώνεται τὸ συναλλαγματικὸ μέρος τοῦ κόστους τῆς μονάδας.

Μερικὲς παρατηρήσεις.

Μὲ κανονικὸ ὕψος παραγωγῆς δύο ἑκατομμυρίων τόνων προϊόντων τὸ χρόνο, διυλίσεως δηλαδή 15 ἑκατομμυρίων βαρελιῶν ἀργοῦ πετρελαίου ἢ κοστολόγηση κατὰ τὶς ἀπόψεις τῆς Συμβάσεως, μὲ βάση ἀναφορᾶς τὸ βιομηχανικὸ κόστος τῶν 3 δολλαρίων κατὰ βαρέλι στὴν πύλη ἐξόδων καὶ ὄχι τὰ 3,60 δολ. τῆς τιμῆς ex factory μᾶς δίνει:

Τιμὴ ἀργοῦ πετρελαίου for Ras Tannurah	δολ. 1,80 ἢ	60 %
Μεταφορὰ διὰ Σουέζ (Ναῦ- λος 11 % Διῶρυξ 4 %)	» 0,45 »	15 %
Ἐξοδα λειτουργίας διυ- λιστηρίου καὶ ὑλικά	» 0,30 »	10 %
Ἀποσβέσεις καὶ ὁμολογι- ακοὶ τόκοι	» 0,21 »	7 %
Καθαρὸ κέρδος ἐπιχειρημ.	» 0,24 »	8 %
Σύνολο βιομ. κόστους	» 3.— »	100 %
Δικαιώματα Ἑλλ. Δημοσ. (μετὰ τὴν 1-8-68)	» 0,60 »	20 %
Μέση τιμὴ πετρελαιοειδ. ἐξωτερ. cif Πειραιᾶ	» 2,97	
Διαφορὰ ἀπὸ τὴν τιμὴ τῶν 3 δολ.	» 0,03 »	1 %
Μέση τιμὴ ἰταλικῶν πε- τρελαιοειδῶν for	» 2,526	
Διαφορὰ ἀπὸ τὴν τιμὴ τῶν 3 δολ.	» 0,474 »	15,8 %

Ἡ Σύμβαση, δηλαδή, ἀπὸ τὴν καθαρὴ πλευρὰ τοῦ ἐπιχειρηματία, προβλέπει ὕψος τιμῶν τὸ ὕψος τῶν προϊόντων ἐξωτερικοῦ cif ἑλληνικὸ λιμένα Αἰγαίου, μὲ τὴν ἀσήμαντη διαφορὰ τοῦ 1% περιπλέον. Ὅλη ἡ ἐπιβάρυνση ὀφείλεται στὰ δικαιώματα τῶν 0,60 δολ. βαρέλια πού ἐκχωροῦνται στὸ Δημόσιο. Στὴν οὐσία, τὰ δικαιώματα αὐτὰ παρουσιάζονται καὶ ἐδῶ, ὅπως στὶς πηγές τὰ δικαιώματα τοῦ σείχη ἢ στὴ διώρυγα τὰ δικαιώματα διώρυγας!

Οἱ ex factory τιμές τῶν εἰδῶν εἶναι αἰσθητὰ οἱ ἴδιες μὲ τὶς τιμές τοῦ Διυλιστηρίου Ἀσπροπύργου, ὅπως τὶς ἔδωσε στοὺς πίνακες τοῦ ὁ κ. Ὑπουργὸς τοῦ τοῦ Συντονισμοῦ.

(Βενζίνη κοινὴ Θεσ. 37 Ἀσπρ. 35,212 — Ντιζελέλαιο Θεσ. 30 Ἀσπρ. 30,968 — Μαζοῦτ 1.500'' Θεσ. 16,80 Ἀσπρ. 17,057 — Μαζοῦτ 3.500'' Θεσ. 16,10 Ἀσπρ. 15,947 — Πετρέλαιο φωτιστικὸ Θεσ. 35,80 Ἀσπρ. 36,985 — Ἀσφαλτος Θεσ. 28,60 Ἀσπρ. 27,925, δολλάρια τὸν τόνο στὴν πύλη ἐργοστασίου). Ἄν δεχθούμε τὶς ἴδιες ἀναλογίες παραγωγῆς προϊόντων καὶ κάνουμε τοὺς ὁμοίους συλλογισμοὺς καὶ στὸν Ἀσπρόπυργο θὰ βροῦμε τιμὴ τόνου στὴν ἐξοδο 26,40 δολ. ἢ κατὰ βαρέλι 3,57 δολλάρια.

Στὸν Ἀσπρόπυργο ὁμως, τυπικῶς τὸ ἀργὸ πετρέλαιο στοιχίζει cif Μέγαρο 2,65,¹⁰ ἐνῶ στὴ Θεσσαλονίκη ἔρχεται κατὰ τὴ Σύμβαση $1,80 + 0,45 = 2,25$, δηλαδή 0,40 δολ. φτηνότερο. Ὁ κοστολογικὸς λογαριασμὸς Ἀσπροπύργου γίνεται ὡς ἐξῆς:

Τιμὴ ἀργοῦ πετρελαίου cif Ἐργ)σιο	2,65	δολ.
Ἐξοδα λειτουρ. διυλιστηρίου κλπ.	0,32	»
Μικτὸ κέρδος ἐκμεταλλεύσεως	0,60	»
Τιμὴ ex factory κατὰ βαρέλι	3,57	»
Δικαιώμ. Δημοσ. τὰ 90,5 τῶν	0,60	0,545 »
Φαινόμενο/βιομηχανικὸ κόστος	3,025	»

Τὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο, ὁμως, δικαιούται, ἀκόμη, νὰ παίρνει ἀπὸ τὴ Supply (γιὰ τὸ ἀπὸ 1-1-65 καὶ πέρα διάστημα) 1,14 δολ. καὶ $0,08 \times 4,29 = 0,343$, δηλ. 1,483 δολ. κατὰ long ton σὲ ἐξωτερικὸ συνάλλαγμα ἢ 19¼, πὲς 20, σέντς κατὰ βαρέλι. Τὸ Δημόσιο ἐπομένως εἰσπράττει 0,76 δολ. τὸ βαρέλι (ἂν λογαριάσουμε καὶ κάποια ἀποθεματικά πού κατατίθενται στὸ ὄνομά του) καὶ εἶναι ὑποχρεωμένο νὰ πληρώνει τὴν ἀπόσβεση τοῦ Διυλιστηρίου (2.400.000 δολ.) τὸ χρόνο πού, στὰ 13 ἑκατομ. βαρέλια πού κάνει τὸ χρόνο τὸ Διυλιστήριό, δίνουν ἐπιβάρυνση 0,185 δολ. τὸ βαρέλι.

