

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΘΗΝΩΝ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
εισ. 97223
Αρ.
ταξ. ΒΑΪ



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

Η ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ
ΚΑΙ
ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΒΑΪΟΥ

Διατριβή υποβληθείσα προς μερική εκτλήρωση των απαραιτήτων
προϋποθέσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης

Αθήνα
Ιανουάριος, 2008

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ
0 0 0 0 0 0 0 8 9 8 1 3 3





ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΘΗΝΩΝ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
εισ. 97223
Αρ.
ταξ. ΒΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

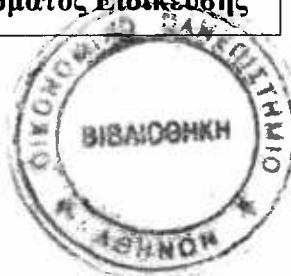
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

Η ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ
ΚΑΙ
ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΒΑΪΟΥ

Διατριβή υποβληθείσα προς μερική εκπλήρωση των απαραιτήτων
προϋποθέσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης

Αθήνα
Ιανουάριος, 2008

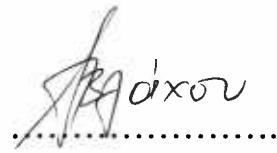


Εγκρίνουμε τη διατριβή του Χαράλαμπου Βαῖου

Υπεύθυνη Καθηγήτρια

Ανδριάνα Βλάχου

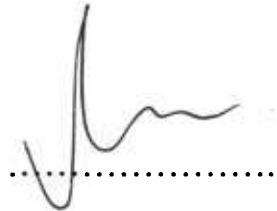
Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών



Εξεταστής Καθηγητής

Βέττας Νικόλαος

Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών



31/1/2008



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την κ. Ανδριάνα Βλάχου για την πολύτιμη βοήθειά που μου παρείχε για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Με την καθοδήγησή της και τις πολύτιμες συμβουλές της συνέβαλε στην όσο το δυνατόν πληρέστερη και αρτιότερη ανάπτυξη του θέματος. Η επιμονή της και η εποικοδομητική παρότρυνσή της αποτέλεσαν καθοριστικούς παράγοντες για την τελική μορφή της εργασίας. Ιδιαίτερα σημαντικό θεωρώ ότι τόσο, κατά την διάρκεια της συγγραφής αλλά, και κατά την διάρκεια της διδασκαλίας του μαθήματός της με βοήθησε να αναπτύξω μια ευρύτερη και πιο ολοκληρωμένη αντίληψη για τους φυσικούς πόρους και ιδιαίτερα το πετρέλαιο. Θα ήθελα να ευχαριστήσω, επίσης, τον κ. Νικόλαο Βέττα για τη συνεισφορά του στην επίβλεψη της εργασίας.

Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την αμέριστη στήριξη τους, τόσο ψυχολογικά, όσο και οικονομικά. Τους ευχαριστώ για όλες τις θυσίες που έχουν κάνει έως τώρα, ώστε να μπορέσω με επιτυχία να ολοκληρώσω τις σπουδές μου. Η συμμετοχή τους στην προσπάθειά μου είναι αναντικατάστατη.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την Αναστασία για την υπομονή και την κατανόηση που έδειξε καθ' όλο το διάστημα των μεταπτυχιακών μου σπουδών. Η στήριξή της σε αυτή μου την προσπάθεια ήταν πολύ σημαντική και γι' αυτό της είμαι ευγνώμων.



ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
---------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: Συγχωνεύσεις και Εξαγορές: Θεωρητική Τεκμηρίωση

1.1 Εισαγωγή.....	3
1.2 Οριζόντια ολοκλήρωση και οριζόντιες συγχωνεύσεις και εξαγορές.....	3
1.2.1 Κίνητρα για συγχωνεύσεις και εξαγορές.....	3
1.2.2 Επιδράσεις των συγχωνεύσεων και εξαγορών στην κοινωνική ευημερία.....	5
1.2.2.1 Μονομερείς επιδράσεις.....	5
1.2.2.2 Συνέπειες των συγχωνεύσεων στη δυνατότητα συντονισμού μεταξύ των επιχειρήσεων.....	8
1.2.3 Θεωρία ολιγοπωλίων και συγχωνεύσεις και εξαγορές.....	14
1.2.3.1 Υποδείγματα Ανάλυσης.....	15
1.3 Κάθετη ολοκλήρωση και κάθετες συγχωνεύσεις και εξαγορές.....	19
1.3.1 Κίνητρα για καθετοποίηση.....	19
1.3.2 Επιδράσεις κάθετων συγχωνεύσεων και εξαγορών.....	22
1.3.3 Κάθετοι περιορισμοί.....	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: Η παγκόσμια αγορά πετρελαίου

2.1 Εισαγωγή.....	27
2.2 Θεωρία των εξαντλήσιμων πόρων.....	28
2.2.1 Ανάλυση της άριστης χρήσης των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων.....	29
2.3 Διεθνής αγορά πετρελαίου.....	35
2.3.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή στη δομή της αγοράς πετρελαίου.....	35
2.3.2 Βασικοί δείκτες της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου.....	40
2.3.3 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της διεθνούς αγοράς πετρελαίου.....	48
2.4 Δυνάμεις που συμβάλλουν στις εξαγορές και συγχωνεύσεις και η επίδραση και οι πρόσφατες εξαγορές και συγχωνεύσεις στην αγορά πετρελαίου.....	51
2.5 Αποτελέσματα των συγχωνεύσεων και εξαγορών στις πετρελαιϊκές επιχειρήσεις.....	56

2.6	Δομή της αγοράς σήμερα.....	58
-----	-----------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙII: Ελληνική αγορά πετρελαίου: Κάθετη και Οριζόντια

Ολοκλήρωση και Ανταγωνισμός

3.1	Εισαγωγή.....	63
3.2	Ενεργειακή κατάσταση της Ελλάδας και πετρέλαιο.....	63
3.2.1	Πηγές προμήθειας πετρελαίου και κατανάλωση πετρελαίου.....	63
3.2.2	Εγχωρία έρευνα και παραγωγή πετρελαίου.....	67
3.2.3	Παραγωγή και εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου της Ελλάδας.....	69
3.3	Νομοθετικό πλαίσιο της αγοράς πετρελαιοειδών.....	73
3.3.1	Νόμος 3054/2002.....	73
3.3.2	Νόμος 3335/2005.....	83
3.4	Νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις συγχωνεύσεις και εξαγορές στην Ελλάδα.....	85
3.5	Δομή της ελληνικής αγοράς πετρελαίου.....	88
3.5.1	Τομέας διύλισης: Δομή, Συγχωνεύσεις και Εξαγορές, Ολοκλήρωση Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμός.....	89
3.5.1.1	Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.....	90
3.5.1.2	ΜΟΤΟΡ ΟΪL ΕΛΛΑΣ – ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ.....	108
3.5.2	Συγχώνευση ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.– ΠΕΤΡΟΛΑ Α.Ε.Β.Ε.....	113
3.5.3	Ανταγωνισμός στην διύλιση και προσφορά προϊόντων καυσίμου.....	118
3.5.3.1	Εμπόδια εισόδου.....	119
3.5.3.2	Τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών διύλισης.....	121
3.5.3.3	Αποθέματα Ασφαλείας και πως επηρεάζουν τον ανταγωνισμό.....	125
3.5.3.4	Συμπεράσματα.....	128
3.5.4	Χονδρικό Εμπόριο: Δομή, Συγχωνεύσεις και Εξαγορές, Ολοκλήρωση Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμός.....	129
3.5.4.1	Διαμόρφωση τιμών.....	133
3.5.4.2	Τιμολόγηση και ανταγωνισμός.....	134
3.5.5	Λιανικό εμπόριο: Δομή, Συγχωνεύσεις και Εξαγορές, Ολοκλήρωση Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμός.....	139
3.5.5.1	Διαμόρφωση τιμών.....	142
3.5.5.2	Καθεστώς ιδιοκτησίας πρατηρίων λιανικής εμπορίας και συμβάσεις λιανικής εμπορίας.....	142
3.5.5.3	Ζητήματα τοπικού ανταγωνισμού.....	142

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: Επίλογος (Σύνοψη-Συμπεράσματα).....149



Μία από τις βασικές στρατηγικές των επιχειρήσεων για την ανάπτυξη και διεύρυνση της θέσης τους και του μεριδίου τους στην αγορά είναι η οριζόντια ή κάθετη ολοκλήρωση. Αυτή μπορεί να επιτευχθεί είτε μέσω επενδύσεων στις οποίες προβαίνουν οι επιχειρήσεις, είτε μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών άλλων επιχειρήσεων. Η δεύτερη περίπτωση παρά τις θετικές συνέπειες που μπορεί να έχει για την επιχείρηση (όπως αύξηση της αποτελεσματικότητας, μείωση του συνολικού κόστους, αύξηση της μονοπωλιακής δύναμης) πολλές φορές για την οικονομία ως σύνολο αποτελεί αρνητική εξέλιξη καθώς επιδρά αρνητικά στον ανταγωνισμό και μειώνει την ευημερία των καταναλωτών.

Ακολουθώντας τις γενικότερες τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της αγοράς πετρελαίου την στρατηγική αυτή της κάθετης και οριζόντιας ολοκλήρωσης ακολούθησαν και οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στο κλάδο του πετρελαίου. Αυτό ήταν έκδηλο σχεδόν σε όλες τις φάσεις ανάπτυξης της σχετικής αγοράς με ποιο εμφανείς τις περιόδους κυριαρχίας των «Έπτα Αδελφών», δηλαδή των επτά μεγαλύτερων ιδιωτικών πολυεθνικών πετρελαιϊκών επιχειρήσεων, καθώς και την περίοδο κυριαρχίας του ΟΠΕΚ με τις μεγάλες κρατικές εθνικές επιχειρήσεις. Πέρα αυτών των περιόδων όμως αυτή η πολιτική από πλευράς πετρελαιϊκών επιχειρήσεων εξακολουθεί να υφίσταται ακόμη και σήμερα.

Οι επιχειρήσεις της ελληνικής αγοράς πετρελαίου ακολουθώντας τις εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και του ίδιου κλάδου ακολούθησαν την ίδια πολιτική της κάθετης και οριζόντιας ολοκλήρωσης με βασικό εργαλείο στην προσπάθεια αυτή τις συγχωνεύσεις και εξαγορές. Βασικότερη όλων υπήρξε η συγχώνευση ΕΛΠΕ-ΠΕΤΡΟΛΑ η οποία συνέβαλε στην μεγαλύτερη συγκέντρωση του κλάδου στην Ελλάδα και κυρίως στο στάδιο της διύλισης όπου τα ΕΛΠΕ ελέγχουν μετά την συγχώνευση περίπου το 75% της αγοράς.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής από τις πετρελαιϊκές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά πετρελαίου, αλλά και του νομοθετικού πλαισίου που διέπει την λειτουργία του κλάδου ήταν να παρουσιαστούν ή να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για να παρουσιαστούν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό και στα τρία στάδια της κάθετης αλυσίδας παραγωγής(διύλιση, χονδρικό εμπόριο, λιανικό εμπόριο).

Ζητήματα ανταγωνισμού για το στάδιο της διώλισης υφίστανται στον τρόπο τιμολόγησης των προϊόντων των διωλιστηρίων από τις εταιρείες, οι τιμές των οποίων ακολουθούν σχεδόν την ίδια πορεία, καθώς και στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την υποχρέωση των εταιρειών να διατηρούν αποθέματα ασφαλείας. Συγκεκριμένα οι υφιστάμενοι νόμοι αλλά και το γεγονός ότι οι βασικοί αποθηκευτικοί χώροι ανήκουν στα διωλιστήρια εμποδίζουν σε ορισμένο βαθμό την εισαγωγή προϊόντων πετρελαίου από άλλες εταιρείες διύλισης του εξωτερικού.

Στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας αν και η συγκέντρωση δεν είναι αυτή του σταδίου της διύλισης παρόλα αυτά δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης καθώς, δραστηριοποιούνται περίπου 20 επιχειρήσεις εκ των οποίων οι 5 πρώτες κατέχουν μερίδιο περίπου 67%. Σοβαρά ζητήματα εγείρονται επίσης από τον αδιαφανή τρόπο με τον οποίο καθορίζονται οι χονδρικές τιμές, το οποίο αποτελεί συνέπεια και συνέχεια της αδιαφάνειας στην διαμόρφωση των τιμών στο στάδιο της διύλισης.

Τέλος στα πλαίσια της διατριβής αναλύεται και το στάδιο της λιανικής εμπορίας το οποίο περιλαμβάνει περίπου 8000 πρατήρια με περίπου 50% αυτών να συγκεντρώνονται στο νομό της Αττικής. Εδώ παρουσιάζονται επίσης ζητήματα ανταγωνισμού καθώς, οι συμβάσεις αποκλειστικής εμπορικής συνεργασίας που υπογράφονται μεταξύ Ε.Ε.Π. και πρατηρίων στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό δένοντας ουσιαστικά τα πρατήρια με συγκεκριμένες Ε.Ε.Π.. Προβλήματα ανταγωνισμού εγείρονται κυρίως σε τοπικό επίπεδο με παραδείγματα συστηματικής υπερτιμολόγησης, που δεν δικαιολογούνται με βάση στοιχεία κόστους των πρατηρίων σε συγκεκριμένους νομούς της χώρας.

Ιανουάριος 2008

Βαῖον Χαράλαμπος



ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

- **A.P.: Ανεξάρτητο Πρατήριο**
- **ΒΙΠ: Βαρέλια Ισοδύναμου Πετρελαίου**
- **ΔΕΠΑ: Δημόσια Επιχείρηση Αερίου**
- **ΔΟΕ: Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας**
- **Ε.Α.: Επιτροπή Ανταγωνισμού**
- **Ε.Ε.Π.: Εταιρεία Εμπορίας Πετρελαιοειδών**
- **ΕΛ.ΠΕ.: Ελληνικά Πετρέλαια**
- **ΕΦΚ: Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης**
- **ΙΟΒΕ: Ιδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Μελετών**
- **ΜΔ: Μονοπωλιακή Δύναμη**
- **ΜΤ: Μετρικός Τόνος**
- **ΟΟΣΑ: Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη**
- **ΟΠΕΚ: Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών και Εξαγωγικών Κρατών**
- **Π.Γ.Δ.Μ.: Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας**
- **ΠΠΕ: Πρωτογενής Παραγωγή Ενέργειας**
- **Ρ.Α.Ε.: Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας**
- **Σ&Ε: Συγχωνεύσεις και Εξαγορές**
- **ΤΙΠ: Τόνοι Ισοδύναμου Πετρελαίου**
- **ΦΕΚ: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως**
- **ΦΠΑ: Φόρος Προστιθέμενης Αξίας**
- **COCO: Company Owned, Company Operated**
- **CODO: Company Owned, Dealer Operated**
- **DODO: Dealer Owned, Dealer Operated**
- **FOB: free on board**
- **Mboe: Million Barrels of Oil Equivalent**
- **NOCs: National Oil Companies (Εθνικές Πετρελαϊκές Επιχειρήσεις)**



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένας από τους βασικότερους κλάδους της οικονομίας εδώ και πολλά χρόνια είναι ο κλάδος του πετρελαίου. Όντας ο βασικός τροφοδότης των παγκοσμίων αναγκών σε ενέργεια αποτελεί παράγοντα ιδιαίτερα αυξημένης βαρύτητας για τις οικονομικές σε διεθνές επίπεδο.

Η αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας έχει ταυτιστεί με την ανάπτυξη του σύγχρονου πολιτισμού και της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής, η εξέλιξη των ανθρώπινων αναγκών και μια σειρά άλλοι παράγοντες έκαναν το πρόβλημα εξεύρεσης των απαραίτητων ενεργειακών πόρων βασικό μέλημα των κυβερνήσεων σε όλες τις περιοχές του πλανήτη.

Βασικός πόρος ενέργειας που συνέβαλε σε τεράστιο βαθμό στην κάλυψη των ενεργειακών αναγκών υπήρξε και εξακολουθεί να είναι το πετρέλαιο. Ένας πόρος ο οποίος ανήκει στην κατηγορία των εξαντλήσιμων φυσικών πόρων και γύρω από τον οποίο έχει αναπτυχθεί έντονος προβληματισμός. Αυτός ο προβληματισμός κινείται γύρω από την εξάντληση των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου, τις επιπτώσεις που η κατανάλωσή του έχει στο περιβάλλον, αλλά και τις συνθήκες και τις οικονομικές σχέσεις που επικρατούν στην αγορά και το πώς αυτές επιδρούν στην ευημερία των καταναλωτών.

Γύρω από τον τελευταίο προβληματισμό θα κινηθεί και η ανάλυση της παρούσας διπλωματικής. Συγκεκριμένα, βασικό αντικείμενο θα αποτελέσει η δομή που έχει λάβει η αγορά πετρελαίου στην Ελλάδα σήμερα, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο έχει αυτή η δομή διαμορφωθεί καθώς επίσης και οι συνέπειες που αυτός ο τρόπος έχει στον ανταγωνισμό.

Όπως στον υπόλοιπο κόσμο έτσι και στην Ελλάδα ο κλάδος του πετρελαίου έχει συμβάλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Παρόλα αυτά, η συνεχής αύξηση του ΑΕΠ της οικονομίας κάνει τις ανάγκες για κατανάλωση ενέργειας συνεχώς μεγαλύτερες αυξάνοντας έτσι και τις ανάγκες για κατανάλωση πετρελαίου, καθώς αποτελεί τη βασικότερη πηγή άντλησης ενέργειας μαζί με τον λιγνίτη.

Βασικό ρόλο στην αντιμετώπιση του ενεργειακού προβλήματος της Ελλάδας έρχεται να διαδραματίσει η διάρθρωση της εγχώριας αγοράς πετρελαίου. Μίας αγοράς στην οποία τα προηγούμενα χρόνια τον κυρίαρχο ρόλο διαδραμάτιζε το



κράτος, έχοντας στην ιδιοκτησία του επιχειρήσεις αλλά και παρεμβαίνοντας και ρυθμίζοντας τα διάφορα ζητήματα του κλάδου. Σήμερα όμως το ελληνικό δημόσιο έχει πάψει να έχει τον κυρίαρχο ρόλο καθώς η αγορά μετά το 92' έχει πλήρως απελευθερωθεί και μεγάλα ιδιωτικά κεφάλαια έχουν εισέλθει στο προσκήνιο.

Το ελληνικό κράτος δεν είναι πλέον ο βασικός μέτοχος στα Ελληνικά Πετρέλαια A.E. ενώ η αγορά έχει υποστεί διάφορες ανακατατάξεις ύστερα από συγχωνεύσεις ή εξαγορές εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην εγχώρια αγορά. Στα πλαίσια αυτά ορισμένες εταιρείες έχουν σταδιακά καθετοποιήσει τις δραστηριότητες τους και πλέον δραστηριοποιούνται σε περισσότερα του ενός στάδια της κάθετης αλυσίδας παραγωγής (διύλιση, χονδρικό εμπόριο, λιανικό εμπόριο). Αυτό, όπως ήταν επόμενο, έχει δημιουργήσει έντονο προβληματισμό για το κατά πόσο μέσα από αυτές τις εξελίξεις ορισμένες εταιρείες έχουν αποκτήσει μονοπωλιακή δύναμη και πως αυτό επηρεάζει την αγορά και τελικά την ευημερία του καταναλωτή. Με τα ζητήματα αυτά ασχολείται ιδιαίτερα το Υπουργείο Ανάπτυξης αλλά και η ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Στα πλαίσια της έρευνας των παραπάνω φαινομένων στην ελληνική αγορά πετρελαίου η δομή της διατριβής έχει την εξής οργάνωση. Στο πρώτο κεφάλαιο εξετάζεται η οικονομική θεωρία που έχει αναπτυχθεί γύρω από την κάθετη και οριζόντια ολοκλήρωση των επιχειρήσεων μέσα από συγχωνεύσεις και εξαγορές. Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζεται η θεωρία που έχει αναπτυχθεί γύρω από την άριστη εξόρυξη και τιμολόγηση των εξαντλήσιμων πόρων καθώς και η παγκόσμια αγορά πετρελαίου με τις τάσεις που την χαρακτηρίζουν. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται διεξοδικά η νομοθεσία που διέπει την ελληνική αγορά πετρελαίου καθώς και αυτή που αφορά ζητήματα συγχωνεύσεων και εξαγορών. Στην συνέχεια, παρουσιάζεται η δομή της αγοράς πετρελαίου στην Ελλάδα στα διάφορα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας και εξετάζονται ζητήματα ολιγοπωλιακών συμπεριφορών και περιορισμού του ανταγωνισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μία από τις βασικές στρατηγικές των επιχειρήσεων που θέλουν να αναπτυχθούν γρήγορα σε μια αγορά είναι η εξαγορά ή συγχώνευση. Αυτή η δραστηριότητα μπορεί να αφορά αγορές στις οποίες ήδη δραστηριοποιούνται οι επιχειρήσεις, είτε νέες διαφορετικές αγορές.

Η στρατηγική αυτή των επιχειρήσεων εφαρμόστηκε κατά κύριο λόγο τα τελευταία εκατό χρόνια και συνήθως εκδηλωνόταν μαζικά σε συγκεκριμένες ιστορικές περιόδους που είχαν να κάνουν με τις γενικότερες εξελίξεις της εθνικής και παγκόσμιας οικονομίας. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των προϋποθέσεων για την επιλογή αυτής της στρατηγικής έπαιξαν και παίζουν και οι διάφορες εξελίξεις σε πολιτικό επίπεδο.

Η επιτυχία ή όχι μιας εξαγοράς ή συγχώνευσης είναι ένα γεγονός μεγάλης σημασίας το οποίο επηρεάζει πέρα από την ίδια τη λειτουργία της επιχείρησης και άλλες ομάδες ατόμων όπως οι εργαζόμενοι, οι ανταγωνιστές αλλά και γενικότερα την οικονομία ως σύνολο.

1.2 ΟΠΙΖΟΝΤΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ ΟΠΙΖΟΝΤΙΕΣ

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ

1.2.1 Κίνητρα για συγχωνεύσεις και εξαγορές

Οι υποστηρικτές της στρατηγικής των Σ&Ε διακρίνουν συγκεκριμένα πλεονεκτήματα αυτής της τακτικής. Ένα από τα σημαντικότερα αποτελεί το γεγονός ότι επιτρέπει την ταχύτερη ανάπτυξη της επιχείρησης σε σύγκριση με το να επιλέξει τον δεύτερο δρόμο της εσωτερικής ανάπτυξης. Επιπλέον, σημαντικό επιχείρημα αποτελεί το ότι με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η αποχώρηση μιας ανταγωνίστριας επιχείρησης από την αγορά. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην αύξηση της μονοπωλιακής δύναμης της νέας επιχείρησης (δίνει τη δυνατότητα να τιμολογεί πάνω από το οριακό της κόστος) είτε γιατί η εξαγοραζόμενη επιχείρηση αποτελούσε σημαντικό περιοριστικό παράγοντα στη

δυνατότητα αυτή, είτε γιατί μετά τη συγχώνευση διευκολύνεται η δυνατότητα συμπαιγνίας μεταξύ των επιχειρήσεων στην αγορά.

Επιπλέον μια συγχώνευση μπορεί κάτω από τις κατάλληλες προϋποθέσεις να οδηγήσει σε μείωση του κόστους των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται ή αλλιώς σε αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους. Οι τρόποι με τους οποίους επιτυγχάνεται κάτι τέτοιο είναι οι ακόλουθοι (Βέττας-Κατσουλάκος, 2004, σελ. 489-490) :

- Εκμετάλλευση συμπληρωματικοτήτων : Η συγκεκριμένη δυνατότητα αναφέρεται στη δημιουργία συνεργιών μεταξύ συμπληρωματικών παραγωγών. Συμπληρωματικότητα μπορεί να υπάρχει ως προς το γεγονός ότι οι δύο συμμετέχουσες επιχειρήσεις μπορεί να παράγουν προϊόντα με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Επίσης η συμπληρωματικότητα μπορεί να αφορά την εξειδίκευση των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων που η μία μπορεί να αποτελεί συνέχεια της άλλης. Τέτοιο παράδειγμα θα μπορούσε να αποτελέσει η συγχώνευση μιας επιχείρησης με πολύ ανεπτυγμένο δίκτυο διανομής με μία επιχείρηση με ανεπτυγμένο δίκτυο παραγωγής.
- Μείωση σταθερών ή άλλων δαπανών παραγωγής και διανομής : Η εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας που παρουσιάζονται μέσω της δημιουργίας κοινού δικτύου διανομής ή κοινών εγκαταστάσεων παραγωγής νέων προϊόντων ή μείωσης του διοικητικού δυναμικού καθώς και η μείωση των δαπανών για έρευνα και ανάπτυξη.
- Αύξηση της διαπραγματευτικής δύναμης έναντι πολύ ισχυρών αγοραστών και προμηθευτών. Λόγω μεγέθους και αυξημένης επιφροής στην αγορά μπορεί να οδηγήσει σε συμφωνίες με καλύτερους όρους για την νέα επιχείρηση.

Τα παραπάνω πλεονεκτήματα αποτελούν τις ενδογενείς δυνάμεις οι οποίες επηρεάζουν την οικονομική δραστηριότητα των επιχειρήσεων και διαμορφώνουν τα κριτήρια για την απόφαση της συγχώνευσης ή μη με μία άλλη επιχείρηση. Υπάρχουν όμως και δυνάμεις οι οποίες βρίσκονται έξω από τις δυνατότητες επηρεασμού των επιχειρήσεων και δεν αφορούν χαρακτηριστικά της δραστηριότητάς τους και των οικονομικών αποτελεσμάτων τους. Τέτοια είναι συνήθως η άρση περιορισμών για την είσοδο σε μια αγορά αλλά και το γενικότερο πλαίσιο το οποίο διαμορφώνεται συνήθως

από τις κυβερνήσεις και άλλους παράγοντες που ρυθμίζουν την λειτουργία των διαφόρων αγορών.

1.2.2 Επιδράσεις των συγχωνεύσεων και εξαγορών στην κοινωνική ευημερία

Μία συγχώνευση μπορεί να επηρεάσει την κοινωνική ευημερία με τους ακόλουθους τρόπους :

1. Η συγχώνευση μπορεί να μεγαλώσει τη δυνατότητα για αυξήσεις στις τιμές
2. Μέσω της αναδιοργάνωσης των περιουσιακών στοιχείων των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται, μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της αποτελεσματικότητας και μείωση του κόστους. Οι επιδράσεις αυτές ανάλογα με το επίπεδο σημαντικότητας τους μπορεί να οδηγήσουν σε μείωση των τιμών και αύξηση της ευημερίας των καταναλωτών

Για να εξετάσουμε τις επιπτώσεις στις τιμές υποθέτουμε ότι όλες οι άλλες παράμετροι παραμένουν σταθερές(π.χ. κόστος παραγωγής) και ότι στην περίπτωση που οι επιχειρήσεις παράγουν ομοιογενή προϊόντα υπάρχουν κάποιοι άλλοι παράγοντες που δημιουργούν κίνητρο για την συγχώνευση.

Οι τρόποι με τους οποίους μια συγχώνευση μπορεί να επιδράσει στις τιμές είναι οι εξής δύο : i) μονομερείς επιδράσεις στις τιμές και ii) επιδράσεις στη δυνατότητα συντονισμού των επιχειρήσεων.

1.2.2.1 Μονομερείς επιδράσεις¹

Η συμπεριφορά των επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε μια συγχώνευση εξαρτάται από το αν παράγουν διαφοροποιημένα (Bertrand ανταγωνισμός) ή ομοιογενή προϊόντα (Cournot ανταγωνισμός) (βλέπε Βέττας-Κατσουλάκος, 2004 496-502). Οι επιχειρήσεις που παράγουν διαφοροποιημένα προϊόντα έχουν κίνητρο μετά την συγχώνευση να αυξήσουν τις τιμές τους με δεδομένες τις τιμές των ανταγωνιστών τους. Από την άλλη, όταν οι επιχειρήσεις παράγουν ομοιογενή προϊόντα τότε αυτές που συμμετέχουν στην συγχώνευση έχουν κίνητρο μετά την συγχώνευση να μειώσουν την παραγωγή τους (με δεδομένο το κόστος) το οποίο ωθεί σε αύξηση της τιμής στην αγορά.

¹Ν. Βέττας – Γ. Κατσουλάκος, “Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική, Τυπωθήτω” – Γ. Δαρδανός 2004. και OFT research paper, 19, 1999

Όμως η αύξηση αυτή μετριάζεται από το γεγονός ότι οι ανταγωνίστριες επιχειρήσεις αυξάνουν την παραγωγή τους.

Στην περίπτωση των ομοιογενών προϊόντων, η επίδραση της συγχώνευσης στην τιμή της αγοράς μπορεί να εξετασθεί μέσω της επίδρασης στο βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς (βλέπε ανάλυση ενότητας 1.2.3 και ειδικότερα τις σχέσεις (2.3), (2.4)). Όσο μεγαλύτερη αλλαγή προκαλείται στο βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς από την συγχώνευση, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και αύξηση στην τιμή, με δεδομένο το οριακό κόστος. Καθοριστικός παράγοντας για αυτό το μέγεθος της αλλαγής είναι το μερίδιο της αγοράς που κατέχουν οι επιχειρήσεις που συγχωνεύονται πριν από τη συγχώνευση καθώς και ο αρχικός βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς. Συγκεκριμένα, όταν ο αρχικός βαθμός συγκέντρωσης είναι πολύ μικρός μία συγχώνευση δεν αναμένεται να προκαλέσει σημαντικές μεταβολές.

Προβλήματα Προσέγγισης

Στην περίπτωση των μονομερών επιδράσεων ως πιθανή συνέπεια μίας συγχώνευσης εντοπίζονται δύο βασικά προβλήματα.

a) Στην περίπτωση ομοιογενών προϊόντων μία συγχώνευση είναι επιθυμητή όταν υπάρχουν σημαντικές επιδράσεις στην αποτελεσματικότητα. Κατά αυτή την έννοια, η εκτίμηση του αποτελέσματος της συγκέντρωσης παρατηρώντας τη διαφορά μεταξύ τιμής και οριακού κόστους, καθώς και την επίδραση στην κοινωνική ευημερία, χωρίς την παράλληλη εξέταση των συνεπειών στο κόστος μπορεί να οδηγήσει σε ανακριβή συμπεράσματα.

b) Όταν τα προϊόντα είναι διαφοροποιημένα, ή υπάρχουν περιορισμοί στην παραγωγική δυναμικότητα των επιχειρήσεων, τα μερίδια της αγοράς και οι αλλαγές στο βαθμό συγκέντρωσης μπορεί να μην δίνουν καλή εικόνα των δυνατοτήτων για μονομερείς αυξήσεις των τιμών.

Για να ξεπεραστούν αυτά τα προβλήματα είναι απαραίτητο να λαμβάνονται υπόψη τα εξής στοιχεία (Βέττας-Κατσουλάκος, 2004, σελ. 498-501).

i. Στην περίπτωση που οι επιχειρήσεις έχουν περιορισμούς στο παραγωγικό τους δυναμικό είναι πιθανό ορισμένοι πελάτες των επιχειρήσεων που συγχωνεύτηκαν να μην μπορούν να βρουν διαφορετικές πηγές προσφοράς του προϊόντος μετά την

αύξηση της τιμής που ακολουθεί την συγχώνευση. Σε αυτή την περίπτωση μπορεί οι επιχειρήσεις που συγχωνεύτηκαν να κρίνουν ως συμφέρουσα μια μονομερή αύξηση των τιμών. Ανάλογη περίπτωση είναι και αυτή όπου το οριακό κόστος των επιχειρήσεων αυξάνεται παράλληλα με την αύξηση της παραγωγής γεγονός το οποίο κάνει δύσκολη την δυνατότητα των επιχειρήσεων που δεν συμμετέχουν στην συγχώνευση να αυξήσουν την παραγωγή τους μετά την συγχώνευση.

