

Η ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Κ. ΚΑΠΡΑΝΑΣ, Γ. ΚΑΛΟΓΗΡΟΥ, Ι. ΔΕΣΥΠΡΗΣ

Το ελληνικό πετρελαϊκό κύκλωμα (Ε.Π.Κ) μέχρι το 1985

Το Ε.Π.Κ. είναι ένα σύστημα που συγκροτείται και διαμορφώνεται συνεχώς σε όλη την μεταπολεμική περίοδο και περιλαμβάνει τρία βασικά υποσυστήματα:

- α) σύστημα διακίνησης και επεξεργασίας πετρελαιοειδών
- β) σύστημα χρηματικών ροών
- γ) σύστημα διαδικασιών και αποφάσεων

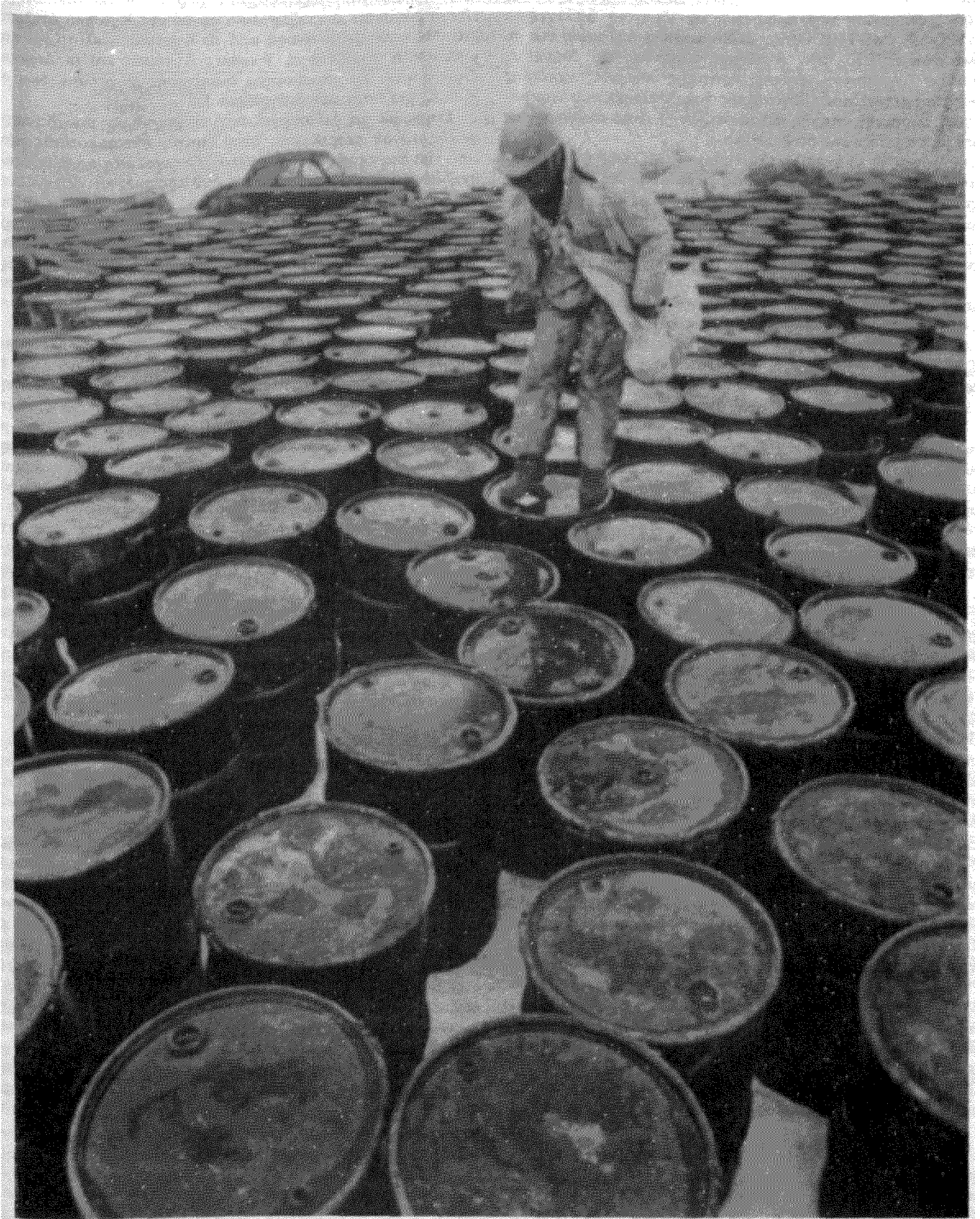
Η διαχρονική εξελικτική διαδικασία διαμόρφωσης της σημερινής κατάστασης στον τομέα των πετρελαιοειδών πέρασε μέσα από ορισμένες φάσεις, η καθεμιά από τις οποίες οριοθετείται από συγκεκριμένα γεγονότα με αποτελέσματα που ανακλάστηκαν, περισσότερο ή λιγότερο, σε όλες τις εποχές. Τέτοια γεγονότα-τομές στην ιστορία του Ε.Π.Κ. αποτελούν η ίδρυση του Κρατικού Διυλιστηρίου Ασπροπύργου (1958), η σύμβαση του Δημοσίου με την ΕΣΣΟ για ετήσια προμήθεια και διύλιση ποσότητας αργού (1962 με την αναθεώρηση του 1964), το πέρασμα της εκμετάλλευσης του Διυλιστηρίου Ασπροπύργου στο Κράτος (1976), η εξαγορά της ΕΣΣΟ (μετονομάστηκε σε Ε.Κ.Ο.) από το Δημόσιο (1983) και η έναρξη βαθμιαίας άρσης του κρατικού μονοπωλίου στην κάλυψη των αναγκών της εσωτερικής αγοράς με την παράλληλη δημιουργία ενός ενιαίου φορέα για τα πετρελαιοειδή που ανατέθηκε στην Δ.Ε.Π.Α.Ε.

Τον ουσιαστικό έλεγχο του Ε.Π.Κ. μέχρι το 1958 είχαν οι θυγατρικές πολυεθνικών που ιδρύθηκαν στη χώρα μας (MOBIL, TEXACO, BP κ.ά.), ενώ λίγα χρόνια πριν από τη λειτουργία του διυλιστηρίου Ασπροπύργου εμφανίζονται στο χώρο της αγοράς και άλλες μικρότερες εταιρείες. Οι εταιρείες αυτές προμήθευαν τη χώρα σε προϊόντα διύλισης πετρελαίου σύμφωνα με το δικό τους πρόγραμμα προβλέψεων πωλήσεων, χωρίς περιορισμό στο ύψος των εισαγωγών. Τα προϊόντα αυτά προερχόντουσαν κυρίως από τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης ή τα διυλιστήρια των αντιστοίχων μητρικών εταιρειών στην Ευρώπη (κύρια στην Ιταλία). Ο κρατικός παρεμβατισμός που υπήρχε την εποχή αυτή αφορούσε την επιβολή τήρησης υποχρεωτικών αποθεμάτων ασφαλείας στους αποθηκευτικούς χώρους των εταιρειών, τον έλεγχο των προϊόντων με βάση τις τότε προδιαγραφές και τον καθορισμό των τιμών πώλησης είτε από τις εγκαταστάσεις των εταιρειών (χονδρική πώληση) είτε από τα πρατήρια (λιανική πώληση). Η κάλυψη των αναγκών του Δημοσίου, συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών υπηρεσιών, σε πετρελαιοειδή, γινόταν μέσα από μειοδοτικούς δια-

γωνισμούς στους οποίους έπαιρναν μέρος διάφορες εταιρείες, αλλά φυσικά πλεονεκτούσαν όσες διέθεταν σημαντικούς αποθηκευτικούς χώρους στην Ελλάδα. Ωστόσο από αυτούς τους διαγωνισμούς ξεκίνησαν οι μικρές εταιρείες, στην πλειοψηφία τους ελληνικές. Αν και το Ν.Δ. 3834/58 διατήρησε τα προνόμια των μεγάλων εταιρειών στη χώρα μας με τα δικαιώματα προμήθειας αργού και διαχείρισης προϊόντων που παραχώρησε στη MOBIL (και ουσιαστικά σε όλες τις θυγατρικές πολυεθνικών εταιρείες), η δημιουργία του Κρατικού Διυλιστηρίου αποτελεί σταθμό στην πετρελαϊκή και, κατ' επέκταση, ενεργειακή οικονομία της χώρας αφού μείωσε την άμεση εξάρτησή της από τις εισαγωγές προϊόντων από τις εταιρείες^(1,2). Η εκμετάλλευση του Διυλιστηρίου Ασπροπύργου δόθηκε αμέσως σε ιδιωτικούς φορείς.

Το 1962 το Δημόσιο προχώρησε σε σύναψη συμφωνίας με την ΕΣΣΟ για προμήθεια και διύλιση κατ' έτος 2 εκατομμυρίων τόνων αργού. Η σύμβαση αυτή κρίνεται σαν ιδιαίτερα επιβαρυντική για το ελληνικό κράτος, ιδιαίτερα μέχρι το 1976 οπότε διαλύθηκε και αντικαταστάθηκε από σειρά μονοετών συμβάσεων. Σε σχέση με το Κρατικό Διυλιστήριο Ασπροπύργου πρέπει να σημειωθεί ότι ο χώρος της παραγωγής έμεινε τελείως παραμελημένος αφού οι παροδικοί ενοικιαστές-ιδιώτες του αδιαφόρησαν για την τεχνολογική του αναβάθμιση. Ταυτόχρονα η ΕΣΣΟ έριχνε όλο και περισσότερο βάρος στα κερδοφόρα συναλλαγματικά τμήματα των διεθνών πωλήσεων (αεροπορικά και ναυτιλιακά) με αποτέλεσμα συνεχή υποχώρησή της στον τομέα της εσωτερικής αγοράς, παρά το ότι υπήρχαν δυνατότητες απόκτησης μεγαλύτερου μεριδίου σ' αυτή και διατήρησης τόσον μεριδίου ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα της δραστηριότητας αυτής και να εξυπηρετούνται στόχοι αριστοποίησης μέσα και από τον επιμερισμό διοικητικών δαπανών. Παράλληλα οι μεγάλες εταιρείες έκαναν το παν για να διατηρήσουν τα προνόμιά τους και μάλιστα έφτασαν στο σημείο να απειλήσουν με ομαδική υποχώρηση από τον ελλαδικό χώρο το 1986 σε περίπτωση που γινόταν δεκτή από το ελληνικό κράτος η προσφορά ομάδας ελληνικών εταιρειών για εφοδιασμό της χώρας σε αργό με ευνοϊκότερους όρους σε σχέση με αυτούς των θυγατρικών πολυεθνικών.

Το Διυλιστήριο Ασπροπύργου πέρασε πλήρως στα χέρια του κράτους το 1976 και μετονομάστηκε σε Ελληνικά Διυλιστήρια Ασπροπύργου (ΕΛ.Δ.Α). Στη συνέχεια ένα μέρος των αναγκών της χώρας σε πετρελαιοειδή καλυπτόταν από την επε-



ξεργασία αργού στα ΕΛ.Δ.Α. και το υπόλοιπο είτε μέσω της ΕΣΣΟ είτε με συμφωνίες διύλισης πετρελαίου και αγοράς του πλήρους φάσματος των προϊόντων σε ιδιωτικά διυλιστήρια (ΠΕΤΡΟΛΑ, ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ). Καθοριστικής σημασίας για το μέλλον του Ε.Π.Κ. ήταν η πλήρης αδράνεια του Δημοσίου προς την κατεύθυνση ίδρυσης κρατικής εταιρείας εμπορίας προϊόντων πετρελαίου, θυγατρικής του Διυλιστηρίου Ασπροπύργου, παρά την ύπαρξη ευνοϊκότερων για αυτό συνθηκών σε σχέση με τα υπόλοιπα διυλιστήρια.

Συγχρόνως το ιδιωτικό διυλιστήριο της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ παρακολούθησε τις διεθνείς απαιτήσεις σχετικά με τη βιομηχανία πετρελαίου και αναβαθμίστηκε τεχνολογικά με την εγκατάσταση μονάδων μετατροπής υπολειμμάτων προς λευκά προϊόντα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ότι κανένα άλλο ελληνικό διυλιστήριο δεν συμμορφώθηκε με το επιχειρηματικό κλίμα του μέλλοντος όπως αυτό είχε αρχίσει να φαίνεται σε παγκόσμια κλίμακα, έφερε σαν αποτέλεσμα το διυλιστήριο αυτό να είναι το μόνο ολοκληρωμένο και πρακτικά βιώσιμο σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού λίγα χρόνια μετά την εποχή αυτή.