Ἄν ἀφαιρέσεις ἀπὸ τὰ 0,76 τὰ 0,185 μένουν σὲ ὄφελος τοῦ Δημοσίου 0,575 ἀντὶ τῶν 0,60 δολ. πού ὑπόσχεται ἡ σύμβαση Θεσσαλονίκης (πρὶν ἀπὸ τὴν 28-8-68, μάλιστα, 0,55 δολ.).

Στὴν οὐσία, λοιπόν, καὶ οἱ δύο συμβάσεις διυλίσεως στὴν ἴδια ἀκριδῶς οικονομολογικὴ βάση εἶναι διαρθρωμένες. Νὰ παραδίνουν στὴν πύλη ἐξόδου προϊόντα στὴν τιμὴ περίπου τῶν διεθνῶν cif ἑλληνικὴ ἀγορὰ καὶ νὰ παραχωροῦν στὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο τὸ σύνολο σχεδὸν τῆς πρόσθετης ἐπιβαρύνσεως, ὡς τὸ ὕψος τῶν ex factory τιμῶν. Οἱ διαφορές πού παρουσιάζουν δὲν εἶναι παρὰ σχήματα, πού καλλιεργοῦν τὴν ψευδαίσθηση πὼς κάτι, ἐπὶ τέλους, κερδίζει τὸ Κράτος ἀπὸ τὴν ὑπόθεση διυλίσεως καὶ συγκαλύπτουν τὸ ἀδικαιολόγητο τῆς ἀποκλειστικότητας. Ἀπὸ τὴ βιομηχανία δὲν κερδίζει τὸ Κράτος οὔτε σέντς, ὅτι κερδίζει ὀφείλεται σὲ ὑπέρβαση τῶν τιμῶν, τὴν ὁποία μπορούσε ἄριστα νὰ ἐπιβάλλει ἀπὸ τὸ φορολογικὸ δρόμο.

Ὅσο γιὰ τὸ συναλλαγματικὸ μέρος, προσφέρεται τὸ ἀργὸ πετρέλαιο μὲ τὴ σύμβαση

κ. Πάπα κατά 40 σέντς φτηνότερο, αλλά 20 σέντς από τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως ἐξάγονται σὲ συνάλλαγμα. Ἀπομένουν ἄλλα 20 σέντς πού ἐξάγονται κι αὐτὰ γιὰ τὴν ἀπόσβεση καὶ τοὺς τόκους τῶν ὁμολογιακῶν δανείων. Στὴ σύμβαση μισθώσεως Ἀσπροπύργου ἐπιστρέφονται στὸ Δημόσιον 20 σέντς σὲ συνάλλαγμα. Ἐξάγονται ἀπὸ αὐτὸ 18,5 σέντς κατὰ βαρέλι, ἐξάγονται καὶ 3 ἢ 4 σέντς ἀπὸ τὰ κέρδη τῶν μισθωτῶν καὶ γιὰ ἀμοιβὴς τῆς Hydrocarbon ἐξισοῦνται, ἐπομένως κι ἐδῶ οἱ διαφορὲς. Σὲ βάρος τῆς Συμβάσεως Ἀσπροπύργου ἀπομένει ὡς τὸ τέλος Δεκεμβρίου τοῦ 1964 τὸ γεγονός ὅτι οἱ ἐπιστροφές σὲ συνάλλαγμα εἶναι μικρότερες κατὰ $15,3 - 3 = 12$ σέντς κατὰ βαρέλι καὶ γι' αὐτὸ ἡ σύμβαση εἶναι, ὡς τῆ χρονολογία αὐτὴ τουλάχιστον, παθητικὴ συναλλαγματικὰ, σὲ σύγκριση μὲ τὶς διεθνεῖς τιμὲς c.i.f Πειραιᾶ, (ἀλλὰ καὶ ἡ σύμβαση Πάπα παίρνει σέντς παραπάνω τὰ πρῶτα χρόνια, κατὰ τὰ ὁποῖα τὰ δικαιώματα Δημοσίου εἶναι 55 σέντς ἀντὶ 60).

Καὶ κάτι ἄλλο ἀκόμη, πὼς ἐξαιτίας τῆς διαφορᾶς τῆς τιμῆς στὴν πρώτη ὕλη, τὰ κέρδη τῆς Socopy κατὰ τὸ μέγιστο μέρος τοὺς εἶναι ἀφανῆ καὶ δὲν ὑπόκεινται στὴ φορολογία τῶν ἀνωνύμων ἐταιριῶν (εἶναι ἐνσωματωμένα στὸ ἀργὸ πετρέλαιο).

Στὴ Σύμβαση κ. Πάπα, ἐξἄλλου, δὲν πρέπει νὰ λησμονιέται πὼς τὰ δικαιώματα τοῦ Δημοσίου παρέχονται μόνο στὶς ποσότητες πού θὰ διατεθοῦν στὴν ἐγχώρια ἀγορά, μὲ ἐξαίρεση — πλὴν τῶν μαζοῦτ θερμικῶν ἀναγκῶν — ὄλων τῶν βιομηχανιῶν Πάπα, δηλαδὴ σὲ 500 ὡς 700 χιλιάδες τόνους, ἐνῶ στὴ Σύμβαση Ἀσπροπύργου εἰσπράττονται ἀπάνω σὲ ὄλη τὴν παραγωγή — κι ἂν θέλει τὸ Κράτος νὰ παραιτεῖται ἀπὸ ἕνα ποσὸ γιὰ ἄσκηση πολιτικῆς διεθνούς ἐμπορίας (μαζοῦτ στὰ πλοῖα, νάφθας στὰ πυραυλοκίνητα ἀεροσκάφη, ἐξαγωγές, κλπ.).

Συμπέρασμα : Ἐρχεται ἕνας ξένος στὸν τόπο. Φέρνει τὰ κεφάλαιά του. Ἐγκαθιστᾶ μιὰ βιομηχανία. Ἐξάγει ὄλα τὰ καθαρὰ του κέρδη, ἐπανεξάγει ὄλα του τὰ κεφάλαια. Ὅ,τι μικροποσὰ συναλλάγματος τυχὸν περισσέψουν ἀπὸ τὴ βιομηχανικὴ διαδικασία, τοῦ πληρώνονται μὲ ὑπερτιμημένο δολλᾶριο. Τὰ προϊόντα του τὰ δίνει Iob τὸ κατώτατο, στὴν διεθνῆ τιμὴ c.i.f ἐλληνικὴ ἐπικράτεια. Μὲ τὶς δραχμὲς πού παίρνει ἀπὸ τὸ ὑπερτιμημένο συνάλλαγμα πληρώνει τὶς μισθοδοσίας ὡς τριακοσίων Ἰθαγενῶν πού θὰ χρησιμοποιήσει καὶ τὰ τυχὸν ἐξοδά του σὲ ἐγχώρια κέντρα διασκεδάσεως.