- ii. Στις περισσότερες αγορές, τα προϊόντα που πωλούνται δεν είναι τέλεια υποκατάστata μεταξύ τους και ο βαθμός υποκαταστασιμότητας διαφέρει από προϊόν σε προϊόν. Σε μία τέτοια αγορά, η συγχώνευση επιχειρήσεων θα ενισχύσει την μονοπωλιακή δύναμη δίνοντας τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις που συγχωνεύτηκαν να αυξήσουν την τιμή του ενός ή και των δύο προϊόντων μονομερώς γεγονός το οποίο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την δυνατότητα της νέας επιχείρησης για μετακύλιση της πελατείας από το ένα προϊόν στο άλλο. Αυτή η δυνατότητα εκφράζεται από τον λεγόμενο συντελεστή εκτροπής (λόγος της σταυροειδούς ελαστικότητας μεταξύ δύο προϊόντων προς την ελαστικότητα ζήτησης κάθε προϊόντος). Επιπλέον, θα πρέπει να ερευνηθεί το γεγονός κατά πόσον την αύξηση των τιμών από τις επιχειρήσεις που συγχωνεύτηκαν θα ακολουθήσει αύξηση των τιμών των ανταγωνιστικών προϊόντων από τις επιχειρήσεις που δεν συμμετέχουν στην συγχώνευση.
- iii. Η ικανότητα των επιχειρήσεων, που δεν συμμετέχουν στην συγχώνευση να επιβάλλουν ανταγωνιστικούς περιορισμούς στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν επηρεάζει τον βαθμό της αύξησης των τιμών. Το μέγεθος αυτών των περιορισμών εξαρτάται από το βαθμό υποκαταστασιμότητας των προϊόντων των ανταγωνιστικών επιχειρήσεων με τα προϊόντα των επιχειρήσεων που συγχωνεύτηκαν. Έτσι ανεξάρτητα από το βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς ο οποίος παίζει ρόλο στο μέγεθος των επιδράσεων της συγχώνευσης στις τιμές, σε μια αγορά με διαφοροποιημένα προϊόντα που δεν γνωρίζουμε το βαθμό υποκατάστασης μεταξύ των προϊόντων δεν μπορούμε να οδηγηθούμε σε ασφαλή συμπεράσματα για το αν οι αυξήσεις στην τιμή ισορροπίας μετά από μία συγχώνευση θα είναι μικρές ή μεγάλες.

- iv. Σημαντικός παράγοντας ο οποίος πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι επίσης ο βαθμός στον οποίο οι καταναλωτές του προϊόντος της μίας εκ των δύο επιχειρήσεων που συγχωνεύτηκαν έχουν ως εναλλακτική επιλογή το προϊόν της δεύτερης επιχειρήσης. Περιορίζοντας την ανάλυση αποκλειστικά στα μερίδια της αγοράς των επιχειρήσεων είναι πιθανό να οδηγήσει σε λανθασμένα αποτελέσματα. Όταν τα προϊόντα των δύο επιχειρήσεων έχουν αρκετές ομοιότητες μπορεί να οδηγηθούμε σε υποεκτίμηση των ανταγωνιστικών αποτελεσμάτων, ενώ όταν έχουν λιγότερες ομοιότητες να οδηγηθούμε σε υπερεκτίμηση. Στην περίπτωση αγορών με γενικά διαφοροποιημένα προϊόντα τα αποτελέσματα διαφέρουν. Εδώ η ύπαρξη προϊόντων που έχουν είτε παρόμοια χαρακτηριστικά με τα προϊόντα των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται είτε χαρακτηρίζονται από γεωγραφική εγγύτητα θα αποτελέσουν παράγοντα περιορισμού της δυνατότητας μονομερούς αύξησης των τιμών.
- v. Αν ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων είναι τοπικός τότε οι εταιρείες μπορούν να ανταγωνίζονται πιο έντονα με εταιρείες που πωλούν προϊόντα που τα χαρακτηριστικά τους είναι σχετικά παρόμοια. Έτσι η συγχώνευση δεν θα οδηγήσει σε σημαντική μονομερή αύξηση των τιμών αφού οι επιχειρήσεις που δεν συμμετείχαν σε αυτή θα έχουν την δυνατότητα να συνεχίσουν να εξασκούν τους ανταγωνιστικούς τους περιορισμούς.
- vi. Οι Housman, Leonard και Zona μέσω μελέτης που πραγματοποίησαν έχουν δείξει ότι η χρήση του δείκτη συγκέντρωσης Herfindahl που αναφέρθηκε και προηγουμένως για ομοιογενή προϊόντα για την ανάλυση του βαθμού υποκατάστασης σε μια αγορά με διαφοροποιημένα προϊόντα μπορεί να οδηγήσει σε λάθος εκτίμηση των ανταγωνιστικών περιορισμών που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις που συγχωνεύονται από τις μη συμμετέχουσες επιχειρήσεις. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιώντας σταυροειδείς ελαστικότητες κατασκευάζουν ένα δείκτη συγκέντρωσης για την περίπτωση αγορών με διαφοροποιημένα προϊόντα².

1.2.2.2 Συνέπειες των συγχωνεύσεων στη δυνατότητα συντονισμού μεταξύ των επιχειρήσεων

² OFT research paper, 17, 1999, κεφ. 15

Μια συγχώνευση μπορεί να κάνει πιο εύκολη τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων σε μια αγορά γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε αυξήσεις των τιμών έως και το επίπεδο του μονοπωλίου.

Παρά την τεράστια σημασία που έχει η ανάλυση αυτού του παράγοντα διαμόρφωσης των τιμών είναι αδύνατο με βάση τη θεωρητική ανάλυση να καθοριστεί κατά πόσο πραγματοποιείται μια συμπαιγνία στην αγορά. Ενώ τα ιστορικά στοιχεία επιτρέπουν να διακρίνουμε κατά πόσο μια συμπαιγνία έλαβε χώρα στο παρελθόν δεν μπορούν να δώσουν πληροφορίες για μελλοντικές πιθανότητες συμπαιγνίας. Ένας τρόπος αντιμετώπισης αυτής της δυσκολίας είναι η ανάλυση του κατά πόσο μία συγχώνευση διαμορφώνει τις προϋποθέσεις και αυξάνει την πιθανότητα της δημιουργίας συμπαιγνίας.

Παράγοντες που επηρεάζουν την δυνατότητα για συμπαιγνία³

Για να διερευνηθεί το μέγεθος της πιθανότητας μια συμπαιγνία να λάβει χώρα μετά από μια συγχώνευση αλλά και το κατά πόσο αυτή θα είναι διατηρήσιμη πρέπει να εξεταστούν μια σειρά από παράγοντες που επιδρούν τέτοιοι παράγοντες αφορούν μια σειρά από χαρακτηριστικά των αγορών και των επιχειρήσεων καθώς και θεσμικούς παράγοντες. Αυτοί μπορούν να iεραρχηθούν και να κατηγοριοποιηθούν ως εξής (Βέττας-Κατσουλάκος, 2004, σελ. 439-451) :

1. Αναγκαία στοιχεία

- i. Εμπόδια εισόδου. Το ύψος των εμποδίων εισόδου αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την πιθανότητα δημιουργίας συμπαιγνίας⁴. Ο τρόπος με τον οποίο επιδρούν έγγυται στο γεγονός ότι όσο πιο υψηλά είναι τα εμπόδια εισόδου, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα δημιουργίας συμπαιγνίας. Αν δεν υπήρχαν εμπόδια εισόδου οι υπάρχουσες επιχειρήσεις στην αγορά δεν θα είχαν την δυνατότητα να διατηρήσουν την τιμή σε υψηλότερο επίπεδο από την ανταγωνιστική. Επιπλέον η ανυπαρξία εμποδίων εισόδου μειώνει ή και εξαφανίζει την απειλή τιμωρίας προς την επιχείρηση που αποκλίνει από την συμφωνία της συμπαιγνίας καθώς η μακροχρόνια

³Ν. Βέττας – Γ. Κατσουλάκος, “Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική, Τυπωθήτω” – Γ. Δαρδανός 2004., σελ. 439

⁴ Ορισμός: Περιπτώσεις όπου οι στρατηγικές που θα επιλέξουν οι επιχειρήσεις, ανεξάρτητα η μια από την άλλη, ή συμφωνίες συνεργασίας που θα κάνουν, έχουν ως συνέπεια μια σημαντική αύξηση της μονοπωλιακής τους δύναμης και έτσι των τιμών και των κερδών τους που μπορούν να φτάσουν ακόμη και στο επίπεδο του μονοπωλίου.

ζημία, δηλαδή η μείωση των κερδών συνέπεια της παρέκκλισης, θα επέλθει λόγω της εισόδου νέων επιχειρήσεων στην αγορά.

- ii. Συχνότητα αλληλεπίδρασης. Η ύπαρξη αλληλεπίδρασης μεταξύ των επιχειρήσεων μιας αγοράς μειώνει το κίνητρο για παρέκκλιση από την συμπαιγνία. Επίσης η συχνή και άμεση αλληλεπίδραση μεταξύ των επιχειρήσεων επηρεάζει αρνητικά την επιλογή παρέκκλισης καθώς η επιχείρηση γνωρίζει ότι οι συνέπειες από μία τέτοια πολιτική θα είναι άμεσες. Σε αντίθετη περίπτωση γνωρίζοντας ότι οι συνέπειες από μία παρέκκλιση θα εκδηλωθούν στο μακρινό μέλλον, αυτό θα μείωνε τους δισταγμούς.
- iii. Συχνότητα προσαρμογής των τιμών. Η συχνή και εύκολη προσαρμογή των τιμών λειτουργεί αρνητικά στην πιθανότητα εκδήλωσης συμπαιγνίας. Όταν οι επιχειρήσεις μπορούν να μεταβάλλουν συχνά την τιμή το βραχυχρόνιο όφελος μιας επιχείρησης από την παρέκκλιση από μια συμπαιγνία θα είναι μικρό και δεν θα αποτελεί κίνητρο καθώς η τιμωρία επέρχεται άμεσα.
- iv. Καινοτομία. Σε αγορές όπου η δυνατότητα καινοτομίας δεν αποτελεί καθοριστικό παράγοντα η διατήρηση μιας συμπαιγνίας είναι σχετικά ευκολότερη. Αυτό συμβαίνει γιατί οι καινοτομίες γενικά προσδίδουν στις επιχειρήσεις που τις κατέχουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα καθώς μειώνουν το κόστος παραγωγής και αυξάνουν την παραγωγικότητα τους. Κατά αυτό τον τρόπο, η προσδοκία καινοτομίας από μία επιχείρηση μειώνει την σημαντικότητα της συμπαιγνίας και της τιμωρίας από μία παρέκκλιση. Επιπλέον η προσδοκία καινοτομίας από μία άλλη επιχείρηση στο μέλλον κάνει ιδιαίτερα ελκτική και σημαντική την άμεση παρέκκλιση από την συμπαιγνία.

2. Σημαντικοί παράγοντες

Οι παράγοντες αυτής της κατηγορίας προσδιορίζουν και διαμορφώνουν τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στις επιχειρήσεις για την δημιουργία συμπαιγνίας.

- i. Αριθμός συμμετεχουσών επιχειρήσεων. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των επιχειρήσεων τόσο πιο δύσκολη είναι η δημιουργία και διατήρηση της συμπαιγνίας. Ο λόγος εστιάζεται στο γεγονός ότι ο μεγάλος αριθμός συμμετεχόντων σε μία συμπαιγνία έχει ως συνέπεια το μερίδιο του κέρδους από τη συμπαιγνία που αναλογεί σε κάθε επιχείρηση να είναι μικρό. Αυτό ενισχύει τα κίνητρα για

παρέκκλιση από την συμπαιγνία καθώς μία επιχείρηση ακολουθώντας αυτή την πολιτική θα έχανε πολύ λίγα από την επιβαλλόμενη τιμωρία και θα είχε κάτω από προϋποθέσεις την δυνατότητα να συγκεντρώσει ολόκληρο το μερίδιο της αγοράς. Επιπλέον, ο μεγάλος αριθμός των επιχειρήσεων μειώνει την δυνατότητα συντονισμού μεταξύ τους.

- ii. Συμμετρία. Σε γενικές γραμμές είναι περισσότερο εύκολο να αναπτυχθεί συμπαιγνία μεταξύ επιχειρήσεων που είναι συμμετρικές σε μια σειρά από χαρακτηριστικά, όπως παρόμοια δομή κόστους, παρόμοιο παραγωγικό δυναμικό και παρόμοια ποικιλία προϊόντων. Ειδικότερα τέτοια παραδείγματα ασυμμετριών είναι τα ακόλουθα : i) Ασυμμετρίες κόστους οι οποίες συχνά αποτελούν εμπόδιο συνεννόησης για την εφαρμογή κοινής τιμολόγησης. Εταιρείες με χαμηλό οριακό κόστος έχουν συμφέρον να διαμορφώνουν τιμές χαμηλότερες από εταιρείες με υψηλότερο κόστος καθώς έχουν μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους. Αυτές οι επιχειρήσεις έχουν κίνητρο να παρεκκλίνουν από μία συμπαιγνία και για να πειστούν για το αντίθετο θα πρέπει να διανεμηθεί σε αυτές μεγαλύτερο μερίδιο από το κέρδος το οποίο όμως συναντάει αρκετές δυσκολίες στην εφαρμογή του. ii) Ασυμμετρίες ως προς την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων. Επιχειρήσεις με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα έχουν κίνητρο παρέκκλισης καθώς το κέρδος τους σε αυτή την περίπτωση θα είναι μεγαλύτερο από την επικείμενη τιμωρία τους. Από την άλλη, οι λιγότερο αποτελεσματικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν δυσκολίες στο να επιβάλλουν τιμωρία χωρίς να υποστούν και εκείνες σοβαρές απώλειες. iii) Ασυμμετρίες ως προς την ποιότητα του προϊόντος. Όπως και στην προηγουμένη περίπτωση οι εταιρείες που έχουν κατοχυρώσει υψηλότερη ποιότητα δύσκολα θα δεχτούν να μην παρεκκλίνουν από μία συμπαιγνία. iv) Ασυμμετρίες ως προς το παραγωγικό δυναμικό. Επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν περιορισμούς στο παραγωγικό δυναμικό που διαθέτουν δεν θα έχουν μεγάλα οφέλη από μία παρέκκλιση από την συμπαιγνία και μείωση της τιμής καθώς δεν θα έχουν δυνατότητα να ικανοποιήσουν την αυξημένη ζήτηση αυξάνοντας την παραγωγικότητά τους. Επιπλέον λόγω των περιορισμών αυτών θα έχουν δυσκολία στο να επιβάλλουν τιμωρία στις επιχειρήσεις που παρεκκλίνουν. Από την άλλη, επιχειρήσεις χωρίς περιορισμούς και αυξημένη παραγωγική ικανότητα έχουν

κίνητρο παρέκκλισης καθώς μάλιστα γνωρίζουν πως η περιορισμοί που αντιμετωπίζουν οι άλλοι δεν τους επιτρέπουν να τους τιμωρήσουν.

- iii. Επιχειρήσεις Maverick. Είναι επιχειρήσεις οι οποίες συνδυάζουν σημαντική διαφοροποίηση ως προς τη δομή του κόστους τους και το παραγωγικό τους δυναμικό και κατά συνέπεια επηρεάζονται από διαφορετικούς παράγοντες σε σχέση με τις άλλες επιχειρήσεις. Κάτω από αυτά τα δεδομένα μια τέτοια επιχείρηση δύσκολα θα δεχτεί να συμπράξει σε μια συμπαιγνία.
- iv. Δομικοί δεσμοί μεταξύ των επιχειρήσεων. Όταν αυτοί υφίστανται η δημιουργία συμπαιγνίας διευκολύνεται. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν, συμμετοχή μιας επιχείρησης στο μετοχικό κεφάλαιο μιας άλλης καθώς και οι συνεργασίες μεταξύ επιχειρήσεων στο τομέα της έρευνας η οποία μάλιστα διευκολύνει την επιβολή τιμωρίας σε περίπτωση παρέκκλισης.
- v. Συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων. Τέτοιου είδους συμφωνίες γενικά διευκολύνουν τη συμπαιγνία μεταξύ των επιχειρήσεων καθώς και την επιβολή τιμωρίας σε περίπτωση παρέκκλισης. Μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις για να πετύχουν την συμπαιγνία πολλές φορές οι εταιρείες αλλάζουν τις συμβάσεις τους προς τρίτους.

3. Άλλοι παράγοντες

Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται παράγοντες οι οποίοι δεν θεωρούνται εξίσου σημαντικοί στην ιεράρχηση. Θεωρούνται όμως ιδιαίτερα σημαντικοί όταν οι παράγοντες των προηγούμενων κατηγοριών αδυνατούν να προσδιορίσουν την πιθανότητα εμφάνισης συμπαιγνίας σε μια αγορά.

- i. Διαφάνεια της αγοράς. Μία αγορά η οποία χαρακτηρίζεται από διαφάνεια διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη συμπαιγνίας μεταξύ των επιχειρήσεων καθώς κάνει περισσότερο εφικτή για μια επιχείρηση την παρατήρηση των τιμών και των πωλήσεων των άλλων. Κατά αυτό τον τρόπο μπορεί να παρατηρηθεί πιο εύκολα μία παρέκκλιση από την συμπαιγνία. Χρειάζεται όμως ιδιαίτερη προσοχή στην διαδικασία αξιολόγησης των πληροφοριών που έρχονται από την αγορά όπως για παράδειγμα αν η μείωση της τιμής από μία επιχείρηση προέρχεται από παρέκκλιση ή από αλλαγή των συνθηκών της αγοράς. Τέτοια λάθη αξιολόγησης οδηγούν πολλές

φορές στο λεγόμενο πόλεμο των τιμών. Επιπλέον ιδιαίτερης σημασίας είναι η ύπαρξη ή όχι χρονικής υστέρησης στη διάθεση των πληροφοριών.

- ii. Διαφοροποίηση προϊόντων. Ο παράγοντας αυτός επιδρά εξίσου στο κίνητρο για παρέκκλιση και στην δυνατότητα τιμωρίας αν η παρέκκλιση λάβει χώρα και η επίδρασή του είναι αμφιλεγόμενη. Η διαφοροποίηση αυτή αφορά κυρίως προϊόντα τα οποία προσφέρονται με σχετικά διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά και στοχεύουν στην κατάτμηση των καταναλωτών με βάση τις ιδιαίτερες προτιμήσεις τους. Με αυτό τον τρόπο επιδιώκεται η απόκτηση μονοπωλιακής δύναμης σε συγκεκριμένες ομάδες των καταναλωτών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την επίδραση στη συμπαιγνία είτε μέσω της δυσκολίας που προκαλεί στην προσέλκυση περισσότερων πελατών με την παρέκκλιση από την συμπαιγνία και την μείωση της τιμής, είτε μέσω της δυσκολίας της επιβολής τιμωρίας στις επιχειρήσεις που δεν τηρούν τις αρχές της συμπαιγνίας. Εξαιτίας αυτής της διττής επίδρασης ο παράγοντας αυτός χαρακτηρίζεται ως αμφιλεγόμενος. Τα πράγματα γίνονται πιο ξεκάθαρα όταν η διαφοροποίηση των προϊόντων είναι κάθετη ή συνίσταται στην ποιότητα του προϊόντος καθώς σε αυτή την περίπτωση η επιχειρήση με το προϊόν υψηλότερης ποιότητας έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων.
- iii. Χαρακτηριστικά της ζήτησης. Μία πρώτη επίδραση της ζήτησης στη συμπαιγνία έχει να κάνει με τον ρυθμό αύξησης της ζήτησης. Όταν αυτός είναι υψηλός, η συμπαιγνία έχει περισσότερες πιθανότητες να διατηρηθεί καθώς το κέρδος των επιχειρήσεων είναι μικρότερο σήμερα από ότι αναμένεται να έχουν μελλοντικά λόγω της συμπαιγνίας. Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι οι οικονομικοί κύκλοι και οι έντονες διακυμάνσεις στη ζήτηση αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για την δημιουργία συμπαιγνίας. Πιο συγκεκριμένα όταν η αγορά βρίσκεται στην κορυφή του κύκλου και επομένως υπάρχει υψηλή ζήτηση το κίνητρο για παρέκκλιση από την συμπαιγνία είναι μεγαλύτερο καθώς τα οφέλη σε μια τέτοια περίπτωση βρίσκονται στο υψηλότερο σημείο τους ενώ η ζημία από μια τιμωρία στο χαμηλότερο.
- iv. Κοινή συμμετοχή σε πολλές αγορές. Σε γενικές γραμμές επηρεάζει θετικά την διατήρηση της συμπαιγνίας με τους εξής τρόπος : i) αυξάνει την συχνότητα αλληλεπίδρασης μεταξύ των επιχειρήσεων με αποτελέσματα σαν αυτά που

αναφέρθηκαν σε προηγούμενη υποενότητα. ii) αμβλύνει τυχόν ασυμμετρίες μεταξύ των επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα ενώ σε μια αγορά μπορεί να υφίστανται ασυμμετρίες μεταξύ των επιχειρήσεων μέσω της συμμετοχής τους και σε άλλες αγορές αυτό δημιουργεί μια γενική συμμετρία που διευκολύνει την συμπαιγνία. iii) επιτρέπει την διατήρηση συμπαιγνίας σε αγορές που τα χαρακτηριστικά τους κάτω από άλλες συνθήκες δεν θα το επέτρεπαν.

- v. Επιδράσεις δικτύων. Σε αυτές τις αγορές, οι καταναλωτές ωφελούνται από την συμμετοχή τους σε ένα δίκτυο. Σε τέτοιες περιπτώσεις η συμπαιγνία γίνεται δυσκολότερη καθώς δημιουργείται η δυνατότητα σε μια επιχείρηση να γίνει κυρίαρχος της αγοράς. Επιπλέον αυτές οι επιδράσεις δημιουργούν την λεγόμενη «προσκόλληση στο προϊόν» γεγονός το οποίο επιτρέπει στην επιχείρηση να διευρύνει την κυριαρχία της στην αγορά μειώνοντας την τιμή του προϊόντος της.

1.2.3 Θεωρία ολιγοπωλίων και συγχωνεύσεις και εξαγορές

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η θεωρία ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού, εφαρμόζεται στην ανάλυση των επιπτώσεων που προκαλούν οι συγχωνεύσεις και εξαγορές τόσο στο κέρδος των επιχειρήσεων, όσο και στην ευημερία των καταναλωτών.

Από την ανάλυση που έχει πραγματοποιηθεί στις αγορές υποκατάστατων προϊόντων (ομοιογενών ή διαφοροποιημένων) προκύπτει το συμπέρασμα ότι οι συγχωνεύσεις όταν δεν έχουν ως συνέπεια θετικές συνέπειες και συγκεκριμένα βελτίωση της αποτελεσματικότητας θα έχουν ως αποτέλεσμα μια σειρά από αρνητικές επιδράσεις. Αυτές θα είναι οι ακόλουθες : i) αύξηση των τιμών όλων των προϊόντων, ii) μείωση των συνολικών πωλήσεων των συμμετεχόντων στη συγχώνευση επιχειρήσεων, iii) αύξηση των συνολικών πωλήσεων των μη συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Το μέγεθος αυτών των επιδράσεων εξαρτάται από παράγοντες όπως η δομή της ζήτησης (το βαθμό υποκατάστασης), τη δομή της αγοράς (μερίδια συμμετεχόντων και βαθμός συγκέντρωσης), την ανταγωνιστική συμπεριφορά των επιχειρήσεων (αν οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται σε ποσότητες παραγωγής ή τιμές) και το βαθμό στον οποίο υπάρχει συντονισμός των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων⁵.

⁵ N. Βέττας – Γ. Κατσουλάκος, “Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική”, 2004, σελ. 491

1.2.3.1 Υποδείγματα Ανάλυσης

Ακολουθώντας την ανάλυση των Βέττα και Κατσουλάκου (2004, σελ. 491) το βασικό υπόδειγμα ανάλυσης των συγχωνεύσεων και εξαγορών στη θεωρία ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού αναφέρεται σε μια ολιγοπωλιακή αγορά με $n \geq 2$ επιχειρήσεις.

Ο βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς καθορίζεται από τον αριθμό των επιχειρήσεων και το σχετικό μέγεθός τους. Ένας από τους δείκτες που χρησιμοποιούνται για να εκφράσουν τον βαθμό συγκέντρωσης σε μία αγορά είναι ο δείκτης του Herfindahl(H) ο οποίος για μια αγορά με αριθμό επιχειρήσεων $n \geq m$ ορίζεται ως εξής:

$$H = \sum_{i=1}^n s_i^2 \quad (2.1)$$

όπου, $s_i = (q_i / Q)$ είναι το μερίδιο της επιχειρησης i, με $s_1 \geq s_2 \geq \dots \geq s_m \geq \dots \geq s_n$, q_i η ποσότητα παραγωγής της i επιχειρησης και Q η συνολική παραγωγή των n επιχειρήσεων. Οι τιμές του δείκτη H κυμαίνονται μεταξύ του 1, που είναι η μέγιστη τιμή του, την οποία λαμβάνει όταν $n=1$ (μονοπώλιο) και του 0, που είναι η ελάχιστη τιμή του, και την οποία λαμβάνει όταν στην αγορά επικρατεί τέλειος ανταγωνισμός και υπάρχει άπειρος αριθμός συμμετρικών επιχειρήσεων.

Παρακάτω θα προσεγγίσουμε την ανάλυση υποθέτοντας αρχικά Cournot ανταγωνισμό και στη συνέχεια Bertrand ανταγωνισμό.

Cournot ανταγωνισμός

Θεωρώντας Cournot ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων υποθέτουμε ότι οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται επιλέγοντας την ποσότητα που θα παράξουν και επιπλέον υποθέτουμε ότι όλες οι επιχειρήσεις έχουν το ίδιο και σταθερό οριακό κόστος που δεν επηρεάζεται από τη συγχώνευση, παράγουν ομοιογενές προϊόν και έχουν απεριόριστο παραγωγικό δυναμικό. Επιπλέον υποθέτουμε ότι στην υπό εξέταση αγορά υπάρχουν δι επιχειρήσεις και μια συγχώνευση μεταξύ δύο επιχειρήσεων μειώνει τον αριθμό των επιχειρήσεων στην αγορά σε $n-1$ επιχειρήσεις και την οδηγεί σε μια νέα ισορροπία.

Ο δείκτης που χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της μονοπωλιακής δύναμης μιας επιχειρησης είναι ο δείκτης Lerner ο οποίος εκφράζει την ποσοστιαία διαφορά μεταξύ της τιμής και του οριακού κόστους της επιχειρησης i και εκφράζεται από την σχέση $L_i = (p - MC_i) / p$. Ο δείκτης Lerner με βάση την παραπάνω σχέση παίρνει την τιμή $L=0$

όταν στην αγορά επικρατεί πλήρης ανταγωνισμός καθώς τότε $p = MC_i$. Σε περίπτωση μονοπωλίου ο δείκτης αυτός δίνεται από την ακόλουθη σχέση:

$$L = (p'' - MC) / p'' = 1/\varepsilon \quad (2.2)$$

όπου, ε είναι η ελαστικότητα ζήτησης της αγοράς και p'' η τιμή του μονοπωλίου.

Με βάση τη σχέση (2.2) μπορούμε να πούμε πως σε περίπτωση υψηλής(χαμηλής) ελαστικότητας αυτό συνεπάγεται μικρή(μεγάλη) ΜΔ και επίσης πως αύξηση(μείωση) της μονοπωλιακής δύναμης συνεπάγεται αύξηση(μείωση) του δείκτη Lerner (L).

Υπό τις παραπάνω υποθέσεις, η σχέση μεταξύ του βαθμού συγκέντρωσης και του δείκτη μονοπωλιακής δύναμης(ΜΔ) Lerner μπορεί να εκφραστεί ως εξής :

$$L = H / \varepsilon \quad (2.3)$$

όπου $L = \sum_i^n s_i L_i$ (2.4)

και H είναι ο δείκτης συγκέντρωσης Herfindahl, ε είναι η ελαστικότητα ζήτησης της αγοράς, s_i είναι το μερίδιο της επιχείρησης i και $L_i = (p - MC_i) / p$, δηλαδή η ποσοστιαία διαφορά μεταξύ της τιμής και του οριακού κόστους της i επιχείρησης. Ετσι στηριζόμενοι στις παραπάνω υποθέσεις όλες οι επιχειρήσεις έχουν το ίδιο οριακό κόστος και επομένως το ίδιο μερίδιο.

Επιπλέον, με βάση το υπόδειγμα, οι απώλειες κοινωνικής ευημερίας(ΑΜΔ^σ) από την ύπαρξη μονοπωλιακής δύναμης (ΜΔ) λόγω συγχώνευσης δίνονται από τη σχέση :

$$\text{ΑΜΔ}^\sigma = \frac{1}{2} p'' q'' LH = -\left(\frac{1}{2} p'' q''\right) H^2 / \varepsilon \quad (2.5)$$

Η εκφράζοντας τις απώλειες κοινωνικής ευημερίας ως ποσοστό των πωλήσεων στην αγορά:

$$\text{ΑΜΔ}^\sigma / (p_m q_m) = -\frac{1}{2} H^2 / \varepsilon \quad (2.6)$$

όπου p'' είναι η τιμή του μονοπωλίου και q'' η ποσότητα του μονοπωλίου, όπως ορίστηκαν και παραπάνω.

Ερευνώντας την επίδραση της συγχώνευσης στο κέρδος παρατηρείται ότι μετά την συγχώνευση οι δύο επιχειρήσεις έχουν κίνητρο να μειώσουν τη συνολική τους παραγωγή, πράγμα το οποίο θα τείνει να αυξήσει την τιμή στην αγορά. Επομένως το συνολικό τους μερίδιο ή το άθροισμα των μεριδίων τους θα μειωθεί. Συγκεκριμένα, πριν την συγχώνευση η απώλεια από μία μικρή μείωση της παραγωγής είναι $p - MC$ και το όφελος, για μια επιχείρηση που παράγει q , είναι $q \cdot \Delta p$, όπου Δp είναι η αύξηση της τιμής που προκαλεί η μείωση της παραγωγής. Αν η επιχείρηση μεγιστοποιεί το κέρδος της τότε $p - MC = q \cdot \Delta p$. Θεωρώντας ότι πριν την συγχώνευση οι επιχειρήσεις μεγιστοποιούν τα κέρδη τους παράγοντας q_1 και q_2 αντίστοιχα αυτό σημαίνει ότι κάθε επιχείρηση χωριστά δεν έχει κίνητρο να μειώσει την παραγωγή της κάτω από αυτό το επίπεδο. Η επιχείρηση που προκύπτει όμως μετά την συγχώνευση έχει κίνητρο να μειώσει την παραγωγή της κάτω από $(q_1 + q_2)$ εφόσον τώρα το όφελος από την αύξηση της τιμής είναι $(q_1 + q_2) \Delta p > q_1 \Delta p + q_2 \Delta p$.