Στα μέσα στον 1982 η ΕΧΧΟΝ αποφάσισε να διακόψει τις δραστηριότητές της στην Ελλάδα που εκδηλωνόντουσαν μέσω της ΕΣΣΟ. Σαν λόγοι που ώθησαν την πολυεθνική σε αυτή της την απόφαση πιθανολογούνται, με διαφορετικό ο καθένας βαθμό συμβολής, οι σχετικοί με αριστοποίηση του δικτύου παραγωγής της στην Ευρώπη σε συνδυασμό με τις αναμενόμενες εξελίξεις στη ζήτηση πετρελαιοειδών και πετροχημικών στη λεκάνη της Μεσογείου, με την ανάγκη δαπανηρού εκσυγχρονισμού του ήδη παλαιωμένου διυλιστηρίου καθώς και λόγοι αντικειμενικής δυσκολίας διατήρησης των προνομίων της εταιρείας από το υπό νέα κυβέρνηση ελληνικό κράτος. Το Δημόσιο, πιεζόμενο από την αναγκαιότητα συνέχισης της λειτουργίας των μονάδων της ΕΣΣΟ για κάποιο διάστημα λόγω της διασύνδεσής της με αλυσίδα άλλων βιομηχανιών της περιοχής Θεσσαλονίκης και συνεκτιμώντας τις δυνατότητες που θα του παρείχε ο πλήρης έλεγχος των δυο διυλιστηρίων και το ψηλό για τα ελληνικά δεδομένα επίπεδο του προσωπικού και της οργάνωσης του όλου συγκροτήματος, υπέγραψε στα μέσα του 1983 σύμφωνο εξαγοράς όλων των τμημάτων της ΕΣΣΟ αντί 15 εκατομμυρίων δολαρίων και μετονόμασε την επιχείρηση σε Ελληνικά Καύσιμα Ορυκτέλαια (Ε.Κ.Ο). Το ίδιο έτος υποβάλλονται και τα σχέδια για εκσυγχρονισμό των ΕΛ.Δ.Α. με την εγκατάσταση μονάδας Καταλυτικής Πυρόλυσης*.

Έτσι η κατάσταση από το 1983 και μετά διαμορφώνεται όπως παρακάτω. Η αγορά είναι ουσιαστικά χωρισμένη σε δυο τμήματα:

α) τον «τομέα μέριμνας δημοσίου», που ελέγχεται πλήρως αφού οι εταιρείες υποχρεώνονται να παίρνουν τα προϊόντα από τα Κρατικά Διυλιστήρια σε τιμές καθορισμένες από το Κράτος και να τα μεταπωλούν σε τιμές επίσης καθορισμένες, και

β) το μη ελεγχόμενο τμήμα της, που αφορά τα καύσιμα ποτοπόρων πλοίων (international marine bunkers) και αεροπορικών πτήσεων εξωτερικού, που καλύπτεται με ευθύνη των εταιρειών εμπορίας.**

Οι ανάγκες του «τομέα μέριμνας δημοσίου» ή «ελεγχόμενου μέρους» της αγοράς καλύπτονται από πετρελαιοειδή προϊόντα

που είτε εισάγονται απευθείας από το Κράτος (θεωρώντας ως εισαγωγή και την αγορά από τα εγχώρια ιδιωτικά διυλιστήρια) είτε παράγονται με επεξεργασία αργού στα Κρατικά Διυλιστήρια. Με κατευθείαν αγορά από τα Κρατικά Διυλιστήρια προμηθεύονται προϊόντα οι Ένοπλες Δυνάμεις και οι Δημόσιοι Οργανισμοί. Το υποσύστημα διακίνησης πετρελαιοειδών στο Ε.Π.Κ. φαίνεται στο διάγραμμα 1.

Στη χώρα μας λειτουργεί αυτή τη στιγμή μια μονάδα παραγωγής αργού πετρελαίου, στον Πρίνο, δυναμικότητας πάνω από ένα εκατομμύριο τόνους/έτος. Ο συνολικός αριθμός διυλιστηρίων είναι τέσσερις μονάδες, δυο κρατικές και οι υπόλοιπες ιδιωτικές, διυλιστικής δυναμικότητας που ξεπερνά τα 18 εκατομμύρια τόνους ανά έτος. Υπάρχουν επίσης τρία διυλιστήρια λιπαντικών δυναμικότητας περίπου 150 χιλιάδες τόνους/έτος καθώς και εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαιοειδών. Οι εταιρείες εμπορίας είναι περίπου 30, ενώ συνολικά απασχολούνται στο κύκλωμα διύλισης και εμπορίας περίπου 10.000 εργαζόμενοι.

Από τις αρχές του 1986 αρχίζει ο σταδιακός περιορισμός της «έκτασης» του ελεγχόμενου τμήματος της αγοράς με την παραχώρηση στις εταιρείες εμπορίας του δικαιώματος να αγοράζουν ένα μέρος από τα προϊόντα που διακινούν σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Έτσι αίρεται μερικά το κρατικό μονοπώλιο στην κάλυψη των αναγκών των εταιρειών. Οι παραπάνω διαρρυθμίσεις γίνονται στα πλαίσια της ευθυγράμμισης της χώρας με τις αρχές της Ε.Ο.Κ. Φαίνεται λοιπόν καθαρά η ανάγκη εκσυγχρονισμού των Κρατικών Διυλιστηρίων, ώστε να μπορούν να είναι ανταγωνιστικά στα πλαίσια της νέας κατάστασης. Την πετρελαϊκή πολιτική της χώρας εκφράζει σαν υπεύθυνος για τη δημιουργία του φορέα η Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου (Δ.Ε.Π.). Η προσπάθεια για δυναμική παρέμβαση και κυριαρχία του Δημοσίου τομέα στο πετρελαϊκό κύκλωμα όπως θα διαμορφωθεί αυτό στο μέλλον αναμένεται να είναι σκληρή και απαραίτητα πρέπει να συνοδευτεί από κατάλληλη οργάνωση και στελέχωση του φορέα που θα δώσει τη μάχη για λογαριασμό του Δημοσίου, ώστε να υπάρχουν βάσιμες ελπίδες επιτυχίας.

Η προμήθεια πετρελαιοειδών

Τα πετρελαιοειδή στην παγκόσμια αγορά προσφέρονται είτε με μορφή πρώτης ύλης προς επεξεργασία (αργό πετρέλαιο), είτε σαν έτοιμα προϊόντα διύλισης. Οι περισσότεροι τύποι πετρελαίου είναι δυνατόν να αγοραστούν σε δυο διαφορετικές τιμές, την επίσημη και την τιμή ελεύθερης αγοράς**. Η επίσημη τιμή καθορίζεται ή σε διασκέψεις μεταξύ εκπροσώπων ορισμένων χωρών που εξάγουν πετρέλαιο (μέλη του ΟΡΕΚ) ή από την πολιτική ηγεσία κάθε τέτοιας χώρας. Και στις δυο περιπτώσεις πάντως τα κριτήρια καθορισμού του ύψους της τιμής συμπεριλαμβάνουν και πολιτικούς κατά κύριο λόγο στόχους. Η τιμή ελεύθερης αγοράς αντίθετα διαμορφώνεται σύμφωνα με το νόμο προσφοράς και ζήτησης και χαρακτηρίζεται γενικά οποιαδήποτε μη-διακρατική πράξη προμήθειας αργού.

Εναλλακτικά για τον αγοραστή υπάρχει και η δυνατότητα προμήθειας έτοιμων προϊόντων διύλισης πετρελαίου σε τιμές οι οποίες διαμορφώνονται σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς. Έτσι

* Μονάδα Fluidized Catalytic Cracking (FCC).

** Εξαιρούνται ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ, μερίδιο ΕΚΟ.

* απόδοση στην ελληνική του όρου official price

** απόδοση στην ελληνική του όρου spot-αγορά.

Πίνακας 1: Ισοζύγιο Διακίνησης Πετρελαιοειδών στη Χώρα (ποσά σε 10³ Τ.Ι.Π.).

| Έτος | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ΑΡΓΟ (ΠΑΡΑΓΩΓΗ) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 196 | 1032 | 1241 | 1320 |
| + ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ | 14359 | 11840 | 12630 | 17171 | 17708 | 18497 | 14570 | 12135 | 12120 |
| - ΕΞΑΓΩΓΗΣ | 2489 | 1942 | 1010 | 1472 | 3174 | 2290 | 869 | 56 | 728 |
| - Α.Χ.Σ.Δ. | (310) | (116) | 32 | 18 | 19 | 12 | 9 | 9 | 10 |
| + ΑΡΧ. ΑΠΟΘΕΜ. | 673 | 1754 | 1216 | 1236 | 1492 | 1739 | 2196 | 1816 | 1050 |
| - ΤΕΛ. ΑΠΟΘΕΜ. | 1754 | 1216 | 1236 | 1492 | 1739 | 2196 | 1816 | 1050 | 1059 |
| = ΔΙΥΛΙΣΗ | 11099 | 10552 | 11568 | 15425 | 14268 | 15934 | 15104 | 14077 | 12693 |
| ΙΔΙΟΚΑΤΑΝ. ΑΠΩΛ. | 478 | 492 | 514 | 635 | 576 | 641 | 591 | 526 | 469 |
| ΠΡΟΪΟΝΤΑ (ΠΑΡΑΓΩΓ.) | 10621 | 10060 | 11054 | 14790 | 13692 | 15293 | 14513 | 13551 | 12224 |
| + ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ | 1673 | 3010 | 3824 | 4585 | 5974 | 3578 | 4406 | 4036 | 3099 |
| - ΕΞΑΓΩΓΕΣ | 1621 | 2485 | 3454 | 7293 | 7317 | 7677 | 7789 | 6264 | 4562 |
| - Σ.Δ. | 23 | 424 | 116 | 6 | 7 | (17) | 32 | (5) | 26 |
| + ΑΡΧ. ΑΠΟΘΕΜ. | 1590 | 2052 | 2010 | 1807 | 2064 | 2523 | 2393 | 2309 | 2687 |
| - ΤΕΛ. ΑΠΟΘΕΜ. | 2010 | 2010 | 1807 | 2064 | 2523 | 2393 | 2309 | 2687 | 2260 |
| - ΚΑΥΣΙΜΑ ΠΟΝΤΟΠ. | 1036 | 898 | 1037 | 993 | 855 | 1042 | 846 | 823 | 861 |
| = ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ | 9152 | 9305 | 10474 | 10826 | 11028 | 10299 | 10336 | 10127 | 10353 |

ΠΗΓΗ: ΥΒΕΤ

διαχρονικά, και ανάλογα με τις κατά περίπτωση σχέσεις του ύψους των αντίστοιχων τιμών, είναι δυνατόν να εμφανίζεται για τον αγοραστή σαν πιο συμφέρουσα οικονομικά η προμήθεια αργού με συμβάσεις με την παραγωγό χώρα ή με προσφυγή στην ελεύθερη αγορά ή ακόμη η αγορά έτοιμων προϊόντων με σκοπό την κάλυψη των σχετικών αναγκών.

Παράλληλα με τους πιο πάνω «παραδοσιακούς» τρόπους προμήθειας πετρελαιοειδών είναι δυνατόν να συνυπάρχουν κατά καιρούς και διάφορα συμβατικά σχήματα προμήθειας. Η δημιουργία τους βρίσκεται σε άμεση σχέση με τη συγκεκριμένη κατάσταση της αγοράς πετρελαίου εκείνη την εποχή και έτσι σε περίπτωση αλλαγής των συνθηκών τα ίδια σχήματα ή θα τροποποιηθούν ή θα πέσουν σε αχρηστία και θα αντικατασταθούν από άλλα πιο ευέλικτα. Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί το σύστημα σύναψης συμφωνιών προμήθειας πετρελαίου σε τιμή που υπολογίζεται με βάση την αξία των προϊόντων επεξεργασίας του σε καθορισμένο διυλιστήριο (τιμή NETBACK). Αυτό το σχήμα προμήθειας κερδίζει συνεχώς έδαφος από τις αρχές του 1986¹ και είναι χαρακτηριστικό της «αγοράς του αγοραστή», όπως αυτή χαρακτηρίζεται.