Ἐνοχλεῖται νὰ εἰσπράξει σὲ δραχμὲς κι ἕνα χαράτσι ἀπὸ τοὺς Ἰθαγενεῖς καταναλωτὲς γιὰ χάρη τοῦ Κράτους πού τὸν φιλοξενεῖ. Καὶ γι' αὐτὸ καὶ μόνο τὸ λόγο, παίρνει μονοπώλιο καὶ ἀποκλείει καὶ σ' ἕναν ἄλλον νὰ κάνει τὴν ἴδια ἐπιχείρηση.

Ναὶ — θὰ μοῦ ἀπαντήσῃ ὁ κ. Ὑπουργὸς τοῦ Συντονισμοῦ — ἂν τοῦ δοθεῖ εὐκαιρία

καὶ χρόνος νὰ προσέξει τοὺς φτωχοὺς μου συλλογισμούς. Ναί! Ἄλλὰ τὸ εἶπα καὶ τὸ ξανάπα. Δὲν μὲ ἐνδιαφέρει τὸ Διυλιστήριο. Ἐκεῖνο πού μ' ἐνδιαφέρει — καὶ εἶμαι ὑπερήφανος πού τὸ πέτυχα — εἶναι πὼς μέσω τοῦ διυλιστηρίου αὐτοῦ θὰ εἰσαχθοῦν στὸν τόπος καὶ ἄλλες ζωτικὲς καὶ συγχρονισμένες βιομηχανίες, σὲ ὑψηλὴ στάθμη κεφαλαιοδοσίας! Καὶ αὐτὲς τὶς βιομηχανίες εὐαγγελίζεται ὁ ὁμογενὴς ἀνάδοχος τοῦ Διυλιστηρίου, ἀκουμπώντας στὴν κατάγερη πιστωτικὴ ἐπιφάνεια τῆς ESSO καὶ καταβάλλοντας πρωτοφανεῖς χρηματικὲς ἐγγυήσεις.

Θὰ τὸ ἴδουμε κι αὐτὸ εὐθύς ἀμέσως. Προηγουμένως, ὅμως, πρέπει νὰ παρατηρήσουμε πὼς τὸ Διυλιστήριο δὲν εἶναι παρονοχίδα. Ἄν, μὲ τοὺς διεθνεῖς του συνδυασμοὺς καὶ τὴ δραστηριότητά του καταφέρει ὁ ἀνάδοχος νὰ κατεργάζεται 15 ἑκατομμύρια βαρέλια ἀργὸ πετρέλαιο τὸ χρόνο, θὰ ἔχει κέρδος 24 σέντς τὸ βαρέλι ἢ, ἂν θγάσουμε τὶς φορολογίες, 17 σέντς καθαρὰ. Αὐτὰ τὰ 17 σέντς μᾶς κάνουν δύο ἑκατομμυριάκια καὶ 550 χιλιάδες δολλάρια τὸ χρόνο, δικά του — τοῦ ἀναδόχου — καταδικά του. Καὶ σὲ ὀκτῶ χρόνια πλήρους λειτουργίας μαζεύονται ὑπὲρ τὰ εἰκοσι στρογγυλότατα ἑκατομμύρια δολλάρια ἢ μπαίνει ἡ βάση γιὰ ἕνα δάνειο 25 τουλάχιστον ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐκτελέσεως ἄλλων ἔργων, χωρὶς νὰ λογαριάσουμε πὼς αὐτὰ τὰ 2.550.000 δολ. τὸ χρόνο ἀποτελοῦν καθαρὸ — ἀπαλλαγμένο ἀπὸ κάθε φόρο — μέρισμα 42,5%, στὸ μετοχικὸ κεφάλαιο τῶν 6.000.000 δολλαρίων!

Δὲν εἶναι καθόλου κακὴ ἐπιχείρηση — νὰ τὴν κάνεις ὁ ἴδιος ἢ νὰ τὴν τοποθετήσῃς «ἐπὶ προμηθείᾳ». Τέτοια κέρδη δὲν εἶναι μικρά, ὅσο κι ἂν φαίνονται περιορισμένα ἀπάνω στὸν τζίρο (17 σέντς στὰ 3,60 δολ. κάνουν 4,72%) γιὰτὶ ἔχουν προκύψει, ἀφοῦ ἀφαιρέθηκαν ὄλες οἱ ἀποσβέσεις, ὄλες οἱ ἐξυπηρετήσεις τῶν ὁμολογιακῶν δανείων, ὄλα τὰ ἐξοδα, ὄλοι οἱ φόροι.

Μιὰ ὕστατη ματιὰ στὴν ὑπόθεση καὶ τῶν δύο διυλιστηρίων, μᾶς ὀδηγεῖ στὸ συμπέρασμα πὼς δικαιούσαι νὰ θεμελιώσῃς σκέψεις ἀπάνω στὴν τιμὴ ἀργοῦ πετρελαίου 2,25 δολλαρίων κατὰ βαρέλι c.i.f Θεσσαλονίκη, πού προσφέρει ἡ ESSO, κι ὄχι στὰ 2,65 δολ. πού βασίζει τὴν ἐκμετάλλευσή τοῦ Ἀσπροπύργου ἡ Socopy. Αὐτὰ τὰ 2,25 δολ. μᾶς κάνουν 16,63 δολ. τὸ μετρικὸ τόνο c.i.f Ἑλλάδα ἢ 5.18.9' 1/5 στερλίνες. Εἶναι, ὅμως, γνωστὸ πὼς τὸ ἀργὸ πετρέλαιο παραδίδεται στὰ διυλιστήρια τῆς Ἀγγλίας στὴν ἴδια αὐτὴ τιμὴ τῶν 6 λιρῶν καὶ ὅτι τώρα τὸ προσφέρουν μὲ 5 στερλίνες ἀπέναντι στὶς 4 στερλίνες πού προσφέρουν πετρέλαιο οἱ σοβιετικοὶ c.i.f ἀγγλικὰ λιμάνια.

Δὲν εἶναι καθόλου ἀδύνατο νὰ πετύχεις στὴν Ἑλλάδα μέση τιμὴ 4.13. λίρες c.i.f, πού μᾶς κάνουν 13,02 δολλάρια τὸν τόνο, δηλαδὴ 3,61 δολ. λιγότερα ἀπὸ τὴν τιμὴ ESSO. Μὲ τὸν τρόπο τοῦτον, ὅμως, ἡ πραγματικὴ βιομηχανικὴ τιμὴ τῶν ἐτοιμῶν προϊ-

όντων (ὡς ἀφήσουμε κατὰ μέρος τὰ δικαιώματα τοῦ Κράτους καὶ τὶς ἀλχημείες τῶν λογαριασμῶν) ἀπὸ τὰ 22,17 δολλάρια κατεβαίνει κατὰ τόνο στὰ 18,56, κάτω ἐπομένως ἀπὸ τὰ 18,66 τῶν τιμῶν 10b τῶν Ἰταλικῶν διυλιστηρίων, μὲ τὸ καθαρὸ κέρδος τοῦ ἐπιχειρηματία στὰ 0,24 δολ. τὸ βαρέλι, ὅπως καὶ στὴ σύμβαση κ. Πάπα. Ἀπάνω ἐκεῖ, βάλτε γιὰ τὸ Ἑλληνικὸ Δημόσιο ὅ,τι θέλετε. Ἔχετε μιὰ στερεὰ βάση νὰ βγάλετε τὰ προϊόντα σας στὸ διεθνῆ συναγωνισμό καὶ νὰ παίρνετε ἀπὸ τὴν πούλησή τους δολλάρια κι ὄχι δραχμές. Γιατί, σήμερα, δὲν μπορεῖτε νὰ πουλήσετε ἑλληνικὸ μαζοῦτ στὴ Μεσόγειο εἴτε jet oil στὴ διεθνῆ ἀεροπορία, ἐκτὸς ἀπὸ λίγες περιπτώσεις, ἐξαιτίας τῶν ἀσύμφορων τιμῶν.