Όμως η αύξηση της τιμής αυξάνει το περιθώριο κέρδους $(p - MC)$ γεγονός που δίνει το κίνητρο στις μη συμμετέχουσες επιχειρήσεις να αυξήσουν την παραγωγή τους και έτσι να συγκρατηθεί η αύξηση της τιμής. Αυτό όμως μπορεί να λάβει χώρα όταν οι μη συμμετέχουσες επιχειρήσεις δεν έχουν περιορισμούς στο παραγωγικό τους δυναμικό και μπορούν χωρίς εμπόδια να προχωρήσουν σε αύξηση του παραγόμενου προϊόντος.

Με βάση το υπόδειγμα και τα παραπάνω αποτελέσματα μόνο όταν ο αριθμός των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται είναι πολύ μεγάλος, σε σύγκριση με τον συνολικό αριθμό των επιχειρήσεων στην αγορά, οι επιχειρήσεις αυτές θα αυξήσουν το συνολικό τους κέρδος μέσω της συγχώνευσης.

Το παραπάνω υπόδειγμα δέχεται κριτική με βάση το γεγονός ότι δεν λαμβάνει υπόψη βασικές παραμέτρους της πραγματικότητας. Οι δύο βασικοί άξονες της κριτικής που δέχεται είναι οι εξής (Βέττας-Κατσουλάκος, 2004, 493-494):

1. Οι επιχειρήσεις πολλές φορές δεν έχουν το ίδιο κόστος και οι συγχωνεύσεις και εξαγορές οδηγούν σε συνεργίες και αύξηση της σχετικής αποτελεσματικότητας των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται
2. Οι επιχειρήσεις παράγουν διαφοροποιημένα προϊόντα

Γενικεύοντας αυτό το οποίο συμπεραίνεται είναι ότι όσο μικρότερο είναι το μερίδιο των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται, τόσο μικρότερες είναι οι πιθανότητες η επίπτωση από μία συγχώνευση στη κοινωνική ευημερία να είναι αρνητική (αύξηση της τιμής). Αιτία για αυτό αποτελεί ότι η αύξηση της τιμής είναι μικρότερη όταν οι επιχειρήσεις έχουν μικρό μερίδιο, που σημαίνει ότι η αλλαγή στο βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς θα είναι μικρή. Επιπλέον τα οφέλη στην αποτελεσματικότητα από την πραγματοποίηση μιας συγχώνευσης μεταξύ μικρών επιχειρήσεων είναι μεγαλύτερα όσο πιο σχετικά μικρές είναι οι επιχειρήσεις που συγχωνεύονται, το οποίο συνεπάγεται από το γεγονός ότι η αρνητική επίδραση στην τιμή μετά την συγχώνευση από την αύξηση της παραγωγής των μη συμμετεχόντων είναι μεγαλύτερη όσο πιο σχετικά μεγάλοι είναι οι μη συμμετέχοντες. Δηλαδή όσο πιο σχετικά μεγάλοι είναι οι μη συμμετέχοντες, τόσο μεγαλύτερα θα πρέπει να είναι τα αναμενόμενα οφέλη από την αύξηση της αποτελεσματικότητας έτσι ώστε η συγχώνευση να πραγματοποιηθεί.

Bertrand ανταγωνισμός

Στην περίπτωση που έχουμε διαφοροποιημένα προϊόντα με ανταγωνισμό στις τιμές τα κίνητρα για συγχωνεύσεις είναι μεγαλύτερα. Αυτό συμβαίνει γιατί κάτω από αυτό τον ανταγωνισμό οι επιχειρήσεις που συγχωνεύονται έχουν κίνητρο να αυξήσουν την τιμή τους, πράγμα το οποίο όμως ενισχύεται από το γεγονός ότι και οι άλλες επιχειρήσεις έχουν κίνητρο να κάνουν το ίδιο. Αυτή είναι και η βασική διαφορά με το υπόδειγμα Cournot όπου οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται σε ποσότητες παραγωγής και αυξάνουν την παραγωγή τους αντιδρώντας στη μείωση της συνολικής παραγωγής των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται, περιορίζοντας έτσι την άνοδο της τιμής που προκαλείται από τη μείωση της παραγωγής των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην συγχώνευση.

Και σε αυτή την περίπτωση όμως όπου τα προϊόντα είναι διαφοροποιημένα η αύξηση στις τιμές μετά τη συγχώνευση περιορίζεται αν η συγχώνευση οδηγεί σε συνεργίες που μειώνουν το κόστος μετριάζοντας κατά αυτό τον τρόπο τις αρνητικές συνέπειες στην ευημερία των καταναλωτών. Επιπλέον, η αρνητική επίδραση στις τιμές μπορεί να περιοριστεί στην περίπτωση που η συγχώνευση οδηγεί σε αύξηση της συνολικής παραγωγής προϊόντων που έχουν υψηλότερη ποιότητα.(Βέττας-Κατσουλάκος, 2004, σελ. 494-495)

1.3 ΚΑΘΕΤΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΕΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ

Πέρα της οριζόντιας ολοκλήρωσης των επιχειρήσεων υφίσταται ένας ακόμα δρόμος ολοκλήρωσης των επιχειρήσεων, αυτός της κάθετης ολοκλήρωσης. Σε αυτή την περίπτωση μια επιχείρηση εμπλέκεται σε περισσότερα από ένα στάδια της κάθετης αλυσίδας της παραγωγικής διαδικασίας. Μια επιχείρηση έχει δύο εναλλακτικές επιλογές ως προς το πώς θα επιτύχει αυτή την ολοκλήρωση. Η μία είναι μέσω επενδύσεων στις οποίες μπορεί να προβεί σε άλλα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας του κλάδου στον οποίο δραστηριοποιείται. Η επιλογή αυτή όμως απαιτεί μεγάλα χρονικά περιθώρια ώστε να ολοκληρωθεί η επένδυση, διάθεση κεφαλαίων και το ρίσκο της εμπλοκής σε ένα στάδιο της παραγωγικής διαδικασίας στο οποίο δεν διαθέτει εμπειρία και ίσως και την κατάλληλη τεχνογνωσία. Η δεύτερη είναι αυτή των συγχωνεύσεων και εξαγορών και οι οποίες σε αυτή την περίπτωση ονομάζονται κάθετες και οδηγούν στην κάθετη ολοκλήρωση των επιχειρήσεων οι οποίες προβαίνουν σε αυτές. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αυτής της κατηγορίας το οποίο την διαφοροποιεί από την προηγούμενη κατηγορία των οριζόντιων συγχωνεύσεων και εξαγορών είναι ότι εδώ οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις ανήκουν μεν στον ίδιο κλάδο παραγωγής αλλά οι δραστηριότητες τους αφορούν διαφορετικά στάδια της παραγωγικής διαδικασίας. Με τον τρόπο αυτό μία πλήρως κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση αποκτά την δυνατότητα να παράγει το προϊόν από το πρώτο στάδιο επεξεργασίας των πρώτων υλών μέχρι και την πώληση αυτού στον τελικό καταναλωτή.

1.3.1 Κίνητρα για καθετοποίηση⁶

Η επιλογή ορισμένων επιχειρήσεων να προχωρήσουν σε καθετοποίηση των δραστηριοτήτων τους επηρεάζεται από μια σειρά από παράγοντες. Σε γενικές γραμμές, το κριτήριο με το οποίο επιλέγουν να εμπλακούν οι ίδιες σε διαφορετικά στάδια της

⁶ Βέττας- Κατσουλάκος, Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική, Δαρδανός, 2004, σελ. 358-361 και OFT research paper, 19, 1999

κάθετης αλυσίδας και να αναλάβουν την παραγωγή σε αυτά είναι η σύγκριση του κόστους παραγωγής ακολουθώντας αυτή την στρατηγική με το κόστος που θα είχαν αν επέλεγαν σε κάθε στάδιο της κάθετης αλυσίδας να συναλλάσσονται με ανεξάρτητες επιχειρήσεις. Βασικό και κυρίαρχο ρόλο στην επιλογή αυτή αποτελεί εκείνο το κομμάτι του κόστους το οποίο ονομάζεται κόστος συναλλαγής και το οποίο είναι το κόστος στο οποίο υποβάλλονται τα μέρη στη διαδικασία που προηγείται για να φτάσουν σε μια συμφωνία καθώς και για την εφαρμογή της συμφωνίας. Αυτό περιλαμβάνει το κόστος εύρεσης των συμφερότερων όρων, το κόστος διαπραγματεύσεων, το κόστος συντονισμού, το κόστος δημιουργίας και εφαρμογής συμβάσεων και άλλα κόστη που σχετίζονται και ανακύπτουν κατά την διαδικασία.

Πέρα όμως από την γενικό κίνητρο που κατευθύνει τις επιχειρήσεις στην καθετοποίηση υπάρχουν και πιο συγκεκριμένες αιτίες οι οποίες πολλές φορές σχετίζονται και με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ενός κλάδου παραγωγής. Σε πολλούς κλάδους υφίστανται τεχνολογικοί λόγοι οι οποίοι κάνουν αυτή την στρατηγική συμφέρουσα για τις επιχειρήσεις. Έτσι όταν οι παραγωγικές διαδικασίες σε διάφορα στάδια αλληλοσχετίζονται, για να επιτευχθούν σημαντικές μειώσεις του κόστους απαιτείται διαρκή και με υψηλή ταχύτητα παραγωγή και διανομή. Αυτό απαιτεί μια σταθερή και συνεχή τροφοδοσία των πρώτων υλών ή των παραγωγικών συντελεστών από προμηθευτές και την σταθερή και συνεχή και την συνεχή και σταθερή παράδοση των προϊόντων στους διανομείς ή τους εμπόρους καθώς και στους τελικούς καταναλωτές. Κάτω από αυτές τις απαιτήσεις και με δεδομένη την αβεβαιότητα ως προς το γενικότερο επιχειρηματικό και οικονομικό περιβάλλον, τα κίνητρα για να εμπλακούν οι επιχειρήσεις σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας είναι ιδιαίτερα ισχυρά. Επιπλέον το κίνητρο αυτό ισχυροποιείται όταν είναι σημαντικό οι προμηθευτές να παραδίδουν προϊόντα με σταθερά υψηλή ποιότητα, ή υπηρεσίες εξειδικευμένης πληροφόρησης, που δεν μπορούν εύκολα να εκλεχθούν από τον αγοραστή, ή όταν υπάρχει πιθανότητα ο αγοραστής να μην μπορεί να παραδώσει σε συγκεκριμένο χρόνο την απαιτούμενη ποσότητα.

Ο Williamson ο οποίος είναι και αυτός ο οποίος ανέπτυξε την συγκεκριμένη προσέγγιση τονίζει ότι στην μελέτη των κινήτρων που οδηγούν σε καθετοποίηση μεγάλο ρόλο παίζει η ανάγκη για επενδύσεις σε εξειδικευμένα για τον κλάδο περιουσιακά

στοιχεία(specific assets). Αυτές οι επενδύσεις αποτελούν συνήθως μη ανακτήσιμες δαπάνες και η επιχείρηση που καλείται να τις αναλάβει εκτίθεται σε σημαντικό κίνδυνο, αν οι πελάτες της είναι μεγάλες και κυρίαρχες επιχειρήσεις στο τομέα τους καθώς αυτό τους προσδίδει μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη. Συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις αυτές έχουν κίνητρο μετά την μετά την σύναψη μιας συμφωνίας με τον προμηθευτή που έκανε την επένδυση, να φερθούν καιροσκοπικά και να προσπαθήσουν να αλλάξουν τους όρους της συμφωνίας που έχουν συνάψει. Από την άλλη, ο προμηθευτής συνήθως είναι πολύ δύσκολο να προφυλαχθεί από τους κινδύνους που δημιουργούν τέτοια ενδεχόμενα μέσω μακροπρόθεσμων συμβολαίων καθώς τα τελευταία έχουν σημαντικά μειονεκτήματα όταν είναι δύσκολο να προβλεφθούν αλλαγές στο επιχειρηματικό περιβάλλον. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το κόστος συναλλαγών με κάθετο διαχωρισμό είναι πολύ μεγάλο, γεγονός που ισχυροποιεί τα κίνητρα για κάθετη ολοκλήρωση. Επίσης ιδιαίτερα μεγάλο κόστος συναλλαγών παρατηρούμε σε κλάδους με δίκτυα, λόγω των ιδιαίτερα μεγάλων αναγκών συντονισμού για την αποτελεσματική λειτουργία των διαφόρων σταδίων.

Ένας άλλος λόγος ο οποίος μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για την επιχείρηση ώστε να καθετοποιήσει τις δραστηριότητες της είναι ότι η στρατηγική αυτή μπορεί να συμβάλλει στην εξάλειψη εξωτερικοτήτων. Για παράδειγμα, όταν ένας παραγωγός επιθυμεί οι διανομείς του προϊόντος του να διατηρούν τις υπηρεσίες που παρέχουν στους τελικούς καταναλωτές σε ένα υψηλό επίπεδο και ένας διανομέας δεν διατηρεί αυτό το επίπεδο, τότε αυτό θα έχει αρνητική επίδραση σε όλο το δίκτυο διανομέων. Αυτό αποτελεί μια αρνητική εξωτερικότητα την οποία ο παραγωγός θα μπορούσε να εξαλείψει καθετοποιώντας την παραγωγή του και δημιουργώντας ένα δικό του δίκτυο διανομέων.

Κίνητρο για καθετοποίηση αποτελεί επίσης η δυνατότητα αποφυγής κρατικών παρεμβάσεων. Τέτοιες είναι συνήθως ο έλεγχος των τιμών που διενεργείται από το κράτος και ο οποίος οδηγεί σε διοικητική διανομή (rationing) ενός προϊόντος ή μίας πρώτης ύλης. Το γεγονός αυτό οδηγεί πολλές φορές τις επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται σε κλάδους (π.χ. κλάδος πετρελαίου) όπου η πρώτη ύλη και το μερίδιο σε αυτή έχει τεράστια σημασία για την κερδοφορία τους, να παράγουν οι ίδιες αυτό το προϊόν. Επίσης όταν η καθετοποίηση αφορά επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικές τοποθεσίες και στις οποίες υφίσταται διαφορετικό φορολογικό καθεστώς τότε μπορεί να συμβάλει στο να μειωθεί το συνολικό φορολογικό

βάρος της νέας εταιρείας που δημιουργείται καθώς δημιουργεί δυνατότητα μεταφοράς του κέρδους στις περιοχές με το ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς.

1.3.2 Επιδράσεις κάθετων συγχωνεύσεων και εξαγορών⁷

Η καθετοποίηση των επιχειρήσεων συμβάλει επίσης στην ισχυροποίηση της μονοπωλιακής θέσης των επιχειρήσεων η οποία μπορεί να λάβει χώρα μέσω της ανάπτυξης κάθετων εμποδίων εισόδου (Vertical Foreclosure) νέων επιχειρήσεων στον κλάδο. Το κίνητρο αυτό αφορά τις περιπτώσεις όπου η συγκεκριμένη αγορά του κλάδου είναι ολιγοπωλιακή. Σε μία τέτοια αγορά όπου οι επιχειρήσεις παράγουν ένα προϊόν που αποτελεί παραγωγικό συντελεστή ο οποίος είναι εισροή σε ένα μεταγενέστερο στάδιο παραγωγής του κλάδου, η στρατηγική αυτή είναι πολύ πιθανό να εμφανιστεί καθώς προσδίδει σημαντικά οφέλη στην καθετοποιημένη επιχείρηση. Οι περιπτώσεις κάθετου αποκλεισμού είναι δύο και αναλύονται στις επόμενες παραγράφους.

Στην πρώτη περίπτωση η οποία ονομάζεται αποκλεισμός σε εισροή(*input foreclosure*). ανεξάρτητες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα τελευταία(downstream) στάδια της παραγωγικής διαδικασίας και πρέπει να αγοράσουν ως εισροή το προϊόν που παράγεται από ένα ανώτερο(*upstream*) στάδιο της καθετοποιημένης επιχείρησης, αποκλείονται από την δυνατότητα αγοράς από το ανώτερο στάδιο της τελευταίας επιχείρησης ή μπορούν να το αγοράσουν σε υψηλότερη τιμή γεγονός το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους τους. Με τον τρόπο αυτό, οι ανταγωνιστές της καθετοποιημένης επιχείρησης στα τελευταία στάδια της παραγωγικής διαδικασίας βρίσκονται σε μειονεκτική θέση, γεγονός το οποίο επιτρέπει στην καθετοποιημένη επιχείρηση να αυξήσει την τιμή του προϊόντος στα τελευταία στάδια και κατ' επέκταση την κερδοφορία της, επηρεάζοντας αρνητικά με αυτό τον τρόπο την ευημερία των καταναλωτών. Αυτό το αποτέλεσμα μπορεί να προκύψει είτε από την μονομερή αύξηση της τιμής από την καθετοποιημένη επιχείρηση, η οποία θα εκμεταλλευτεί την αυξημένη μονοπωλιακή της δύναμη στο κατώτερο στάδιο της

⁷Ν. Βέττας – Γ. Κατσουλάκος, “Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική, Τυπωθήτω” – Γ. Δαρδανός 2004, σελ. 362-364 και OFT research paper, 19, 1999 και William S. Comanor, “Vertical Mergers, Market Powers and the Antitrust Laws”, *The American Economic Review*, Vol. 52, No. 2, Papers and Proceedings of the Seventy-ninth Annual Meeting of the American Economic Association. (May 1967), pp.254-265.

παραγωγής, είτε από τον εξαναγκασμό των ανταγωνιστριών εταιρειών εκ μέρους της καθετοποιημένης επιχείρησης για συνεργασία με στόχο την αύξηση της τιμής.

Στη δεύτερη περίπτωση κάθετου αποκλεισμού η οποία ονομάζεται αποκλεισμός πώλησης(customer foreclosure), η κάθετη ολοκλήρωση έχει ως συνέπεια τον αποκλεισμό άλλων παραγωγών της ολιγοπωλιακής αγοράς από την δυνατότητα να πουλήσουν το προϊόν τους στα τελευταία στάδια της παραγωγικής διαδικασίας. Συγκεκριμένα, αν η καθετοποιημένη επιχείρηση είναι σημαντικός πελάτης των άλλων παραγωγών που δραστηριοποιούνται στο ανώτερο στάδιο και αν αυτοί οι παραγωγοί δεν καταφέρουν να αντικαταστήσουν τις χαμένες πωλήσεις τους, λόγω της καθετοποίησης, τότε θα βρεθούν σε μειονεκτική θέση και είναι πιθανό να αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την αγορά, αν δεν καταφέρουν να διατηρήσουν το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο πωλήσεων για την μακροχρόνια διατήρηση της θέσης τους στην αγορά. Σε αυτή την περίπτωση, η καθετοποιημένη επιχείρηση θα έχει να αντιμετωπίσει λιγότερους ανταγωνιστές στο ανώτερο στάδιο της παραγωγικής διαδικασίας, γεγονός το οποίο θα περιορίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά αυτή. Έτσι και κάτω από αυτές τις συνθήκες, η επιχείρηση θα μπορεί να προχωρήσει σε αύξηση της τιμής της εισροής που παράγει το οποίο μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής στο κατώτερο στάδιο και κατά συνέπεια αρνητικές επιπτώσεις στην ευημερία των καταναλωτών. Αυτό θα μπορούσε επιπλέον να έχει ως αποτέλεσμα τα συνολικά έσοδα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης να παραμείνουν αμετάβλητα, ενώ παράλληλα το καθαρό περιθώριο κέρδους των ανταγωνιστών της θα μειωθεί.

Τέλος ο συνδυασμός των δύο παραπάνω περιπτώσεων μπορεί να δημιουργήσει μία τρίτη μορφή αποκλεισμού. Αυτή θα υφίσταται στο γεγονός ότι μια επιχείρηση που θα θελήσει να εισέλθει στην αγορά, θα πρέπει να εισέλθει στα ίδια στάδια που δραστηριοποιείται η καθετοποιημένη επιχείρηση για να μπορέσει να είναι ανταγωνιστική. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα σημαντικό εμπόδιο εισόδου καθώς κάτι τέτοιο θα έχει αυξημένο κόστος λόγω μεγάλων απαιτήσεων σε επενδύσεις, στο οποίο δύσκολα μία νέα επιχείρηση θα μπορεί να ανταπεξέλθει.

1.3.3 Κάθετοι περιορισμοί⁸

Εκτός της κάθετης ολοκλήρωσης οι επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να επιλέξουν και άλλες μορφές κάθετων σχέσεων οι οποίες μπορούν να ωφελήσουν τις εταιρείες με ανάλογο τρόπο όπως η καθετοποίηση.

Ένα τέτοιο είδος κάθετων σχέσεων, το οποίο συναντάται σε μεγάλη έκταση στην ελληνική αγορά πετρελαίου και συγκεκριμένα στα πρατήρια υγρών καυσίμων, είναι το σύστημα δικαιόχρησης(franchising). Με το σύστημα αυτό η «μητέρα» εταιρεία(π.χ. πετρελαϊκή εταιρεία χονδρικής εμπορία) προχωράει σε εξειδικευμένες επενδύσεις υλικοτεχνικής υποδομής, ενώ η εταιρεία που παίρνει την δικαιόχρηση υποχρεούται να χρησιμοποιεί το σήμα της «μητέρας» εταιρείας. Επιπλέον, με το σύστημα αυτό οι εταιρείες που παίρνουν την δικαιόχρηση διατηρούν το μεγαλύτερο ποσοστό του κέρδους που πηγάζει από την εμπορία του προϊόντος γεγονός που τους δίνει το κίνητρο να είναι αποτελεσματικές.

Μια άλλη μορφή κάθετων σχέσεων, η οποία αποτελεί και το αντικείμενο της παρούσας ενότητας, είναι αυτή της επιβολής κάθετων περιορισμών, οι οποίοι περιλαμβάνουν τους όρους μιας συμφωνίας μεταξύ επιχειρήσεων οι οποίες λειτουργούν σε διαφορετικά στάδια της κάθετης αλυσίδας παραγωγής και οι οποίοι περιορίζουν με ορισμένους τρόπους την εμπορική ελευθερία ενός ή περισσοτέρων μερών. Η επιλογή των κάθετων περιορισμών από τις επιχειρήσεις έχει ως αποτέλεσμα μερικά από τα οφέλη τα οποία προκύπτουν από την κάθετη ολοκλήρωση με την ιδιαιτερότητα ότι σε αυτή την περίπτωση η ολοκλήρωση δεν υφίσταται. Ένας από τους λόγους που συχνά επιλέγονται από τις επιχειρήσεις οι κάθετοι περιορισμοί έναντι της ολοκλήρωσης είναι ότι σε πολλές περιπτώσεις το κόστος ελέγχου του εργατικού δυναμικού σε ένα δίκτυο διανομής είναι μεγαλύτερο από το κόστος που συνεπάγεται η χρήση ανεξάρτητων διανομέων. Έτσι λόγω του γεγονότος ότι πολλές φορές τα κέντρα διανομής πρέπει να είναι γεωγραφικά διεσπαρμένα κάνει πολύ δαπανηρό για την επιχείρηση το να έχει στελέχη της που να τα παρακολουθούν, να μαθαίνουν τις τοπικές συνθήκες και τελικά να τα αξιολογούν.

Τύποι κάθετων περιορισμών

Οι κάθετοι περιορισμοί περιλαμβάνουν τις ακόλουθες κατηγορίες:

⁸ Ν. Βέττας – Γ. Κατσουλάκος, “Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική, Τυπωθήτω” – Γ. Δαρδανός 2004, σελ. 365-367 και 377-380.

- Μη γραμμική τιμολόγηση. Αφορά την περίπτωση οπού με βάση την συμφωνία ο έμπορος πρέπει να πληρώσει στον παραγωγό μια σταθερή αμοιβή πέρα της τιμής ανά μονάδα που αγοράζει. Η τιμολόγηση ονομάζεται μη γραμμική γιατί αν και το συνολικό ποσό που πληρώνει ο έμπορος στον παραγωγό είναι γραμμική συνάρτηση της ποσότητας που αγοράζει, η τιμή ανά μονάδα προϊόντος που αγοράζεται μειώνεται μη γραμμικά σε σχέση με την ποσότητα.
- Καθορισμός της τιμής στην οποία ο έμπορος πουλάει το αγαθό του παραγωγού. Σε αυτή την περίπτωση, ο παραγωγός μπορεί να επιβάλει μια μέγιστη ή ελάχιστη τιμή στην οποία μπορεί ο έμπορος να πουλάει το προϊόν που αγοράζει από αυτόν.
- Περιορισμός της γεωγραφικής περιοχής στην οποία ο έμπορος μπορεί να πουλάει το προϊόν που αγοράζει από τον παραγωγό ή περιορισμός του αριθμού των εμπόρων μέσω επιλογής.
- Αποκλειστική αντιπροσώπευση. Εδώ ο έμπορος είναι υποχρεωμένος να εμπορεύεται μονό το αγαθό του συγκεκριμένου εμπόρου με τον οποίο έχει συνάψει συμφωνία.
- Επιβολή ποσότητας(quantity forcing). Ο έμπορος είναι υποχρεωμένος να αγοράσει μια ελάχιστη ποσότητα από ένα συγκεκριμένο προϊόν του παραγωγού.
- Απαιτήσεις συγκεκριμένων υπηρεσιών. Ο παραγωγός απαιτεί από τον έμπορο ένα συγκεκριμένο επίπεδο υπηρεσιών, τόσο πριν, όσο και μετά την πώληση του προϊόντος στον τελικό καταναλωτή. Τέτοιους είδους υπηρεσίες είναι συνθήκες επίδειξης του προϊόντος, διαφήμιση, συντήρηση και άλλες.
- Εξάρτηση της πώλησης ενός προϊόντος από την αγορά άλλων προϊόντων (tying ή bundling). Tying είναι η περίπτωση όπου μια παραγωγός επιχείρηση αρνείται να πουλήσει το προϊόν της αν ο έμπορος δεν αγοράσει και ένα άλλο προϊόν της επιχείρησης. Bundling είναι η περίπτωση όπου η τιμή δύο προϊόντων είναι χαμηλότερη όταν πωλούνται μαζί ως πακέτο από το άθροισμα των τιμών τους αν πωλούνταν χώρια.
- Εκπτώσεις πίστης. Εδώ ο έμπορος έχει εκπτώσεις που βασίζονται στο ποσοστό των αγορών που υλοποιεί από τον παραγωγό.

Επιδράσεις κάθετων περιορισμών

Οι παραπάνω κάθετοι περιορισμοί έχουν ως συνέπεια μια σειρά από επιδράσεις με κυριότερη αυτή στην ευημερία των καταναλωτών. Επιπλέον μπορεί να οδηγήσουν σε αποκλεισμό από την αγορά ανταγωνιστριών επιχειρήσεων καθώς και σε εμπόδια εισόδου όταν οι περιορισμοί αυξάνουν το κόστος νέων επιχειρήσεων και μειώνουν την πιθανότητα εισόδου, μειώνοντας έτσι τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων.

Έτσι η αποκλειστική αντιπροσώπευση μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό άλλων παραγωγών από την αγορά αυξάνοντας έτσι την πιθανότητα για αρνητικές επιδράσεις στην ευημερία των καταναλωτών. Επιπλέον με αυτή τη στρατηγική μπορεί να αποκλεισθούν σημαντικές οικονομίες φάσματος για τους εμπόρους, οι οποίες δημιουργούνται όταν οι έμποροι πωλούν πολλά προϊόντα. Αυτό σημαίνει ότι το κόστος προσφοράς δύο ή περισσοτέρων προϊόντων μαζί θα είναι μικρότερο από το άθροισμα του κόστους προσφοράς του κάθε προϊόντος ξεχωριστά.

Επιπλέον ο καθορισμός μέγιστης η ελάχιστης τιμής πώλησης από τον παραγωγό προς τον έμπορο που πουλάει το προϊόν, μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον παραγωγό ως μηχανισμός συντονισμού της τιμολογιακής του πολιτικής, πράγμα το οποίο θα έχει ως συνέπεια την μείωση του ανταγωνισμού, τιμές υψηλότερες από αυτές που θα επικρατούσαν χωρίς τον περιορισμό και κατά συνέπεια μείωση της ευημερίας των καταναλωτών.

Επίσης οι γεωγραφικοί περιορισμοί μπορεί να χρησιμοποιηθούν από τον παραγωγό για να μειώσουν τον ανταγωνισμό στην αγορά δημιουργώντας τοπικά μονοπώλια. Από την άλλη η αποκλειστική αντιπροσώπευση και το tying όταν χρησιμοποιούνται μπορούν να δημιουργήσουν εμπόδια εισόδου αυξάνοντας το κόστος εισόδου των ανταγωνιστών ή να προκαλέσουν την έξοδο υπαρχόντων ανταγωνιστών από την αγορά. Βασικό αποτέλεσμα αυτών θα είναι και εδώ η μείωση της ευημερίας των καταναλωτών. Και οι δύο αυτοί περιορισμοί τέλος μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να κάνουν εφικτή την διακριτική τιμολόγηση μεταξύ των εμπόρων(Βέττας-Κατσουλάκος, 2004, σελ. 377-378).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αγορά πετρελαίου αποτελεί ένα από τους πιο νευραλγικούς τομείς αν όχι τον πιο νευραλγικό της παγκόσμιας οικονομίας. Οι εξελίξεις σε αυτό τον κλάδο της οικονομίας επηρεάζουν το σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας μιας και το πετρέλαιο αποτελεί ένα από τους βασικούς κινητήριους μοχλούς της. Συγκεκριμένα το μερίδιο της συμβολής του στην ικανοποίηση της ζήτησης σε ενεργειακών πόρων εξακολουθεί να καταλαμβάνει την πρώτη θέση (Πίνακας 2.1) σε σύγκριση με άλλες πηγές στην κατάταξη της κατανάλωσης ενέργειας.

Οι παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν την αξιοποίηση και την χρήση των ενεργειακών πόρων και επομένως και του πετρελαίου είναι κυρίως η τεχνολογία, το κόστος παραγωγής και η δομή της αγοράς. Ιδιαίτερα, η δομή της αγοράς καθώς και ο τρόπος λειτουργίας της επηρεάζεται άμεσα και από τις διάφορες οικονομικές και πολιτικές-διπλωματικές κρίσεις μεταξύ των παραγωγών και των καταναλωτών ενέργειας.

Στα πλαίσια της ανάλυσης της δομής της αγοράς πετρελαίου εντάσσεται και η ανάλυση της πολιτικής εξαγορών και συγχωνεύσεων. Με δεδομένο ότι η αγορά πετρελαίου έχει το χαρακτήρα μιας παγκόσμιας αγοράς, οι εξαγορές και συγχωνεύσεις που λαμβάνουν χώρα σε αυτή αντανακλούν μια γενικότερη επιταχυνόμενη τάση που παρατηρείται στην παγκόσμια οικονομία.

Πίνακας 2.1

Παγκόσμια κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας ανά καύσιμο, 2005-2006 (εκατ. ΤΠΠ)

Καύσιμα / Έτος	2005	2006		
Πετρέλαιο	3861.3	36.3%	3889.8	35.8%
Φυσικό Αέριο	2512.2	23.6%	2574.9	23.7%
Άνθρακας	2957.0	27.8%	3090.1	28.4%
Πυρηνική Ενέργεια	627.0	6%	635.5	5.8%
Υδροηλεκτρική Ενέργεια	666.6	6.3%	688.1	6.3%
Σύνολο	10624.0	100%	10878.5	100%

Πηγή : BP Statistical Review of World Energy June 2007 (Primary Energy – Consumption by Fuel)

2.2 ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΕΞΑΝΤΛΗΣΙΜΩΝ ΠΟΡΩΝ¹

Οι φυσικοί πόροι, όπως το πετρέλαιο, αποτελούν αγαθά τα οποία ο άνθρωπος παίρνει από τη φύση και τα χρησιμοποιεί είτε ως πρώτες ύλες για την παραγωγή νέων προϊόντων, είτε απευθείας ως καταναλωτικά αγαθά. Οι φυσικοί πόροι με βάση τον ρυθμό αναπλήρωσης τους από την φύση διακρίνονται σε εξαντλήσιμους και ανανεώσιμους. Το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής (αγορά πετρελαίου) αφορά έναν φυσικό πόρο ο οποίος ανήκει στην κατηγορία των εξαντλήσιμων πόρων και κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια αναφορά στον τρόπο προσέγγισης της νεοκλασικής σχολής ως προς την τιμολόγηση του πόρου αυτού με βάση την θεωρία των εξαντλήσιμων πόρων ώστε να επιτευχθεί το βέλτιστο επίπεδο εξόρυξης.