Η παρακολούθηση των τάσεων των τιμών στην αγορά και η επιλογή οποιουδήποτε από τους παραπάνω τρόπους προμήθειας υποδεικνύουν τα καθαρά οικονομικά κριτήρια αποτελέτη την πάγια πολιτική κάθε ιδιωτικής επιχείρησης με ανάλογες πετρελαϊκές δραστηριότητες. Εάν όμως ο αγοραστής είναι το κράτος τότε δεν συνηθίζεται η χρησιμοποίηση αποκλειστικά και μόνο οικονομικών κριτηρίων για την επιλογή του κατάλληλου προμηθευτή. Στην περίπτωση αυτή λόγοι ασφαλείας, πολιτικής ή εμπορικής συνεργασίας με άλλες χώρες κλπ. οδηγούν πολύ συχνά στο να καλύπτονται οι ανάγκες της συγκεκριμένης χώρας σε πετρελαιοειδή με ψηλότερο κόστος από ότι θα ήταν δυνατό (και ίσως εύκολο). Κάτι τέτοιο γίνεται στην περίπτωση της Ελλάδας και θα αναλυθεί περισσότερο στα επόμενα.

Η σύνθεση των αγορών πετρελαιοειδών στον ελληνικό χώρο (1977-84).

Όπως φαίνεται στον πίνακα 1 η Ελλάδα εισάγει το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο (το μικρότερο εισαγόμενο ποσοστό ήταν 90% περίπου το 1984). Οι αντίστοιχες ποσότητες έχουν προέλευση κυρίως τη Σοβιετική Ένωση και τις Αραβικές χώρες, όπως φαίνεται στους πίνακες 2 και 3, δείχνει ότι ποσοστό των εισαγωγών πετρελαίου που κυμαίνεται από 49% (το 1981) μέχρι και 74% περίπου (το 1984) αναφέρεται στο Δημόσιο Τομέα.

Από το 1981 και μετά παρατηρείται μια σημαντική μείωση των ελληνικών εισαγωγών αργού (πίνακας 2). Πιο συγκεκριμένα οι εισαγωγές πετρελαίου σημείωσαν πτώση από 18,5 εκατομμύρια τόνους το 1981 σε 12,1 εκατομμύρια τόνους το 1984 χωρίς όμως να μειωθεί η επιβάρυνση του Δημοσίου (πίνακας 4). Διάφορες αιτίες προκάλεσαν αυτό το γεγονός και σαν σπουδαιότερες αναφέρονται οι εξής:

α) ο περιορισμός των αποθεμάτων στα καθορισμένα από το Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας όρια ασφαλείας των 100 περίπου ημερών κατανάλωσης, σαν συνέπεια της παγκόσμιας υπερπροσφοράς αργού (που επέφερε και την πτώση των αντίστοιχων τιμών),

β) η μείωση των αναγκών της ΔΕΗ σε μαζούτ, η οποία συμβαδίζει με τις προσπάθειες της Επιχείρησης για ανάπτυξη των εγχώριων ενεργειακών πόρων,

γ) η αύξηση της παραγωγής του κοιτάσματος του Πρίνου, και,

¹ Στην πραγματικότητα η τιμή NETBACK αντικατέστησε τις επίσημες σχεδόν όλη τη διάρκεια του 1986 που οι τιμές του πετρελαίου ήταν πολύ χαμηλές.

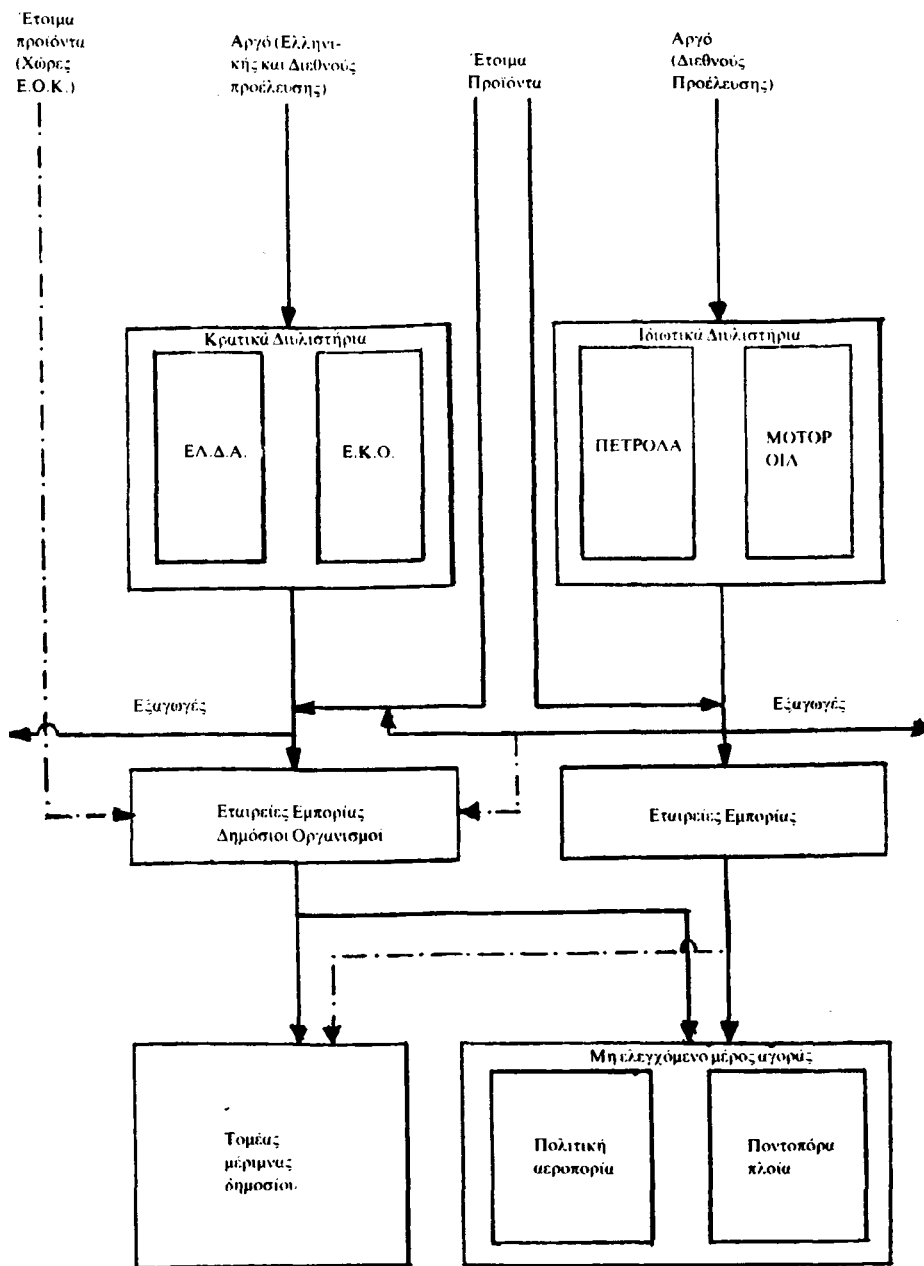
Πίνακας 2: Εισαγωγές αργού 1977-1984 (σύνολο χώρας, ποσά 10³ ΜΤ).

| | | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | |
|-------------------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|
| 1. ARABIAN LT | (Σ. ΑΡΑΒΙΑ) | 3610 | 2760 | 5681 | 7471 | 7163 | 6794 | 4680 | 1952 | |
| 2. ARABIAN MD | » | 529 | 1410 | 2852 | 1926 | 2679 | 1035 | 335 | 1202 | |
| 3. ARABIAN HV | » | 670 | - | 180 | 56 | 165 | - | - | - | |
| 4. ARABIAN BERRI | » | 430 | - | 143 | - | - | - | - | - | |
| 5. BASRAH LT | (ΙΡΑΚ) | - | 443 | - | - | - | - | - | - | |
| 6. BASRAH MD | » | 292 | 867 | 989 | 737 | 131 | - | - | - | |
| 7. KIRKUK | » | 810 | 1296 | 2323 | 1298 | 1017 | 1386 | 1174 | 2560 | |
| 8. SARIR | (ΛΙΒΥΗ) | 114 | - | 807 | 1697 | 1904 | 1613 | 1164 | 1049 | |
| 9. ES SIDER | » | - | - | 119 | 764 | 1139 | 999 | 392 | 1104 | |
| 10. BREGA | » | 73 | - | - | 106 | 132 | - | 551 | 65 | |
| 11. SIRTICA | » | - | - | - | - | - | - | 60 | 66 | |
| 12. ZUEITINA | (ΑΛΓΕΡΙΑ) | - | - | - | - | - | - | 312 | - | |
| 13. SAHARAN BLEND | » | - | - | - | - | - | 554 | 388 | 692 | |
| 14. ZARZAITAINE | » | 555 | 627 | 1073 | 770 | 543 | 265 | 321 | - | |
| 15. IRANIAN LT | (ΙΡΑΝ) | 472 | 848 | - | 81 | - | - | 171 | - | |
| 16. IRANIAN HV | » | 662 | 839 | 89 | 222 | 655 | 20 | 119 | 307 | |
| 17. SIRRI | » | - | - | 194 | - | - | - | - | - | |
| 18. FOREIDOOON | » | 31 | 497 | - | - | - | - | - | - | |
| 19. ROSTAM | » | - | 126 | - | - | - | - | - | - | |
| 20. SASSAM | » | - | 101 | - | - | - | - | - | - | |
| 21. MINAS | (ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ) | - | - | - | - | 230 | - | - | - | |
| 22. SUMATRA LT | » | - | - | - | - | - | 117 | - | - | |
| 23. SUEZ BLEND | (ΑΙΓΥΠΤΟΣ) | - | - | - | 254 | 229 | 181 | - | 196 | |
| 24. BELAYIM | » | 578 | 453 | 207 | 169 | 254 | - | 49 | - | |
| 25. NINIAN | (ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ) | - | - | - | 69 | - | - | - | - | |
| 26. BRENT | » | - | - | - | - | - | - | - | 150 | |
| 27. ASHTART | (ΤΥΝΗΣΙΑ) | 581 | 301 | 589 | 1010 | 469 | 186 | 112 | 83 | |
| 28. SOUEDIE | (ΣΥΡΙΑ) | 286 | 371 | 633 | - | 547 | 276 | - | - | |
| 29. KUWAIT | (ΚΟΥΒΕΪΤ) | 494 | - | 311 | 103 | 51 | - | - | 404 | |
| 30. OMAN | (OMAN) | - | - | - | - | - | - | 146 | - | |
| 31. DUBAI | (ΝΤΟΥΜΠΑΪ) | - | - | - | - | - | - | - | 140 | |
| 32. MANDJI | (ΓΚΑΜΠΟΝ) | - | - | - | - | - | - | 79 | - | |
| 33. ΡΟΥΜΑΝΙΚΟ | (ΡΟΥΜΑΝΙΑ) | - | - | - | 82 | - | - | - | - | |
| 34. ΡΩΣΙΚΟ | (Ε.Σ.Σ.Δ.) | 1654 | 1635 | 962 | 893 | 1189 | 1144 | 2082 | 2150 | |
| ΣΥΝΟΛΟ | | 11841 | 12574 | 17152 | 17708 | 18497 | 14570 | 12133 | 12120 | ΠΗΓΗ: ΥΒΕΤ |

Πίνακας 3: Στοιχεία προμηθειών αργού του Ελληνικού Δημοσίου 1981-85 (ποσότητες σε 10³ ΜΤ, αξίες σε USD).