Αὐτό, ὁμως, εἶναι ἐπιτευκτὸ ὅταν τὸ Διυλιστήριον ἀνήκει στὸ Κράτος, στήθηκε ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ ρυθμίζει τὴν ἐκμετάλλευσή του τὸ Κράτος, κάνοντας τὴν οἰκονομική του πολιτική ἀπάνω στὰ ὑγρά καύσιμα κατὰ τὴ δική του ἐθνικὴ κρίση καὶ ὄχι σὲ μιὰ ἀπὸ τὶς ἐταιρεῖες, τοῦ καρτέλ, ποὺ θέλει νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴ μεγαλύτερη δυνατὴ ἐπικέρδεια στὸ δικό της ἀργὸ πετρέλαιο καὶ ποὺ ἂν νταμπικάρει τὶς δικές της ἐπίσημες τιμές πρώτης ὕλης, θὰ τὸ κάνει γιὰτὶ θὰ κερδίσει αὐτὴ τὸ συνάλλαγμα ἐξωτερικῆς ἐμπορίας. Γιὰ τοῦτο, ἡ πρόταση τοῦ κ. Παπανδρέου στὴ Βουλὴ, νὰ γίνῃ — ἂν πρόκειται νὰ γίνῃ — τὸ διυλιστήριον ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ γιὰ λογαριασμό του, ἦταν ἡ μόνη σωστὴ ὑπὸ τὸν ὄρο, βέβαια, πὼς τὸ ἐργοστάσιον αὐτὸ θὰ ἔβγαζε στὴν ἀγορὰ προϊόντα τῆς προκοπῆς κι ὄχι αὐτὰ τὰ ἄθλια ντιζελέλαια καὶ φωτιστικὰ πετρέλαια, μὲ τὰ ὁποῖα καταβασανίζει τὴν κατανάλωση τὸ Διυλιστήριον Ἀσπροπύργου.

Τὰ πετροχημικὰ καὶ ἡ ἀμμωνία

Ἔρχομαι τώρα στὴ βιομηχανία τῶν πετροχημικῶν, γιὰ τὴν ὁποία ὑπερφηανεύτηκε ὁ κ. Ὑπουργὸς Συντονισμοῦ.

Ὁ κ. Πάπας ἔδειξε πρόθεση νὰ ἐγκαταστήσῃ μέσα σὲ τέσσερα χρόνια ἐργοστάσιον παραγωγῆς 105 χιλιάδων τόνων ἀμμωνίας τὸ χρόνο, μὲ δαπάνη 12 ἑκατομ. δολλαρίων καὶ νὰ δαπανῆσῃ καὶ τουλάχιστον 25 ἑκατομ. δολλάρια μέσα σὲ ἕξι χρόνια, γιὰ τὴν ἐγκατάσταση μονάδων παραγωγῆς 29 ἢ καὶ περισσότερων εἰδῶν πετροχημικῶν προϊόντων.

Ἐνδεικτικὰ ἀναφέρονται διάφορα εἶδη, ἀνάμεσα στὰ ὁποῖα καὶ μερικὰ κλειστῆς ἀκόμη τεχνικῆς, ὅπως τὸ συνθετικὸ ἐλαστικὸ ἢ τὸ νάυλον 6. Μὲ αὐτὰ τὰ χημικὰ, τὸ μεγάλο πλῆθος ἐντυπωσιάζεται εὐκόλα, γιὰτὶ δὲν μπορεῖ νὰ ἀναμετρήσῃ τὶς δυσκολίες τῆς κατασκευῆς, ἐνῶ ἂν ἔρθῃ κάποιος νὰ μᾶς πεί πὼς θὰ κάνει ἐργοστάσιον κινητήρων γιὰ ἀεροπλάνα, λόγου χάρι, θὰ κουμπωθούμε καὶ θὰ ἀξιῶσουμε νὰ ἔχει τουλάχιστον τὴν ἐκχώρηση τῶν μεθόδων καὶ τεχνικῶν μιᾶς παγκόσμια γνωστῆς φέρμας. Τὸ παρατρέχω αὐτὸ τὸ σημεῖο, ὅπως καὶ ὄλους τοὺς τύπους τῶν

πολυμερῶν ποὺ ἀναφέρει ἡ Σύμβαση καὶ τὸ Β. Δ)μα, γιὰτὶ στὸν κατάλογο περιέχονται καὶ πετροχημικὰ, ποὺ εἶναι βέβαιον πὼς μποροῦν νὰ κατασκευασθοῦν ἀπὸ ἓνα σοβαρὸ ἐργοστάσιον στὰ μέτρα τῆς ἑλληνικῆς καταναλωτικῆς ἐκτάσεως.

Καμιὰ λεπτομέρεια δὲν ἀναφέρεται στὴ Σύμβαση, καμιὰ μνεία μεθόδων δὲ γίνεται. Θὰ ἐφαρμόσῃ ὁ ἐπιχειρηματίας θερμολυτικὴ ὁδὸ, θὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν ἀναμορφωτικὴ μέθοδο, θὰ κάνει χρῆση μικτοῦ συστήματος, θὰ εἰσάγει μισοκατεργασμένα προϊόντα γιὰ νὰ ἀποτελειώσῃ ἐδῶ τὴν ἐπεξεργασία τους; Τίποτα δὲ λέει. Γενικά, ὁμως, μπορεῖ ὁ καθένας νὰ σκεφθεῖ πὼς κατὰ τὴν ἐπεξεργασία τῶν προϊόντων πετρελαίου γιὰ τὴν παραλαβὴ ἀνώτερων κλασμάτων, ἓνα 8% μὲ 10% ὑδρογόνο παράγεται — καὶ αὐτὸ τὸ ὑδρογόνο, προφανῶς, ἐπιδιώκει ὁ ἀνάδοχος νὰ δεσμεύσῃ μὲ τὸ ἄζωτο τοῦ ἀέρα σὲ ἀμμωνία. Στους 105 χιλιάδες τόνους ἀμμωνίας ἀνδρῆς περιέχονται 18.600 τόνοι ὑδρογόνου ποὺ θὰ παραχθοῦν ἀπὸ 186.000 τόνους μέσων πετρελαϊκῶν κλασμάτων (μὲ βάση τὸ 10%). Τὰ μέσα αὐτὰ κλάσματα (Μαζοῦτ 360' ὡς νάφθα) ἀποτελοῦν τὰ 50% τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου παραγωγῆς τους. Νά, λοιπόν, 380 χιλιάδες τόνοι ἀργὸ πετρέλαιο ἀναγκαῖο γιὰ τὰ πετροχημικὰ, κι ἂν θέλετε μόνο ἀποστάγματα γύρω στὰ 35 API νὰ χρησιμοποιήσετε ντιζελέλαιο) νὰ 500 χιλιάδες τόνοι ἀργό.