Σύμφωνα με τον δεύτερο νόμο της θερμοδυναμικής ο οποίος είναι γνωστός ως «Νόμος της Εντροπίας», το πρόβλημα εξάντλησης των ενεργειακών πόρων φαίνεται να είναι οξύτερο δεδομένης της αδυναμίας ανακύκλωσης των ορυκτών καυσίμων. Συγκεκριμένα, ο νόμος της εντροπίας αναφέρει πως καθώς η ενέργεια μετασχηματίζεται από την μια μορφή στην άλλη, μέρος της χρήσιμης ενέργειας, αυτής δηλαδή που είναι ικανή να παράγει έργο, υποβαθμίζεται σε μια μορφή που είναι λιγότερο χρήσιμη. Σε ένα κλειστό σύστημα, καθώς η χρήση της ενέργειας αυξάνεται, αυξάνεται και η εντροπία, δηλαδή το ποσό της ενέργειας που δεν είναι θιαθέσιμο για έργο. Αυτό σημαίνει ότι καμιά μετατροπή της ενέργειας από την μια μορφή στην άλλη δεν είναι εντελώς αποτελεσματική, καθώς υπάρχει πάντοτε απώλεια κάποιου ποσού ενέργειας, ενώ η ενέργεια που χρησιμοποιήθηκε δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί εκ νέου για επιπλέον έργο. Κατά συνέπεια, απαιτείται η χρησιμοποίηση νέων ενεργειακών πόρων ή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ώστε να μην εξαντληθεί η ενέργεια ενός συστήματος. Στο βαθμό που το οικονομικό σύστημα αντλεί ενέργεια από τον ήλιο (δηλαδή είναι ένα ανοιχτό σύστημα) και ανακαλύπτει νέα αποθέματα ή βελτιώνει την απόδοση κατά την χρήση των γνωστών πηγών, ο νόμος της εντροπίας γίνεται λιγότερο περιοριστικός.

Το πρόβλημα τώρα της στενότητας ή εξάντλησης των φυσικών πόρων ιδιαίτερα για μια μεμονωμένη χώρα εξαρτάται κυρίως από διαθέσιμα αποθέματα της χώρας αυτής. Τα αποθέματα αυτά με βάση οικονομικά και γεωλογικά κριτήρια διακρίνονται σε δύο

¹ Βλάχου Ανδριάνα, “Περιβάλλον και Φυσικοί Πόροι – Οικονομική Θεωρία και Πολιτική – Τόμος ‘Α’, Αθήνα: Κριτική, 2001, σελ. 189-216.

κατηγορίες. Την κατηγορία των τρεχόντων αποθεμάτων τα οποία αφορούν τα γνωστά αποθέματα που είναι εκμεταλλεύσιμα με κάποιο κέρδος στις τρέχουσες τιμές της αγοράς του φυσικού πόρου και την κατηγορία των δυναμικά εκμεταλλεύσιμων αποθεμάτων τα οποία είναι τα αποθέματα του πόρου που μπορούν να εξορυχθούν σε κάποια περίοδο στο μέλλον σε συνάρτηση με τις τιμές που αναμένεται να διαμορφωθούν στην αγορά.

Η στενότητα των φυσικών πόρων μπορεί να αντιμετωπιστεί με την τεχνολογική πρόοδο, τις ανακαλύψεις νέων κοιτασμάτων, την ανακύκλωση και την υποκατάσταση πόρων που βρίσκονται σε στενότητα με ανανεώσιμους πόρους. Δείκτες της στενότητας των φυσικών πόρων αλλά και κίνητρα για την ανάληψη δραστηριοτήτων που μετριάζουν την στενότητα, αποτελούν οι τιμές των εξορυσσόμενων ορυκτών και μεταλλευμάτων, η πρόσοδος στενότητας και το οριακό κόστος εξόρυξης.

Η πρόσβαση σε ή ο αποκλεισμός από αποθέματα ενός εξαντλήσιμου πόρου όπως είναι το πετρέλαιο, *ceteris paribus*, μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό εμπόδιο εισόδου στον κλάδο νέων επιχειρήσεων, εδραιώνοντας ή ενισχύοντας την μονοπωλιακή δύναμη (ΜΔ) μιας επιχείρησης στον κλάδο αυτό.

2.2.1 Ανάλυση της άριστης χρήσης των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων

Οι εξαντλήσιμοι φυσικοί πόροι διαφοροποιούνται από ένα απλό αγαθό ή συντελεστή παραγωγής από το γεγονός ότι δεν μπορούν να παραχθούν από κάποια παραγωγική διαδικασία και επομένως η ποσότητα τους είναι σταθερή και πεπερασμένη. Η κατανάλωση μιας μονάδας από έναν εξαντλήσιμο φυσικό πόρο σήμερα έχει σαν αποτέλεσμα ότι η μονάδα αυτή δεν θα είναι διαθέσιμη για μελλοντική κατανάλωση. Κατά συνέπεια υπάρχει ένα κόστος ευκαιρίας για την σημερινή κατανάλωση μιας μονάδας του εξαντλήσιμου πόρου το οποίο συνίσταται στο καθαρό όφελος το οποίο χάνεται όταν καταναλώνεται μια μονάδα του πόρου σήμερα και δεν είναι διαθέσιμη για κατανάλωση στο μέλλον, λόγω των πεπερασμένων αποθεμάτων. Αυτό το κόστος ευκαιρίας αποτελεί την πρόσοδο στενότητας ή την τιμή του πόρου *in situ*. Η τιμή του εξορυσσόμενου πόρου πρέπει να καλύπτει τόσο το κόστος ευκαιρίας του χρήστη (πρόσοδο στενότητας), όσο και το οριακό κόστος εξόρυξης του πόρου.

Με κριτήριο τη δυναμική αποτελεσματικότητα, η βέλτιστη χρήση ενός πόρου εξασφαλίζεται με την μεγιστοποίηση της παρούσας αξίας των διαχρονικών καθαρών

κοινωνικών ωφελειών. Παρακάτω και με βάση το κριτήριο αυτό, παρουσιάζεται η ανάλυση της βέλτιστης χρήσης ενός εξαντλήσιμου πόρου δυναμικά και εξετάζεται ταυτόχρονα η διαχρονική συμπεριφορά της προσόδου στενότητας και της τιμής του εξορυσσόμενου πόρου.

Άριστη χρήση εξαντλήσιμων πόρων: Περίπτωση αυξανόμενου κόστους εξόρυξης

Στην ανάλυση γίνεται η ρεαλιστική υπόθεση ότι το κόστος εξόρυξης C επηρεάζεται τόσο από το επίπεδο εξόρυξης, q_t , όσο και από το μέγεθος του εναπομείναντος αποθέματος του εξαντλήσιμου πόρου στην αρχή της περιόδου t , S_t . Άρα το κόστος της εξόρυξης θα εκφράζεται ως εξής:

$$C = C(q_t, S_t) \quad (2.1)$$

όπου, q_t είναι η εξορυσσόμενη ποσότητα την χρονική περίοδο t και S_t είναι το εναπομείναν απόθεμα στην αρχή της περιόδου t .

Επιπλέον, κάνουμε την υπόθεση ότι όσο μικρότερο είναι το απόθεμα που έχει απομείνει στο έδαφος, τόσο μεγαλύτερο θα είναι το κόστος εξόρυξης. Αλγεβρικά αυτό σημαίνει ότι $(\partial C / \partial S_t) < 0$. Όπως παλιότερα κάτω από τις υποδείξεις των Ricardo, Mill και Jevons έτσι και σήμερα είναι αποδεκτό ότι τα καλύτερης ποιότητας κοιτάσματα εξαντλούνται πρώτα και στη συνέχεια γίνεται εκμετάλλευση των κοιτασμάτων που βρίσκονται σε μεγαλύτερο βάθος, το οποίο έχει ως συνέπεια το κόστος εξόρυξης να αυξάνεται καθώς τα αποθέματα μειώνονται.

Στη συνέχεια υποθέτουμε ότι η καμπύλη ζήτησης του εξορυσσόμενου φυσικού πόρου εκφράζεται από την σχέση:

$$P_t = P(q_t) \quad (2.2)$$

όπου P_t είναι η τιμή του εξορυσσόμενου πόρου. Η άριστη εξόρυξη πρέπει να μεγιστοποιεί την παρούσα αξία των καθαρών ωφελειών:

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{\int_0^{q_t} P(q) dq - C(q_t, S_t)}{(1+r)^t} \quad (2.3)$$

όπου υποθέτουμε ότι $t = 0, \dots, T$ και ότι η εξάντληση του πόρου συντελείται στον χρόνο T .

Ο περιορισμός του διαθέσιμου συνολικού αποθέματος του πόρου δίνεται από την σχέση:

$$\sum_{t=0}^T q_t = \bar{S}_0 \quad (2.4)$$

όπου \bar{S}_0 είναι το απόθεμα του πόρου στον χρόνο $t = 0$. Έτσι για κάθε χρονική περίοδο ο περιορισμός μπορεί να γραφτεί ως $S_t - S_{t+1} = q_t$. Πιο συγκεκριμένα για κάθε έτος έχουμε:

$$\begin{aligned} q_0 &= \bar{S}_0 - S_1 \\ &\cdot \\ &\cdot \\ q_{t-1} &= S_{t-1} - S_t \\ q_t &= S_t - S_{t+1} \\ &\cdot \\ &\cdot \\ q_{T-1} &= S_{T-1} - S_T \\ &\cdot \\ &\cdot \\ q_T &= S_T \end{aligned} \quad (2.5)$$

όπου S_t είναι το απόθεμα στην αρχή της περιόδου t .

Οι σχέσεις (2.5) μας δίνουν την πληροφορία ότι η εξορυσσόμενη ποσότητα σε κάθε χρονική περίοδο είναι ίση με την διαφορά του αποθέματος στην αρχή και στο τέλος της περιόδου.

Στην συνέχεια, σχηματίζουμε την συνάρτηση του Lagrange χρησιμοποιώντας την αντικειμενική συνάρτηση (2.3) και τους περιορισμούς (2.4) και (2.5):

$$L = \sum_{t=0}^T \frac{\int_0^{q_t} P(q) dq - C(q_t, S_t)}{(1+r)^t} + \sum_{t=0}^{q_t} \mu_t (S_t - S_{t+1} - q_t) \quad (2.6)$$

Οι συνθήκες 1^{ης} τάξης για μεγιστοποίηση είναι οι εξής:

$$\bullet \frac{\partial L}{\partial q_t} = \frac{P(q_t) - \partial C / \partial q_t}{(1+r)^t} - \mu_t = 0, t=0, \dots, T \quad (2.7)$$

$$\bullet \frac{\partial L}{\partial S_t} = -\frac{\partial C / \partial S_t}{(1+r)^t} + \mu_t - \mu_{t-1} = 0, t=0, \dots, T \quad (2.8)$$

$$\bullet \frac{\partial L}{\partial \mu_t} = S_t - S_{t+1} - q_t = 0, t=0, \dots, T \quad (2.9)$$

Από την (2.7) έχουμε:

$$\frac{P_t - \partial C / \partial q_t}{(1+r)^t} = \mu_t \quad (2.10)$$

Το μ_t είναι ο πολλαπλασιαστής του Lagrange σε όρους παρούσας αξίας και αποτελεί την πρόσοδο στενότητας. Αν λ_t είναι η τρέχουσα απροεξόφλητη αξία της πρόσδοου στενότητας (τιμή του πόρου στο έδαφος), τότε έχουμε:

$$\mu_t = \frac{\lambda_t}{(1+r)^t} \quad (2.11)$$

και η (2.10) γράφεται:

$$P_t - MC_t = \lambda_t \quad \text{ή} \quad P_t = MC_t + \lambda_t \quad (2.12)$$

όπου $MC_t = \partial C / \partial q_t$.

Από την σχέση (2.12) βλέπουμε ότι για να επιτευχθεί η βέλτιστη εξόρυξη πρέπει η τιμή του εξορυσσόμενου πόρου να καλύπτει το οριακό κόστος εξόρυξης και την πρόσδοο στενότητας.

Στη συνέχεια αντικαθιστώντας την (2.10) στην (2.8) παίρνουμε:

$$\frac{\partial C / \partial S_t}{(1+r)^t} - \frac{\lambda_t}{(1+r)^t} + \frac{\lambda_{t-1}}{(1+r)^{t-1}} = 0$$

$$\text{ή} \quad \frac{\partial C}{\partial S_t} - \lambda_t + \lambda_{t-1}(1+r) = 0 \Leftrightarrow \lambda_t - \lambda_{t-1} = r\lambda_{t-1} + \partial C / \partial S_t \quad (2.13)$$

Στη συνέχεια γράφοντας, για διευκόλυνση της ανάλυσης, την συνθήκη (2.13) σε συνεχή χρόνο έχουμε:

$$\frac{d\lambda_t}{dt} = r\lambda_t + \frac{\partial C}{\partial S_t} \quad (2.14)$$

Η σχέση (2.14) αποτελεί την δεύτερη συνθήκη της άριστης εξάντλησης ενός μη ανανεώσιμου πόρου και δείχνει πως εξελίσσεται διαχρονικά η πρόσοδος στενότητας. Αγνοώντας προς στιγμή τον όρο $\partial C / \partial S$, η σχέση αυτή μας λέει ότι $\dot{\lambda} / \lambda = r$, δηλαδή ότι η πρόσοδος στενότητας πρέπει να αυξάνει με τον ρυθμό του επιτοκίου. Η εξήγηση αυτού του αποτελέσματος στηρίζεται στο γεγονός ότι το απόθεμα του πόρου στο έδαφος αποτελεί κεφαλαιουχικό αγαθό για τον ιδιοκτήτη του. Ο ιδιοκτήτης θα μπορούσε να επενδύσει και σε άλλα κεφαλαιουχικά αγαθά. Προτιμά όμως την επένδυση με το υψηλότερο επιτόκιο εσωτερικής αποδοτικότητας. Η αποτελεσματική κατανομή μεταξύ διαφορετικών επενδυτικών τοποθετήσεων είναι αυτή κατά την οποία σε κατάσταση ισορροπίας της αγοράς, εξισώνει τις αποδόσεις όλων των επενδύσεων. Με άλλα λόγια, σε κατάσταση ισορροπίας ο ιδιοκτήτης του πόρου πρέπει να απολαμβάνει απόδοση ίση με την εξισωμένη απόδοση των εναλλακτικών τοποθετήσεων (επιτόκιο r) προκειμένου να κρατήσει τον πόρο στο έδαφος. Σε περίπτωση που η απόδοση που απολαμβάνει είναι μικρότερη από την απόδοση των εναλλακτικών επενδύσεων r , θα προχωρήσει στην εξόρυξη του πόρου, θα τον διαθέσει στην αγορά στην τρέχουσα τιμή και το οριακό κέρδος που θα πραγματοποιήσει ($P_t - MC_t$, ανά μονάδα) μπορεί να το επενδύσει με απόδοση ίση με το τρέχον επιτόκιο r . Η περίπτωση να διατηρήσει τον πόρο στο έδαφος υφίσταται μόνο όταν το $P_t - MC_t = \lambda_t$ αυξάνει με τον ρυθμό του επιτοκίου. Δηλαδή όταν ο πόρος *in situ* έχει απόδοση ίση με αυτή των εναλλακτικών τοποθετήσεων.

Ας εξετάσουμε τώρα τον όρο $\partial C / \partial S_t$, της (2.14). Αφού γνωρίζουμε ότι $(\partial C / \partial S_t) < 0$, τότε ο ρυθμός μεταβολής της προσόδου στενότητας $(d\lambda_t / dt) / \lambda_t = \dot{\lambda} / \lambda$, είναι μικρότερος από το επιτόκιο. Εφόσον, η μείωση του αποθέματος του ορυκτού αυξάνει το κόστος εξόρυξης, κρατώντας το ορυκτό στο έδαφος, δημιουργεί μία εξοικονόμηση κόστους εξόρυξης, το οποίο είναι ένα κέρδος που συνυπολογίζεται ώστε να μην απαιτείται αύξηση της προσόδου στενότητας ίση με την απόδοση r των εναλλακτικών επενδύσεων.

Εναλλακτικά έχουμε:

$$\frac{d\lambda_t}{dt} - \frac{\partial C}{\partial S_t} = r\lambda_t \quad (2.15)$$

δηλαδή, η πρόσοδος στενότητας, το κεφαλαιογικό κέρδος του πόρου που παραμένει στο έδαφος, συν την εξοικονόμηση που προκύπτει από την μη εξόρυξη του πόρου πρέπει να μεταβάλλονται με το ρυθμό του επιτοκίου.

Η διαχρονική εξέλιξη της τιμής P_t του εξορυσσόμενου πόρου βάσει της (2.12), είναι η εξής:

$$\frac{dP_t}{dt} = \frac{d(\partial C / \partial q_t)}{dt} + \frac{d\lambda_t}{dt} \quad (2.16)$$

όπου $d\lambda_t / dt$ δίνεται από την (2.14) και

$$\frac{d(\partial C / \partial q_t)}{dt} = \frac{\partial^2 C}{\partial q_t^2} \frac{dq_t}{dt} + \frac{\partial^2 C}{\partial S_t \partial q_t} \frac{dS_t}{dt} = \frac{\partial^2 C}{\partial q_t^2} \frac{dq_t}{dt} - q_t \frac{\partial^2 C}{\partial S_t \partial q_t} \quad (2.17)$$

όπου $-q_t = dS_t / dt$.

Αντικαθιστώντας την (2.17) και (2.14) στην (2.15) έχουμε:

$$\frac{dP_t}{dt} = \left[r\lambda_t + \frac{\partial C}{\partial S_t} \right] + \left[\frac{\partial^2 C}{\partial q_t^2} \frac{dq_t}{dt} - q_t \frac{\partial^2 C}{\partial S_t \partial q_t} \right] \quad (2.18)$$

Η (2.18) δείχνει ότι η φορά της μεταβολής της τιμής δεν μπορεί να προσδιοριστεί a priori αλλά εξαρτάται από τα πρόσημα και το μέγεθος των επιμέρους όρων, ιδιαίτερα από τη διαχρονική επίδραση του επιπέδου εξόρυξης και του εναπομείναντος αποθέματος στο οριακό κόστος εξόρυξης. Έτσι δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί αν διαχρονικά η εξορυσσόμενη ποσότητα μειώνεται ή αυξάνεται.

Στην περίπτωση που δεν υπάρχει επίδραση στο κόστος εξόρυξης από τα εναπομείναντα αποθέματα ($\partial C / \partial S_t = 0$ και $\partial^2 C / \partial S_t \partial q_t = 0$) και που το οριακό κόστος είναι σταθερό ($\partial^2 C / \partial q_t^2 = 0$) τότε έχουμε:

$$\frac{dP_t}{dt} = r\lambda_t = r(P_t - MC_t) \quad (2.19)$$

Τέλος αν υποθέσουμε ότι και το οριακό κόστος εξόρυξης είναι αμελητέο ($MC_t = 0$) έχουμε:

$$\frac{dP_t}{dt} = rP_t \quad \text{ή} \quad \frac{dP_t / dt}{P_t} = \frac{\dot{P}}{P} = r \quad (2.20)$$

το οποίο δείχνει ότι η τιμή του εξορυσσόμενου πόρου αυξάνεται με το ρυθμό του επιτοκίου και επομένως η άριστη εξορυσσόμενη ποσότητα μειώνεται διαχρονικά.



2.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Η λειτουργία των διαφόρων κλάδων παραγωγής διέπεται από κοινά χαρακτηριστικά. Πέρα από αυτά όμως κάθε κλάδος παρουσιάζει ιδιαιτερότητες οι οποίες μπορεί να αφορούν την ίδια την φύση του προϊόντος, καθώς και ζητήματα γεωγραφικής τοποθεσίας όπου υπάρχουν τα φυσικά αποθέματα ενός πόρου, ή λαμβάνει χώρα η παραγωγή, καθώς και άλλων παραγόντων - πολιτικών, οικονομικών - που επηρεάζουν την παραγωγή και την δραστηριότητα των επιχειρήσεων που εμπλέκονται.

Κατά τον ίδιο τρόπο, η αγορά πετρελαίου παρουσιάζει κάποια ιδιαιτερά χαρακτηριστικά τα οποία έχουν σημαντική επίδραση στην δραστηριότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα διάφορα στάδια της παραγωγής πετρελαίου και παραγώγων του πετρελαίου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η διαμόρφωση της βιομηχανίας πετρελαίου να έχει ιδιαιτερότητες και χαρακτηριστικά τα οποία δεν εμφανίζονται σε άλλους κλάδους παραγωγής.

2.3.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή στη δομή της αγοράς πετρελαίου²

Την περίοδο πριν από την κρίση του 1973 η διεθνής αγορά ενέργειας χαρακτηριζόταν από την ύπαρξη λίγων και μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων γεγονός που έδινε την δυνατότητα άσκησης οιλιγοπωλιακού ελέγχου. Επιπλέον το γεγονός ότι την πρώτη θέση στην κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας το 1970 κατείχε το πετρέλαιο (με ποσοστό 46,6%³) δείχνει ότι εφόσον οι εταιρείες αυτές ήταν σε θέση να εδραιώσουν τον έλεγχο τους στην αγορά πετρελαίου, θα μπορούσαν παράλληλα να αποκτήσουν τον έλεγχο στο σύνολο της αγοράς ενέργειας.

Από πλευράς ιδιωτικών επιχειρήσεων αυτές οι οποίες είχαν επικρατήσει στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου μέχρι και τις αρχές του 1973 ήταν οι λεγόμενες «Επτά Αδερφές» (Αυτές ήταν οι Standard Oil Company of New Jersey (σήμερα Exxon), Royal Dutch Shell, Mobil, Texaco, Anglo-Iranian Oil Company (σήμερα British Petroleum), Standard Oil Company of California (σήμερα Chevron) και Gulf Oil Corporation). Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που συνέβαλλαν στο να γίνουν αυτές οι εταιρείες

² Βλάχου Ανδριάνα, “Περιβάλλον και Φυσικοί Πόροι – Οικονομική Θεωρία και Πολιτική – Τόμος Α”, Αθήνα: Κριτική, 2001, σελ. 226-239.

³ BP Statistical Review of World Energy 2000

πολυεθνικές ήταν ο έλεγχος που είχαν εξασφαλίσει πάνω στα κοιτάσματα του αργού πετρελαίου της Μέσης Ανατολής, τα οποία χαρακτηρίζονταν από χαμηλό κόστος εξόρυξης. Παράλληλα απόκτησαν τον έλεγχο των κοιτασμάτων, καθώς και στην εξόρυξη και διύλιση τους, σχεδόν σε όλες τις περιοχές που υπήρχαν είτε αξιόλογα αποθέματα είτε σημαντική κατανάλωση. Ο Πίνακας 2.2 παρουσιάζει τον έλεγχο των «Επτά Αδελφών» κατά το 1972 σε παγκόσμιο επίπεδο εκτός των ΗΠΑ και των Πρώην Σοσιαλιστικών Χωρών.

Πίνακας 2.2

Ο έλεγχος των «Επτά Αδελφών» κατά γεωγραφική περιοχή, 1972

	Αποθέματα Αργού Πετρελαίου (%)	Παραγωγή Αργού Πετρελαίου (%)	Δυναμικότητα Διύλισης Αργού Πετρελαίου (%)
Μέση Ανατολή	83	83	63
Λατινική Αμερική	60	73	51
Δυτική Ευρώπη	-	-	-
Άπω Ανατολή	74	71	34
Αφρική	25	47	30

Πηγή: Βλάχου Ανδριάνα, "Περιβάλλον και Φυσικοί Πόροι – Οικονομική Θεωρία και Πολιτική – Τόμος 'Α", Αθήνα: Κριτική, 2001

Σημαντικός επίσης παράγοντας που συνέβαλε στον υψηλό βαθμό συγκέντρωσης που παρουσιάζοταν στο κλάδο ήταν το γεγονός ότι οι επτά πολυεθνικές είχαν αναπτύξει οριζόντιο έλεγχο αλλά και καθετοποίηση της παραγωγής και διάθεσης τελικών προϊόντων. Η καθετοποίηση εν μέρει ερμηνεύεται από τους παράγοντες που αναπτύχθηκαν στην ενότητα 1.3.1. Το 1972 έλεγχαν σε παγκόσμια κλίμακα εκτός από τις ΗΠΑ και τις πρώην σοσιαλιστικές χώρες, το 71% της παραγωγής αργού, το 67% των τότε γνωστών αποθεμάτων αργού, το 49% της δυναμικότητας διύλισης αργού, το 19% της δυναμικότητας των τανκερ και 54% της εμπορίας προϊόντων (Βλάχου, 2001, σελ.228). Επίσης ο μεγάλος έλεγχος της αγοράς διασφαλιζόταν και λόγω του οριζόντιου ελέγχου από τις πολυεθνικές της αγοράς ενεργείας. Ο έλεγχος δηλαδή πάνω σε υποκατάστατα, σε διάφορες μορφές ενέργειας όπως αποθέματα άνθρακα, φυσικού αερίου και ουρανίου.

Κατά αυτό τον τρόπο και έχοντας αποκτήσει μεγάλο έλεγχο στο κλάδο πετρελαίου, οι επτά πολυεθνικές είχαν διασφαλίσει τις συνθήκες για την άσκηση ολιγοπωλιακής συμπεριφοράς. Υπό αυτό, το πρίσμα οι εταιρείες αυτές μέσω συνεννόησης προσδιόριζαν την τιμή του προϊόντος το οποίο είχε, σε συνάρτηση με το γεγονός ότι είχαν πρόσβαση στα κοιτάσματα χαμηλού κόστους της Μέσης Ανατολής, αποτέλεσμα την επίτευξη πολύ υψηλών κερδών. Τα κέρδη αυτά αποτελούσαν σοβαρό κίνητρο για την είσοδο νέων εταιρειών στο κλάδο. Αύξησαν τον ανταγωνισμό μεταξύ νέων ανεξάρτητων επιχειρήσεων για την αύξηση του μεριδίου τους στην αγορά και των κυρίαρχων επιχειρήσεων. Αυτό είχε ως συνέπεια την συνεργασία μεταξύ μεγάλων πολυεθνικών για συγκράτηση των τιμών σε χαμηλά επίπεδα ώστε να δημιουργήσουν εμπόδια εισόδου στην αγορά. Η μείωση των εξαγγελλόμενων τιμών αργού πετρελαίου είχε ως αποτέλεσμα ως αποτέλεσμα την μείωση των προσόδων που εισέπρατταν οι παραγωγές χώρες.

Το 1960 και ως προσπάθεια αντιμετώπισης των πολύ χαμηλών τιμών του αργού πετρελαίου που έβαιναν ενάντια στα συμφέροντα των πετρελαιοπαραγωγών χωρών δημιουργήθηκε Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών και Εξαγωγικών Κρατών (ΟΠΕΚ). Σε αυτόν αρχικά συμμετείχαν η Σαουδική Αραβία, το Κουβέιτ, το Ιράκ, το Ιράν και η Βενεζουέλα, ενώ στις αρχές της δεκαετίας του 1970 προσχώρησαν η Αλγερία, η Λιβύη, τα Αραβικά Εμιράτα, η Ινδονησία, η Νιγηρία, το Κατάρ, ο Ισημερινός, και το Γκαμπόν. Η παραγωγή του ΟΠΕΚ το 1961 ανερχόταν στο 38,7% της παγκόσμιας παραγωγής αργού, το 1971 στο 50,5% και το 1975 στο 65,6% το οποίο αναδεικνύει και το βαρύνοντα ρόλο που διαδραμάτιζε εκείνη την περίοδο στο διεθνές ενεργειακό ισοζύγιο (Βλάχου, 2001, σελ. 230).

Κατά την δεκαετία του 1960, ο ΟΠΕΚ κατόρθωσε να εμποδίσει την παραπέρα πτώση των εξαγγελλόμενων τιμών του αργού πετρελαίου, ενώ κατά την δεκαετία του 1970 άρχισαν να πραγματοποιούνται οι στόχοι που έθετε για μερική ή ολική εθνική ιδιοκτησία των εγκαταστάσεων εξόρυξης και ανάπτυξη συσχετιζόμενων βιομηχανιών μέσω της δημιουργίας μεγάλων Εθνικών Πετρελαιϊκών Επιχειρήσεων (National Oil Companies-στο εξής NOCs) οι οποίες βρίσκονταν στα χεριά των εκάστοτε κυβερνήσεων. Επιπλέον μέσω της ευαίσθητης ισορροπίας συμφερόντων που επετεύχθει ανάμεσα στις

χώρες του ΟΠΕΚ κατάφερε να ανακατανέμει προς όφελος του την ολιγοπωλιακή δύναμη που είχε ήδη διαμορφωθεί στην αγορά και έτσι να αυξήσει τα έσοδα του.

Ο ΟΠΕΚ, από πλευράς οικονομικής θεωρίας, αποτέλεσε μια περίπτωση καρτέλ. Συγκεκριμένα για να προσδιορίσει ένα συγκεκριμένο ύψος τιμής που θα μεγιστοποιεί τα κέρδη του έπερπε να περιορίζει την συνολική παραγωγή του. Ρυθμιστικό ρόλο έπαιξε η Σαουδική Αραβία μέχρι και το 1986, εξισορροπώντας την επιπλέον παραγωγή των χωρών του ΟΠΕΚ με την μείωση της δικής της παραγωγής.

Το 1973 και κατά την διάρκεια του πολέμου του Γιούμ Κιπούρ αλλά τους επόμενους μήνες, οι αραβικές χώρες έθεσαν εμπάργκο στις εξαγωγές πετρελαίου προς χώρες «εχθρικές» προς τα αραβικά συμφέροντα και ταυτόχρονα μείωσαν το επίπεδο παραγωγής τους. Κατήγγειλαν τον τρόπο καθορισμού των τιμών του πετρελαίου μέσω συμφωνιών με τις εταιρείες πετρελαίου και προχώρησαν σε μονομερείς αυξήσεις. Επιπλέον, αύξησαν και επιτάχυναν τη συμμετοχή τους σε εταιρείες παραγωγής πετρελαίου μειώνοντας την μέχρι τότε εξάρτησή τους από τις ζένες εταιρείες. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας ήταν να τετραπλασιαστεί η τιμή του πετρελαίου κατά την περίοδο 1973-1974 και παράλληλα να δημιουργηθεί μια ανασφάλεια για το μέλλον από την πλευρά των χωρών που εισήγαγαν πετρέλαιο από την Μέση Ανατολή.

Το 1979 λόγω της Ιρανικής Επανάστασης και του πολέμου Ιράν-Ιράκ σημειώνεται δεύτερη πετρελαιϊκή κρίση κατά την οποία ο ΟΠΕΚ αυξάνει τις τιμές του αργού οι οποίες κατά μέσο όρο το 1980 τετραπλασιάζονται σε σχέση με το επίπεδο του Δεκεμβρίου του 1978, φτάνοντας τα 37,75 δολάρια το βαρέλι⁴.