| Ετος | 1981 | | 1982 | | 1983 | | 1984 | | 1985 | | |
|--------------|--------|---------------|----------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|------------|
| Προέλευση | Αξία | Ποσότητα | Αξία | Ποσότητα | Αξία | Ποσότητα | Αξία | Ποσότητα | Αξία | Ποσότητα | |
| 1) ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ | | | | | | | | | | | |
| ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ | | | | | | | | | | | |
| ΑΙΓΥΠΤΟΣ | | | | | | | | | | 190.0 | 37.293.324 |
| ΑΛΓΕΡΙΑ | | | 600.0 | 177.600.000 | 591.8 | 143.407.390 | 910.0 | 168.867.720 | 466.0 | 110.949.651 | |
| ΕΛΛΑΔΑ | 156.4 | 38.700.000 | 1100.0 | 254.870.000 | 1183.0 | 227.306.123 | 667.3 | 130.218.387 | 624.2 | 115.221.679 | |
| ΙΡΑΚ | 1147.1 | 314.700.000 | 1500.0 | 394.500.000 | 1023.0 | 237.791.912 | 1000.0 | 277.097.895 | 785.0 | 161.806.674 | |
| ΙΡΑΝ | | | | | | | 1000.0 | | 156.0 | 33.125.419 | |
| ΚΟΥΒΕΪΤ | | | | | | | 600.0 | 82.705.764 | 249.0 | 50.960.550 | |
| ΛΙΒΥΗ | 1481.4 | 448.500.000 | | | 625.4 | 141.881.525 | 900.0 | 207.464.218 | 1086.0 | 235.037.993 | |
| ΣΑΟΥΔΙΚΗ | | | | | | | | | | | |
| ΑΡΑΒΙΑ | 2374.8 | 578.700.000 | 1125.0 | 283.682.000 | 832.0 | 188.077.700 | 1500.0 | 444.052.665 | 742.0 | 154.889.737 | |
| ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ | | | | | | | | | | | |
| ΕΝΩΣΗ | 1953.1 | 571.500.000 | 2000.0 | 532.370.000 | 2023.4 | 435.476.205 | 1800.0 | 421.345.713 | 2227.0 | 441.192.759 | |
| ΣΥΡΙΑ | 551.5 | 131.800.000 | 300.0 | 63.600.000 | | | | | | | |
| ΤΥΝΗΣΙΑ | 881.0 | 267.700.000 | 159.3 | 44.154.000 | 51.5 | 14.374.759 | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | | | | | | | | |
| ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ | 8545.3 | 2.351.600.000 | 6784.3 | 1.750.776.000 | 6330.1 | 1.388.315.614 | 8377.3 | 1.731.752.362 | 6525.2 | 1.340.477.786 | |
| θ) SPOT | | | δεν δια- | δεν δια- | | | | | | | |
| ΑΓΟΡΕΣ | 424.6 | 167.600.000 | τίθεται | τίθεται | 364.5 | 81.124.718 | 547.2 | 112.360.188 | 1208.3 | 238.437.876 | |
| ΓΕΝΙΚΟ | | | | | | | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ | 8969.9 | 2.519.200.000 | | | 6694.6 | 1.469.440.332 | 8924.5 | 1.844.112.550 | 7733.5 | 1.578.915.662 | |
| (SPOT) | | | | | | | | | | | |
| (ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ) | 0.05 | 0.07 | | | 0.06 | 0.06 | 0.07 | 0.06 | 0.19 | 0.18 | |

Διάγραμμα 1: Ροή Υγρών Καυσίμων στο ΡΠΚ.



..... πρόσθετη ροή μετά τη σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς (1.1.1986).

δ) ο περιορισμός των απωλειών διύλισης και ιδιοκατανάλωσης στα ΕΛ.Δ.Α.

Οι εισαγωγές έτοιμων προϊόντων διύλισης καλύπτουν σημαντικό μέρος των σχετικών αναγκών της ελληνικής αγοράς (ποσοστό σταθερά μεγαλύτερο από 30% για τα έτη 1977-84 σύμφωνα με τον πίνακα 1) και μέχρι και το 1982 γινόντουσαν ουσιαστικά από ιδιωτικούς φορείς. Το 1983 το 1/4 περίπου των εισαγωγών έτοιμων προϊόντων έγινε από πράξεις του Δημο-

σίου ενώ για το 1984 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 69%. Τα προϊόντα που εισάγονται είναι κυρίως βενζίνες.

Οι εξαγωγές προϊόντων γίνονται κατά κύριο λόγο από τα ιδιωτικά διυλιστήρια που λειτουργούν στον ελλαδικό χώρο και αφορούν κυρίως τις καταναλώσεις του «μη ελεγχόμενου» μέρους της αγοράς (ντήζελ, μαζούτ, καύσιμα πολιτικής αεροπορίας) και τη νάφθα.

Πίνακας 4: Σχέση αξίας Εισαγωγών πετρελαιοειδών προς την Αξία του Συνόλου των Εξαγωγών της Χώρας (ποσά σε χιλιάδες USD).

| Έτος | Αξία Συνόλου Εξαγωγών | Αξία εισαγωγών (3) πετρελαιοειδών | Ποσοστό % |
|------|-----------------------------|---|-----------|
| 1980 | 5,1 (1) | 2,5 | 49,0 |
| 1981 | 4,3 (1) | 2,7 | 62,8 |
| 1982 | 4,3 (1) | 1,9 | 44,2 |
| 1983 | 4,2 (2) | 1,7 | 40,5 |
| 1984 | 4,8 (2) | 2,2 | 45,8 |

Πηγή (1): Τεχνικά χρονικά
Πηγή (2): Εφημερίδα «Κέρδος»
Πηγή (3): ΕΛΔΑ

Η διακίνηση πετρελαιοειδών από την πλευρά των μη δημοσίων συμφερόντων φορέων που δρουν στην Ελλάδα διέπεται από καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Άμεσο αποτέλεσμα είναι το ότι η προμήθεια των αναγκαίων ποσοτήτων πετρελαιοειδών είναι δυνατόν να γίνεται μόνο από την ελεύθερη αγορά ή μόνο από την αγορά έτοιμων προϊόντων εάν οι συνθήκες για κάτι τέτοιο είναι ευνοϊκές.

Το Δημόσιο έχει την αποκλειστική ευθύνη για τον επαρκή εφοδιασμό του «ελεγχόμενου» μέρους της εσωτερικής αγοράς. Η κάλυψη των σχετικών αναγκών γίνεται αφού χρησιμοποιηθούν οι πιο κάτω πηγές προμήθειας πετρελαιοειδών:

α) *Διακρατικές συμφωνίες.* Το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών του «τομέα μέριμνας Δημοσίου» σε πετρελαιοειδή καλύπτεται από συμβάσεις μεταξύ του Κράτους και των αντίστοιχων παραγωγών πετρελαίου χωρών. Οι διακρατικές συμφωνίες αναφέρονται παραδοσιακά σε ποσότητες αργού πετρελαίου και μέχρι τώρα έχουν συναφθεί από το Κράτος μόνο δυο τέτοιου τύπου συμβάσεις οι οποίες αφορούσαν έτοιμα προϊόντα. Αυτές ήταν με την Αλβανία για 50 χιλιάδες τόνους ντήζελ (είναι και η μόνη που η πληρωμή έγινε κατά 100% με προϊόντα ίσης αξίας) και με τη Γιουγκοσλαβία για 35 χιλιάδες τόνους άσφαλτο. Είναι επίσης δυνατόν η συμφωνημένη ποσότητα πετρελαίου να μην παράγεται στη χώρα με την οποία υπογράφεται η σύμβαση (π. χ. το 1981 και το 1982 η Ελλάδα αγόρασε λυβικό αργό από τη Σοβιετική Ένωση). Η εξόφληση της αξίας κάθε διακρατικής συμφωνίας γίνεται κατά ένα ποσοστό σε «ρευστό χρήμα» και κατά το υπόλοιπο μέρος με ελληνικά προϊόντα (π.χ. Σοβιετική Ένωση) ή με διάφορες υπηρεσίες (π.χ. έργα πολιτικού μηχανικού στη Λιβύη και την Αλγερία). Τα ποσοστά ποικίλλουν ανάλογα με τον κατά περίπτωση πωλητή πετρελαίου.

β) *Ελεύθερη αγορά.* Μέχρι το 1981, οπότε σημειώθηκε το τελευταίο μέγιστο των τιμών στην ελεύθερη αγορά, το Δημόσιο απόφευγε να χρησιμοποιεί τον αντίστοιχο τρόπο προμήθειας πετρελαίου. Κάτι τέτοιο επιβαλλόταν αφού οι πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του '70 είχαν εκδηλωθεί και με έλλειψη αργού στην ελεύθερη αγορά, με αποτέλεσμα οι τιμές των ευκαιριακών (on the spot) αγορών να είναι μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες επίσημες. Στη συνέχεια όμως η βαθμιαία άρση αυτής της κατάστασης, με τη δημιουργία συνθηκών υπερεπάρκειας (η

οποία συνεχώς εντεινόταν) στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου και, σαν αποτέλεσμα με τη διολίσθηση των τιμών της ελεύθερης αγοράς σε επίπεδα χαμηλότερα των επίσημων έστρεψε το ενδιαφέρον των αρμοδίων και προς αυτή την κατεύθυνση.

Έτσι οι ποσότητες αργού με προέλευση την ελεύθερη αγορά κάλυψαν το 6% των σχετικών αναγκών του Δημοσίου Τομέα το 1983, το 7% το 1984 και το 15% περίπου το 1985 (πίνακας 3). Το σύνολο των αντίστοιχων ποσοτήτων αγοράσθηκε ή από πλοία που συμπτωματικά διέσχιζαν τις ελληνικές θάλασσες ή από ελληνικές εταιρείες των οποίων οι υπηρεσίες προς ορισμένες χώρες της Μ. Ανατολής πληρώθηκαν κατά ένα ποσοστό σε πετρέλαιο. Φαίνεται έτσι ότι η τελική σύνθεση των ευκαιριακών αγορών του Δημοσίου διαμορφώθηκε περισσότερο από τυχαίους παράγοντες παρά σαν αποτέλεσμα κάποιας σχετικής ορθολογικής διαδικασίας, η οποία περιορίσθηκε στον κατά προσέγγιση καθορισμό του ετήσιου συνολικού ύψους προμηθειών από την ελεύθερη αγορά.

Η εξεύρεση των κατά περίπτωση αναγκαίων ποιοτήτων και ποσοτήτων πετρελαίου ευκαιριακής προέλευσης στη χαμηλότερη δυνατή τιμή τους θα μπορούσε να μειώσει αρκετά τη συνολική συναλλαγματική δαπάνη της χώρας για πετρελαιοειδή, μέσα από μείωση του μέρους της που αναφέρεται σε προμήθειες από την ελεύθερη αγορά. Με αυτό το πνεύμα λοιπόν, μια μελέτη με θέμα τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας κάποιας κατάλληλης οργανωτικής δομής με σκοπό την εκμετάλλευση των συνθηκών της ελεύθερης αγοράς θα παρουσίαζε πολύ ενδιαφέρον. Σε οποιαδήποτε τέτοια περίπτωση πάντως το αποτέλεσμα μιας όσο το δυνατόν ακριβέστερης εκτίμησης των συνολικών εξόδων σύστασης και κίνησης του αντίστοιχου μηχανισμού θα αποτελούσε ένα παράγοντα με ιδιαίτερη βαρύτητα στην υπόθεση υλοποίησης αυτής της ιδέας.

γ) *Συμφωνίες με ιδιωτικές επιχειρήσεις.* Τέτοια είναι η σύμβαση με την Εταιρεία Πετρελαίων Βορείου Αιγαίου που αφορούσε το σύνολο της παραγωγής του κοιτάσματος του Πρίνου μέχρι το 1983 και το μισό της από το 1984 και μετά.

δ) *Αγορά έτοιμων προϊόντων.* Οι τιμές των έτοιμων προϊόντων διύλισης πετρελαίου στη διεθνή αγορά βρίσκονται σε πτωτική τάση από το 1981 και μετά ακολουθώντας την ανάλογη γενική τάση των τιμών του πετρελαίου. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι μεταξύ 1981 και 1985 στην αγορά έτοιμων προϊόντων της Ιταλίας η μέση ετήσια τιμή υγραερίων έπεσε κατά 97 USD/MT ενώ για τις βενζίνες η αντίστοιχη πτώση ήταν 94 και 92 USD/MT για τους τύπους super και regular αντίστοιχα. Η πτώση της τιμής για τα καύσιμα αεριοθεωμένων τύπου κηροζίνης ήταν περίπου 70 USD/MT, για το ντήζελ 65 USD/MT, για το μαζούτ χαμηλού θείου (1% κατά βάρος το πολύ) 48 USD/MT, για το μαζούτ με θείο το πολύ 3,5 κατά βάρος 37 USD/MT και για τη νάφθα 83 USD/MT.

Αυτή η συνεχής μείωση των τιμών έκανε κατά περιόδους πολύ συμφέρουσα την αγορά έτοιμων, «λευκών» κυρίως (βενζίνες, ντήζελ), προϊόντων αφού η απόδοση των μη σύγχρονης τεχνολογίας κρατικών διυλιστηρίων σε τέτοια προϊόντα ήταν αρκετά χαμηλή ώστε το κόστος παραγωγής τους να υπερεκαλύπτει την τιμή πώλησής τους στο διεθνή χώρο. Έτσι από το 1982 το Δημόσιο άρχισε να αγοράζει και έτοιμα προϊόντα για την κάλυψη ενός μέρους των αναγκών του «ελεγχόμενου» τμήματος της ελληνικής αγοράς. Αυτών ακριβώς των αναγκών ποσοστό 6% το 1982, 11% το 1983, 21% το 1984 και 24% το 1985 καλύφθηκε από έτοιμα προϊόντα διύλισης πετρελαίου.