Ὡστε, πεντακόσιες χιλιάδες τόνους ἀργοῦ πετρελαίου πρόκειται νὰ ἀπασχολήσουν τὰ πετροχημικὰ καὶ ἡ ἀμμωνία. Στους ἀριθμοὺς τούτους συμπίπτει καὶ ἡ πρόβλεψη τοῦ ἄρθρ. 11 τῆς συμβάσεως, κατὰ τὸ ὁποῖο: ἡ ἐπιχείρηση Διυλιστηρίου «μέχρις ὅτου ἡ καθαρὰ κατανάλωσις προϊόντων πετρελαίου ὑπὸ τῶν ἐργοστασίων πετροχημικῶν προϊόντων τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ ἄρθρ. 1 τῆς παρούσης φθάσῃ 200.000 τόνων ἐτησίως» ὑποχρεώνεται νὰ ἐξάγει στὸ ἐξωτερικὸ τὴ διαφορά ὡς τὶς 200.000 τῶν προϊόντων ποὺ δὲ θὰ ἀπορροφήσῃ ἡ βιομηχανία πετροχημικῶν. Διακόσιες χιλιάδες τόνους ἀποσταγμάτων ἔχει ὑπόψη τοῦ ὁ ἀνάδοχος νὰ ἀπασχολήσῃ γιὰ τὴν πλήρη λειτουργία τῶν ἐργοστασίων πετροχημικῶν.

Τί χρειάζεται, τότε, ἡ διυλιστικὴ μονάδα τῶν 2,5 ἑκατομμυρίων τόνων, ἀφοῦ 500 ὡς 550 χιλιάδες τόνοι ἀργοῦ πετρελαίου μᾶς ὑπερεπαρκοῦν γιὰ τὰ πετροχημικὰ μας (ἡ ἀμμωνία, εἴπαμε, γίνεται γιὰ τὴν ἀξιοποίηση ὑποπροϊόντος);

Καὶ γιὰτὶ δὲν μπορούσαμε νὰ εἰσαγάγουμε ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸ τὸ ἀναγκαῖο ἐλαφρὸ πετρέλαιο; Διακόσιες χιλιάδες τόνοι diesel Oil πρὸς 26 δολλάρια τὸν τόνο, κάνουν 5,2 ἑκατομ. δολλάρια. Πεντακόσιες σαράντα δύο χιλιάδες τόνοι ἀργὸ πετρέλαιο γιὰ τὴν παραγωγή τοῦ ἴδιου diesel oil, πρὸς 2,25 τὸ βαρέλι, κάνουν ἐννιά καὶ κάτι ἑκατομμύρια δολλάρια. Δὲν εἶναι, λοιπόν, λόγος συναλλαγματικὸς ποὺ μᾶς παρῶθεῖ. Δὲν εἶναι οὔτε

κοστολογικός, γιατί τὸ Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης, χωρίς καταβολή τῶν δικαιωμάτων τοῦ Κράτους — ὅπως προβλέπει ἡ Σύμβαση διὰ τὰ γίνεται ἐδῶ — δὲν μπορεῖ — ἐκ τῶν πραγμάτων — νὰ κοστολογήσει κάτω ἀπὸ τὴν τιμὴ τῶν 26, βία 25, δολλαρίων, τὸ diesel oil τῆς παραγωγῆς του.

Καί, ἐξ ἄλλου, ἡ χρησιμοποίηση ἐλεύθερης πρώτης ὕλης ἔχει μιὰ ἐλαστικότητα ἀξιοσημαντὴ γιὰ βιομηχανίες πού πρωτοξεκινᾶνε ἐνῶ ἡ ὑπαρξὴ τοῦ Διυλιστηρίου συνεπάγεται ἀκαμψία πού ἀπαιτεῖ τὴ διάθεσιν ἄλλου, ὅσης πρώτης ὕλης δὲ χρησιμοποιοῦνται, μὲ ὑποβιβασμό, ἔστω, τῶν τιμῶν καὶ κάτω τοῦ κόστους.

Ἐδῶ, λοιπόν, εἶναι ὁ λόγος πού δὲν ἀναφέρεται στὴ Σύμβαση καμιά ἐνδειξὴ τῆς παραγωγικῆς ἰσχύος τῶν πετροχημικῶν βιομηχανιῶν. Ὁ φόβος μήπως ὁ καθένας κάνει αὐτὴ τὴ συλλογιστικὴ πορεία καὶ καταλήξει στὸ συμπέρασμα πὼς ἡ βιομηχανία «διυλιστήριο» δὲν ἔχει ὀργανικὴ σύνδεσιν μὲ τὴ βιομηχανία «πετροχημικά» ἢ «ἀμμωνία».

Εἶναι φανερώτατο πὼς τὸ διυλιστήριο δὲν εἶναι καθόλου βία γιὰ τὴ πετροχημικὴ βιομηχανία παρὰ εἶναι αὐτοσκοπός. Κι ἀκόμη, γεννιέται δικαιολογημένα ἡ ὑπόνοια πὼς τὸ Διυλιστήριο δὲν εἶναι ὑπόθεσιν *jine quidno* πετροχημικῆς βιομηχανίας, παρὰ αὐτὴ ἡ δευτέρη, μὲ τὰ συνθετικά της ἐλαστικά καὶ τὰ ὀξικά πολυβινύλια καὶ τὰ πολυπροπυλένια καὶ τὴ συνθετικὴ οὐρία καὶ τὸ νάυλον 6 καὶ τὴν ἀπορρόφησιν χλωρίου (πύσου;) εἶναι μᾶλλον καμουφλάζ τῆς ὑποθέσεως «διυλιστήριο» παρὰ σοβαρὴ ὑπόθεσιν — ὅπως τουλάχιστον παρουσιάζεται στὴ Σύμβαση καὶ τὸ κυρωτικὸ Β. Δ)μα.