Οι υψηλότερες τιμές οδήγησαν τις χώρες που δεν ήταν μέλη του ΟΠΕΚ στην αξιοποίηση κοιτασμάτων που ήταν υψηλού κόστους καθώς και σε έρευνα και ανακαλύψεις νέων κοιτασμάτων. Τέτοια ήταν στην Αλάσκα, τη Βόρεια Θάλασσα, το Μεξικό, την Υεμένη, την Αίγυπτο και το Ομάν. Από την άλλη πλευρά, η Σαουδική Αραβία το 1986, όπως αναφέραμε και προηγουμένως, εγκατέλειψε τον ρυθμιστικό της ρόλο και αύξησε την παραγωγή της. Αποτέλεσμα της αυξημένης παραγωγής ήταν μια

⁴ Weston J., B Johnson and J. Siu (1999), “Mergers and Restructuring in the World Oil Industry”, *Journal of Energy Finance and Development*, 1999, Vol.4, σελ. 153.

μεγάλη πτώση της τιμής του αργού πετρελαίου που στις αρχές του 1986, μειώθηκε κατά 68,5% σε σχέση με το 1985 και έφθασε το επίπεδο των 10 δολαρίων ανά βαρέλι⁵.

Η μείωση της τιμής του πετρελαίου και κατά συνέπεια η μείωση των εσόδων των πετρελαιοπαραγωγών χωρών οδήγησε τις χώρες του ΟΠΕΚ να επεκτείνουν τις δραστηριότητες τους και να προσανατολίσουν την στρατηγική τους προς μια πιο άμεση σύνδεση με τα κατώτερα (downstream) στάδια της παραγωγής πετρελαίου, δηλαδή την διύλιση εμπορία και διανομή πετρελαϊκών προϊόντων. Έτσι πολλές από τις χώρες μέλη του ΟΠΕΚ που διέθεταν χρηματικά κεφάλαια προέβησαν σε εξαγορές εγκαταστάσεων διύλισης και εμπορίας πετρελαίου στις μεγάλες καταλώτριες χώρες του προϊόντος. Μέσω αυτής της στρατηγικής καθετοποίησης εξασφάλισαν αύξηση των εσόδων τους καθώς, κατά αυτό τον τρόπο, αυξήθηκε η προστιθέμενη αξία του προϊόντος που παρέμενε σε αυτές. Επιπλέον τους δόθηκε η δυνατότητα σε περιόδους χαμηλής ζήτησης να διαμορφώνουν τις τιμές τους ώστε να έχουν μικρότερο κέρδος στα υψηλοτέρα (upstream) στάδια της παραγωγής και μεγαλύτερο στην εμπορία και διανομή (downstream stages). Κατά τον Abdalla (1995), αυτή η πολιτική των χωρών του ΟΠΕΚ είχε πολλά κοινά σημεία με την στρατηγική των «Επτά Αδελφών» σε προηγούμενες δεκαετίες.

Από την μεριά τους, οι μεγάλες ιδιωτικές πολυεθνικές εταιρείες πετρελαίου προχώρησαν και αυτές σε επαναπροσδιορισμό της στρατηγικής τους στα πλαίσια του συνεχώς μεταβαλλόμενου οικονομικού περιβάλλοντος. Κατά την δεκαετία του 1980 και 1990 οι πολυεθνικές εταιρείες πετρελαίου αντιμετώπιζαν χαμηλές τιμές του προϊόντος καθώς και την αυξημένη δύναμη των εθνικών πετρελαϊκών επιχειρήσεων (NOCs), συνέπεια της νέας τους στρατηγικής. Κατά την πρώτη δεκαετία, προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν αυτές τις εξελίξεις μειώνοντας το κόστος παραγωγής με την αναδιοργάνωση των διοικητικών δομών τους, την επένδυση σε νιοθέτηση νέων τεχνολογιών και την μείωση του προσωπικού τους. Συγκεκριμένα μεταξύ των ετών 1980 και 1992 οι οκτώ μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαίου μείωσαν το προσωπικό τους από 800.000 σε 300.000 εργαζόμενους⁶. Η στρατηγική αυτή όμως δεν είχε σημαντικά αποτελέσματα. Μπροστά σε αυτή την αδυναμία να περιορίσουν τα κόστη τους οι

⁵ Weston J., B Johnson and J. Siu (1999), “Mergers and Restructuring in the World Oil Industry”, Journal of Energy Finance and Development, 1999, Vol.4

⁶ Weston J., B Johnson and J. Siu (1999), στο ίδιο

επιχειρήσεις προχώρησαν σε ενδοκλαδικές συγχωνεύσεις και εξαγορές ώστε να επωφεληθούν από οικονομίες κλίμακας και φάσματος, να αυξήσουν την διαπραγματευτική τους ικανότητα καθώς και να προχωρήσουν σε παραπέρα καθετοποίηση γεγονός που θα τις προστάτευε από τους κινδύνους που η αστάθεια της αγοράς δημιουργεί (μεταβολές των τιμών.).

2.3.2 Βασικοί δείκτες της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου

Στο σημείο αυτό και για την πληρέστερη αντίληψη της κατάστασης που επικρατεί σήμερα στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου κρίνεται σκόπιμο να παρατεθούν ορισμένοι βασικοί δείκτες με την διαχρονική εξέλιξή τους σε μορφή πινάκων. Αυτό θα δώσει μία σαφέστερη εικόνα για την εξέλιξη της αγοράς πετρελαίου.

Στον πίνακα 2.3 παρουσιάζεται η ζήτηση πετρελαίου κατά μείζονα γεωγραφική περιοχή κατά τα έτη 1990, 2003 και 2006. Για το έτος 2006 μεγάλη συμμετοχή παρουσιάζουν οι ΗΠΑ (περίπου 24% επί του συνόλου), οι χώρες του ΟΟΣΑ της Ευρώπης (περίπου 19% επί του συνόλου), το σύνολο των χωρών του ΟΟΣΑ (περίπου 58% επί του συνόλου) και η Κίνα (περίπου 8% επί του συνόλου).

Στον πίνακα 2.4 παρουσιάζεται η παραγωγή αργού πετρελαίου και NGL κατά μείζονα γεωγραφική περιοχή κατά τα έτη 1990, 2003 και 2006. Παρατηρούμε ότι σε όλες τις περιόδους μεγάλη βαρύτητα έχει η παραγωγή του ΟΠΕΚ (περίπου 43% επί του συνόλου για το έτος 2006).

Στο πίνακα 2.5 παρουσιάζονται τα αποθέματα αργού πετρελαίου κατά μείζονα γεωγραφική περιοχή κατά τα έτη 1990, 2003 και 2006. Από τα στοιχεία του πίνακα φαίνεται πως ιδιαίτερη βαρύτητα έχουν τα αποθέματα της Μέσης Ανατολής (περίπου 62% επί του συνόλου για το έτος 2006) και των χωρών του ΟΠΕΚ (περίπου 77% επί του συνόλου για το έτος 2006).

Ο πίνακας 2.6 παρουσιάζει την διυλιστική ικανότητα κατά μείζονα γεωγραφική περιοχή κατά τα έτη 1990, 2003 και 2006. Σε αυτόν παρατηρούμε ότι ιδιαίτερη βαρύτητα στην παγκόσμια διυλιστική ικανότητα έχουν οι ΗΠΑ (περίπου 20% επί του συνόλου για το έτος 2006) καθώς και το Σύνολο των χωρών του ΟΟΣΑ (περίπου 53% επί του συνόλου για το έτος 2006).

Οι πίνακες 2.7 και 2.8 δείχνουν τις εισαγωγές και εξαγωγές αργού πετρελαίου και NGL αντίστοιχα, κατά μείζονα γεωγραφική περιοχή κατά τα έτη 1990, 2003 και 2006. Αν και δεν υπάρχουν στοιχεία στη συγκεκριμένη πηγή για πολλές από τις βασικές περιοχές, ωστόσο μπορούμε να παρατηρήσουμε τα αντίστοιχα μεγέθη για το 2003. Έτσι, βλέπουμε ότι όσον αφορά τις εισαγωγές κυρίαρχη θέση κατέχουν οι ΗΠΑ (περίπου 26% επί του συνόλου για το έτος 2003), ο ΟΟΣΑ Ευρώπης (περίπου 30% επί του συνόλου για το έτος 2003) και το Σύνολο των χωρών του ΟΟΣΑ (περίπου 74% επί του συνόλου για το έτος 2003). Από την άλλη στον τομέα των εξαγωγών κύριες εξαγωγικές περιοχές είναι η Μέση Ανατολή (περίπου 37% επί του συνόλου για το έτος 2003), οι χώρες της Πρώην ΕΣΣΔ (περίπου 14% επί του συνόλου για το έτος 2003) και το Σύνολο του ΟΟΣΑ (περίπου 22% επί του συνόλου για το έτος 2003).

Τέλος ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι τιμές του αργού πετρελαίου. Ο Πίνακας 2.9 παρουσιάζει τις τιμές Bent του αργού πετρελαίου κατά την περίοδο 1986-2006. με βάση τα στοιχεία του πίνακα παρατηρούμε ότι κατά την περίοδο αυτή έχει επέλθει στις μέσες ετήσιες τιμές του Brent μια αύξηση της τάξης του 351%.

Πίνακας 2.3

Ζήτηση Πετρελαίου ανά Περιοχή (χιλιάδες μετρικοί τόνοι)

Περιοχή	1990	2003	2006
ΗΠΑ	774 816	906 947	935 478
ΟΟΣΑ Βορείου Αμερικής	932 833	1092 122	1123 066
ΟΟΣΑ Ευρώπης	653 863	731 488	742 220
Ευρώπη εκτός ΟΟΣΑ	45 066	33 369	36 480
ΟΟΣΑ Ειρηνικού	338 171	393 601	379 435
Σύνολο ΟΟΣΑ	1924 867	2217 211	2244 721
Δατινική Αμερική	164 801	218 840	247 810
Πρώην ΕΣΣΔ	404 749	173 795	183 421
Αφρική	92 994	125 030	136 486
Μέση Ανατολή	158 295	249 044	288 598
Ασία	211 748	371 918	404 337
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	109 209	258 635	333 636
Χώρες εκτός ΟΟΣΑ	1193 369	1443 621	1644 925
Παγκόσμια	3118 236	3660 832	3889 646

Πηγή: International Energy Agency, "Oil Information 2007", σελ. II.9, site: source oecd

Πίνακας 2.4

Παραγωγή Αργού Πετρελαίου και NGL ανά περιοχή (χιλιάδες μετρικοί τόνοι)

Περιοχή	1990	2003	2006
ΗΠΑ	413 344	338 430	643 979
ΟΟΣΑ Βορείου Αμερικής	656 008	668 145	643 979
ΟΟΣΑ Ευρώπης	206 752	299 923	247 115
Ευρώπη εκτός ΟΟΣΑ	12 936	9 470	7 471
ΟΟΣΑ Ειρηνικού	29 910	31 499	23 407
Σύνολο ΟΟΣΑ	892 670	999 567	914 501
Λατινική Αμερική	229 342	326 581	354 443
Πρώην ΕΣΣΔ	579 298	509 929	597 046
Αφρική	317 048	407 894	480 085
Μέση Ανατολή	830 196	1104 192	1222 609
Ασία	160 749	180 695	175 251
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	138 306	169 655	184 266
Χώρες εκτός ΟΟΣΑ	2267 875	2708 416	3021 171
Παγκόσμια	3160 545	3707 983	3935 672
ΟΠΕΚ	1179 778	1511 598	1699 507

Πηγή: International Energy Agency, "Oil Information 2007", σελ. II.30, site: source oecd

Πίνακας 2.5

Αποθέματα Αργού Πετρελαίου ανά περιοχή(χιλιάδες βαρέλια)

Περιοχή	1990	2003	2006
Βόρεια Αμερική	31.839,1	27.200,0	26.957
Λατινική Αμερική	122.745,7	117.045,2	123.487
Ανατολική Ευρώπη	58.568,0	90.433,5	129.055,7
Δυτική Ευρώπη	16.890,4	18.037,6	15.371,5
Μέση Ανατολή	662.018,9	735.083,3	743.857,5
Αφρική	58.598,7	112.430,2	117.572,4
Ασία και Ειρηνικός	34.047,4	38.344,4	39.016,9
Παγκόσμια	984.708,2	1.138.574,2	1.195.318
ΟΠΕΚ	765.879,0	890.713,8	922.482,4

Πηγή:OECD, ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, site: source oecd

Πίνακας 2.6

Διϋλιστική ικανότητα ανά περιοχή(χλιάδες βαρέλια ανά ημέρα)

Περιοχή	1990	2003	2006
Καναδας	1,85	1,98	2,02
Ιαπωνια	4,20	4,77	4,67
Μεξικο	1,51	1,68	1,68
ΗΠΑ	15,57	16,76	17,34
Σύνολο ΟΟΣΑ	39,66	44,69	45,58
Βραζιλια	1,40	1,87	1,91
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	2,20	4,53	6,25
Πρώην ΕΣΣΔ	12,30		
Ρωσία		5,44	5,34
Σαουδική Αραβία	1,48	1,75	2,10
Χώρες εκτός ΟΟΣΑ	34,21	37,30	39,76
Παγκόσμια	73,86	82,00	85,34

Πηγή: Energy Information Administration, "Annual Energy Review 2006", Επεξεργασμένα Στοιχεία, site: source oecd

Πίνακας 2.7

Εισαγωγές Αργού Πετρελαίου και NGL ανά περιοχή(χιλιάδες μετρικοί τόνοι)

Περιοχή	1990	2003	2006
ΗΠΑ	341 327	544 768	585 031
ΟΟΣΑ Βορείου Αμερικής	367 874	589 875	627 343
ΟΟΣΑ Ευρώπης	565 672	638 998	652 513
Ευρώπη εκτός ΟΟΣΑ	37 292	19 447	Δεν υπάρχουν στοιχεία
ΟΟΣΑ Ειρηνικού	257 793	345 133	345 309
Σύνολο ΟΟΣΑ	1191 339	1574 006	1625 165
Λατινική Αμερική	62 659	58 636	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Πρώην ΕΣΣΔ	144 635	53 031	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Αφρική	28 705	35 462	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Μέση Ανατολή	19 115	20 570	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Ασία	124 321	261 471	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	2 923	91 020	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Χώρες εκτός ΟΟΣΑ	419 650	539 637	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Παγκόσμια	1610 989	2113 643	Δεν υπάρχουν στοιχεία

Πηγή: International Energy Agency, "Oil Information 2007", σελ. II.51, site: source oecd

Πίνακας 2.8

Εξαγωγές Αργού Πετρελαίου και NGL ανά περιοχή (χιλιάδες μετρικοί τόνοι)

Περιοχή	1990	2003	2006
ΗΠΑ	1 912	3 716	6 568
ΟΟΣΑ Βορείου Αμερικής	108 170	191 300	199 068
ΟΟΣΑ Ευρώπης	142 089	229 074	175 933
Ευρώπη εκτός ΟΟΣΑ	395	-	Δεν υπάρχουν στοιχεία
ΟΟΣΑ Ειρηνικού	6 454	19 416	12 548
Σύνολο ΟΟΣΑ	256 713	439 790	387 549
Λατινική Αμερική	89 146	145 974	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Πρώην ΕΣΣΔ	247 862	285 778	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Αφρική	233 700	308 936	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Μέση Ανατολή	606 567	751 810	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Ασία	77 278	77 926	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	23 990	8 133	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Χώρες εκτός ΟΟΣΑ	1278 938	1578 557	Δεν υπάρχουν στοιχεία
Παγκόσμια	1535 651	2018 347	Δεν υπάρχουν στοιχεία

Πηγή: International Energy Agency, "Oil Information 2007", σελ. II.55, site: source oecd

Πίνακας 2.9

Μέσες Ετήσιες Τιμές Brent Αργού Πετρελαίου σε Αμερικανικά \$/βαρέλι (FOB)

XΡΟΝΙΑ	Brent
1986	14,44
1987	18,44
1988	14,92
1989	18,23
1990	23,73
1991	20,00
1992	19,32
1993	16,97
1994	15,82
1995	17,02
1996	20,67
1997	19,09
1998	12,72
1999	17,97
2000	28,50
2001	24,44
2002	25,02
2003	28,83
2004	38,27
2005	54,52
2006	65,14

Πηγή: INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, "ENERGY PRICES & TAXES, 3rd Quarter 2007",
site: source oecd

2.3.3 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της διεθνούς αγοράς πετρελαίου

Η αγορά πετρελαίου όπως έγινε αντιληπτό και από την έως τώρα ανάλυση ιδιαιτερότητες και χαρακτηριστικά που σε κάποιο βαθμό την διαφοροποιούν από άλλες αγορές της οικονομίας. Ορισμένα από αυτά τα χαρακτηριστικά αναφέρθηκαν συνοπτικά και σε γενικές γραμμές στις παραπάνω ενότητες. Κρίνεται όμως σκόπιμο να γίνει μια συγκεντρωτική και αναλυτικότερη περιγραφή που θα κάνει πιο σαφή τη μορφή της αγοράς.

Οι πιο σημαντικές ιδιαιτερότητες είναι οι εξής⁷:

⁷ Βλέπε J.W. Baddour, "The international petroleum industry – Competition, structural change and allocation of oil surplus", *Energy Policy*, Vol.25, No. 2, pp. 143-157, 1997.

- Η οικονομική δραστηριότητα των επιχειρήσεων στην αγορά πετρελαίου βασίζεται στην εκμετάλλευση ενός μη ανανεώσιμου φυσικού πόρου, του πετρελαίου. Αυτή η ιδιαιτερότητα έχει ως αποτέλεσμα την ανάγκη υπολογισμού της προσόδου στενότητας. Οι παραγωγοί πετρελαίου πρέπει να περιλαμβάνουν στις τιμές του προϊόντος τους τη πρόσοδο σπανιότητας.
- Η βιομηχανία πετρελαίου είναι παγκόσμιας κλίμακας και αφορά μια αρκετά μεγάλη ποικιλία προϊόντων (το 53% της εμπορίας πετρελαίου γίνεται διεθνώς και καταλαμβάνει το 10% του παγκόσμιου εμπορίου)⁸. Ο παγκόσμιος χαρακτήρας πηγάζει από την τεράστια σημασία που παίζει το πετρέλαιο στην παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας, καθώς και από το γεγονός των μεγάλων αποστάσεων που υπάρχουν ανάμεσα στις περιοχές όπου παράγονται τα προϊόντα και τις περιοχές όπου τελικά καταναλώνονται.
- Είναι μία βιομηχανία η οποία αφορά διάφορες δραστηριότητες όπως, τη διερεύνηση για νέα κοιτάσματα, την παραγωγή, τις μεταφορές των πρώτων υλών και των προϊόντων, την διύλιση και την διανομή των προϊόντων στους καταναλωτές. Κάθε μία από αυτές τις δραστηριότητες μπορεί να λαμβάνει χώρα σε διαφορετικές γεωγραφικές τοποθεσίες και να πραγματοποιείται από διαφορετικές επιχειρήσεις.
- Είναι εντάσεως κεφαλαίου. Η είσοδος σε μια τέτοια αγορά απαιτεί υψηλού κόστους επενδύσεις σε εξειδικευμένο κεφάλαιο. Αυτό υφίσταται σε όλους τους τομείς της παραγωγικής διαδικασίας, δηλαδή αυτούς της εξόρυξης, της διύλισης και της εμπορίας. Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι η είσοδος στο κλάδο του πετρελαίου να περιορίζεται μόνο στις επιχειρήσεις που έχουν την δυνατότητα την αναλάβουν μεγάλης κλίμακας επενδύσεις κεφαλαίου. Το υψηλού κόστους εξειδικευμένο κεφάλαιο αποτελεί και μία εξήγηση της στρατηγικής των πετρελαιϊκών επιχειρήσεων να επιλέγουν τις συγχωνεύσεις ή εξαγορές για την κάθετη και οριζόντια ολοκλήρωσή τους. Η στρατηγική των συγχωνεύσεων και εξαγορών, χαρακτηρίζει μεγάλο κομμάτι της ιστορίας του κλάδου, ακολουθήθηκε και εξακολουθεί να ακολουθείται για την επέκταση του μεριδίου αγοράς τους και την ενίσχυση της μονοπωλιακής του δύναμης, αντί των επενδύσεων οι οποίες είναι πολύ πιο δαπανηρές.

⁸ J. Fred Weston, Brian A. Johnson, Juan A. Siu, "Mergers and Restructuring in the world oil industry", *Journal of Energy Finance and Development* Vol.4, pp. 149-183, 1999.

Επιπλέον, το υψηλό κόστος των επενδύσεων αποτελεί ταυτόχρονα τόσο εμπόδιο εισόδου, όσο και εμπόδιο εξόδου από την αγορά, καθώς αυτές οι δαπάνες αποτελούν μη ανακτήσιμα κόστη γεγονός το οποίο ουσιαστικά υποχρεώνει την επιχείρηση να παραμείνει στην αγορά.

- Λόγω του τυχαίου χαρακτήρα των ερευνών για εύρεση κοιτασμάτων, αποτελεί μια βιομηχανία ιδιαίτερα υψηλού κινδύνου.
- Είναι μια βιομηχανία με αποδεδειγμένες διαφοροποιήσεις. Αυτό εκφράζεται από το γεγονός ότι το αργό πετρέλαιο δεν είναι ένα απόλυτα ομοιογενές προϊόν. Η ποιότητα των κοιτασμάτων που υπάρχουν σε διάφορες περιοχές της γης διαφέρει, γεγονός που επηρεάζει την ποιότητα του προϊόντος. Ιδιαίτερα σήμερα το στοιχείο αυτό είναι πολύ σημαντικό καθώς οι επιβαλλόμενοι περιβαλλοντολογικοί περιορισμοί στην ποιότητα του προϊόντος έχουν στενή σχέση και με την ποιότητα της πρώτης ύλης (αργό πετρέλαιο)⁹. Παράδειγμα περιβαλλοντικού περιορισμού είναι η απαγόρευση τα τελευταία χρόνια χρησιμοποίησης βενζίνης με μόλυβδο (γνωστή ως super). Επιπλέον τόσο η ποιότητα των αποθεμάτων όσο και ο χώρος εξόρυξης (γεωγραφικός και γεωλογικός) επηρεάζουν το κόστος της παραγωγικής διαδικασίας και την απόφαση μιας επιχείρησης για το αν το απόθεμα είναι οικονομικά συμφέρον να εξορυχθεί ή όχι. Πολλές φορές τα αποθέματα βρίσκονται σε ιδιαίτερα μεγάλα βάθη γεγονός που αυξάνει σε σημαντικό βαθμό το κόστος παραγωγής.
- Το πετρέλαιο αποτελεί παράγοντα στρατηγικής σημασίας για βιομηχανικούς, διπλωματικούς και στρατιωτικούς σκοπούς. Έχει αποτελέσει μοχλό άσκησης πίεσης κυρίως από τον ΟΠΕΚ κατά περιόδους για την προώθηση στόχων που σχετίζονται με την αγορά αλλά και άλλους. Παραδείγματα αποτελούν το εμπάργκο πετρελαίου των αραβικών χωρών μετά τον πόλεμο του Γιού Κιπούρ το 1973 καθώς και οι ο «Πόλεμος του Κόλπου» το 1991¹⁰.

⁹ J. Fred Weston, Brian A. Johnson, Juan A. Siu, "Mergers and Restructuring in the world oil industry", *Journal of Energy Finance and Development* Vol.4, pp. 149-183, 1999.

¹⁰ Ο τελευταίος στόχο είχε, κατά τους οικονομολόγους την εμπόδιση του Ιράκ να προχωρήσει την οριζόντια ολοκλήρωση της παραγωγής πετρελαίου που θα συντελούνταν από το έλεγχο που θα ασκούσε στα αποθέματα του Κουβέιτ. Βλέπε, Kathleen L. Abdalla, "The Changing Structure of the International Oil Industry", *Energy Policy*, Vol.23, No. 10, σελ.. 871-877, 1995

- Είναι μια βιομηχανία στην οποία το πλεόνασμα παραγωγής οδηγεί στην δημιουργία εξαγωγών και εισαγωγών χωρών, καθώς και στην εμφάνιση πολυεθνικών επιχειρήσεων. Άλλωστε το γεγονός είναι ότι ένα προϊόν με παγκόσμια ζήτηση δημιουργεί την ανάγκη οι εταιρείες να αναπτύσσουν δραστηριότητες πέρα από τα σύνορα των χωρών προέλευσης τους.
- Η βιομηχανία πετρελαίου είναι σχετικά μοναδική ως προς το γεγονός ότι σε αυτή παρουσιάζεται μεγάλη αστάθεια στις τιμές. Ουσιαστικά αποτελεί, σύμφωνα με την ανάλυση των προηγούμενων ενοτήτων του κεφαλαίου, μία ένδειξη του βαθμού συγκέντρωσης της αγοράς και των συνεπειών που αυτή έχει στη δυνατότητα των μεγάλων επιχειρήσεων (κυρίως των NOCs) να επηρεάζουν την αγορά αυξομειώνοντας την παραγωγή τους.

2.4 ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΟΥΝ ΣΤΙΣ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Σύμφωνα με τους Abdalla (1995) και Weston κ.ά. (1999) ιστορικά η αγορά πετρελαίου έχει χαρακτηριστεί από διάφορες μορφές αγοράς όπως την μονοπωλιακή, την ολιγοπωλιακή, την ανταγωνιστική καθώς και την μορφή του καρτέλ πετρελαϊκών επιχειρήσεων. Το επίπεδο παραγωγής καθώς και η άριστη τιμή του πετρελαίου εξαρτάται, πέρα από άλλους παράγοντες, και από την δομή της αγοράς που επικρατεί σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους. Για το λόγο αυτό στην προσπάθεια μελέτης των μελλοντικών τάσεων που θα αναπτυχθούν στην αγορά πετρελαίου, η έρευνα θα πρέπει να επικεντρωθεί πέρα από τα αποθέματα πετρελαίου, την διυλιστική και την αναμενόμενη ζήτηση για κατανάλωση και στην επίδραση που έχουν στις τιμές και την παραγωγή οι αλλαγές που συντελλούνται στην δομή μέσω των συγχωνεύσεων και εξαγορών.¹¹

Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές χαρακτηρίζουν την παγκόσμια αγορά πετρελαίου για πολλά χρόνια. Η διαδικασία αυτή που συνεχίζει να εξελίσσεται στην

¹¹ Kathleen L. Abdalla, "The Changing Structure of the International Oil Industry", *Energy Policy*, Vol.23, No. 10, σελ. 871-877, 1995

παραπάνω αγορά αντανακλά την γενικότερη τάση που εκφράζεται στην παγκόσμια οικονομία. Από το 1992 και μετά, η παγκόσμια δραστηριότητα όσον αφορά τις συγχωνεύσεις και εξαγορές είναι συνεχής και αυξανόμενη.¹²

Βασικό ρόλο στην ώθηση της οικονομίας προς αυτή την κατεύθυνση έπαιξαν παράγοντες οι οποίοι διευκόλυναν την παραγωγή και το εμπόριο των προϊόντων που παράγονται. Αυτοί ήταν οι ακόλουθοι (Weston κ.ά., 1999):

- Οι βελτιώσεις και η ανάπτυξη στους κλάδους των μεταφορών και των επικοινωνιών έδωσαν την δυνατότητα στις πετρελαϊκές επιχειρήσεις να αναπτύξουν τις δραστηριότητες τους και να καθετοποιηθούν μέσω συγχωνεύσεων με πολύ χαμηλότερο κόστος. Συγκεκριμένα, η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και πολύ περισσότερο η δημιουργία πετρελαιαγωγών βοήθησε στην ανάπτυξη και συνεργιών μεταξύ συμμετεχουσών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνταν σε διαφορετικά στάδια της παραγωγής (π.χ. εξόρυξη και διύλιση).
- Οι ιδιωτικοποιήσεις και άρση περιορισμών που έμπαιναν εμπόδιο στην λειτουργία των επιχειρήσεων επηρέασαν αρκετές βιομηχανίες και ορισμένες από αυτές σε μεγάλο βαθμό. Ανάμεσα σε αυτές βρίσκονται και οι πετρελαϊκές στις οποίες η επίδραση επήλθε από την σταδιακή ιδιωτικοποίηση μεγάλων κρατικών πετρελαϊκών επιχειρήσεων η οποία έδωσε την δυνατότητα σε ιδιωτικές επιχειρήσεις μέσω της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο των ιδιωτικοποιημένων κρατικών επιχειρήσεων ή της εξαγοράς τους να αποκτήσουν πρόσβαση σε αποθέματα και να μειώσουν τους κινδύνους προμήθειας αργού πετρελαίου.
- Οι αστάθειες που παρουσιάζονταν σε μια σειρά από κλάδους παραγωγής, ανάμεσα σε αυτούς και αυτός του πετρελαίου, ασκούσαν πιέσεις και έκαναν επιτακτική την ανάγκη για προσαρμογές και αλλαγή της δομής. Ιδιαίτερα ο κλάδος του πετρελαίου στον οποίο η σταθερή και συνεχής προμήθεια αργού είναι επιτακτική για την κάλυψη της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης, η καθετοποίηση προς τα πάνω για τις επιχειρήσεις αποτελούσε σοβαρό κίνητρο.

¹² J. Fred Weston, Brian A. Johnson, Juan A. Siu, "Mergers and Restructuring in the world oil industry", *Journal of Energy Finance and Development* Vol.4, pp. 149-183, 1999.

- Δυνατότητα εκμετάλλευσης οικονομιών κλίμακας και οικονομιών φάσματος μέσω της κάθετης και οριζόντιας ολοκλήρωσης των επιχειρήσεων. Ανάγκη ανάπτυξης της αποτελεσματικότητας των πετρελαϊκών επιχειρήσεων.
- Οι τεχνολογικές αλλαγές στις οποίες περιλαμβάνονται η χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών υπολογιστών, προϊόντων πληροφορικής και νέων μορφών τηλεπικοινωνιών διείσδυσαν στο κλάδο του πετρελαίου και συγκεκριμένα σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στο τομέα της έρευνας για ανακάλυψη κοιτασμάτων. Η εξειδίκευση τους στο τομέα αυτό μέσα από την έρευνα και την ανάπτυξη δημιούργησε την δυνατότητα συμπληρωματικοτήτων μέσω συγχωνεύσεων ιδιαίτερα με τις μεγάλες πολυεθνικές οι οποίες λόγω της εξάρτησης τους από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες (κυρίως του ΟΠΕΚ) και τις αντίστοιχες NOCs προσπαθούσαν να ανακαλύψουν και να αποκτήσουν έλεγχο σε νέα κοιτάσματα.
- Αποτυχία μείωσης του κόστους παραγωγής μέσω εσωτερικής αναδιάρθρωσης, ανάπτυξης της τεχνολογίας και μείωσης προσωπικού ιδιαίτερα μετά το 1990.
- Ο κλάδος παρουσιάζει μεγάλη αστάθεια τιμών γεγονός που πλήττει ιδιαίτερα την κερδοφορία των επιχειρήσεων. Η κάθετη ολοκλήρωση αυξάνει την προστιθέμενη αξία του προϊόντος και διευκολύνει την μεταφορά της κερδοφορίας στο πιο συμφέρον στάδιο της παραγωγής σε περιόδους έντονων διακυμάνσεων.

Οι δυνάμεις αυτές προκάλεσαν σημαντικές αλλαγές στο κλάδο του πετρελαίου και οδήγησαν σε μια σειρά συγχωνεύσεων και εξαγορών που άλλαξαν σε σημαντικό βαθμό τις συνθήκες της αγοράς (Πίνακας 2.10).