Ένα μέρος των εισαγωγών του Δημοσίου σε έτοιμα προϊόντα έχει προέλευση τα ιδιωτικά διυλιστήρια που λειτουργούν

στον ελλαδικό χώρο. Η σχετική αγορά είτε γίνεται με μεθοδικούς διαγωνισμούς στους οποίους μετέχουν και τα ιδιωτικά διυλιστήρια της χώρας, με προϊόντα ή δικής τους παραγωγής ή και διεθνούς προέλευσης, είτε αναφέρεται στο μίγμα των προϊόντων που λαμβάνεται από κατεργασία αργού του Δημοσίου στις εγκαταστάσεις ιδιωτικών διυλιστηρίων με κάποια αμοιβή.

Η αγοραστική πολιτική του Ελληνικού Δημοσίου στον πετρελαϊκό τομέα εκφράστηκε σχεδόν αποκλειστικά μέχρι το 1981 και κατά κύριο λόγο στη συνέχεια (ποσοστό σταθερά πάνω από το 70% των ετήσιων αναγκών σε πετρελαιοειδή (πίνακας 3), μέσα από διακρατικές συμβάσεις προμήθειας αργού. Το γεγονός αυτό συνδέεται στενά με την κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς. Η σχετική δυσκολία στην εξεύρεση πετρελαίου μεταξύ 1974 και 1981 έδωσε απόλυτη προτεραιότητα στην εξασφάλιση της επαρκούς κάλυψης των αναγκών του Κρατικού μεριδίου στην ελληνική αγορά, πράγμα που πρακτικά μπορούσε να εγγραφεί πιστότερα μόνο η σύναψη διακρατικών συμφωνιών. Και στα επόμενα έτη όμως, και παρά την προοδευτική αλλαγή των παγκόσμιων συνθηκών προς το συμφέρον του αγοραστή πετρελαίου, οι διακρατικές συμφωνίες αποτέλεσαν την κύρια πηγή προμήθειας αργού για το Δημόσιο. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά ότι ο λόγος των ποσοτήτων πετρελαίου με προέλευση την ελεύθερη αγορά προς τις αντίστοιχες από συμφωνίες προμήθειας εμφάνισε μέγιστο το 1985 με τιμή 0,19 ενώ μέχρι τότε δεν είχε ξεπεράσει ποτέ το 0,07 (πίνακας 3). Η διατήρηση σε χαμηλό (και προσεγγιστικά προκαθορισμένο) ποσοστό της συμμετοχής του συνόλου των ευκαιριακών αγορών στη σύνθεση των προμηθειών πετρελαίου του Δημοσίου κατά την περίοδο 1981-85 έγινε για λόγους τόσο ασφάλειας σε σχέση με τη σταθερότητα της τροφοδοσίας της χώρας σε αργό όσο και εμπορικούς. Οι τελευταίοι σχετίζονται άμεσα με τη δυνατότητα προώθησης των ελληνικών εξαγωγών, με βάση την αμοιβαιότητα του διεθνούς εμπορίου, σε κάθε χώρα με την οποία υπογράφεται διακρατική σύμβαση προμήθειας πετρελαίου³. Οι εξαγωγές αυτές αφορούν ελληνικά προϊόντα τα οποία ή δεν είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικά διεθνώς (εξαιτίας της ποιότητάς τους) ή θα μπορούσε ο κάθε πιθανός αγοραστής να προμηθευτεί από άλλες πηγές, σε μια ανάλογη προσπάθεια ενίσχυσης των δικών του εμπορικών δραστηριοτήτων.

Τα τελευταία χρόνια, με την αύξηση της υπερεπάρκειας πετρελαίου στην παγκόσμια αγορά και τη συνεχή μείωση των τιμών των έτοιμων προϊόντων επεξεργασίας του, έχει εκφραστεί η άποψη να αποδεσμευτεί η χώρα σε ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό από τις συμφωνίες προμήθειας και, εναλλακτικά, να αξιοποιήσει περισσότερο την ελεύθερη αγορά (αργό και προϊόντα)².

Είναι γεγονός ότι η απευθείας εξάρτηση της χώρας από λίγους πετρελαιοπαραγωγούς αποβαίνει σε βάρος της ευελιξίας της, που μεταφράζεται σε γρήγορη και εύκολη πρόσβαση σε πολλές διαφορετικές πηγές, ενώ μπορεί να οδηγήσει σε οικονομικής ή και πολιτικής φύσης πιέσεις. Θα πρέπει όμως να επισημανθεί εδώ ότι αφού η Ελλάδα δεν είναι αυτόνομη σε πετρελαιοειδή θα υπάρχει πάντα μια σχετική εξάρτηση από τους κατά περίπτωση προμηθευτές.

Τη στιγμή που οποιαδήποτε εξοικονόμηση συναλλάγματος επιφέρει αντίστοιχα οφέλη στην Εθνική Οικονομία της χώρας, ο σωστός καθορισμός ενός ανώτατου επιτρεπτού ορίου κάλυψης των αναγκών του «ελεγχόμενου» τμήματος της αγοράς από πετρελαιοειδή με προέλευση την ελεύθερη αγορά, έτσι ώστε συγχρόνως να διατηρούνται για το Δημόσιο τα πλεονεκτή-

ματα από τη σύναψη σημαντικών διακρατικών συμβάσεων, έχει ιδιαίτερη σημασία. Σε συνδυασμό με κάτι τέτοιο, ο προσδιορισμός του οικονομικά βέλτιστου αντίστοιχου μίγματος πετρελαίου και προϊόντων του, μέσα βέβαια στα επιτρεπόμενα όρια, θα παρουσίαζε μεγάλο ενδιαφέρον⁴⁻⁷.

Η διαδικασία προμήθειας πετρελαιοειδών του Δημοσίου μέχρι το 1985

Οι προμήθειες αργού πετρελαίου και προϊόντων διύλισής του από το Ελληνικό Δημόσιο γίνονται με βάση ένα πρόγραμμα προβλεπόμενων ετήσιων αναγκών του «ελεγχόμενου» τμήματος της αγοράς. Την επιμέλεια και ευθύνη για τη σύνταξη αυτού του προγράμματος, το οποίο αναφέρεται γενικά σε σύνολο αναγκών σε πετρελαιοειδή, έχει η αρμόδια Διεύθυνση Πετρελαιοειδών του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας (Υ.Β.Ε.Τ. – μέχρι τον 1984 Υπουργείο Ενέργειας και Φυσικών Πόρων ή Υ.Ε.Φ.Π.). Αφού καταρτιστεί το συγκεκριμένο πρόγραμμα, υπεύθυνοι των Υπουργείων Β.Ε.Τ. και Εμπορίου (ΥΠ.ΕΜ. – μεταξύ Ιουλίου του 1982 και 1984 Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας ή ΥΠ.ΕΘ.Ο.) συνεργάζονται με σκοπό τον κατά προσέγγιση καθορισμό του ύψους των προμηθειών με διακρατικές συμβάσεις και από την ελεύθερη αγορά καθώς και τον υπολογισμό της αντίστοιχης συνολικής δαπάνης. Η πιο πάνω διαδικασία πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τα μέσα Νοεμβρίου κάθε έτους (οπότε γίνεται η κατάθεση του κρατικού Προϋπολογισμού)⁸.

Μέχρι και το 1982 το ΥΠΕΜ είχε την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη σύναψη και εκτέλεση (ασφάλιση των σχετικών φορτίων, μεταφορά τους κ.λπ.) των διακρατικών συμφωνιών. Από την πλευρά του το ΥΒΕΤ φρόντιζε για την προμήθεια πετρελαιοειδών από την ελεύθερη αγορά έτσι ώστε να καλύπτεται η προκαθορισμένη αντίστοιχη ποσότητα καθώς και η διαφορά ανάμεσα στην ποσότητα για την οποία προβλεπόταν να συναφθούν διακρατικές συμβάσεις και σε αυτή που συμφωνήθηκε τελικά. Στην όλη διαδικασία συμμετείχαν και εκπρόσωποι των ΕΛ.Δ.Α. σαν τεχνικοί σύμβουλοι. Κατά τη διάρκεια του χρόνου, και κάθε μήνα περίπου, γινόταν η σύγκληση κάποιας γνωμοδοτικής επιτροπής η οποία επανεξετάζε με βάση τα πραγματικά πλέον δεδομένα το αρχικό πρόγραμμα προμηθειών. Η επιτροπή αυτή, την οποία αποτελούσαν εκπρόσωποι των σχετικών Υπουργείων, των ΕΛ.Δ.Α. και της ΕΣΣΟ, φρόντιζε και για το διακανονισμό του θέματος κατανομής του πετρελαίου που είχε ήδη παραλάβει το Κράτος μεταξύ των Διυλιστηρίων Ασπροπύργου και Θεσσαλονίκης.

Από το 1983, και μέχρι το 1985, τον φορέα με αρμοδιότητα την επαρκή τροφοδοσία του μεριδίου του Δημοσίου στην ελληνική αγορά σε πετρελαιοειδή συνιστούσαν τα ΕΛ.Δ.Α. Η Διοίκηση του Διυλιστηρίου Ασπροπύργου, μετά από εξουσιοδότηση των ΥΒΕΤ και ΥΠΕΜ, είχε την αποκλειστική ευθύνη της σύναψης και εκτέλεσης διακρατικών συμφωνιών για λογαριασμό του Δημοσίου καθώς και της αξιολόγησης και επιλογής των κατάλληλων ποιοτήτων και ποσοτήτων πετρελαιοειδών από την ελεύθερη αγορά έτσι ώστε να καλύπτεται όσο το δυνατόν περισσότερο το πλέγμα των σχετικών αναγκών.

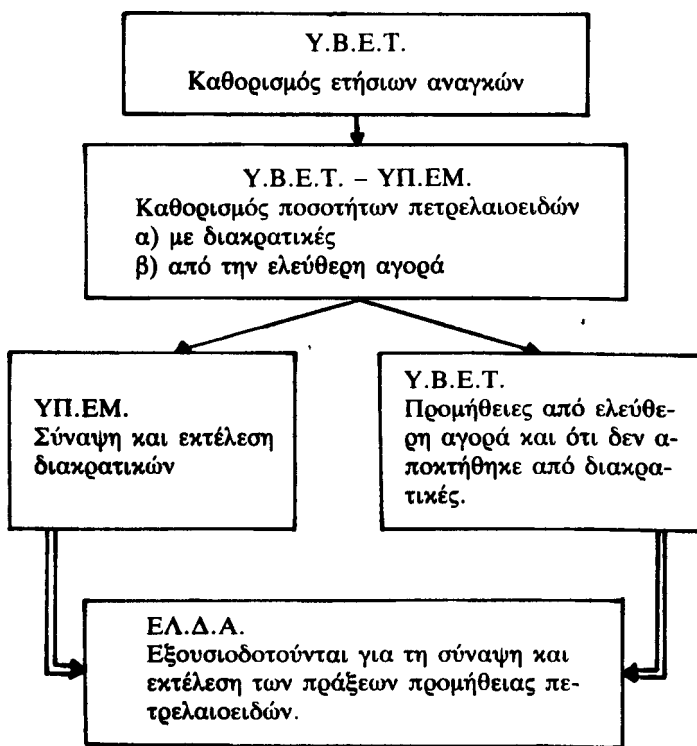
Οι πιο πάνω διαδικασίες, που είναι συνυφασμένες με το αντίστοιχο σύστημα αποφάσεως του πετρελαϊκού κυκλώματος, παριστάνονται εποπτικά στο διάγραμμα 2.