Δὲν πιστεύω στὴ βιομηχανία τῶν πετροχημικῶν στὴν Ἑλλάδα; Ἐγὼ πιστεύω. Καὶ πιστεύω ἀκόμη πὼς θὰ ἐπιχειρήσει κάτι ὁ ἀνάδοχος πού ἀνάλαβε ὑποχρεώσεις σοβαρές. Νομίζω, ὅμως, πὼς εἶναι ἀρκετὰ συνετός, ὥστε νὰ καταπιαστῆ μὲ ἐκεῖνα τὰ εἶδη πού εἶναι δυνατὸ νὰ παραχθοῦν ἀπὸ τὰ πετρελαιοειδῆ σὲ ἀνεκτὴ ποιότητα. Φαντάζομαι, μάλιστα, πὼς κι ὁ ἴδιος θὰ γελάει, πὼς κατάφερε νὰ πείσει τοὺς ἀρμοδίους γιὰ τὴ δυνατότητα τῆς κατασκευῆς ὄλων τῶν εἰδῶν αὐτοῦ τοῦ ἀτέλειωτου πίνακα πού ἀναγράφεται στὸ ἄρθρ. 1 τοῦ Β. Δ)τος 822/1962 καὶ πού ξεκινᾶ ἀπὸ τὸ πολυβουταδιένιο γιὰ νὰ φτάσει στὸν ξηρὸ πάγο! Ἐκτός, ἂν ἀπλῶς φιναντσάρει καὶ δὲν ἔχει τὴν πρόθεσιν νὰ καταπιαστῆ ὁ ἴδιος μὲ αὐτὴ τὴν πολυάγκαθη προσπάθεια πού λέγεται ἐγκατάστασιν νέων βιομηχανιῶν λεπτῆς φύσεως, πού τὸ πρῶτο κριτήριο τῆς ἐπιτυχίας τους εἶναι ἡ ποιότητα τῶν προϊόντων σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴ συναγωνιστικὴ τιμὴ! Γιατὶ καὶ τέτοιες ὑπόνοιες διατυπώθηκαν ἀπὸ τοὺς ἐπικριτὲς τῆς Συμβάσεως Thomas A. Parras (ἔτσι τὸν ἀναφέρει τὸ Β. Δ)μα καὶ ἡ Σύμβαση τὸν κ. ἀνάδοχο) στὴ Βουλῆ....

Τὸ ἐργοστάσιον χάλυβος

Μὲ τὴ Σύμβαση προβλέπεται ἡ ἐγκατάστασιν ἐργοστασίου «παραγωγῆς χάλυβος καὶ προϊόντων ἐκ χάλυβος, ἐτησίως παραγωγικῆς ἰκανότητος 255 χιλιάδων τόνων χυτοχάλυβος, τουλάχιστον». Τὸ ἐργοστάσιον «θὰ χρησιμοποιεῖ τὴν HYL μέθοδον κατεργασίας (μιὰ μέθοδος πού χρησιμοποιήθηκε στὸ Μεξικὸ) διὰ τὴν παραγωγὴν σπογγώδους χυτοσιδήρου, χρησιμοποιουμένης ὡς πρώτης ὕλης σιδηρομεταλλεύματος καὶ προϊόντων τοῦ διυλιστηρίου. Ὁ χάλυψ θὰ παράγεται ἐκ σπογγώδους χυτοσιδήρου παλαϊοσιδήρου καὶ ἄλλων ὑλικῶν εἰς ἠλεκτρικοὺς κλιβάνους». Ἡ χρονιάτικη παραγωγὴ θὰ συνίσταται σὲ ἐλάσματα (35.000 τόν.), χαλυβοταινίες γιὰ κατασκευὴ συγκολλητῶν σωλῆνων (70.000 τόν.), λαμαρίνες ἐξελάσεως (10.000 τόν.), ἡμικατεργασμένα προϊόντα θερμῆς ἐξελάσεως σὲ ρόλλους (116.000 τόν.), ἀπὸ τὰ ὁποῖα προϊόντα, μὲ ψυχρὴ ἐξέλασιν, θὰ παράγονται 40.000 τόνοι λαμαρίνες ψιλὰ νούμερα, 12.500 τόνοι γαλβανισμένη λαμαρίνα καὶ 40.000 τόνοι τενεκέδες.

Ἡ ἐγκατάστασιν αὐτῆς τῆς βιομηχανίας θὰ ἀπορροφήσῃ 49 περίπου ἑκατομμύρια δολάρια καὶ θὰ ἔχει συντελεσθῆ σὲ τέσσερα χρόνια, ὅπως καὶ τοῦ διυλιστηρίου καὶ τῆς ἀμμωνίας.

Ἡ χαλυβοβιομηχανία φαίνεται πὼς ἐνδιαφέρει μόνο τὸν κ. Πάπα καὶ ὄχι καὶ τὴν ESSO.

Σκέπτομαι ἂν ἐξέτασε σοβαρὰ τὸ θέμα αὐτὸ ὁ ἀνάδοχος. Γιατὶ ἡ ὑπόθεσιν τῆς χαλυβοβιομηχανίας στὸν εὐρωπαϊκὸ χῶρον ἀλλὰ καὶ ξεχωριστὰ στὴν Ἑλλάδα ἔχει ἰδιάζουσα μορφή.

Ἡ τεχνικὴ πλευρὰ τῆς βιομηχανίας εἶναι ἡ ἐξῆς: Ἀπὸ τὰ σιδηροῦχα μεταλλεύματα, μὲ θέρμανσιν καὶ ἀναγωγὴν, παίρνω — ἀπὸ τὸν καιρὸ πού κατασκευάστηκε τὸ πρῶτον ψηλὸν σιδηροκάμινο — λειωμένο εὐτηκτικὸν κράμα σιδήρου καὶ κάρβουνου, τὸν πρωτοσίδηρον ἢ χυτοσίδηρον (μαντέμι). Αὐτὸ τὸ μαντέμι εἶναι ἡ πρώτη ὕλη τῆς χαλυβοβιομηχανίας. Τὸ βάζω λειωμένο στὸ στρόμβον Μπέσεμερ (πολὺ περιορισμένη πιά μέθοδος) ἢ σὲ φούρνους, τοὺς φούρνους Σίμενς - Μαρτέν ἢ σὲ ἠλεκτροκάμινα καὶ μὲ ἐμφύσησιν ἀέρα τοῦ καίω τὴν περίσσειαν ἀνθρακῶν (καὶ πυριτίου πού μπορεῖ νὰ φτάσει ὡς πυριτιοσενία) καὶ παίρνω τὸ χάλυβα σὲ χοντὰ μακροῦλα κομμάτια (τὰ ingots). Στους φούρνους αὐτοὺς μπορῶ νὰ ρίξω ἀποκόμματα παλιοῦ σιδήρου (σκράπς) καὶ σιδηροκράματα γιὰ νὰ πετύχω τὴ σύνθεσιν πού θέλω. Τὰ ingots αὐτὰ τὰ περνᾶω στὰ ἐλαστρά καὶ ἔχω τὶς μορφὰς τοῦ ἀκατέργαστου χάλυβα τῆς ἀγορᾶς (ράβδους σὲ διάφορες μορφὰς διατομῆς = μορφοχάλυψ, δοκοὺς, λαμαρίνες).