Η στρατηγική των συγχωνεύσεων που ακολουθήθηκε την δεκαετία του 80' συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 και είχε ως αποτέλεσμα την γιγάντωση των πολυεθνικών εταιρειών και την τεράστια αύξηση του κύκλου εργασιών τους. Το γεγονός αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη της καθετοποίησης των δραστηριοτήτων τους. Οι πέντε μεγαλύτερες επιχειρήσεις στην αγορά μετά από συγχωνεύσεις ήταν κατά το έτος 1997 αυτές του πίνακα 2.11

Πίνακας 2.10

Οι μεγαλύτερες εξαγορές στην αγορά πετρελαίου την δεκαετία του 80'

Έτος	Εξαγοραστής	Εξαγοραζόμενος	Τιμή Συναλλαγής (\$)
1984	Chevron	Gulf	13,205.5
1981	E.I. du Pont de Nemours	Conoco	8,039.8
1981	U.S. Steel	Marathon Oil	6,618.5
1984	Mobil	Superior Oil	5,725.8
1981	Societe National Elf Aquitane-France	Texasgulf	4,293.7
1987	Amoco	Dome Petroleum-Canada	4,180.0
1989	Exxon	Texaco Canada-Canada	4,149.6
1982	Occidental Petroleum	Cities Service	4,115.6
1985	U.S. Steel	Texas Oil and Gas	4,094.4
1979	Shell Oil	Belridge Oil	3,653.0
1985	Occidental Petroleum	Midcon	3,085.6
Σύνολο			61,161.5

Πηγή : J. Fred Weston, Brian A. Johnson, Juan A. Siu (1999). Mergers and Restructuring in the world oil industry, Journal of Energy Finance and Development Vol.4

Πίνακας 2.11

Οι μεγαλύτερες πολυεθνικές επιχειρήσεις στην πετρελαϊκή αγορά (1997)

Εταιρείες/Ομίλοι	Συνολικά έσοδα 1997 σε δισεκατομμύρια δολάρια	Μερίδιο Αγοράς (%)
Exxon/Mobil	203	13,8
Royal Dutch/Shell	171	11,6
BP/Amoco/Arco	143	9,7
Elf Aquitane/Total/Petrofina	98	6,6
Chevron/Texaco	88	6,0

Πηγή: Βλάχου Ανδριάνα, "Περιβάλλον και Φυσικοί Πόροι – Οικονομική Θεωρία και Πολιτική – Τόμος 'Α', Αθήνα: Κριτική, 2001, Επεξεργασμένα στοιχεία, Πρωτογενής Πηγή: Weston 1999

Οι παραπάνω εξελίξεις έκαναν δυσδιάκριτα τα όρια των επιχειρήσεων και πολλαπλασίασαν τις μορφές και τις πηγές του ανταγωνισμού. Ο ανταγωνισμός κάτω από την επίδρασή τους έγινε πιο έντονος και νέοι ανταγωνιστές εμφανίστηκαν στο προσκήνιο. Συγκεκριμένα οι μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες μέσω των συγχωνεύσεων απέκτησαν πρόσβαση σε νέα αποθέματα πετρελαίου τα οποία αν και συγκριτικά με τον

έλεγχο των NOCs είναι περιορισμένα (περίπου 10% των παγκοσμίων αποθεμάτων το 2007¹³) τους έδωσαν την δυνατότητα να μειώσουν την εξάρτησή τους από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες. Μείωσαν την επίδραση των μεταβολών των τιμών που προερχόταν από τις εσκεμμένες αυξομειώσεις της παραγωγής των χωρών του ΟΠΕΚ (π.χ. εμπάργκο 1973). Συγκεκριμένα, σε περιόδους χαμηλής παραγωγής του ΟΠΕΚ αυξημένες τιμές του αργού είχαν ως αποτέλεσμα την σημαντική μείωση των εσόδων τους, ενώ την συγκεκριμένη χρονιά του 1973, πολλές ιδιωτικές πετρελαϊκές επιχειρήσεις αντιμετώπισαν εθνικοποίηση περιουσιακών στοιχείων, γεγονός που επέδρασε αρνητικά επάνω τους.

Από την άλλη οι NOCs που πριν εξαρτώνταν από τις ιδιωτικές πετρελαϊκές επιχειρήσεις για την διάθεση του προϊόντος τους στην αγορά κατάφεραν μέσω εξαγορών και επενδύσεων να αποκτήσουν ασφαλή δίοδο προς τον τομέα της κατανάλωσης. Βασικός στόχος των εξαγορών τους αποτέλεσαν σταθμοί πωλήσεις πετρελαίου σε μεγάλες καταναλώτριες χώρες ενώ προχώρησαν και στην δημιουργία πρατηρίων και στο εσωτερικό των χωρών τους προχωρώντας ακόμα περισσότερο την κάθετη ολοκλήρωσή τους. Παράλληλα και αυτές μέσω αυτής της στρατηγικής καταφέρνουν να προφυλάσσονται από περιόδους αυξημένης προσφοράς πετρελαίου ή χαμηλής ζήτησης η οποία προκαλεί πτώση των τιμών και μείωση των εσόδων των NOCs που δραστηριοποιούνται μόνο στην εξόρυξη.

Επιπλέον οι εταιρείες (πολυεθνικές και NOCs) κατάφεραν μέσω της στρατηγικής των συγχωνεύσεων και εξαγορών να μειώσουν τους κινδύνους που προέρχονται από την σύναψη μακροπρόθεσμων συμβολαίων με εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αλλά στάδια της παραγωγής. Αυτά υπόκεινται σε κινδύνους από τις μεταβολές των τιμών και παρά την ανάπτυξη της αγοράς παραγώγων στα διεθνή χρηματιστήρια εξακολουθούν να διατρέχουν σοβαρούς κινδύνους. Συγκεκριμένα οι περισσότερες πολυεθνικές εταιρείες ακολούθησαν την πολιτική του να είναι αντάρκεις τουλάχιστον κατά το 50% των αναγκών τους σε αργό πετρέλαιο, επιλογή η οποία ενισχύθηκε από την πτώση των τιμών των μετοχών των πολυεθνικών επιχειρήσεων όταν σε συγκεκριμένες περιόδους

¹³ Amy Myers Jaffe and Soligo Ronald, "The international Oil Companies", November 2007, *The James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University*

αδυνατούσαν να ανταποκριθούν στην κάλυψη της μείωσης των αποθεμάτων τους με ρυθμό ανάλογο αυτού που κατανάλωναν¹⁴.

2.5 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ ΣΤΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Οι συγχωνεύσεις και εξαγορές στην αγορά πετρελαίου δημιούργησαν επιχειρήσεις με πολύ σημαντικά πλεονεκτήματα τα οποία βασίζονται κυρίως στο μέγεθος των επιχειρήσεων και στην δυνατότητα εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας.

Μέσα σε αυτό το γενικότερα διαμορφωμένο περιβάλλον τα πλεονεκτήματα οι συνέπειες από την στρατηγική των συγχωνεύσεων και εξαγορών από τις πετρελαϊκές επιχειρήσεις μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής¹⁵:

- Οι πετρελαϊκές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν προέλθει από συγχωνεύσεις και εξαγορές λόγω του μεγέθους τους έχουν το πλεονέκτημα, σε σχέση με τις NOCs ανάλογου μεγέθους, της δυνατότητας συσσώρευσης μεγάλων κεφαλαίων από την αγορά, γεγονός που διαμορφώνει τις προϋποθέσεις για να κυριαρχήσουν στην αγορά πετρελαίου. Η ίδια η συνένωση των κεφαλαίων τους αποτελεί μία πολύ σημαντική αύξηση των οικονομικών τους δυνατοτήτων. Οι αυξημένες αυτές οικονομικές δυνατότητες αυξάνουν την ικανότητα των επιχειρήσεων για επενδύσεις έρευνας και ανάπτυξης νέων τεχνολογιών που θα αυξήσουν το περιθώριο κέρδους τους στο κλάδο του πετρελαίου και επίσης θα τους δώσουν τη δυνατότητα εκμετάλλευσης κοιτασμάτων υψηλότερου κόστους εξόρυξης. Επιπλέον, τους δίνουν την δυνατότητα διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων τους με την επέκταση σε άλλες μορφές ενέργειας γεγονός που συμβάλει στο να γίνουν από πετρελαϊκές επιχειρήσεις, εταιρείες ενέργειας.
- Δίνουν την δυνατότητα εκμετάλλευσης νέων κοιτασμάτων σε χώρες όπου πριν η μία από τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην παραγωγή μπορεί να μην είχε δικαιώματα εκμετάλλευσης. Παράδειγμα αποτελεί η αγορά του 25% της αμερικανικής Sohio από

¹⁴ Weston J., B Johnson and J. Siu (1999), “Mergers and Restructuring in the World Oil Industry”, *Journal of Energy Finance and Development*, Vol.4, 1999

¹⁵ Kathleen L Abdalla, “The changing structure of the international oil industry – Implications for OPEC”, *Energy Policy*, Vol.23, No. 10, pp. 871 – 877, 1995 και Paul Stonham, “BP Amoco: Integrating Competitive and Financial Strategy. Part One: Strategic Planning in the Oil Industry”, *European Management Journal*, Vol. 18, No. 4, pp. 411 – 419, 2000.

την BP που έδωσε πρόσβαση στη Sohio στα αποθέματα της Αλάσκα όπου δικαιώματα είχε η BP¹⁶.

- Μέσω των συγχωνεύσεων οι επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να ανταπεξέλθουν σε μεγάλα επενδυτικά προγράμματα καθώς αυξάνεται η δυνατότητα δαπάνης. Το γεγονός αυτό είναι πολύ σημαντικό σε μια αγορά όπως αυτή του πετρελαίου καθώς οι επενδύσεις για την είσοδο ή την διεύρυνση της θέσης μιας επιχείρησης σε αυτή είναι πολύ υψηλές και πολλές φορές αποτελούν και εμπόδιο εισόδου στην αγορά.
- Οι πετρελαιϊκές επιχειρήσεις μέσω των συγχωνεύσεων και εξαγορών αυξάνουν την διαπραγματευτική τους ικανότητα απέναντι στις μεγάλες εθνικές ή κρατικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν κυριαρχικά δικαιώματα σε πολλά από τα αποθέματα των χωρών τους. Με τον τρόπο αυτό κατάφεραν σε κάποιο βαθμό να ενισχύσουν την δύναμή τους απέναντι στις NOCs χωρίς όμως ακόμα να απολαμβάνουν τα οφέλη της περιόδου των «Επτά Αδελφών» όπου κατείχαν τον έλεγχο αποθεμάτων σε διάφορες περιοχές του πλανήτη και όντας καθετοποιημένες λειτουργούσαν ως ολιγοπώλιο. Σήμερα η ενίσχυση τους βρίσκεται κυρίως στις τεράστιες δυνατότητες διύλισης που διαθέτουν και όχι στον έλεγχο αποθεμάτων όπου παγκόσμια κατέχουν μόλις το 10%.
- Οι συγχωνεύσεις υποκαθιστούν την ανάγκη για επενδύσεις στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης. Δίνεται η δυνατότητα να συνδυαστούν οι ιδιαίτερες γνώσεις και δυνατότητες που έχουν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις σε διάφορα στάδια της παραγωγής και μέσα από συνεργίες να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το στάδιο της έρευνας και εξόρυξης όπου η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένη και μια επιχείρηση με δραστηριοποίηση στον τομέα της διύλισης θα έβγαινε ωφελημένη από την συγχώνευση της με μία ανάλογη επιχείρηση.
- Δημιουργούν την δυνατότητα εκμετάλλευσης οικονομιών κλίμακας και συνεργίας μεταξύ των συγχωνευμένων επιχειρήσεων που έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του κόστους λειτουργίας της νέας επιχείρησης. Το πλεονέκτημα αυτό είναι πολύ σημαντικό σε μία αγορά όπου οι τιμές του πετρελαίου παρουσιάζουν μεγάλη μεταβλητότητα και ιδιαίτερα σε περιόδους όπου η τιμή του βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα. Επιπλέον επιτυγχάνεται μείωση του κόστους από το γεγονός ότι οι

¹⁶ Site: www.bp.com, about BP, History of BP

κυβερνήσεις χωρών όπου υπάρχουν αποθέματα χαμηλού κόστους εξόρυξης θα προτιμήσουν να παραχωρήσουν δικαιώματα στις μεγαλύτερες και πιο γνωστές εταιρείες.¹⁷

- Αυξάνει το μερίδιο της αγοράς των επιχειρήσεων μέσω κυρίως των οριζόντιων συγχωνεύσεων. Το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει στη σημερινή εποχή καθετοποιημένες πετρελαϊκές επιχειρήσεις με σημαντικά μερίδια στην αγορά γεγονός που τους διαμορφώνει τις προϋποθέσεις να συμπεριφερθούν ολιγοπωλιακά κυρίως σε εθνικό επίπεδο, ενώ παγκόσμια αυξάνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των μεγάλων πολυεθνικών. Η ολιγοπωλιακή συμπεριφορά και η δυνατότητα συνεργασίας και συνεννόησης μεταξύ των επιχειρήσεων για μη ανταγωνισμό στις τιμές αλλά από κοινού καθορισμό της τιμής βαίνει κατά κύριο λόγο σε βάρος του καταναλωτή. Επιπλέον τα υψηλά μερίδια στην αγορά και η καθετοποίηση των πετρελαϊκών επιχειρήσεων υψώνει εμπόδια εισόδου στην αγορά του πετρελαίου καθώς μια τέτοια απόφαση σήμερα θα απαιτούσε επενδύσεις σε όλα τα στάδια της παραγωγής, το οποίο σημαίνει πολύ υψηλό κόστος..
- Το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο που δημιουργείται από την συγχώνευση δίνει μεγαλύτερη δυνατότητα στην επιχείρηση να απαλλαχτεί από χαμηλής απόδοσης περιουσιακά στοιχεία τα οποία πουλάει ή διαθέτει προς εκμετάλλευση μέσω franchising σε εταιρείες ή ιδιώτες σαφώς μικρότερης δυναμικότητας. Παράδειγμα αποτελούν τα πρατήρια υγρών καυσίμων.

2.6 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Παρατηρώντας την αγορά σήμερα βλέπουμε πως κυρίαρχες δυνάμεις εξακολουθούν να είναι οι μεγάλες πολυεθνικές πετρελαϊκές εταιρείες και οι Εθνικές Πετρελαϊκές Επιχειρήσεις (NOCs), (κυρίως των χωρών του ΟΠΕΚ) συγκεντρώνοντας μεγάλα μερίδια της αγοράς.

Παρόλα αυτά αν και οι δυο κατηγορίες αφορούν εξίσου μεγάλες επιχειρήσεις υπάρχει σαφής διαφοροποίηση ανάμεσα τους. Σήμερα οι NOCs έχουν τον έλεγχο του 77% των αποδεδειγμένων αποθεμάτων πετρελαίου ενώ οι πολυεθνικές κατέχουν

¹⁷ Paul Stevens, “A low oil price world, Oil company mergers and Oil market implications”, *The Centre for Energy, Petroleum and Mineral Law Policy*, 2000

λιγότερο από το 10%¹⁸. Σύμφωνα μάλιστα με το Petroleum Intelligence Weekly¹⁹, στην κατάταξη με βάση τον έλεγχο στα αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου οι 14 από τις 20 εταιρείες είναι NOCs ή πρόσφατα ιδιωτικοποιημένες NOCs, ενώ οι 10 πρώτες είναι κρατικές μονοπωλιακές επιχειρήσεις²⁰. Το γεγονός αυτό παράλληλα με την κάθετη ολοκλήρωση που έχουν επιτύχει μέσα από επενδύσεις και εξαγορές τους δίνει σημαντικό πλεονέκτημα.

Αυτή η πραγματικότητα ήταν που ώθησε άλλωστε σε μεγάλο βαθμό τις πολυεθνικές να προχωρήσουν σε συγχωνεύσεις και εξαγορές, ώστε να αποκτήσουν πρόσβαση σε νέα κοιτάσματα πετρελαίου και να καθετοποιήσουν με αυτό τον τρόπο την δομή τους. Παρόλα αυτά εξακολουθούν να βρίσκονται ανάμεσα στις μεγαλύτερες εταιρείες του κόσμου και είναι αυτές οι οποίες πετυχαίνουν τις υψηλότερες αποδόσεις κεφαλαίου σε σύγκριση με τις NOCs αντίστοιχου μεγέθους και δραστηριοτήτων.

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 2.11 οι πέντε πρώτες πολυεθνικές εταιρείες σύμφωνα με τα ακαθάριστα έσοδα τους το 1997 κατείχαν το 48% του μεριδίου της αγοράς, ενώ σύμφωνα πάλι με τον Weston (1999) οι είκοσι πρώτες είχαν μερίδιο 67,5% ενώ οι τριάντα πρώτες 79%. Στη συνέχεια στον πίνακα 2.12 παρουσιάζονται οι επτά μεγαλύτερες πολυεθνικές εταιρείες της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου κατά το 2005 με βάση τα κέρδη και τον έλεγχο αποθεμάτων αργού πετρελαίου²¹ ενώ στον πίνακα 2.13 παρουσιάζονται από το Energy Intelligence Research οι 10 κορυφαίες πετρελαιϊκές επιχειρήσεις (πολυεθνικές και NOCs) για το 2000 και το 2005 αντίστοιχα.

¹⁸ Amy Myers Jaffe and Soligo Ronald, , “The international Oil Companies”, November 2007, *The James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University*

¹⁹ www.energyintel.com/PublicationHomePage.asp?publication_id=4

²⁰ Amy Myers Jaffe and Soligo Ronald, , “The international Oil Companies”, November 2007, *The James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University*, σελ. 10.

²¹ Amy Myers Jaffe and Soligo Ronald, , “The international Oil Companies”, November 2007, *The James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University*, σελ. 11

Πίνακας 2.12

Κέρδη και αποθέματα των μεγαλύτερων πολυεθνικών (2005)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΕΡΔΗ (εκ. δολάρια)	ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΓΟΥ (εκ. βαρέλια)
Exxon-Mobil	36.130	10.491
BP(BP/Amoco/Arco)	22.341	9.565
Shell	25.311	5.748
Chevron	14.099	5.626
Total	13.733	5.582
ENI	19.280	3.773
Conoco-Phillips	13.529	3.336
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ	144.423	44.121
ΣΥΝΟΛΟ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΩΝ	198.183	59.757
ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΩΝ ΕΠΤΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	72,9%	73,8%

Πηγή: Amy Myers Jaffe and Soligo Ronald, "The international Oil Companies", November 2007, *The James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University*

Πίνακας 2.13

Δέκα κορυφαίες πετρελαϊκές επιχειρήσεις παγκοσμίως για το 2000 και 2006

Rank 2006	Company	Ownership	Rank 2000	Company	Ownership
1	Saudi Aramco	State	1	Saudi Aramco	State
2	ExxonMobil	Private	2	PDV	State
3	NIOC	State	3	ExxonMobil	Private
4	PDV	State	4	NIOC	State
5	BP	Private	5	Shell	Private
6	Shell	Private	6	BP	Private
7	PetroChina	90% State	7	Pemex	State
8	Chevron	Private	8	Pertamina	State
9	Total	Private	9	Total	Private
10	Pemex	State	10	KPC	State

* Κριτήριο της παραπάνω κατάταξης αποτελεί η θέση των επιχειρήσεων σε δείκτες όπως, ο έλεγχος αποθεμάτων, η παραγωγή αργού, επενδύσεις σε ανώτερα (upstream) στάδια της παραγωγής κ.ά.

Πηγή: Pirog Robert, "The role of National Oil Companies in the International Oil Market", CRS Report for Congress, Congressional Research Service, August 21, 2007,

Πρωτογενής πηγή: Energy Intelligence Research, "The energy Intelligence Top 100: Ranking The World's Oil Companies", 2007 and 2001 Editions.

Γίνεται αντιληπτό ότι η αγορά σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία παρουσιάζει αυξημένα μερίδια αγοράς για μια σειρά από ιδιωτικές πετρελαϊκές επιχειρήσεις. Το γεγονός αυτό εγείρει σοβαρές ανησυχίες για το επόπεδο ανταγωνισμού που υφίσταται στην αγορά και την δυνατότητα που αυτό δημιουργεί στις εταιρείες να συμπεριφερθούν ολιγοπωλιακά. Αυτές οι δυνατότητες υφίστανται ιδιαίτερα σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο καθώς λόγω της καθετοποίησης των επιχειρήσεων και των μεγάλων επενδύσεων που διαθέτουν σε διάφορες περιοχές του κόσμου, μπορούν να ασκήσουν διακριτική πολιτική τιμών για να ενισχύσουν την μονοπωλιακή τους δύναμη σε εθνικό επίπεδο, μεταφέροντας τα κέρδη τους σε χώρες και στάδια της παραγωγικής διαδικασίας όπου υφίστανται ευνοϊκότεροι οροί για αυτές. Επιπλέον, χαρακτηριστικό είναι ότι μπορούν (και πολλές φορές συμβαίνει) να επηρεάσουν τις τιμές του προϊόντος αυξομειώνοντας την παραγωγή τους. Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα στο παρελθόν που αυτό συνέβη «εσκεμμένα» ή «όχι» (ΟΠΕΚ). Σύμφωνα με την θεωρία του ελεύθερου ανταγωνισμού κάτι τέτοιο δεν θα έπρεπε να υφίσταται.

Παρόλα αυτά νεότερες θεωρίες της Βιομηχανικής Οικονομικής θεωρούν πως δεν υφίσταται κίνδυνος για τον ανταγωνισμό από την αύξηση της συγκέντρωσης στην αγορά. Σύμφωνα με αυτές ο ανταγωνισμός λαμβάνει χώρα όχι μόνο μέσω των τιμών αλλά και μέσω της τεχνολογικής εξέλιξης, της βελτίωσης του προϊόντος, της παραγωγής νέων προϊόντων, και της βελτίωσης της οργάνωσης. Έτσι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και η ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης στον κλάδο είναι αυτή που καθορίζει το μερίδιο της επιχείρησης στην αγορά. Επιπλέον υποστηρίζουν το επιχείρημα ότι παρόλο που οι επιχειρήσεις είναι μεγάλες σε μέγεθος και κύκλο δραστηριοτήτων, η βιομηχανία πετρελαίου είναι επίσης μεγάλη σε γεωγραφική έκταση και μέγεθος το οποίο κάνει δύσκολη την ολιγοπωλιακή συμπεριφορά (Weston 1999). Επίσης, οι Amy Myers Jaffe and Soligo Ronald (2007, σελ. 26), υποστηρίζουν ότι υπάρχει στην αγορά μεγάλος αριθμός παραγωγών και καταναλωτών, γεγονός που κατά την άποψή τους αποδεικνύει ότι η αγορά πετρελαίου είναι ανταγωνιστική.

Τέλος ο οργανισμός του ΟΠΕΚ αν και εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό παράγοντα της αγοράς έχει αποδυναμωθεί σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες. Σ' αυτό συνέβαλαν, μεταξύ άλλων, και η ανακάλυψη νέων κοιτασμάτων σε άλλες πλην της Μέσης Ανατολής περιοχές του πλανήτη (π.χ. Αλάσκα) και στα μεγάλα μερίδια ελέγχου

που εκεί κατέχουν οι πολυεθνικές. Επιπλέον, η διαφοροποίηση των συμφερόντων των χωρών μελών (π.χ. Σαουδική Αραβία) συνέβαλε στη μείωση της αποτελεσματικότητας του οργανισμού ως καρτέλ (βλέπε ενότητα 2.3.1).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ: ΚΑΘΕΤΗ ΚΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ελληνική αγορά πετρελαίου, όπως και κάθε αντίστοιχη αγορά άλλης χώρας, αποτελεί βασικό και καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας. Με βάση και το ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας το πετρέλαιο κατέχει την πρώτη θέση(72,4%) στην συνολική τελική κατανάλωση της χώρας το 2006 και δίνει ενέργεια στο μεγαλύτερο κομμάτι της. Επιπλέον η Ελλάδα από γεωγραφική άποψη βρίσκεται σε μια περιοχή που θα μπορούσε να θεωρηθεί ενεργειακό σταυροδρόμι, καθώς μέσω της χώρας μας διακινούνται μεγάλες ποσότητες πετρελαίου και άλλων ενεργειακών πρώτων υλών οι οποίες προέρχονται από την Ρωσία και τις βαλκανικές χώρες ή από τις χώρες της ευρύτερης Μέσης Ανατολής. Με βάση αυτά, γίνεται κατανοητό ότι οι οικονομικές και άλλες σχέσεις που προκύπτουν με βάση το πετρέλαιο αποτελούν ένα μεγάλο κεφάλαιο της ελληνικής οικονομίας.

3.2 ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

3.2.1 Πηγές προμήθειας πετρελαίου και κατανάλωση πετρελαίου

Με βάση τα στοιχεία του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (ΔΟΕ)¹ μεταξύ του 1973 και του 1990 το μερίδιο του πετρελαίου στην συνολική πρωτογενή παραγωγή ενέργειας (ΠΠΕ) της Ελλάδας μειώθηκε από 77,7% σε 58,9%, αλλά παρέμεινε σχετικά σταθερό κατά την δεκαετία του '90 και το 2000 βρισκόταν στο επίπεδο του 56,1%. Το 2004 το πετρέλαιο αποτελούσε το 59,5% της ΠΠΕ ή αλλιώς ανερχόταν σε 19,5 εκατομμύρια τόνοι ισοδύναμου πετρελαίου (εκατ. ΤΠΠ). Από αυτό σχεδόν το 100% προερχόταν από εισαγωγές. Παρατηρήθηκε δηλαδή μια μικρή αύξηση στην ΠΠΕ σε σύγκριση με τα επίπεδα του 90' τα οποία βρίσκονταν στο 57,8% της ΠΠΕ και 12,8 εκατ. ΤΠΠ αντίστοιχα. Το μερίδιο αυτό στην ΠΠΕ είναι αρκετά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο άλλων χωρών του Διεθνή Οργανισμού Ενέργειας όπως η Ιταλία και η Ισπανία όπου είναι 48,3% και 50,7% αντίστοιχα. Επιπλέον πρέπει να τονίσουμε

¹ International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd

ότι το ποσοστό του πετρελαίου που χρησιμοποιείται στην παραγωγή ενέργειας είναι αρκετά σημαντικό και το 2003 ανερχόταν στο 15,1%. Βασικός παράγοντας που συμβάλει σε αυτό είναι το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελείται από πολλά μη διασυνδεδεμένα νησιά τα οποία για την ηλεκτροδότησή τους στηρίζονται κατά κανόνα στις γεννήτριες ντίζελ².

Το 2005 το πετρέλαιο συμμετείχε στην συνολική τελική κατανάλωση της Ελλάδας με 15,16 εκατ. ΤΙΠ ή αλλιώς το μερίδιο του αποτελούσε το 69,5% σε σύνολο 21,81 εκατ. ΤΙΠ³. Η βασική χρήση του πετρελαίου στην ελληνική οικονομία γίνεται στον τομέα των μεταφορών όπου το 2005 χρησιμοποιήθηκαν 8,22 εκατ. ΤΙΠ από τους 15,16 που καταναλώθηκαν συνολικά(περίπου 54% του συνόλου), ενώ οι άλλοι τομείς κατανάλωσαν 6,94 εκατ. ΤΙΠ.(Πίνακας 3.1)

Πίνακας 3.1

Συνολική Τελική Κατανάλωση Προϊόντων Πετρελαίου της Ελλάδας, 2004-2005 (σε εκατ. ΤΙΠ)

ΤΟΜΕΑΣ	2004	2005
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	1,72	1,80
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	8,11	8,22
ΑΛΛΟΙ ΤΟΜΕΙΣ	4,34	4,50
ΜΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ	0,76	0,64
ΣΥΝΟΛΟ	14,93	15,16

Πηγή:OECD, ENERGY BALANCES OF OECD COUNTRIES, 2004-2005 (επεξεργασμένα στοιχεία)

Η Ελλάδα καλύπτει τις ανάγκες της σε πετρέλαιο κυρίως μέσω εισαγωγών. Συγκεκριμένα το 2006 κάλυπτε το 65% των αναγκών της σε πετρέλαιο με εισαγωγές από χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ, όπως χώρες της Μέσης Ανατολής από τις οποίες καλύπτει το 55% των εισαγωγών της καθώς και χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης (Πίνακες 3.2 και 3.3).Η εγχώρια παραγωγή αργού πετρελαίου είναι πολύ περιορισμένη και το 2004 ανερχόταν περίπου στο 0,6%. Το γεγονός αυτό κάνει την Ελλάδα μία χώρα με μεγάλο βαθμό εξάρτησης από το πετρέλαιο και συγκεκριμένα από την εισαγωγή πετρελαίου.

² International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd

³ OECD, ENERGY BALANCES OF OECD COUNTRIES, 2004-2005, site: source oecd

Πίνακας 3.2

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΙ)

ΕΤΟΣ	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ΧΩΡΑ																
Italy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0
United Kingdom	0	263	0	315	0	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Former Soviet Union (before 1991)/Total components of the former Soviet Union	988	602	247	253	1442	1911	2733	2465	1053	835	4249	5742	9134	7699	5822	6084
Russian Federation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	835	4249	5736	9078	7654	5822	6036
Kazakhstan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	56	0	0	48
Africa	3814	3902	2930	2158	2774	2333	2433	99	1376	1322	1256	1211	1234	1371	1337	1340
Algeria	434	0	0	0	218	0	79	0	0	0	65	0	0	0	0	0
Egypt	704	592	157	79	79	429	706	99	0	139	0	0	296	359	41	0
Libyan (Arab Jamahiriya)	2481	3219	2288	2079	1855	1492	1569	1496	1376	1183	1191	1211	938	989	1240	1283
Nigeria	0	0	0	0	122	126	0	0	0	0	0	0	0	23	56	57
Iraq	1629	0	0	0	0	0	0	609	642	1446	1841	1303	927	253	255	113
Iran (Islamic Republic of)	6618	4822	7272	5033	5179	6698	7447	7823	8373	6994	6204	5382	2693	4244	6592	5348
Kuwait	0	0	79	272	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saudi Arabia	1412	2773	3275	3746	3355	3184	3991	5382	7045	5347	5821	5268	5128	6184	6291	5814
opec Petroleum Exporting Countries (OPEC)	12699	10814	12914	9078	10729	11500	13086	15310	17436	14970	15122	13164	9686	11693	14434	12615
world All countries of the world	14539	12362	13967	11777	12914	15329	17529	17957	18569	15944	19371	18906	19116	19782	20297	18699

Πηγή: Eurostat, Πρωτογενή Στοιχεία



Πίνακας 3.3

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΙ)

	ΕΤΟΣ	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ΧΩΡΑ																	
Italy		282	323	231	337	522	959	607	739	626	679	628	598	572	738	893	758
United Kingdom		16	3	4	1	27	75	4	10	76	73	17	28	59	31	44	2
Former Soviet Union (before 1991)/Total components of the former Soviet Union		207	602	704	1258	514	1020	1534	1286	2042	1378	1039	1600	2045	2181	2446	2552
Russian Federation		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	980	1372	1804	1653	2204	2329
Kazakhstan		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	2	0	10
Africa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Algeria		11	133	51	0	5	26	45	35	0	149	48	20	0	0	0	0
Egypt		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	86	147	25	6
Libyan (Arab Jamahiriya)		453	341	166	124	260	123	20	59	0	296	235	216	73	136	144	551
Nigeria		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
United States		188	206	269	171	135	288	297	409	164	156	294	263	279	282	241	306
Iraq		349	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iran (Islamic Republic of)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuwait		0	0	0	0	29	0	0	0	0	55	0	0	0	0	34	55
Saudi Arabia		2960	3155	3446	3220	1685	239	3	56	0	261	61	106	5	224	169	494
opec Petroleum Exporting Countries (OPEC)		3806	3657	3663	3344	1979	265	68	150	0	761	491	464	358	523	641	1519
world All countries of the world		5895	5634	5412	5756	4325	3786	3615	3401	3389	4208	3255	3397	4200	4751	5800	6001

Πηγή: Eurostat, Πρωτογενή Στοιχεία

3.2.2 Εγχώρια έρευνα και παραγωγή πετρελαίου

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως η εγχώρια παραγωγή αργού πετρελαίου καλύπτει ένα πολύ μικρό ποσοστό των αναγκών της χώρας για κατανάλωση πετρελαίου. Το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών της Ελλάδας καλύπτεται από τις εισαγωγές πετρελαίου (65% από χώρες μη μέλη του ΟΟΣΑ το 2006) ακόμα και σε περιόδους όπου η εγχώρια παραγωγή βρισκόταν στα υψηλότερά της επίπεδα. Αυτό σε συνδυασμό με τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της Ελλάδας για πετρέλαιο έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου εξάρτησής της από τις εισαγωγές.