Η χρηματοδότηση των πράξεων προμήθειας πετρελαιοειδών μέχρι και το 1985 γινόταν από το Ελληνικό Δημόσιο. Στην Τράπεζα της Ελλάδος υπήρχε ο λογαριασμός Χρηματοδότησης

Πετρελαιοειδών με επιτόκιο 12% και τόκους που χρεωνόντουσαν κάθε εξάμηνο με ειδοποίηση του Υπουργείου Οικονομικών. Μετά την κατάθεση του Κρατικού Προϋπολογισμού γινόταν στον ίδιο λογαριασμό άνοιγμα πίστωσης, με ύψος ίσο με την προβλεπόμενη συνολική δαπάνη για πετρελαιοειδή όπως είχε ήδη καθοριστεί αυτή από το Υ.Β.Ε.Τ. Στη συνέχεια, και με εντολή του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, γινόταν εξόφληση συγκεκριμένων ενταλμάτων προπληρωμής σε βάρος της πιο πάνω πίστωσης και με το αντίστοιχο ποσό ο κατά περίπτωση εκτελεστής κάποιας πράξης προμήθειας πετρελαιοειδών (ΥΠΕΜ, ΥΒΕΤ ή ΕΛ.Δ.Α.) ανταποκρινόταν στις οικονομικές υποχρεώσεις του απέναντι στον σχετικό προμηθευτή.

Το νομικό πλαίσιο που κάλυπτε την πιο πάνω διαδικασία είχε την απαίτηση η αξία των πετρελαιοειδών που είχαν αγορασθεί μέχρι το τέλος κάθε μήνα να είναι τουλάχιστον ίση με το ποσό που διατέθηκε για την προμήθειά τους. Ο υπολογισμός αυτής της αξίας γινόταν στην «τρέχουσα τιμή διάθεσης» των έτοιμων προϊόντων διύλισης πετρελαίου (δηλαδή την τιμή πριν από την επιβολή οποιουδήποτε φόρου) και με θεωρητική μετατροπή προς προϊόντα όλων των ήδη αγορασμένων φορτίων αργού, είτε αυτά ευρισκόντουσαν στις αποθήκες είτε «εν πλω». Συνηθέστατα η αξία αυτή των πετρελαιοειδών ήταν μικρότερη από τα έξοδα αγοράς τους. Αυτό οφειλόταν στο ότι η «τιμή διάθεσης», της οποίας ο καθορισμός γινόταν με Υπουργική Α-

Διάγραμμα 2: Απεικόνιση της Φάσης Προμήθειας Πετρελαιοειδών στο Σύστημα Διαδικασιών και Αποφάσεων του ΕΠΚ (Δημόσιος Τομέας), 1985.



———— κατάσταση μεταξύ 1976-1982
 ===== κατάσταση μεταξύ 1983-1985
 - - - - - κατάσταση από το 1986.

πόφαση, ήταν πάντα μικρότερη από αυτή που θα έπρεπε να ορισθεί έτσι ώστε να μην καλύπτεται ακριβώς το αντίστοιχο κόστος προμήθειας («τιμή στο εργοστάσιο»). Οι λόγοι για τους οποίους το Κράτος όριζε χαμηλές τιμές διάθεσης σχετίζονται με τις ανάγκες ενίσχυσης ορισμένων Δημοσίων Οργανισμών και των Ενόπλων Δυνάμεων και θα αναλυθούν περισσότερο (μαζί με θέματα σχετικά με τις τιμές των προϊόντων επεξεργασίας πετρελαίου) σε επόμενο κεφάλαιο.

Σε κάθε περίπτωση που το κόστος προμήθειας πετρελαιοειδών υπερέβαινε την αξία τους, όπως αυτή ορίσθηκε πιο πάνω, γινόταν μεταφορά ποσού ίσου με τη διαφορά τους από το λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου «Συγκέντρωση Εισπράξεων και Πληρωμών» που υπάρχει στην ίδια τράπεζα προς το «Λογαριασμό Χρηματοδότησης Πετρελαιοειδών», έτσι ώστε να συνεχίζεται η διαδικασία εξόφλησης ενταλμάτων προπληρωμής για αγορά αργού ή προϊόντων του. Σημειώνεται εδώ ότι ο λογαριασμός «Συγκέντρωση Εισπράξεων και Πληρωμών» αναφέρεται στα χρήματα που έχει συγκεντρώσει το Κράτος από δασμούς και φόρους.

Τα υγρά καύσιμα και οι τιμές τους μέχρι το 1985

Στην ελληνική αγορά διατίθενται δύο τύποι υγραερίων που διαφοροποιούνται ανάλογα με τη σύστασή τους και τέσσερις τύποι βενζινών διαφορετικής ελάχιστης τιμής αριθμού οκτανίων και μέγιστης επιτρεπτής περιεκτικότητας σε μόλυβδο. Επίσης πωλούνται τρία είδη κηροζινών, από τα οποία ένα χρησιμοποιείται για οικιακή χρήση (φωτιστικό πετρέλαιο) και δυο για καύσιμα αεριοθούμενων, καθώς και ισάριθμοι τύποι ντήζελ που χαρακτηρίζονται από χαμηλές περιεχόμενες ποσότητες θείου για περιβαλλοντολογικούς λόγους. Η περιεκτικότητα σε θείο επίσης, σε συνδυασμό με τα ρεολογικά χαρακτηριστικά του υγρού, είναι αυτή που κατατάσσει τις διάφορες ποικιλίες μαζούτ σε έξι τυποποιημένες ποιότητες ενώ κυκλοφορεί ακόμη μαζούτ χωρίς άσφαλτο και ένας τύπος μαζούτ που καταναλώνεται από τις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας.

Μερικά από τα προϊόντα στα οποία έγινε αναφορά παραπάνω παρασκευάζονται αποκλειστικά για την κάλυψη «ειδικών» αναγκών της χώρας όπως διαμορφώνονται αυτές από ορισμένους παράγοντες (π.χ. σχετικούς με τη ρύπανση του περιβάλλοντος, τα οχήματα του στρατού κ.λπ.) και δεν χρησιμοποιούνται στο εξωτερικό. Αυτά τα πετρελαιοειδή μπορούν να χαρακτηρισθούν σαν «δευτερεύοντα» σε αντιδιαστολή με τον όρο «κύρια» που αναφέρεται σε όσα βρίσκονται σε άμεση αντιστοιχία με τα προϊόντα διεθνών προδιαγραφών των οποίων η τιμή δημοσιεύεται στα διεθνή τακτικά δελτία.

Οι εταιρείες εμπορίας που καλύπτουν τις ανάγκες του ελεγχόμενου τμήματος της αγοράς παραλαμβάνουν τα αντίστοιχα προϊόντα από τα κριτικά διυλιστήρια σε ποσότητες ανάλογες με το μερίδιο της καθεμιάς από αυτές στην αγορά κατά το προηγούμενο της παραλαβής δωδεκάμηνο. Στη συνέχεια η κάθε εταιρεία έχει την αποκλειστική ευθύνη για την αποθήκευση των προϊόντων στις εγκαταστάσεις της και τη διοχέτευσή τους στην κατανάλωση με πρατήρια ή και με απευθείας παράδοση σε ορισμένους πελάτες της.

Τα υγρά καύσιμα είναι, κάτω από το νομικό καθεστώς που ισχύει, απόλυτα ελεγχόμενα προϊόντα. Αυτό σημαίνει ότι το κράτος καθορίζει με αγορανομικές αποφάσεις τόσο την τιμή αγοράς από τα διυλιστήρια όσο και τις τιμές χονδρικής και λιανικής πώλησης.⁹

Η τιμή στην οποία προμηθεύονται καύσιμα από τα κρατικά

δουλιστήρια οι Δημόσιες Υπηρεσίες και Οργανισμοί καθώς και οι Ένοπλες Δυνάμεις αναφέρεται σαν «τιμή διάθεσης από δουλιστήριο» και καθορίζεται ελεύθερα από τον Υπουργό Βιομηχανίας Ενεργείας και Τεχνολογίας. Η ίδια αυτή τιμή αφού προσαυξηθεί με δασμούς και φόρους αποτελεί την «τιμή απόκτησης προϊόντων από τις εταιρείες εμπορίας». Με επιπλέον πρόσθεση κάποιων ποσών που αντιστοιχούν σε ορισμένους παράγοντες οι οποίοι αναφέρονται συνολικά σαν «μικτό περιθώριο εταιρείας» διαμορφώνεται η «χονδρική τιμή πώλησης» και με ανάλογες αυξήσεις («μικτό περιθώριο πρατηριούχου») λαμβάνεται η τελική λιανική τιμή ή «τιμή καταναλωτή» («τιμή στην αντλία»). Το ύψος των διαφόρων δασμών και φόρων καθώς και του κάθε παράγοντα που επιδρά ποσοτικά στη διαδικασία διαμορφώσεως της «τιμής καταναλωτή» είναι επίσης αυστηρά καθορισμένα από το Κράτος. Γενικότερα πάντως μπορούμε να κατατάξουμε αυτούς τους παράγοντες σε τέσσερις βασικές ομάδες:

α) τιμή διάθεσης από δουλιστήριο, που θεωρητικά (θα εξηγηθεί πιο κάτω γιατί) αντιστοιχεί στο συνολικό κόστος παραγωγής κάθε προϊόντος,

β) φόροι, που αποτελούν τα έσοδα του Δημοσίου,

γ) μικτό περιθώριο εταιρείας, που προορίζεται για την κάλυψη των εξόδων της εταιρείας και την αποκόμιση από αυτή κάποιου επιχειρηματικού κέρδους, και

δ) μικτό περιθώριο πρατηριούχου, που αναφέρεται στα έξοδα και στο καθαρό κέρδος των ιδιοκτητών πρατηρίων.

Μπορεί να παρατηρηθεί ότι ειδικά στην περίπτωση των βενζινών οι φόροι αποτελούν ποσοστό του συνόλου που κυμάνθηκε από περίπου 30% (μόνο το 1982 έπεσε για τη βενζίνη regular στο 29,62%) μέχρι και 46% μέσα στο διάστημα 1981 - αρχές 1986. Από τις αρχές του 1986, με την κατακόρυφη πτώση των τιμών πετρελαίου, το κόστος παραγωγής πετρελαιοειδών, στο οποίο συνεκτιμάται το κόστος αγοράς, μεταφοράς κλπ. της πρώτης ύλης, μειώθηκε σημαντικά. Παρά το γεγονός αυτό οι τιμές καυσίμων παρέμειναν σταθερές αφού το Κράτος ελάττωσε την τιμή διάθεσης όλων των προϊόντων (εκτός από τα υγραέρια) αλλά αύξησε τους φόρους που για τους τύπους βενζινών έφτασαν να αποτελούν το 58% και 59% περίπου της τελικής τιμής για τους τύπους super και regular αντίστοιχα. Αποτέλεσμα της ενέργειας αυτής ήταν το να ωφεληθούν όσοι προμηθεύονται καύσιμα απευθείας από τα δουλιστήρια στις «τιμές διάθεσης» (Δημόσιες Επιχειρήσεις κ.λπ.) αλλά η μείωση του κόστους πετρελαίου να μην γίνει αισθητή στον τελικό καταναλωτή. Η άνοδος του ύψους των φόρων για τις βενζίνες κατά 25 περίπου ποσοστιαίες μονάδες έρχεται σε αντίθεση με την αντίστοιχη αύξηση για το ντήζελ που ήταν μικρότερη από 2 ποσοστιαίες μονάδες. Συγχρόνως το ποσοστό συμμετοχής των φόρων στην τιμή των διαφόρων ποιοτήτων μαζούτ υπερδιπλασιάστηκε. Η σχολικότητα της διατήρησης των τιμών καυσίμων στα ίδια ύψη είναι μάλλον προφανής και αφορά την κάλυψη ενός μέρους των ελλειμμάτων του εσωτερικού προϋπολογισμού του Δημοσίου. Αντίθετα για τη σημαντική ανομοιομορφία στη σχετική αύξηση των φόρων μεταξύ βενζινών, μαζούτ και ντήζελ δεν έχει υποστηριχθεί επίσημα κάποια θέση. Πιθανολογείται όμως ότι αυτή εκφράζει μία πολιτική επιδότησης της κατανάλωσης ντήζελ, με παράλληλη ανακοπή της (ιδιαίτερα αντιοικονομικής) τάσης συνεχούς αύξησης των αναγκών της χώρας σε βενζίνη και ταυτόχρονη μείωση της κατανάλωσης μαζούτ για λόγους εξοικονόμησης ενέργειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Παρά το γεγονός ότι οι εταιρείες εμπορίας εισπράττουν σε