Τρεῖς φάσεις, λοιπόν, στὴν κατασκευὴ. Ἡ φάσιν χυτοσιδήρου, ἡ φάσιν ingots χάλυβος, ἡ φάσιν μορφοχάλυψ. Ἡ βασικὴ βιομηχανία (βαριὰ ἂν προτιμάτε τὸν ὄρον) εἶναι ἡ κατασκευὴ χυτοσιδήρου καὶ μεγάλων χαλύβδι-

νων κομματιών. Θέλει μεγάλες έγκταστάσεις, πολλά κεφάλαια και δίνει προϊόν πολύ χτυπημένο στην αγορά.

Από κεί και πέρα, με πολύ λιγότερα, μπορώ να εγκαταστήσω φούρνους χαλυβοποιήσεως (ή λειωσίματος σκράπς) και έλαστρα για να πάρω ράβδους και φύλλα (λαμαρίνες) όχι πολύ μεγάλων διατομών. Αυτό έχουν κάνει στην Ελλάδα οι δυο χαλυβοβιομηχανίες που υπάρχουν (Χαλυβουργική και Έλληνική Χαλυβουργία). Η Λάριμνα έφιλοδόησε να αξιοποιήσει τα νικελιούχα μεταλλεύματά της και ίδρυσε μια βασική βιομηχανία με κατασκευές καμινιού ελαφρότερες (μέθοδες Krupp - Renn) ακόμη δεν κατόρθωσε να κάνει τίποτα. Έλπίζω πως τελικά θα πετύχει, γιατί αποτελεί ειδική περίπτωση: επιδιώκει την κατασκευή νικολιοχάλυβα που έχει υψηλή τιμή. Αλλά για βασική βιομηχανία κοινού χυτοσιδήρου αν δεν ξεπερνάει ή χρονιάτικη παραγωγή της το ένα εκατομμύριο τόνους και δεν μπορέσει να μπει στην Ευρωπαϊκή Κοινοπραξία, είμαι πολύ ένδοιαστικός. Το είδος προσφέρεται με τιμές 30% και 40% φτηνότερες από όσο πουλιέται μέσα στη χώρα που το παράγει. Πώς να συναγωνισθεί;

Τα 40 εκατομμύρια δολάρια του κ. Πάπα είναι άνεπαρκή για τέτοια εγκατάσταση. Το λέει, άλλωστε, ο άνθρωπος: 255 χιλιάδες τόνους προϊόντος θέλει να παράγει.

Ούτε των δυο σιδηροβιομηχανιών που υπάρχουν τα ύψικάμινια — αν τα στήσουν — θα είναι αποδοτικά. Δασμόβιο θα είναι το προϊόν τους. Τότε γιατί τα ζητάνε; Όταν έστησαν τους χαλυβουργικούς φούρνους και τα έλαστρα, στηρίχτηκαν στην άφθονια σκράπς που υπήρχε στην μεσογειακή περιοχή, μετά τον πόλεμο. Τα σκράπς αυτά, όμως, τα ζήτησαν και άλλες μεγάλες βιομηχανίες: της Ιταλίας, της Γαλλίας, της Γιουγκοσλαβίας. Τώρα σώθηκαν τα σκράπς στην αγορά, πρέπει να πάμε στο χυτοσίδηρο. Αυτός είναι ακριβότερος και οι μεγάλες σιδηροβιομηχανίες της Ευρώπης κρατούν περιορισμένη την απόκλιση μεταξύ χυτοσιδήρου και προϊόντων χάλυβδινων. Η θα κλείσουν οι ελληνικές βιομηχανίες του είδους ή θα στηριχθούν στο δασμό. Με μια μικρή δική τους βασική παραγωγή έχουν σταθερότητα τιμής ώστε να καλύπτονται από το δασμό χωρίς να μπορεί το ντάμπινγκ να τους επηρεάσει.

Αυτά, όμως, ισχύουν για τις δραχμόβιες βιομηχανίες που υπάρχουν. Ο κ. Πάπας έρχεται με δολάρια και θέλει να φύγει με δολάρια. Αυτό λέει η Σύμβασή του. Θα κάνουμε δασμόβιο και τον κ. Πάπα για να κινείται με συνάλλαγμα του έξωτερικού (άποσβέσεις, κέρδη κλπ.); Γιατί 10% άποσβέσεις επί 49 εκατομμυρίων και 12% κέρδη επί του μετοχικού κεφαλαίου των 12,250 εκατομμυρίων μάς κάνουν 6.370.000 δολάρια το χρόνο, είτε 25 δολ. τον τόνο της παραγωγής του απ' αυτή μόνο την πλευρά. Αυτή τουλάχιστον την τεράστια συναλλαγματική έπι-

βάρυνση δεν την έχουν οι εταιρείες που υπάρχουν. Κι αν θάχουν θα είναι 2 εκατομ. δολάρια το πολύ, για άποσβέσεις των νέων τους εγκαταστάσεων.

Η Σύμβαση πάντως, δε λέει πουθενά για τα προϊόντα του χαλυβουργείου διτι θα προσφέρονται στις διεθνείς τιμές.

Υστερα είναι ένας λόγος τεχνικός που φοβάμαι πως ούτε ο κ. Πάπας τον έλαβε όσο πρέπει υπόψη του. Τα είδη που πρόκειται να κάνει — και ειδικά τα ψιλά νούμερα ψυχράς εξελάσεως και τα φύλλα τενεκέ — θέλουν έκλεκτα είδη χάλυβα για να κατασκευασθούν. Η αγορά ζητάει από τα είδη αυτά μεγάλο συντελεστή επιμηκύνσεως (λαμαρίνας βαθιάς εξελάσεως). Και δεν γίνονται με δποιαδήποτε πρώτη ύλη. Υπάρχει μια ελληνική εταιρεία χαλυβδοφύλλων, από έλληνοαμερικανούς κι αυτή ιδρυμένη αλλά χωρίς μονοπώλια και αποκλειστικότητες, που φέρνει λαρζέτες έξωτερικού και κάνει τις λαμαρίνες της. Αυτές τις λαρζέτες ο κ. Πάπας φιλοδοξεί να τις κάνει ο ίδιος από το σπογγώδη χυτοσίδηρό του. Θα το πετύχει; Η θα την πάθει σαν τη Λάριμνα και θα ακινητήσει την παραγωγή του χυτοσιδήρου για να ζητήσει κι αυτός στην ευρωπαϊκή αγορά κατάλληλο υλικό για το υπόλοιπο της βιομηχανίας του;

Και τότε ποιός θα πληρώσει την επανεξαγωγή των κεφαλαίων της άχρηστης βασικής βιομηχανίας του ή ποιός θα φορτωθεί τα ελαττωματικά προϊόντα που θα παράγει, για άλλες χρήσεις;