Η παραγωγή αυτής της ποσότητας πετρελαίου γίνεται στην περιοχή του Πρίνου στο Αιγαίο Πέλαγος, έξω από την ακτή της Καβάλας, όπου υπάρχουν πλέον μικρά αποθέματα αργού πετρελαίου.

Στα μέσα της δεκαετίας του 80' η πηγή αυτή παρείχε 24.000 βαρέλια ανά ημέρα ή διαφορετικά κάλυπτε το 11% της ακαθάριστης κατανάλωσης αργού πετρελαίου η οποία υπήρξε και η μεγαλύτερη παραγωγή διαχρονικά. Στη συνέχεια η άντληση πετρελαίου ακολούθησε μια φθίνουσα πορεία η οποία το 1998 κατέληξε σε παραγωγή 6.490 βαρελιών ανά ημέρα (Πίνακας 3.4). Στο μεσοδιάστημα είχε μεσολαβήσει η ανακάλυψη και αξιοποίηση ενός νέου κοιτάσματος στην περιοχή του Νότιου Πρίνου το 1996.

Πίνακας 3.4

Εγχώρια Παραγωγή Αργού Πετρελαίου (Χιλιάδες Βαρέλια ανά ημέρα)

Έτος	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Παραγωγή	9,000	8,000	9,080	6,490	0,340	4,750	4,990	3,160	2,830	2,840	2,670

Πηγή: EIA, International Energy Annual 2005, site: www.eia.doe.gov

Το 2002 τα υπολογιζόμενα αποθέματα ήταν 4,5 εκατομμύρια βαρέλια ισοδύναμου πετρελαίου(εκατ. ΒΙΠ ή Mboe) ενώ η ημερήσια παραγωγή το 2004 ανερχόταν σε 2761 βαρέλια ημερησίως.

Κατά το 2006 η άδεια διαχείρισης και εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων του Πρίνου ανήκε αποκλειστικά στην εταιρεία ΚΑΒΑΛΑ ΟΪΛ Α.Ε., το 95% της οποίας ανήκει στην British Regal Petroleum. Το παραγόμενο πετρέλαιο από αυτή την πηγή πωλείται για διύλιση στην εταιρεία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.

Η ερευνητική δραστηριότητα της ΚΑΒΑΛΑ ΟΪΛ Α.Ε. τα τελευταία δύο χρόνια για την ανακάλυψη καινούριων αποθεμάτων πετρελαίου αύξησε τα ανακτήσιμα αποθέματα σε 22 εκατ. ΒΙΠ. Επιπλέον τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. διεξάγουν περιορισμένης έκτασης έρευνες σε άλλα μέρη της Ελλάδας.

Η παραχώρηση αδειών έρευνας για πετρέλαιο ξεκίνησε με την διεξαγωγή ενός πρώτου γύρου το 1996. Εκείνο το διάστημα παραχωρήθηκαν 6 άδειες. Αποτέλεσμα της παραπάνω παραχώρησης ήταν το 2001 να ανακαλυφθεί από την ΚΑΒΑΛΑ ΟΪΛ Α.Ε. ένα νέο κοίτασμα πετρελαίου έξω από τη Θάσο με αναμενόμενη αρχικά παραγωγή 7000-7.500 βαρέλια πετρελαίου ημερησίως. Η παραγωγή αυτή όμως δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ και έτσι αυτό το κοίτασμα πετρελαίου δεν έχει γίνει δυνατό να επιβεβαιωθεί ως οικονομικά βιώσιμο.

Έρευνες διεξάγονται επίσης στη Δυτική Ελλάδα από τέσσερις κοινοπραξίες στις οποίες έχουν παραχωρηθεί από το ελληνικό δημόσιο το 1997 άδειες έρευνας και εκμετάλλευσης, σε περιοχές συνολικής έκτασης 12.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων και οι οποίες παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα⁴.

Πίνακας 3.5

Περιοχές στις οποίες διεξάγονται έρευνες από κοινοπραξίες

Περιοχή	Κοινοπραξία	Συμμετοχή ΕΛ.ΠΕ	Εντολοδόχος έργου
Ιωαννίνων	ΕΛ.ΠΕ, Enterprise Oil, Union Texas Hellas, MOL	12%	Enterprise Oil
ΒΔ Πελοποννήσου	ΕΛ.ΠΕ, Enterprise Oil, Union Texas Hellas, MOL	20%	Enterprise Oil
Αιτωλοακαρνανίας	ΕΛ.ΠΕ, Triton Hellas	12%	Triton Hellas
Δυτικού Πατραϊκού κόλπου	ΕΛ.ΠΕ, Triton Hellas	12%	Triton Hellas

Πηγή: Ινστιτούτο Εργασίας της Γ.Σ.Ε.Ε.- Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., Ενημερωτικό Δελτίο, 2/2000, σελ. 112

Στη συνέχεια το 2002 το ελληνικό κράτος ανακοίνωσε ότι θα πρόβαινε σε ένα νέο γύρο παραχώρησης αδειών έρευνας ο οποίος όμως δεν πραγματοποιήθηκε. Αυτός ο κύκλος αδειοδοτήσεων θα περιλάμβανε περιοχές σε ξηρά και θάλασσα και οι οποίες βρίσκονται στην βορειοδυτική και νοτιοδυτική Ελλάδα καθώς και τις πλάκες του Ιονίου Πελάγους. Επιπλέον πρέπει να τονιστεί ότι και η έρευνα στο Αιγαίο Πέλαγος για νέα κοιτάσματα συναντά εμπόδια και δυσκολίες λόγω της έλλειψης συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας για την οριοθέτηση της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας της Ελλάδας.

⁴ Κλαδικό Ινστιτούτο Εργασίας Πετρελαίου και Χημικής Βιομηχανίας, site: www.inegsee.gr

Σαν αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων η Ελλάδα σήμερα εξακολουθεί να θεωρείται ως μη εξερευνηθείσα χώρα την στιγμή που οι γεωλογικοί υπολογισμοί για την περιοχή του Βορείου Αιγαίου της προσδίδουν δυνατότητα παραγωγής 200.000 βαρελιών πετρελαίου ημερησίως. Ποσότητα που αρκεί για να καλύψει περίπου το 50% των αναγκών της χώρας⁵.

3.2.3 Παραγωγή και εξαγωγές προϊόντων πετρελαίου της Ελλάδας

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα στον κλάδο του πετρελαίου παράγουν σημαντικές σε μέγεθος ποσότητες προϊόντων πετρελαίου. Οι περισσότερες από αυτές όμως είτε δεν είναι σύμφωνες με τους κανονισμούς που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, είτε δεν έχουν ζήτηση στην εγχώρια αγορά⁶. Ο λόγος για αυτή την πραγματικότητα βρίσκεται στο γεγονός ότι τα ελληνικά διυλιστήρια έχουν επικεντρωθεί κατά κύριο λόγο στην παραγωγή βαρέων προϊόντων του πετρελαίου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα μεγάλο τμήμα αυτής της παραγωγής να εξάγεται προς άλλες χώρες. Κατά κύριο λόγο αυτές είναι οι ΗΠΑ, η Λιβύη, η Τουρκία καθώς και οι χώρες της Ευρώπης που βρίσκονται εκτός ΟΟΣΑ. Το μέγεθος αυτών των εξαγωγών παρουσιάζεται μειωμένο κατά το έτος 2004 σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 90'. Συγκεκριμένα από 7,6 εκατ. ΤΙΠ το 1990 έχουν πέσει σε 5,8 εκατ. ΤΙΠ το 2006 παρουσιάζονται μείωση της τάξης του 23%. Το γεγονός αυτό οφείλεται στις επενδύσεις αναβάθμισης που έλαβαν χώρα τα τελευταία χρόνια στα διυλιστήρια που λειτουργούν στον ελλαδικό χώρο, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την μεγαλύτερη εξισορρόπηση μεταξύ της παραγωγής και της ζήτησης προϊόντων πετρελαίου στην ελληνική αγορά. Επιπλέον η αύξηση της ζήτησης για προϊόντα πετρελαίου στην ελληνική αγορά λόγω των νέων αυξημένων αναγκών που δημιουργήθηκαν από την ανάπτυξη των τελευταίων χρόνων συντέλεσε στο να επέλθει ισορροπία και μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών σε προϊόντα τέτοιου είδους. Αυτές οι εισαγωγές προέρχονται κατά κύριο λόγο από χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, την Ιταλία, τις ΗΠΑ και την Βενεζούελα (Πίνακες 3.6 και 3.7).

⁵ International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd

⁶ International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd

Πίνακας 3.6

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΝΑ ΧΩΡΑ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΙ)

	ΕΤΟΣ	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ΧΩΡΑ																	
Belgium		0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	119	0	0	0	0	0
Denmark		0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0
Germany (including ex-GDR from 1991)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	3	3	2	0	2
Spain		26	70	46	53	0	0	64	242	25	40	135	269	94	77	0	101
France		658	361	335	50	3	0	96	62	154	96	39	218	69	116	120	0
Italy		1760	467	854	280	494	487	380	316	96	222	322	121	191	85	123	128
Netherlands		274	150	321	33	142	37	0	102	161	29	0	0	0	33	0	0
Austria		0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portugal		56	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0
Slovenia		+	+	:	+	+	+	+	+	+	+	0	0	56	33	30	8
United Kingdom		54	150	25	46	27	56	0	55	0	80	113	0	60	0	0	0
Macedonia, the former Yugoslav Republic of		+	+	:	+	+	+	+	+	+	+	123	134	126	80	67	79
Turkey		153	82	205	120	168	132	193	0	465	363	558	128	123	357	442	684
Russian Federation		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	0	0	14	0	0
Libyan (Arab Jamahiriya)		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	16	118	306	255	658	499
United States		1002	1179	283	323	574	190	96	38	212	625	550	797	572	1270	1060	880
Syrian Arab Republic		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	69	98	20	219	185	353
Saudi Arabia		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	40	0	37	0	0	80

Πηγή: Eurostat, Πρωτογενή στοιχεία

Πίνακας 3.7

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΙ)

ΕΤΟΣ	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ΠΡΟΪΟΝ																
Refinery Gas																
LPG	125	125	100	48	96	63	109	102	149	139	309	288	279	274	207	259
Motor Spirit	1097	884	1238	1077	1094	881	780	556	645	653	1011	678	809	942	1216	1261
Kerosenes - Jet Fuels	1225	1073	759	659	592	742	900	854	829	930	755	965	523	869	573	827
Naphtha	951	369	335	142	815	634	815	899	777	739	865	615	522	670	642	213
Gas / Diesel Oil	556	496	509	201	267	342	493	185	284	586	576	794	891	1102	1164	1480
Residual Fuel Oil	2026	1217	1710	654	832	616	1032	696	196	280	220	255	564	649	748	604
Lubricants	121	121	101	92	93	102	111	116	126	127	98	100	108	103	97	100
Petroleum Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Πηγή: Eurostat, Πρωτογενή στοιχεία

Αγωγοί μεταφοράς πετρελαίου

Στην Ελλάδα σήμερα υπάρχει και λειτουργεί ένας αριθμός από αγωγούς μεταφοράς πετρελαίου. Σκοπός της κατασκευής τους υπήρξε η διευκόλυνση του εμπορίου και η μείωση του κόστους της μεταφοράς το οποίο παίζει καθοριστικό ρόλο στην γενικότερη ανάπτυξη του κλάδου.

Ένας από αυτούς τους αγωγούς συνδέει τα διυλιστήρια του Ασπρόπυργου με το Διεθνές Αεροδρόμιο των Αθηνών στα Σπάτα. Ο αγωγός αυτός έχει μήκος 53 χιλιόμετρα, διάμετρο 10 ίντσών, ανήκει στην κατηγορία JET A-1 και το 2004 είχε την δυνατότητα μεταφοράς 300 κυβικών μέτρων πετρελαίου ανά ώρα. Επιπλέον, υπάρχει μια σειρά από αγωγούς προϊόντων πετρελαίου που συνδέουν τα διυλιστήρια με τις μεγάλες εμπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Αγωγός μήκους 214 χιλιομέτρων έχει επίσης κατασκευαστεί για την σύνδεση της Θεσσαλονίκης με το διυλιστήριο Okta (το πλειοψηφικό πακέτο της οποίας κατέχει η Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. με μετοχικό κεφάλαιο 51,35%) το οποίο βρίσκεται στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (FYROM) και σήμερα λειτουργεί με δυνατότητα μεταφοράς 2,5 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως. Το 80% των μετοχών του ανήκει στην ΕΛΠΕΤ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ Α.Ε. η οποία είναι θυγατρική των Ελληνικών Πετρελαίων Α.Ε. και η οποία κατέχει το 63% των μετοχών της ΕΛΠΕΤ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ενώ το 20% ανήκει στην FYROM⁷.

Οι κυβερνήσεις της Ελλάδας, Βουλγαρίας και Ρωσίας προχώρησαν το 1994 σε υπογραφή Πρωτοκόλλου συνεργασίας για την κατασκευή και λειτουργία ενός αγωγού για την εξαγωγή πετρελαίου μέσω της Μαύρης Θάλασσας που μέχρι τότε γινόταν με πετρελαιαγωγά πλοία. Σκοπός αυτού του αγωγού θα είναι η σύνδεση Ελλάδας Βουλγαρίας παρέχοντας μια συμπληρωματική οδό για τα στενά του Βοσπόρου. Η μελέτη για την δυνατότητα πραγματοποίησης του έργου ολοκληρώθηκε το 2005 με την υπογραφή από τις τρεις παραπάνω χώρες ενός Μνημονίου Συνεργασίας στην πόλη της Σόφιας. Βασικός υποστηρικτής της κατασκευής του έργου θα είναι μια κοινοπραξία ρωσικών εταιρειών ανάμεσα στις οποίες βρίσκεται και η Gazprom. Σύμφωνα με την μελέτη ο αγωγός θα έχει μήκος 285 χιλιόμετρα και θα συνδέει το λιμάνι Μπουργκάς της Βουλγαρία το οποίο βρίσκεται στη Μαύρη Θάλασσα, και στο οποίο θα μεταφέρεται το

⁷ International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd

πετρέλαιο μέσω πλοίων από το ρωσικό λιμάνι του Νοβοροσίσκ, με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης στο Αιγαίο Πέλαγος. Το κόστος κατασκευής του αγωγού αναμένεται να ανέλθει στα 750-800 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και αρχικά θα έχει δυνατότητα μεταφοράς 15 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου (εκατ. ΤΠ) ανά έτος και σταδιακά αναμένεται να αυξηθεί σε 35 και έπειτα σε 50 εκατ. ΤΠ⁸.

3.3 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Λόγω της ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας που έχει η αγορά πετρελαίου στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας αλλά και στην ίδια την ευημερία των πολιτών το ελληνικό κράτος έχει θεσπίσει συγκεκριμένους νόμους που αφορούν την λειτουργία της. Μέσα από αυτές τις νομικές διατάξεις θέλει να διασφαλίσει την ομαλή και σύμφωνη με τους γενικούς κανόνες της οικονομίας λειτουργία της αγοράς.

Για τους λόγους αυτούς η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε το 2002 στην ψήφιση του νόμου 3054/2002. Με το νόμο αυτό καθορίστηκαν και μπήκαν συγκεκριμένα πλαίσια για την λειτουργία της αγορά πετρελαιοειδών, με βάση τις νέες εξελίξεις στον κλάδο που έκαναν επιτακτική την ανάγκη για συγκεκριμενοποίηση των όρων που διέπουν την αγορά. Αυτόν τον νόμο ήρθε να συμπληρώσει τον 2005 ο νόμος 3335/2005 ο οποίος συγκεκριμενοποίησε σε μεγαλύτερη κλίμακα τους όρους λειτουργίας της αγορά πετρελαίου στην Ελλάδα και συμπλήρωσε ελλείψεις και κενά του νόμου 3054/2002.

Έτσι σήμερα το ισχύον πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς κατοχυρώνεται από τους δύο προαναφερθέντες νόμους. Ορισμένες από τις βασικές διατάξεις τους απαραίτητες για την κατανόηση των γενικότερων όρων που διέπουν την αγορά αναφέρονται στις επόμενες παραγράφους.

3.3.1 Νόμος 3054/2002⁹

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν. 3054/2002 σκοπός του σχετικού νόμου «είναι η ρύθμιση των θεμάτων πετρελαιϊκής πολιτικής της χώρας. Επιπλέον η παροχή υπηρεσιών και κάθε δραστηριότητα που έχει σχέση με τη διύλιση, εμπορία, μεταφορά και

⁸ International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd

⁹ Ο ίδιος ο νόμος 3054/2002, ΦΕΚ 230 /Α/2.10.2002

αποθήκευση αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων υπάγεται στις διατάξεις του νόμου αυτού και εξυπηρετεί το γενικότερο συμφέρον».

Στη συνέχεια στα πλαίσια της ανάγκης συγκεκριμενοποίησης των όρων που αφορούν την αγορά πετρελαίου το άρθρο 3 του σχετικού νόμου αναλύει την έννοια των όρων αυτών. Συγκεκριμένα:

- Πετρελαιοειδή Προϊόντα: Τα πάσης φύσεως προϊόντα της διύλισης του αργού πετρελαίου, στα οποία περιλαμβάνονται και τα ημικατεργασμένα προϊόντα.
- Διύλιση: Η κατεργασία αργού πετρελαίου ή ημικατεργασμένων προϊόντων που πραγματοποιείται σε ειδικές εγκαταστάσεις για την παραγωγή πετρελαιοειδών προϊόντων.
- Διυλιστήριο: Οι ειδικές εγκαταστάσεις στις οποίες πραγματοποιείται η διύλιση. Στο διυλιστήριο, πέραν των μονάδων επεξεργασίας, περιλαμβάνονται και οι αναγκαίοι αποθηκευτικοί χώροι και οι διευκολύνσεις εισαγωγής και εξαγωγής αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων.
- Εισαγωγή αργού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών προϊόντων: Η εισαγωγή αργού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών προϊόντων στην ελληνική επικράτεια από τρίτες χώρες, καθώς και η παραλαβή από κράτη-μέλη της Ε.Ε.
- Εξαγωγή αργού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών προϊόντων: Η εξαγωγή αργού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών προϊόντων από την ελληνική επικράτεια προς τρίτες χώρες, καθώς και η αποστολή προς κράτη-μέλη της Ε.Ε.
- Διακίνηση: Η μεταφορά πετρελαιοειδών προϊόντων από ένα διυλιστήριο σε ένα άλλο, από ένα διυλιστήριο προς εγκαταστάσεις εμπορίας, από ένα διυλιστήριο προς εγκαταστάσεις μεγάλου τελικού καταναλωτή, από εγκαταστάσεις εμπορίας σε άλλες, από σημείο εγκατάστασης εισαγωγής προς διυλιστήριο ή εγκαταστάσεις εμπορίας, από εγκαταστάσεις εμπορίας ή διυλιστηρίου προς σημεία εγκατάστασης εξαγωγής, από εγκαταστάσεις εμπορίας ή διυλιστηρίου σε εγκαταστάσεις κατόχου άδειας λιανικής εμπορίας ή τελικού καταναλωτή που έχει ίδιους αποθηκευτικούς χώρους και από εγκαταστάσεις κατόχου άδειας λιανικής εμπορίας προς τελικούς καταναλωτές. Η μεταφορά διακρίνεται σε: α) Μεταφορά μέσω αγωγού, β) Μεταφορά με πλωτό μέσο, γ) Οδική μεταφορά με βυτιοφόρο και δ) Σιδηροδρομική μεταφορά.

- **Μεταφορέας:** Το πρόσωπο που εκτελεί μεταφορά πετρελαιοειδών προϊόντων χρησιμοποιώντας δημοσίας χρήσεως βυτιοφόρα αυτοκίνητα.
- **Αποθήκη τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας:** Η αποθηκευτική εγκατάσταση όπου επιτρέπεται να αποθηκεύονται αργό πετρέλαιο, ημικατεργασμένα προϊόντα ή πετρελαιοειδή προϊόντα, έτσι ώστε να προσμετρώνται στην τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας.
- **Εμπορία:** Η αποθήκευση και διάθεση, με σκοπό το κέρδος αργού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών προϊόντων, τα οποία προέρχονται από διυλιστήριο ή σημείο εισαγωγής και προορίζονται για σημείο εξαγωγής ή άλλο διυλιστήριο, άλλη εγκατάσταση εμπορίας, εγκατάσταση λιανικής εμπορίας ή εγκατάσταση τελικού καταναλωτή με ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.
- **Τελική κατανάλωση:** Η τελική χρήση των πετρελαιοειδών προϊόντων από καταναλωτές.
- **Τελικοί καταναλωτές:** Οι τελικοί χρήστες των πετρελαιοειδών προϊόντων οι οποίοι διακρίνονται σε:
 - i. Μεγάλους τελικούς καταναλωτές των οποίων οι ετήσιες καταναλώσεις για αποκλειστικά ίδια χρήση ανά νομικό πρόσωπο υπερβαίνουν τους 150,000 μετρικούς τόνους για ελαφρά, μεσαία ή βαρέα κλάσματα και οι οποίοι διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους.
 - ii. Τελικούς καταναλωτές οι οποίο διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους και οι παραλαμβάνουν τα πετρελαιοειδή προϊόντα στους αποθηκευτικούς τους χώρους ή τις δεξαμενές τους.
 - iii. Τελικούς καταναλωτές, που δεν διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους και οι οποίοι προμηθεύονται τα πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας από κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας.

Το άρθρο 4 αναφέρεται στις γενικές διατάξεις που αφορούν την χορήγηση αδειών άσκησης οικονομικών δραστηριοτήτων στην αγορά πετρελαίου. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η άσκηση των δραστηριοτήτων διύλισης, χονδρικής εμπορίας, λιανικής εμπορίας, μεταφοράς με αγωγό πετρελαιοειδών προϊόντων και εμφιάλωσης υγραερίων επιτρέπεται μόνο εφόσον έχει χορηγηθεί η αντίστοιχη άδεια. Από αυτές οι άδειες διύλισης, εμπορίας, και μεταφοράς με αγωγό αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών

προϊόντων χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, ενώ οι άδειες λιανικής εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων χορηγούνται από την αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Επιπλέον στο άρθρο αναφέρεται ότι η χορήγηση της άδειας άσκησης των δραστηριοτήτων διύλισης, εμπορίας, λιανικής εμπορίας, μεταφοράς με αγωγό και εμφιάλωσης υγραερίων δεν απαλλάσσει τον κάτοχό της από την υποχρέωση να λαμβάνει άλλες άδειες ή εγκρίσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία καθώς και το ότι ένα πρόσωπο μπορεί να λαμβάνει περισσότερες από μία άδειες.

Όσον αφορά τώρα συγκεκριμένα την παραχώρηση αδειών διύλισης οι σχετικές διατάξεις αναφέρονται στο άρθρο 5 του ίδιου νόμου. Συγκεκριμένα

1. Η άδεια διύλισης χορηγείται μόνο σε νομικά πρόσωπα με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας ή άλλης αντίστοιχης μορφής, εφόσον το νομικό πρόσωπο εδρεύει σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Ο κάτοχος άδειας διύλισης μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα στην εγχώρια αγορά μόνο σε κατόχους άδειας εμπορίας, σε προμηθευτικούς συνεταιρισμούς ή κοινοπραξίες πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου κίνησης, σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές και στις Ένοπλες Δυνάμεις.
3. Το αργό πετρέλαιο και τα πετρελαιοειδή προϊόντα, στα οποία περιλαμβάνονται και τα ημικατεργασμένα και τα υποπροϊόντα, μπορεί να διακινούνται ή να αποτελούν αντικείμενο εμπορίας μεταξύ κατόχων άδειας διύλισης.
4. Ο κάτοχος άδειας διύλισης πρέπει να κατέχει κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους πετρελαίου και προϊόντων.

Στο άρθρο 6 περιγράφονται οι ισχύουσες διατάξεις που αφορούν τις άδειες εμπορίας. Σύμφωνα με αυτές άδεια εμπορίας αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών προϊόντων χορηγείται μόνο σε νομικά πρόσωπα με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας ή άλλης αντίστοιχης μορφής εφόσον το πρόσωπο εδρεύει σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ισχύει για όλη την επικράτεια. Επιπλέον μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας σε κατόχους άδειας εμπορίας ή λιανικής εμπορίας ή σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές που διαθέτουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους χωρίς διακρίσεις, με απρόσκοπτο τρόπο, εξασφαλίζοντας την ποιότητα των προϊόντων, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, την προστασία του περιβάλλοντος και την διαφάνεια των τιμολογήσεων.

Οι άδειες που χορηγούνται στις διάφορες εταιρείες εμπορίας διαφοροποιούνται ανάλογα με το προϊόν του πετρελαίου που εμπορεύεται η κάθε επιχείρηση. Έτσι υφίστανται οι ακόλουθες κατηγορίες αδειών:

- **Κατηγορία Α:** Άδεια εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων, στην οποία όμως δεν περιλαμβάνεται η εμπορία ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων, υγραερίων και ασφάλτου.
- **Κατηγορία Β1:** Άδεια εμπορίας αφορολόγητων ναυτιλιακών καυσίμων.
- **Κατηγορία Β2:** Άδεια εμπορίας αφορολόγητων ναυτιλιακών καυσίμων.
- **Κατηγορία Γ:** Άδεια εμπορίας υγραερίων.
- **Κατηγορία Δ:** Άδεια εμπορία ασφάλτου.

Η χορήγηση άδειας εμπορίας απαιτεί η εταιρεία που την διεκδικεί να πληρεί ορισμένες προϋποθέσεις. Σύμφωνα με αυτές το νομικό πρόσωπο στο οποίο πρόκειται να χορηγηθεί η άδεια πρέπει να διαθέτει ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκει, ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο:

- **Κατηγορία Α:** 2,000,000 €
- **Κατηγορία Β1:** 800,000 €
- **Κατηγορία Β2:** 800,000 €
- **Κατηγορία Γ:** 800,000 €
- **Κατηγορία Δ:** 800,000 €

Επιπλέον για την χορήγηση άδειας εμπορίας είναι απαραίτητο η υποψήφια επιχείρηση να διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους οι οποίοι να είναι είτε ιδιόκτητοι είτε μισθωμένοι, είτε να της έχουν παραχωρηθεί κατ' αποκλειστική χρήση. Η μίσθωση και η παραχώρηση της χρήσης πρέπει να έχουν διάρκεια ίση τουλάχιστον με το χρόνο ισχύος της άδειας και να αποδεικνύονται εγγράφως. Επίσης πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση της διακίνησης προϊόντων και την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας και να έχουν την αναγκαία και κατάλληλη δυναμικότητα για την άσκηση της εμπορίας καθώς και να συνδέονται με σύστημα αγωγών, με διυλιστήρια ή με θάλασσα ή με σιδηροδρομικό δίκτυο. Από την προϋπόθεση αυτή εξαιρούνται οι εγκαταστάσεις για αποθήκευση υγραερίων και ασφάλτου προς τις οποίες η σύνδεση με τις οποίες γίνεται με οποιονδήποτε τρόπο. Πρέπει να τονιστεί ότι σύμφωνα με τον νόμο οι αποθηκευτικοί



χώροι μπορούν να θεωρούνται και αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας καθώς και ότι ο ελάχιστος όγκος τους ανά κατηγορία αδείας πρέπει να είναι:

- **Κατηγορία A:** 13,000 κυβικά μέτρα
- **Κατηγορία B1:** 5,000 κυβικά μέτρα
- **Κατηγορία B2:** 5,000 κυβικά μέτρα
- **Κατηγορία Γ:** 500 κυβικά μέτρα
- **Κατηγορία Δ:** 2,000 κυβικά μέτρα

Τέλος οι προδιαγραφές ασφαλούς σχεδίασης, κατασκευής και λειτουργίας των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών των εταιρειών που δραστηριοποιούνται γενικά στο κλάδο του πετρελαίου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης.

Προϋπόθεση επίσης για την χορήγηση αδείας αποτελεί η διαθεσιμότητα μεταφορικών μέσων (βυτιοφόρα ή πλωτά μέσα) τα οποία να μπορούν να εξασφαλίσουν την ομαλή τροφοδοσία της αγοράς και την ομαλή και συνεχή διακίνηση μέρους των προϊόντων που εμπορεύεται ο κάτοχος της άδειας. Αυτά τα μεταφορικά μέσα πρέπει να είναι αποκλειστικής χρήσεως και να φέρουν εμφανώς το εμπορικό σήμα του κατόχου της άδειας εμπορίας ο οποίος τα χρησιμοποιεί κατά αποκλειστικότητα.

Για την εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων στην εγχώρια αγορά σύμφωνα με το ίδιο άρθρο του νόμου οι κάτοχοι της άδειας πρέπει να τηρούν συνεχώς στους αποθηκευτικούς τους χώρους λειτουργικά αποθέματα ίσα τουλάχιστον με τα 5/365 των ετήσιων πωλήσεων στην εγχώρια αγορά που πραγματοποίησαν κατά το προηγούμενο έτος. Αυτό ισχύει για όλες τις κατηγορίες πλην των κατηγοριών εμπορίας ασφάλτου και υγραερίων. Επίσης ο κάτοχος της άδειας εμπορίας έχει την υποχρέωση για την ομαλή και συνεχή τροφοδοσία της αγοράς σύμφωνα με του όρους της άδειας του και φέρει την ευθύνη σύμφωνα με τον νόμο για την διακίνηση των προϊόντων που εμπορεύεται. Ομοίως ευθύνεται μαζί με τον κάτοχο της άδειας λιανικής εμπορίας για την ποσότητα και ποιότητα των προϊόντων που διαθέτουν τα πρατήρια τα οποία τροφοδοτεί. Τέλος οι κάτοχοι άδειας εμπορίας μπορούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες τρίτων, μη κατόχων αδείας, εφόσον δεν πραγματοποιείται μεταβίβαση της κυριότητας του προϊόντος σε αυτούς και οι οποίοι ευθύνονται μαζί με τους κατόχους των αδειών για την ποιότητα, διακίνηση και παράδοση των προϊόντων στους καταναλωτές.

Στο άρθρο 7 περιγράφονται οι διατάξεις και οι κανονισμοί που ισχύουν για την παροχή άδειας λιανικής εμπορίας.