οποιαδήποτε περίπτωση ένα προκαθορισμένο ποσοστό από την τιμή των καυσίμων που διακινούν, μια σύντομη εξέταση των στοιχείων της οικονομικής τους λειτουργίας φανερώνει ότι οι πιο πολλές από αυτές αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα. Το 1984 μόνο δέκα εταιρείες παρουσίασαν στους ισολογισμούς τους καθαρό κέρδος ενώ οι είκοσι μεγαλύτερες από αυτές όφειλαν συνολικά στις τράπεζες περίπου 22 δισ. δρχ. Αλλά και στα έτη 1982 και 1983 η κατάσταση δεν φαίνεται να ήταν καλύτερη αφού οι πιο πολλές εταιρείες, μεταξύ των οποίων και δύο θυγατρικές πολυεθνικών (FINA και TOTAL), εμφάνισαν παθητικό. Οι ίδιες οι εταιρείες αποδίδουν την άσχημη οικονομική τους κατάσταση στο ότι το μικτό περιθώριο που τους αναγνωρίζεται από το Κράτος δεν παρακολουθεί τις αυξήσεις των συντελεστών κόστους επειδή δεν υπάρχει ο κατάλληλος μηχανισμός για τη σωστή χρονική και ποσοτική προσαρμογή του. Όπως αναφέρουν εκπρόσωποι των εταιρειών εμπορίας, τα τελευταία 10 χρόνια η λιανική τιμή και το κόστος των προϊόντων επταπλασιάσθηκε, ο τιμάρηθμος πενταπλασιάσθηκε αλλά το μικτό περιθώριο εταιρείας ανέβηκε μόνο 3,5 φορές με αποτέλεσμα οι πιο πολλές εταιρείες να παρουσιάζουν ζημιά. Το φαινόμενο του να εμφανίζουν κέρδος ορισμένες από αυτές το ερμηνεύουν με βάση το ότι αυτές οι εταιρείες έχουν άλλες δραστηριότητες (π.χ. διεθνείς πωλήσεις, χημικά κ.λπ.) που τους επιτρέπουν να ωφελούνται συνολικά. Η σημαντική αύξηση των υποχρεώσεών τους προς τις τράπεζες το 1984 αποδίδεται στον περιορισμό (στις αρχές του ίδιου έτους) του άτοκου χρόνου εξόφλησης της αξίας των προϊόντων που παραλαμβάνουν αυτές από τα δουλιστήρια από 18 σε 8,5 περίπου ημέρες ενώ χρειάζονται, όπως ισχυρίζονται, περίπου 16 ημέρες για την ολοκλήρωση του κύκλου της εμπορίας τους (παραλαβή προϊόντων, μεταφορά και διανομή τους)⁹.

Είναι γεγονός ότι το μικτό περιθώριο των εταιρειών, όπως αυτό ορίζεται, δεν αποτελεί καθαρό κέρδος. Πρόκειται για ένα ποσό κατά μονάδα προϊόντος από το οποίο η εταιρεία πρέπει να καλύψει όλα της τα έξοδα (αποθήκευση, μεταφορικά, συντήρηση, τόκους για κεφάλαια κίνησης, μισθούς, ενοίκια κ.λπ.) και εάν τελικά μείνει υπόλοιπο αυτό θα είναι το καθαρό κέρδος. Το ερώτημα εδώ είναι εάν πράγματι μένει τελικά κάποιο κέρδος και αν όχι πόσο συχνά συμβαίνει αυτό και γιατί. Μία σε βάθος διερεύνηση του θέματος «οικονομικό πρόβλημα των περισσότερων εταιρειών εμπορίας» πιθανόν να μπορούσε να δώσει απάντηση σε αυτό και θα ήταν πολύ ενδιαφέρουσα, οπωσδήποτε όμως θα ξέφευγε από τα όρια της συγκεκριμένης εργασίας.

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι η «τιμή διάθεσης από δουλιστήριο» δεν καλύπτει το πραγματικό κόστος παραγωγής κάθε προϊόντος στο οποίο αντιστοιχεί η τιμή που αποδίδεται με τον όρο «τιμή στο εργοστάσιο» («τιμή ex factory»). Η «τιμή στο εργοστάσιο» προκύπτει από μια διαδικασία που ουσιαστικά «μεταφράζει» το άρθρο 7 του Π.Δ. 1122/80 και η οποία λαμβάνει υπόψη παράγοντες όπως το κόστος αγοράς, μεταφοράς και επεξεργασίας της πρώτης ύλης καθώς και την αξία των παραγόμενων προϊόντων διύλισης με βάση διεθνείς τιμές. Η διαδικασία αυτή είναι η εξής βήμα προς βήμα:

α) υπολογίζεται για ένα τόνο αργού το άθροισμα της τιμής του στη χώρα παραγωγής (τιμή F.O.B.), των δαπανών μεταφοράς του, των ασφαλιστρών και του κόστους διύλισής του (δουλιστρο) σε USD,

β) υπολογίζεται το άθροισμα των γινομένων των αποδόσεων μιας μονάδας αυτού του τύπου πετρελαίου σε προϊόντα επί την μέση τιμή των ιδίων προϊόντων στην Γένοβα της Ιταλίας για το

προηγούμενο τρίμηνο (τιμή F.O.B.) σε USD,

γ) το πρώτο άθροισμα διαιρείται με το δεύτερο και προκύπτει κάποιος συντελεστής.

δ) ο συντελεστής αυτός πολλαπλασιάζεται για κάθε προϊόν με τη μέση τιμή του στη Γένοβα όπως αναφέρθηκε αυτή προηγούμενως και έτσι προκύπτει για το προϊόν αυτό η «τιμή στο εργοστάσιο».

Το άθροισμα των τιμών στο εργοστάσιο για όλα τα προϊόντα που αποδίδει ένας τόνος αργού, όπως διαμορφώνονται αυτές με τον πιο πάνω τρόπο, ισούται με το κόστος αγοράς, μεταφοράς, ασφάλισης και διύλισης αυτής της ποσότητας πετρελαίου. Δηλαδή η «τιμή στο εργοστάσιο» είναι αυτή στην οποία θα έπρεπε να πωλούνται τα προϊόντα από τα διυλιστήρια ώστε, χωρίς να συνυπολογισθούν οι φόροι, να μην υπάρχει κέρδος ή ζημιά.

Η «τιμή διάθεσης από διυλιστήριο» είναι πάντα μικρότερη από την «τιμή στο εργοστάσιο» και αυτό γίνεται για λόγους επιδότησης των Οργανισμών και Επιχειρήσεων που προμηθεύονται από τα κρατικά διυλιστήρια στην τιμή αυτή. Όμως μετά την προσαύξηση από δασμούς και φόρους η τιμή που προκύπτει («τιμή απόκτησης των προϊόντων από τις εταιρείες εμπορίας») είναι μεγαλύτερη από την «τιμή στο εργοστάσιο». Αποτέλεσμα αυτών είναι ότι το δημόσιο έχει μεν τη δυνατότητα να εισπράξει με κατάλληλη φορολογία όσα χρήματα προγραμματίσει αλλά ο «Λογαριασμός Χρηματοδότησης Πετρελαιοειδών» στην «Τράπεζα της Ελλάδας» εμφανίζει σταθερά χρεωστικό υπόλοιπο αφού ποτέ η αξία των προϊόντων διύλισης πετρελαίου δεν αντιστοιχεί στο συνολικό κόστος παραγωγής τους. Ο μόνος τρόπος για να μειωθεί ή και να εξαλειφθεί αυτό το χρεωστικό υπόλοιπο, το οποίο καλύπτεται προς το παρόν από έσοδα του Δημοσίου από άλλες πηγές όπως έχει ήδη σημειωθεί, θα ήταν η μεταβολή του μίγματος προϊόντων που παράγουν τα κρατικά διυλιστήρια υπέρ των αποσταγμάτων. Σε μία τέτοια περίπτωση, και με δεδομένο ότι οι τιμές Γένοβας για τα αποστάγματα είναι μεγαλύτερες από αυτές των υπολειμμάτων θα ήταν δυνατόν να συμπιεστεί προς τα κάτω η «τιμή στο εργοστάσιο» για κάθε προϊόν ή ακόμη να φτάσει αυτή στο επίπεδο της «τιμής διάθεσης» του.

Οι επιπτώσεις από την ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ. στο Ε.Π.Κ.

Η ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ. σήμαινε, όπως είναι γνωστό, και την πλήρη αποδοχή από την πλευρά του Κράτους όλων των αρχών και όρων της Κοινότητας όπως αναφέρονται αυτές στη συνθήκη ίδρυσής της (Ρώμη 1957). Η βασικότερη αρχή της Ε.Ο.Κ., η οποία αποτελεί ουσιαστικά και τον κύριο σκοπό της δημιουργίας της, είναι η κατάργηση μεταξύ των κρατών-μελών όλων των περιορισμών που παρεμποδίζουν τη λειτουργία του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού βιομηχανικού και εμπορικού τομέα της οικονομίας με κανόνες πλήρους ελεύθερης αγοράς, χωρίς διακρίσεις και με ελεύθερο ανταγωνισμό. Αυτή ακριβώς η αρχή εκφράζεται και τεκμηριώνεται στα παρακάτω άρθρα της Συνθήκης της Ρώμης:

α) Άρθρο 37, το οποίο απαιτεί την κατάργηση των κρατικών μονοπωλίων εμπορικού χαρακτήρα. Σαν κρατικό μονοπώλιο θεωρείται «κάθε οργανισμός μέσω του οποίου ένα Κράτος-Μέλος είτε δια νόμου, είτε εκ των πραγμάτων έμμεσα ή άμεσα ελέγχει, διευθύνει ή επηρεάζει αισθητά τις εισαγωγές ή εξαγωγές αγαθών μεταξύ Κρατών-Μελών. Στην ίδια κατηγορία

εμπίπτουν και μονοπώλια που έχει εκχωρήσει ένα Κράτος-Μέλος σε τρία πρόσωπα».

β) Άρθρο 67, που καταργεί τους περιορισμούς της ελεύθερης διακίνησης προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων μεταξύ των κρατών-μελών.

γ) Άρθρο 85, που καθορίζει τους κανόνες του συναγωνισμού.

δ) Άρθρο 86, το οποίο απαγορεύει την κατάχρηση της εξουσίας, και

ε) Άρθρο 92, που απαγορεύει τη χορήγηση μεγάλου αριθμού κρατικών βοηθημάτων ή επιδοτήσεων που θα μπορούσαν να εμποδίσουν τον ανταγωνισμό.

Ανάμεσα στις δραστηριότητες του Ελληνικού Δημοσίου οι οποίες χαρακτηρίστηκαν σύμφωνα με τα παραπάνω σαν κρατικά μονοπώλια ήταν και το σύστημα εφοδιασμού του «ελεγχόμενου τμήματος» της εγχώριας αγοράς σε προϊόντα διύλισης πετρελαίου, όπως ήταν αυτό διαμορφωμένο μέχρι το τέλος του 1985. Κύριο χαρακτηριστικό της μέχρι τότε κατάστασης ήταν η έλλειψη δυνατοτήτων ανταγωνισμού στα στάδια προμήθειας και διάθεσης πετρελαιοειδών, αφού οι εταιρείες εμπορίας είχαν την υποχρέωση να αγοράζουν τους ίδιους τύπους προϊόντων από κοινή πηγή (κρατικά διυλιστήρια) στις ίδιες τιμές και κατόπιν να διοχετεύουν αυτά τα προϊόντα στην αγορά σε τιμές προκαθορισμένες από το κράτος. Επιπλέον, εκτός από το κατοχυρωμένο από το νόμο (Ν. ΑΡΞΣΤ/1884) κρατικό μονοπώλιο στην περιορισμένη και μικρής σημασίας αγορά φωτιστικού πετρελαίου, υπήρχε πραγματικά ένα αντίστοιχο μονοπώλιο στην κάλυψη των αναγκών των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών με καύσιμα τα οποία είχαν πηγή προέλευσης, με κατευθείαν πράξεις προμήθειας, τα διυλιστήρια του Δημοσίου Τομέα.

Η εφαρμογή των κανονισμών της Ε.Ο.Κ. σχετικά με τα κρατικά μονοπώλια από την 1/1/86, όπως ακριβώς πρόβλεπε το Άρθρο 10 της Συμφωνίας Ένταξης της Ελλάδας, θα σήμαινε σχεδόν πλήρη άρση του κρατικού παρεμβατισμού στο κύκλωμα πετρελαίου και παραχώρηση στις αντίστοιχες εταιρείες εμπορίας του δικαιώματος ελεύθερης αναζήτησης (μέσα στα κράτη-μέλη της Κοινότητας) του προμηθευτή τους σε είδη και ποσότητες προϊόντων. Κάτι τέτοιο θα συνέφερε απόλυτα τις περισσότερες χώρες της Ε.Ο.Κ., τη στιγμή που το ποσοστό περισίσεως της διυλιστικής δυναμικότητας των συγχρόνων διυλιστηρίων τους συνεχώς αυξανόταν σαν αποτέλεσμα και της αυξανόμενης συμμετοχής στην αγορά, με έτοιμα προϊόντα διύλισης, εξαγωγικών διυλιστηρίων εγκατεστημένων στις πετρελαιοπαραγωγούς αραβικές χώρες.