Νομίζω διτι δεν εξετάσθηκαν καθόλου αυτές οι λεπτομέρειες κατά την υπογραφή της Συμβάσεως και δεν φαίνεται πουθενά επιφύλαξη του Έλληνικού Δημοσίου να επανεξετάσει τα πράγματα και να επιδιώξει έγυησεις καλής λειτουργίας και έμπορεύσιμης παραγωγής, όταν με το καλό μέσα στη μεγάλη προθεσμία των 48 μηνών θα επιχειρήσει ο κ. Πάπας ή οι δικαιοδόχοι του να πραγματοποιήσουν αυτή τη βιομηχανία. Η δεν πρόκειται να την επιχειρήσει κανείς ποτέ; Μά τότε γιατί δεσμεύουμε τους άλλους, τους μετριοφρονες, που δε θέλουν να κινήσουν με 49 εκατ. δολάρια — να επιχειρήσουν να φτιάξουν ψιλά νούμερα λαμαρίνες και λάμες σωληνουργίας, τέσσερα ολόκληρα χρόνια; Για να ρθούν οι περιορισμοί της Κοινής Ευρωπαϊκής Αγοράς να μη μάς το επιτρέψουν — εξαιτίας πραγματικών συνθηκών — ποτέ;

Από όλα αυτά βγαίνει το συμπέρασμα πως όρθα επικρίθηκε τόσο έντονα η Σύμβαση αυτή στη Βουλή και πως δλος ο τύπος — μαζί και η κυβερνητική «Μεσημβρινή» — δεν έφάνη καθόλου να συμμερίζεται τους ένθουσιασμούς των αρμοδίων Υπουργών για τη σύνασή της. Εύτυχώς υπάρχει η δήλωση της Αντιπολιτεύσεως διτι δεν την αναγνωρίζει και υπάρχει έλπίδα μια μέρα να επανακριθεί κι αυτή μαζί με την περιβόητη σύμβαση άργυλίας του κ. Πεσινέ άπάνω σε έθνική βάση, δηλαδή σε βάση δικαιοσύνης και έπιστημονικής συνέπειας.

Σ η μ ε ι ώ σ ε ι ς

13. Ύγραέριο είναι μίγμα σε ποικίλλουσες αναλογίες, άνωτέρων κλασμάτων άποστάξεως, προπανίου και βουτανίου κυρίως, αερίων στη συνηθισμένη θερμοκρασία, που συμπιέζονται σε φιάλες χαλύβδινες και κυκλοφορεί στην άγορά για οικιακό καύσιμο, σε συσκευασία τών 10 και 15 χλμ. Οι άμερικανοί τὰ προϊόντα αυτά να βάφτισαν LPG (lique petroleum gases) κι από εκεί έμεϊς ύγραέρια (άλλο από τὸ ύδραέριο-μείγμα ύδρογόνου και μονοξειδίου τοῦ άνθρακος κυρίως που παράγεται με ειδικά αεριογόνα και χρησιμοποιείται για βιομηχανικό καύσιμο). Ύγροποιημένο έχει ειδ. βάρος 0,56 έως 0,57 (121,5 - 114,5 API) και ειδ. θερμότητα κάπου 10.000 θερμίδων. Η παραγωγή και συσκευασία του σε άτσάλινα δοχεία δέν στοιχίζει περισσότερο από 1,20 ως 1,50 δρχ. τὸ κιλό (40 - 50 δολ. τὸν τόνο). Στην άγορά μας κυκλοφορεί σε δεκαπλάσια τιμή (150 δρχ. ἡ φιάλη τών 50 χγρ. και 220 δρχ. ἡ φιάλη τών 15 χλγ.) και μ' αὐτούς τούς δρους είναι για θερμαντικούς σκοπούς ἴσους κόστους με ἠλεκτρικὸ ρεῦμα έπαρχίας πρὸς 1,50 δρχ. τὸ ώροχιλιόβατο ἢ διπλάσιου κόστους από τὸ T3 τῆς περιοχῆς πρωτεύουσῆς ἢ τὸ φωταέριο τών Ἀθηνών. Προσφορά στην κατανάλωση με 40 δρχ. τῆ φιάλη τών 10 χγρ. (άκριβότερα κάπως από τὸ φωτιστικὸ πετρέλαιο) θὰ φούντωνε τὴν πελατεία πρὸς μεγάλο δημοσιονοικὸ ὄφελος (άπό τις κάπου 25 δρχ. τοῦ φόρου καταναλώ-

σεως που θὰ μπορούσε να δεχθεῖ), θὰ πρόσφερε στὰ νοικοκυριά, ἰδίως τῆς έπαρχίας ένα φτηνὸ περίφημο και πολιτισμένο καύσιμο και θὰ ἀπάλλαζε και τὴ ΔΕΗ από έναν ένοχλητικὸ πελάτη, ὅπως είναι οί οικιακές κουζίνες ὀρισμένες ὤρες, ἰδίως βραδινές.

14. Η στήλη 2 γράφει τὰ μέσα ειδικὰ βάρη και ἡ στήλη 3 τὴν αντίστοιχη έλαφρότητα σε βαθμούς API. Η στήλη 4 μᾶς λέει πόσα βαρέλια στὸ κάθε είδος αποτελοῦν τὸ βάρος ἑνὸς μετρικοῦ τόνου. Η στήλη 6 τῆς συνθέσεως % κατὰ βάρος προκύπτει με πολλαπλασιασμὸ τών ἀριθμῶν τών στηλῶν 2 και 5 και διαίρεση καθενὸς γινομένου με τὸ άθροισμα δλων τών γινομένων. (Τὸ άθροισμα αὐτό, διαιρεμένο με τὸ 100, είναι τὸ ειδ. βάρος τοῦ άργοῦ πετρελαίου που διυλίσθηκε, δηλαδή 0,8524). Η στήλη 9 μας δίνει τὴν τιμὴ ἑνὸς τόνου για τὸ κάθε ὑλικὸ σε δολλάρια. Έχει τὰ γινόμενα τῆς τιμῆς τοῦ βαρελιοῦ με τὸν ἀριθμὸ βαρελιῶν που ἀπαρτίζουν τὸν τόνο. Για τις στήλες 10, 11, 13 και 14 θὰ μιλήσουμε παρακάτω.

15. Και που εἶνε σχετικά χαμηλότερες από ὅπως θὰ τις ὑπολόγιζες με τις posted prices τοῦ Platt's Qilgramm και τὸ ὕφος ναυολογίων τοῦ AFRA.

16. Ο τύπος lihht arabian 34/34.9. Οί άλλες ποσότητες ανάγονται σ' αὐτὴν με εξαίρεση ἢ προσθήκη 2 σέντς για κάθε βαθμὸ API ὑπὲρ ἢ ὑπὸ τὰ 34/34.9.