Στον ελληνικό χώρο η κατάσταση της αγοράς πετρελαιοειδών, όπως αναμενόταν να διαμορφωθεί αυτή μετά από την πλήρη συμμόρφωση της χώρας με τις σχετικές απαιτήσεις των υπολοίπων εταίρων της Κοινότητας (καθεστώς «απελευθερωμένης (από περιορισμούς) αγοράς»), θα παρουσιαζόταν ευνοϊκή για τις μεγάλες εταιρείες εμπορίας που είναι φορείς πολυεθνικών. Οι εταιρείες αυτές θα πλεονεκτούσαν σημαντικά σε σχέση με τις μικρότερες ελληνικές εξαιτίας της (για ευνόητους λόγους) εύκολης πρόσβασής τους στο διεθνή χώρο σε συνδυασμό με το άρτιο δίκτυο διανομής προϊόντων που διαθέτουν στην Ελλάδα. Φυσιολογικά η κατάσταση αυτή θα κατέληγε

* Επιβάλλονται από το Υπουργείο Οικονομικών

** Τα μικτά περιθώρια εταιρειών και πρατηριούχων καθορίζονται από το Υπουργείο Εμπορίου όπως και οι τιμές λιανικής πώλησης.

ιάλλον σε κλείσιμο των περισσότερων μικρών εταιρειών με παχάλληλες (πιθανώς) ανεξέλεγκτες διαρροές συναλλάγματος τρος τις μητρικές πολυεθνικές, μέσα από συμφωνίες εισαγωγής τριότιων διύλισης αργού των μεγάλων εταιρειών.² Ταυτόχρονα τα κρατικά διυλιστήρια, που δεν διαθέτουν ακόμη (1986) ιονάδες μετατροπής «υπολειμμάτων» προς «αποστάγματα», θα αντιμετωπίζουν σημαντικό πρόβλημα επιβίωσης αφού θα έπρεπε ή να πουλάνε σε τιμές μη ανταγωνιστικές για να καλύψουν τα έξοδα λειτουργίας τους ή να ακολουθήσουν τη γενική τάση τιμών στην αγορά, όπως θα διαμορφωνόταν αυτή με την εισαγωγή φτηνότερων προϊόντων διεθνούς προέλευσης, και να λειτουργούν για μεγάλο χρονικό διάστημα με παθητικό. Η εναλλακτική περίπτωση λειτουργίας των διυλιστηρίων του Δημοσίου Τομέα σε χαμηλό ποσοστό της δυναμικότητάς τους και παράλληλης στροφής προς εισαγωγή έτοιμων προϊόντων θα μπορούσε ίσως να μειώσει το πρόβλημα στο επίπεδο του κυκλώματος πετρελαίου αλλά θα είχε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις σε άλλους τομείς της Εθνικής Οικονομίας, αφού θα συνοδευόταν αναπόφευκτα από περιορισμό των διακρατικών συμβάσεων προμήθειας αργού και, επομένως, των ελληνικών εξαγωγών άλλων προϊόντων προς τις αντίστοιχες χώρες. Σύμφωνα με τα παραπάνω η μόνη περίπτωση βιωσιμότητας των κρατικών διυλιστηρίων θα ήταν ο εκσυγχρονισμός τους και η προσαρμογή τους στα διεθνή πρότυπα, και ειδικά για το διυλιστήριο Ασπροπύργου η ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού που ήδη είχαν αρχίσει.

Κύριο επιχείρημα των υπεριστάχων της «απελευθέρωσης» της αγοράς πετρελαιοειδών ήταν ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός θα οδηγούσε σε μείωση των τιμών. Η πείρα του παρελθόντος όμως σε ανάλογες περιπτώσεις ευρωπαϊκών χωρών (π.χ. Βέλγιο) δείχνει ότι οι τιμές των καυσίμων μειώνονται μόνο για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται για την εξαφάνιση ενός ανταγωνιστή από την αγορά. Μια τέτοια «τεχνητή» μείωση τιμών στην περίπτωση της Ελλάδας θα μπορούσε στα χέρια των θυγατρικών πολυεθνικών εταιρειών εμπορίας να γίνει συστηματικός τρόπος καθιέρωσης μιας απόλυτης κυριαρχίας τους στον τομέα των πετρελαιοειδών, με προοπτικές μάλλον δυσοίωνες για το Δημόσιο.

Όπως φαίνεται από όσα σημειώθηκαν πιο πάνω, μια απόφαση άμεσης εφαρμογής των κανονισμών της Ε.Ο.Κ. από τις αρχές του 1986 θα σήμαινε πιθανότατα για το Κράτος απώλεια της δυνατότητας ελέγχου και ρύθμισης του πετρελαϊκού και κατ' επέκταση του ενεργειακού κυκλώματος της χώρας. Η Ελληνική Κυβέρνηση, υποχρεωμένη να τηρήσει τη Συμφωνία Ένταξης της Χώρας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και θέλοντας συγχρόνως να δώσει στο Διυλιστήριο Ασπροπύργου το κατάλληλο χρονικό περιθώριο για την αποπεράτωση των έργων του εκσυγχρονισμού του, προχώρησε τον Νοέμβριο του 1985 σε έκδοση σχετικού Νόμου¹⁰ και τον επόμενο μήνα σε έκδοση μιας σειράς Πράξεων Υπουργικού Συμβουλίου για την υλοποίησή του. Ο νόμος αυτός προβλέπει την προοδευτική αναδιάρθρωση του κυκλώματος πετρελαίου σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ε.Ο.Κ., ταυτόχρονα όμως ρυθμίζει ορισμένα θέματα σχετικά με την πετρελαϊκή πολιτική και την εμπορία πετρελαιοειδών στη χώρα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατή η πρόληψη ή έστω η αναστολή των πιθανών δυσμενών επιπτώσεων της «απελευθέρωσης» της αγοράς, όπως σκιαγραφήθηκαν αυτές προηγουμένως. Μια εκτενέστερη αναφορά στο νέο αυτό Νόμο και τα παρεπόμενά του δεν βρίσκεται στα πλαίσια του παρόντος άρθρου.

Εντούτοις ο νόμος 1571 στο σύνολό του κρίνεται σαν ικανοποιητικός σε σχέση με το σκοπό προς τον οποίο αποβλέπει η σύνταξή του. Εκτιμάται ότι η προοδευτική εναρμόνιση της Ελλάδας με τους κανονισμούς της Ε.Ο.Κ. θα γίνει πραγματικότητα χωρίς να σημειωθεί για το δημόσιο σημαντική απώλεια

του ελέγχου του πετρελαϊκού κυκλώματος. Επιπλέον ο νόμος περιέχει μερικές σημαντικές διατάξεις εκσυγχρονισμού και βελτίωσης των όσων ίσχυαν σε σχέση με τον τρόπο καθορισμού των τιμών και τον εφοδιασμό των διάφορων περιοχών της χώρας. Οπωσδήποτε πάντως τα αποτελέσματα της εφαρμογής του καθώς και το αν θα σημειωθούν στο μέλλον εξελίξεις που θα επιβάλλουν τη χρήση των αναιρετικών διατάξεων του αναμένονται με μεγάλο ενδιαφέρον.

Επίσης μια προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος πολυδιάσπασης που υπήρχε, ανατέθηκε στη Δ.Ε.Π. (Απρίλιος 1986) η συγκρότηση ενός ενιαίου φορέα (Ε.Φ.Υ.) ο οποίος θα καλύπτει όλες τις δραστηριότητες του Δημοσίου σε σχέση με τους υδρογονάνθρακες γενικά (αναζήτηση, έρευνα, παραγωγή, επεξεργασία, προμήθεια, διακίνηση διάθεση, διατήρηση αποθεμάτων ασφαλείας κ.λπ.) Η δημιουργία του Ε.Φ.Υ. γίνεται στο πλαίσιο υλοποίησης της σχετικής διάταξης του Ν. 1571/85. Οι μετοχές των ΕΛ.Δ.Α (μέσω αυτών και το ελληνικό μέρος της ΑΣΠΡΟΦΟΣ), της Ε.Κ.Ο. και της τωρινής Δ.Ε.Π. περνούν στη μητρική εταιρεία Δ.Ε.Π. Α.Ε της οποίας θυγατρική θα αποτελούν οι ΔΕΠ-ΕΛΔΑ, ΔΕΠ-ΕΚΟ, ΔΕΠ-ΕΚΥ (Εκμετάλλευση Υδρογονανθράκων - η μορφή της ΔΕΠ μέχρι το 1985).

Οπωσδήποτε στην αρχή της λειτουργίας του ΕΦΥ υπάρχουν προβλήματα συντονιστικής και οργανωτικής φύσης. Μετά την πάροδο όμως του διαστήματος προσαρμογής και εξοικείωσης των απασχολούμενων στο φορέα με τη νέα οργανωτική δομή θα υπάρχουν για το Δημόσιο τα εξής σημαντικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τον τομέα των πετρελαιοειδών:

α) Ευελιξία στη λήψη και την εκτέλεση αποφάσεων σαν αποτέλεσμα της ύπαρξης ενός ενιαίου κέντρου διοίκησης και της προσέγγισης στη διεθνή αγορά.

β) Δυνατότητα πληρέστερου και αποτελεσματικότερου ελέγχου και εποπτείας του κυκλώματος.

Η σχέση του ΕΦΥ με το Κράτος σε επίπεδο Υπουργείων είναι ακόμη ασαφής, είναι όμως αναγκαίο να υπάρχει μεταξύ φορέα-Υπουργείων τέτοια σύνδεση ώστε η άσκηση μερικών δραστηριοτήτων του ΕΦΥ και να διέπεται από οικονομικά κριτήρια αλλά και να είναι δυνατόν μέσα από αυτή να ασκείται η γενικότερη εθνικοοικονομική πολιτική.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Καλούδης Σ. και Λυσαίος Γ. «Μια εφαρμογή γραμμικού προγραμματισμού στο πετρελαϊκό κύκλωμα της Χώρας» Διπλωματική εργασία, Θεσσαλονίκη 1982.
2. Τεχνικά Χρονικά, Τριήμερο με θέμα «Το Ελληνικό Πετρελαϊκό Κύκλωμα» Αθήνα Ιουλ.-Σεπτ. 1984.
3. Δελτίο Τύπου ΥΒΕΤ 26/7/1985.
4. Λυγερός Α. Σημείωμα «Προγραμματισμός Παραγωγής και Διαθέσεως Προϊόντων Διυλιστηρίου» Αθήνα 1984.
5. Δεσύπρης Ι. και Καλογήρου «Ο προγραμματισμός των προμηθειών αργού του Δημοσίου Τομέα στο πλαίσιο των διεθνών εξελίξεων στην αγορά πετρελαίου» Δελτίο Πανελ. Συλ. Χημ. Μηχανικών Νο 51 Σεπτ.-Οκτ. 1985.
6. Καπράνας Κ. «Το Ελληνικό Πετρελαϊκό Κύκλωμα: Παρουσίαση Προγραμματισμός», Διπλωματική Εργασία, ΕΜΠ, 1986.
7. Καπράνας Κ., Καλογήρου Ι. και Δεσύπρης Ι. «Η Βελτιστοποίηση των προμηθειών πετρελαιοειδών του Δημοσίου Τομέα με τη βοήθεια μαθηματικών μοντέλων» Τεχνικά Χρονικά, υπό δημοσίευση.
8. «Σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Τράπεζας της Ελλάδος», ΥΠ.ΕΜ, Αθήνα 15/3/83.
9. «Η αγορά πετρελαίου στην Ελλάδα», Έκδοση του Συνδέσμου Εμπορίας Πετρελαιοειδών, Αθήνα 1985.
10. «Νόμος 1571: Ρύθμιση Θεμάτων Πετρελαϊκής Πολιτικής και Εμπορίας Πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις» ΦΕΚ Νο 192 14/11/85.