Σύμφωνα με αυτές η άδεια λιανικής εμπορίας χορηγείται σε φυσικά πρόσωπα ή εταιρείες με οποιαδήποτε εταιρική μορφή. Ειδικά για τα πρατήρια υγρών καυσίμων και υγραερίων ως άδεια λιανικής εμπορίας νοείται η άδεια λειτουργίας που εκδίδεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης. Η λιανική εμπορία περιλαμβάνει τις εξής κατηγορίες για τις οποίες χορηγείται χωριστή άδεια: α) Άδεια λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων, β) Άδεια λειτουργίας πρατηρίου πώλησης υγραερίων αποκλειστικά για κίνηση οχημάτων μέσω αντλιών, γ) Άδεια πωλητή πετρελαίου θέρμανσης που προορίζεται για καταναλωτές που έχουν ίδιους αποθηκευτικούς χώρους, δ) Άδεια διανομής εμφιαλωμένου υγραερίου το οποίο μπορεί να διατίθεται και μέσω άλλων καταστημάτων λιανικής πώλησης.

Ο κάτοχος της υποκείμενης άδειας υποχρεούται να προμηθεύει τους τελικούς καταναλωτές χωρίς διακρίσεις, με απρόσκοπτο τρόπο, εξασφαλίζοντας την ποιότητα των προϊόντων, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων, την προστασία του περιβάλλοντος και την διαφάνεια των τιμολογήσεων καθώς και σύμφωνα με την άδειά του η τροφοδοσία της κατανάλωσης να είναι συνεχής. Επίσης εφόσον τροφοδοτείται αποκλειστικά από έναν κάτοχο άδειας εμπορίας, υποχρεούται να αναρτά σε εμφανές σημείο το εμπορικό σήμα του κατόχου αδείας εμπορίας και σε διαφορετική περίπτωση να αναρτά το σήμα με την ένδειξη «Ανεξάρτητο Πρατήριο».

Την ευθύνη για την διακίνηση των προϊόντων που εμπορεύεται ο κάτοχος της άδειας φέρει ο ίδιος καθώς και για την εξασφάλιση και ασφαλή χρήση των απαραίτητων αποθηκευτικών χώρων, του εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, οι οποίοι χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τις ανάγκες άσκησης της λιανικής εμπορίας από των πωλητή πετρελαίου θέρμανσης. Όσοι κάτοχοι αδειών δεν διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους έχουν την δυνατότητα να προμηθεύονται τα προϊόντα αυτά από άλλους κατόχους αδείας που διαθέτουν ανάλογους χώρους και οι οποίοι ευθύνονται μαζί με τον μη διαθέτοντα αποθηκευτικούς χώρους, για την ποιότητα, τη διακίνηση και παράδοση στους τελικούς καταναλωτές.

Το ίδιο άρθρο ορίζει πως τα πρατήρια που είναι εγκαταστημένα κατά μήκος των εθνικών αυτοκινητοδρόμων δεν επιτρέπεται να διαθέτουν πετρέλαιο θέρμανσης καθώς

και ότι θέματα σχετικά με αυτή την παράγραφο ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Τέλος με κοινή απόφαση των υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να προβλέπονται κίνητρα για συγχωνεύσεις επιχειρήσεων κατόχων άδειας μεταπωλητή πετρελαίου θέρμανσης. Μεταξύ των κινήτρων μπορεί να προβλέπεται και δυνατότητα χρήσεως βυτιοφόρων οχημάτων, εφόσον οι συγχωνεύμενες επιχειρήσεις διέθεταν αυτά προ της ισχύος του υποκείμενου νόμου.

Στο άρθρο 8 του νόμου περιγράφονται οι ισχύοντες κανονισμοί για τις άδειες μεταφοράς πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου με αγωγό. Σύμφωνα με αυτούς η μεταφορά αργού πετρελαίου ή προϊόντων με αγωγό, εκτός των αγωγών που αποτελούν λειτουργικό μέρος εγκαταστάσεων διύλισης ή εγκαταστάσεων εμπορίας, στους οποίους περιλαμβάνονται και οι διασυνδέσεις εγκαταστάσεων διύλισης με εγκαταστάσεις εμπορίας, επιτρέπεται μόνο σε νομικά πρόσωπα που τους έχει χορηγηθεί άδεια μεταφοράς με αγωγό. Για την κατασκευή και λειτουργία αυτών των αγορών απαιτούνται άδειες εγκατάστασης και λειτουργίας, οι οποίες χορηγούνται σύμφωνα με τον νόμο 2516/1997 (ΦΕΚ 159 Α). Επιπλέον οι προδιαγραφές ασφαλούς κατασκευής και λειτουργίας των αγωγών μεταφοράς καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης.

Στο άρθρο 12 αναφέρονται οι νόμοι που διέπουν την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας και είναι οι ακόλουθοι:

1. Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται αποκλειστικά εντός της ελληνικής επικράτειας για κάθε κατηγορία προϊόντων πετρελαίου (ελαφρά, μεσαία και βαρέα κλάσματα), προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες της εσωτερικής αγοράς σε περιόδους κρίσης εφοδιασμού καυσίμων στα πλαίσια των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας.
2. Υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας έχουν, ανεξάρτητα από το είδος άδειας που κατέχουν, οι εξής:
 - α) Όσοι εισάγουν αργό πετρέλαιο, πετρελαιοειδή, ή ημικατεργασμένα προϊόντα προς κατανάλωση στην εγχώρια αγορά. Το ύψος του αποθέματος ασφαλείας του υπόχρεου ισούται με τα 90/365 των καθαρών εισαγωγών που πραγματοποίησε στην εγχώρια αγορά ο υπόχρεος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Ως καθαρές εισαγωγές του υπόχρεου θεωρείται το αλγεβρικό άθροισμα: (Εισαγωγές μείον εξαγωγές) μείον (Τελικό

απόθεμα μείον αρχικό απόθεμα) μείον (Διάθεση στη διεθνή ναυσιπλοΐα). Οι ποσότητες, οι οποίες προέρχονται από διακίνηση εκ μέρους άλλου κατόχου άδειας διύλισης ή εμπορίας υπολογίζονται στο αλγεβρικό άθροισμα του κατόχου αδείας ο οποίος τις διακίνησε πρώτος.

β) Οι Μεγάλοι Τελικοί Καταναλωτές, που εισάγουν πετρελαιοειδή προϊόντα για ίδια κατανάλωση. Το ύψος του αποθέματος ασφαλείας του υπόχρεου ισούται με τα 90/365 των καθαρών εισαγωγών που πραγματοποίησε στην εγχώρια αγορά ο υπόχρεος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα πιο πάνω όρια μπορεί να μεταβάλλονται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, λαμβανομένων υπόψη και των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας.

3. Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται σε αποθηκευτικούς χώρους οι οποίοι έχουν πιστοποιηθεί ως Αποθήκες Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας σύμφωνα με τον Κανονισμό Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας.

4. Στα αποθέματα ασφαλείας μπορούν να προσμετρώνται οι ποσότητες προϊόντων που χρησιμοποιούνται για λειτουργικές ανάγκες των υπόχρεων και οι ποσότητες που μεταφέρονται με πλοία τα οποία βρίσκονται εντός του χώρου της Ελληνικής Επικράτειας, με προορισμό να τροφοδοτήσουν εγκαταστάσεις κατόχων Αδείας Διύλισης ή κατόχων Αδείας Εμπορίας που βρίσκονται εντός της Ελληνικής Επικράτειας.

5. Οι κάτοχοι Αδείας Διύλισης, για την υποχρέωσή τους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, έχουν τη δυνατότητα να φυλάσσουν αποθέματα σε αργό πετρέλαιο ή ημικατεργασμένα ή Πετρελαιοειδή Προϊόντα.

6. Οι κάτοχοι Αδείας Διύλισης που καλύπτουν μέρος των αναγκών τους από αργό Πετρέλαιο που παράγεται στη χώρα, μπορούν να αφαιρούν τις ποσότητες αυτές από τη συνολική ποσότητα των αποθεμάτων, τα οποία υποχρεούνται να φυλάσσουν κατά το ποσοστό που οι ποσότητες αυτές συμμετέχουν στο σύνολο του διυλιζόμενου πετρελαίου. Οι αφαιρούμενες αυτές ποσότητες δεν μπορούν να υπερβαίνουν σε ποσοστό το 25% της συνολικής κατανάλωσης της χώρας.

7. Οι υπόχρεοι τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας μπορούν, ύστερα από συμφωνία, να αναθέτουν σε τρίτο, ο οποίος διαθέτει πιστοποιημένες αποθήκες αποθεμάτων

ασφαλείας, την τήρηση μέρους ή του συνόλου των ποσοτήτων που υποχρεούνται να τηρούν. Η σχετική σύμβαση πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον ενός έτους και να αφορά αποκλειστικά στην τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας.

8. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης μπορεί να ορίζεται ανώτατο όριο ανταλλάγματος για την παροχή υπηρεσίας τήρησης αποθέματος ασφαλείας. Κατά τον καθορισμό του ανώτατου αυτού ορίου λαμβάνονται υπόψη τα λειτουργικά και χρηματοοικονομικά έξοδα τήρησης του αποθέματος, στα οποία περιλαμβάνεται κέρδος εκείνου που παραχωρεί το χώρο αποθήκευσης. Το θέμα του ανώτατου ορίου ανταλλάγματος αναμένεται να ρυθμιστεί με το δεύτερο μέρος του Κανονισμού Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας, η έκδοση του οποίου εκκρεμεί (εξακολουθεί να εκκρεμεί και σήμερα).

9. Τον έλεγχο για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας ασκεί ο Υπουργός Ανάπτυξης. Οι υπόχρεοι τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας υποβάλλονται στον Υπουργό Ανάπτυξης κάθε σύμβαση που συνάπτουν με τρίτο για την ανάθεση τήρησης αποθέματος ασφαλείας. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (P.A.E), εκδίδεται ο Κανονισμός Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας, ο οποίος περιέχει τους όρους με τους οποίους ασκείται η εποπτεία και διενεργείται έλεγχος και κάθε σχετική λεπτομέρεια. Έως σήμερα έχει εκδοθεί ένα πρώτο μέρος του Κανονισμού Τήρησης Αποθεμάτων Ασφαλείας (ΦΕΚ Β' 710/4.6.2003) και εκκρεμεί η έκδοση του δεύτερου μέρους το οποίο θα ρυθμίζει θέματα όπως τη διαδικασία για την πιστοποίηση των αποθηκευτικών χώρων, την πρόσβαση τρίτων σε αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας και τον καθορισμό ανώτατου ορίου στα ανταλλάγματα για την πρόσβαση τρίτων σε αποθηκευτικούς χώρους.

Τιμολόγηση¹⁰

Στην εγχώρια αγορά πετρελαίου οι τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων σύμφωνα με το άρθρο 20 του νόμου 3054/2002 διαμορφώνονται ελεύθερα στην αγορά σε όλη την επικράτεια της χώρας από τους ασκούντες την εμπορία των προϊόντων αυτών. Παρόλα αυτά για την προστασία του ανταγωνισμού από φαινόμενα καρτέλ και

¹⁰ Νόμος 3054/2002, ΦΕΚ 230 /Α'2.10.2002

συμπαιγνιακής διαμόρφωσης των τιμών τα διυλιστήρια είναι υποχρεωμένα να κάνουν γνωστό στον Υπουργό Ανάπτυξης και την P.A.E. τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται οι εργοστασιακές (ex factory) τιμές των πετρελαιοειδών προϊόντων. Για τους ίδιους λόγους οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών είναι υποχρεωμένες να γνωστοποιούν στον Υπουργό Ανάπτυξης με κοινοποίηση στη P.A.E. τις πραγματικές τιμές (συμπεριλαμβάνοντας τυχόν εκπτώσεις ή άλλους διακανονισμούς) στις οποίες διαθέτουν τα προϊόντα στους πρατηριούχους ανά περιοχή.

Όμως οι υπουργοί Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης, μετά από γνώμη της P.A.E., επιτρέπεται κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες να επιβάλει εθνικά ή τοπικά ανώτατες τιμές πώλησης στον καταναλωτή για όλα ή ορισμένα από τα πετρελαιοειδή προϊόντα. Μια τέτοια απόφαση κατά το σχετικό νόμο επιλέγεται για την αντιμετώπιση δυσμενών επιπτώσεων που μπορεί να προκληθούν στην οικονομία της χώρας λόγω των υψηλών διεθνών τιμών του αργού πετρελαίου και των πετρελαιοειδών προϊόντων ή λόγω της αδικαιολόγητης, σύμφωνα με τους κανόνες του υγειούς ανταγωνισμού και τις ειδικές συνθήκες της εγχώριας και διεθνούς αγοράς πετρελαιοειδών, διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών προϊόντων. Μια τέτοια απόφαση μπορεί να έχει διάρκεια δύο μηνών κάθε φορά που λαμβάνεται.

3.3.2 Νόμος 3335/2005¹¹

Ο νόμος 3335/2005 ήρθε να συμπληρώσει τον προηγούμενο 3054/2002 και να διευκρινίσει επιμέρους ασάφειες. Οι κυριότερες από τις τροποποιήσεις που δημιούργησε περιγράφονται στα παρακάτω σημεία:

Στο άρθρο 5 περιγράφονται οι εξής τροποποιήσεις που αφορούν την παράγραφο 2 του 3034/2002: Ο κάτοχος Άδειας Διύλισης μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα στην εγχώρια αγορά μόνο σε κατόχους Άδειας Εμπορίας, σε Μεγάλους Τελικούς Καταναλωτές, στις Ένοπλες Δυνάμεις, σε Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή Κοινοπραξίες της παρ. 10 του άρθρου 7 και σε κατόχους Άδειας Λιανικής Εμπορίας των κατηγοριών με τα στοιχεία α' και β' της παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 3054/2002. Ο κάτοχος Άδειας Διύλισης δεν μπορεί να διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα στους κατόχους Άδειας Λιανικής Εμπορίας ή στους Προμηθευτικούς Συνεταιρισμούς ή στις

¹¹ Ο ίδιος ο νόμος 3335/2005, ΦΕΚ 95/A`/20.4.2005

Κοινοπραξίες του προηγούμενου εδαφίου, οι οποίοι ή τα μέλη των οποίων είτε προμηθεύονται αποκλειστικά, με σχετική σύμβαση, πετρελαιοειδή προϊόντα από έναν κάτοχο Άδειας Εμπορίας είτε φέρουν το Σήμα κατόχου Άδειας Εμπορίας. Ο κάτοχος Άδειας Λιανικής Εμπορίας, ο οποίος προμηθεύεται πετρελαιοειδή προϊόντα απευθείας από κάτοχο Άδειας Διύλισης, είτε μεμονωμένα είτε ως μέλος Προμηθευτικού Συνεταιρισμού ή Κοινοπραξίας της παρ. 10 του άρθρου 7, οφείλει να υποβάλει σε αυτόν υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν.1599/1986 (ΦΕΚ75Α)ότι δεν έχει συνάψει σύμβαση αποκλειστικής προμήθειας από κάτοχο Άδειας Εμπορίας ούτε φέρει το Σήμα του κατόχου αυτού. Ο κάτοχος Άδειας Διύλισης υποχρεούται να κοινοποιεί την πιο πάνω δήλωση στη «Διεύθυνση», μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία της, κατά τα ανωτέρω, υποβολής της. Αν δεν υποβληθεί δήλωση ή υποβληθεί δήλωση με ψευδές περιεχόμενο, πέραν των άλλων προβλεπόμενων κυρώσεων, ανακαλείται η Άδεια Λιανικής Εμπορίας.

Στο άρθρο 7 περιγράφονται τροποποιήσεις που αφορούν την παράγραφο 2 του άρθρου 7 του ν. 3054/2002. Συγκεκριμένα οι πιο βασικές είναι:

Οι κάτοχοι Άδειας Λιανικής Εμπορίας προμηθεύονται πετρελαιοειδή προϊόντα από κατόχους Άδειας Εμπορίας. Οι κάτοχοι Άδειας Λιανικής Εμπορίας των κατηγοριών με τα στοιχεία α' και β' της παραγράφου 3 μπορούν να προμηθεύονται πετρελαιοειδή προϊόντα και από κατόχους Άδειας Διύλισης, αποκλειστικά για τα πρατήρια τους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 5, εφόσον δεν προμηθεύονται, με βάση αποκλειστική σύμβαση, πετρελαιοειδή προϊόντα από κάτοχο Άδειας Εμπορίας ή δεν φέρουν το Σήμα του κατόχου αυτού.

Επίσης οι κάτοχοι Άδειας πρατηρίων υγρών καυσίμων επιτρέπεται να πωλούν, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, εκτελωνισμένα, τα ακόλουθα πετρελαιοειδή προϊόντα: α) βενζίνες και πετρέλαιο κίνησης μέσω αντλιών πώλησης σε οχήματα, στο χώρο του πρατηρίου, β) βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης και φωτιστικό πετρέλαιο, που προέρχονται από τον αποθηκευτικό χώρο του πρατηρίου και παραδίδονται σε δοχεία ή στους αποθηκευτικούς χώρους των Τελικών Καταναλωτών με βυτιοφόρο οχήματα και γ) εμφιαλωμένο υγραέριο για οικιακή χρήση, δ) άλλα προϊόντα, εφόσον κατέχουν σχετική άδεια.

Τέλος οι κάτοχοι Άδειας Λιανικής Εμπορίας των κατηγοριών με τα στοιχεία α' και β' της παραγράφου 3 μπορούν να πραγματοποιούν εισαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων, εφόσον δεν προμηθεύονται, με βάση αποκλειστική σύμβαση, πετρελαιοειδή προϊόντα από κάτοχο Άδειας Εμπορίας ή δεν φέρουν το Σήμα του κατόχου αυτού και εφόσον τα προϊόντα αυτά προορίζονται, αποκλειστικά, για την προμήθεια των πρατηρίων τους και τηρούνται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας για τις Εισαγωγές, του Τελωνειακού Κώδικα και το άρθρο 12 για την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας.

3.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΙΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο Νόμος 703/1977 και οι τροποποιήσεις του αποτελεί τη νομοθεσία που διέπει τον έλεγχο συγχωνεύσεων και εξαγορών στην Ελλάδα. Με βάση αυτό το νομοθετικό πλαίσιο κρίνεται ότι κάθε φύσεως συγκεντρώσεις αποτελούσαν αναγκαία προϋπόθεση για την αύξηση του μεγέθους των επιχειρήσεων, τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας και κατ' επέκταση, τη δημιουργία ισχυρών ελληνικών επιχειρήσεων για την αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα ο νόμος στην παράγραφο 2 αναφέρεται σε περιπτώσεις όπως α) συγχώνευση μεταξύ προηγουμένως ανεξάρτητων επιχειρήσεων και β) απόκτηση ελέγχου αποκλειστικού ή κοινού (π.χ. σύστασης μιας κοινής επιχείρησης). Έτσι, οι συγκεντρώσεις δεν θεωρούντο γενικά ότι δημιουργούν σημαντικά προβλήματα στον ανταγωνισμό σε αντίθεση με τις πρακτικές που υποδεικνύουν «Κατάχρηση Δεσπόζουσας Θέσης».

Σύμφωνα με τον ορισμό που σύνταξε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και ο οποίος ισχύει και στην Ελλάδα Δεσπόζουσα Θέση είναι: « Μια θέση οικονομικής δύναμης/ισχύος που έχει μια επιχείρηση, που της επιτρέπει να περιορίσει τον ανταγωνισμό στην σχετική αγορά, παρέχοντας της τη δυνατότητα να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές, τους πελάτες της και εν τέλει τους καταναλωτές».

Το 1991 με τον νόμο 1934/1991 εισάγονται δυο τροποποιήσεις, οι οποίες προσδιορίζουν τα «κατώφλια» για τη γνωστοποίηση των συγκεντρώσεων στη

Επιτροπή Ανταγωνισμού. Με βάση αυτές, εάν το συνολικό μερίδιο αγοράς ξεπερνούσε το 10% στην συγκεκριμένη αγορά προϊόντος, ή ο συνολικός τζίρος των επιχειρήσεων ξεπερνούσε τα 10 εκ. ευρώ, τότε οι επιχειρήσεις είχαν την υποχρέωση να γνωστοποιήσουν τη συγκέντρωση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέχρι και 30 ημέρες από την πραγματοποίηση της τελευταίας. Παράλληλα, εάν το συνολικό μερίδιο αγοράς ξεπερνούσε το 35% και ο συνολικός τζίρος τα 75 εκ. ευρώ, τότε αυτές οι υποθέσεις έπρεπε να υπαχθούν στο καθεστώς ελέγχου από την Επιτροπή Ανταγωνισμού πριν την πραγματοποίηση της συγχώνευσης, για περαιτέρω ανάλυση των τυχόν επιπτώσεων που πιθανό να είχαν στις συγκεκριμένες αγορές προϊόντων.

Στη συνέχεια, η τροποποίηση 2000/1991 μειώνει τα κατώφλια στο καθεστώς ελέγχου συγκεντρώσεων από 35% σε 30% για το μερίδιο αγοράς και από 75 σε 65 εκ. ευρώ για το συνολικό τζίρο. Στο ίδιο μήκος κύματος είναι και οι τροποποιήσεις οι οποίες εισάγονται από το 1995 και μετά, με τη μόνη διαφορά ότι νομιθετούνται δύο βασικές αλλαγές οι οποίες δεν υπήρχαν τα προηγούμενα χρόνια.

Το 1995 με την τροποποίηση του ν. 2296/1995 οι επιχειρήσεις υποχρεώνονται να γνωστοποιούν τη συγκέντρωση πριν την πραγματοποίηση της μέσα σε 10 εργάσιμες ημέρες από την σύναψη της αρχικής συμφωνίας, ή την δημοσίευση της προσφοράς ή της ανταλλαγής, ή την απόκτηση συμμετοχής που εξασφαλίζει τον έλεγχο της εξαγοραζόμενης επιχείρησης, εάν το συνολικό μερίδιο αγοράς ξεπερνάει το 25%, ή ο συνολικός κύκλος εργασιών ξεπερνάει τα 50 εκ. ευρώ και ταυτόχρονα ο κύκλος εργασιών δύο τουλάχιστον από τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στη συγκέντρωση ξεπερνάει τα 5 εκ. ευρώ. Ο νόμος αυτός εστιάζεται στο μέγεθος των επιχειρήσεων και στο κατά πόσο αυτό μπορεί να έχει ουσιαστικό ρόλο στην μείωση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε τροποποίηση του νόμου με τον ν. 2741/1999 αυξάνει τα κατώφλια τόσο για την ομάδα των επιχειρήσεων με βάση το άρθρο 4α, όσο και για τις επιχειρήσεις με βάση το άρθρο 4β. Για την ομάδα των επιχειρήσεων το κατώφλι του συνολικού μεριδίου αγοράς των προϊόντων ή υπηρεσιών παραμένει το ίδιο, ενώ αυξάνεται το κατώφλι του συνολικού τζίρου από 10 σε 15 εκ. ευρώ. Για την επιχείρηση το κριτήριο του συνολικού μεριδίου αγοράς παραμένει το ίδιο, ενώ ο συνολικός τζίρος αυξάνεται από 50 σε 75 εκ. ευρώ και τουλάχιστον δύο από

τις επιχειρήσεις της υπό εξέτασης συγκέντρωσης έχουν κάθε μια στην εθνική αγορά τζίρο 7 εκ. ευρώ αντί των 5 εκ. ευρώ που ίσχυε.

Τέλος, με την τροποποίηση που έφερε ο ν.2837/2000 καταργείται η υποχρέωση απλής γνωστοποίησης για τις επιχειρήσεις που υπάγονται στο άρθρο 4α, ενώ παράλληλα αυξάνονται τα κατώφλια του κύκλου εργασιών και του μεριδίου της αγοράς για την υποχρέωση προηγούμενης γνωστοποίησης. Συγκεκριμένα, υποχρέωση σε προηγούμενη γνωστοποίηση της συγκέντρωσης και συνακόλουθα υποχρέωση μη πραγματοποίησης της συγκέντρωσης μέχρι τη σχετική έγκριση της έχουν οι επιχειρήσεις όταν (α) με τη συγκέντρωση αποκτάται μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 35% ή (β) ο συνολικός κύκλος εργασιών των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων στην εθνική αγορά δεν υπολείπεται των 150 εκ. ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν κάθε μια χωριστά κύκλο εργασιών άνω των 15 εκ. ευρώ.

Όσον αφορά στη διαδικασία Ουσιώδους Ελέγχου των συγκεντρώσεων που εξετάζονται από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού, αυτή ακολουθεί από το 1995, σε μεγάλο βαθμό, την διαδικασία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αν και σύμφωνα με το άρθρο 4 του Νόμου 703/1977 σχετικά με συγκεντρώσεις, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσο υπάρχει «σημαντικός περιορισμός του ανταγωνισμού ιδίως με τη δημιουργία ή ενδυνάμωση μιας δεσπόζουσας θέσης» σε σχέση με κάποια αγορά προϊόντος και γεωγραφική αγορά. Η διαδικασία ορισμού της σχετικής αγοράς¹² έχει πάρει κεντρικό ρόλο στον έλεγχο, και οι βασικοί παράγοντες που εξετάζονται στην αξιολόγηση περιλαμβάνουν:

- τα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων που συγχωνεύονται,
- τα μερίδια αγοράς των άλλων επιχειρήσεων (και επομένως έμμεσα τον βαθμό συγκέντρωσης) και
- τον δυνητικό ανταγωνισμό και τα εμπόδια εισόδου.

¹² Ορισμός: Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι σχετικές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στην παροχή και προμήθεια προϊόντων ή/και υπηρεσιών, στην οποία οι συνθήκες του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και διακριτές από γειτονικές περιοχές, όπου οι συνθήκες του ανταγωνισμού είναι αισθητά διαφορετικές (βλέπε: Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, σελ. 17)

3.5 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

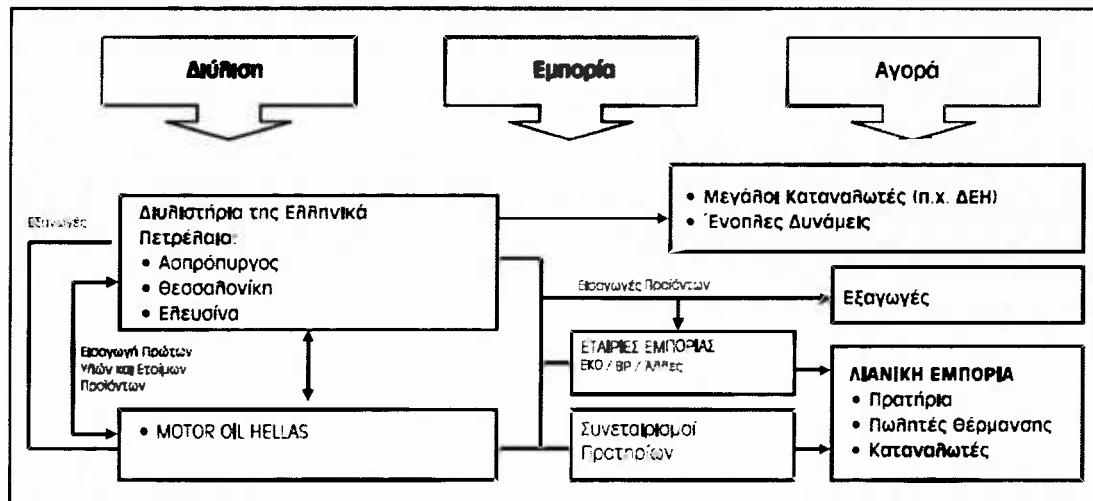
Η ελληνική αγορά πετρελαίου μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '80 είχε ως βασικό χαρακτηριστικό της την έντονη συμμετοχή του κρατικού τομέα είτε ως βασικού μετόχου σε πετρελαϊκές επιχειρήσεις είτε μέσω της παρέμβασης του στη γενικότερη λειτουργία της αγοράς. Συγκεκριμένα το ελληνικό δημόσιο καθόριζε την τιμολογιακή πολιτική και υποχρέωντες τις εταιρείες εμπορίας να προμηθεύονται καύσιμα από τα κρατικά διυλιστήρια. Αυτό το γεγονός άρχισε να αλλάζει το 1992 όταν και η αγορά απελευθερώθηκε και η λειτουργία του πλέον ρυθμίζεται από τον νόμο 3054/2002, ο οποίος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τον 3335/2005.

Σήμερα το κράτος, βάσει και του νόμου που προβλέπει ότι η συμμετοχή του δημοσίου στην εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια A.E. δεν μπορεί να πέσει κάτω από το 35%, εξακολουθεί να είναι βασικός μέτοχος της με ποσοστό επί του μετοχικού κεφαλαίου 35,3%. Επίσης η εταιρεία δραστηριοποιείται σε όλους τους τομείς της αγοράς πετρελαίου, πρόσφατα απέκτησαν συμμετοχή στην αγορά παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και επιπλέον τους ανήκει το 35% της ΔΕΠΑ A.E.

Οι βασικοί τομείς της πετρελαιϊκής παραγωγής στους οποίους παρατηρείται δραστηριότητα στην Ελλάδα αφορούν τα τελευταία στάδια της παραγωγής. Τα στάδια αυτά στην Ελλάδα είναι ο τομέας της διύλισης και της χονδρικής εμπορίας και της λιανικής εμπορίας πετρελαίου. Στον τομέα της διύλισης σήμερα δραστηριοποιούνται οι Ελληνικά Πετρέλαια A.E. και η Motor Oil Hellas ενώ στον στάδιο της χονδρικής εμπορίας δραστηριοποιούνται περίπου 19 εταιρείες οι οποίες διαθέτουν άδεια τύπου 'A'. Στην λιανική πώληση ο αριθμός των πρατηρίων σήμερα φτάνει περίπου στις 8,000. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται γενικά στην αγορά πετρελαίου χαρακτηρίζονται είτε από καθετοποίηση της παραγωγής τους με δραστηριότητα και σε δύο ή και στα τρία στάδια της παραγωγής, είτε αναπτύσσουν δραστηριότητα στον ένα από τους δύο τομείς. Η εξόρυξη αργού πετρελαίου το οποίο αφορά το ανώτερο στάδιο της παραγωγής παρουσιάζει πολύ μικρή δραστηριότητα η οποία αναπτύσσεται όπως αναφέρθηκε και παραπάνω από μία μόνο επιχείρηση. Συνοπτικά η δομή της αγοράς παρουσιάζεται στο Σχεδιάγραμμα 3.1.

Σχεδιάγραμμα 3.1

ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣ



Πηγή: Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. 2006, «Ετήσιο Δελτίο Εταιρικής Χρήσης 2006», site: www.hellenicpetroleum.gr

3.5.1 Τομέας διύλισης: Δομή, Συγχωνεύσεις και Εξαγορές, Ολοκλήρωση

Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμός

Ο κλάδος της διύλισης στην Ελλάδα αποτελείται από τις εταιρίες Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. και Motor Oil Hellas. Κυρίαρχη εταιρεία σήμερα στην αγορά είναι η Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. η οποία μετά και την συγχώνευσή της με την Petrola το 2003 να ελέγχει το 79% της εγχώριας διύλιστικής ικανότητας λειτουργώντας διυλιστήρια στον Ασπρόπυργο, την Θεσσαλονίκη και την Ελευσίνα, ενώ η Motor Oil Hellas διαθέτει μόνο ένα διυλιστήριο στους Αγίους Θεοδώρους και ελέγχει το υπόλοιπο 21%. Τα προϊόντα τα οποία παράγονται από αυτές τις εγκαταστάσεις είναι κυρίως σε βαρέα κλάσματα και το βαρύ πετρέλαιο υπολογίζεται στο 34% του συνόλου αυτών των προϊόντων(Πίνακας 3.8).

Ωστόσο λόγω της ανάγκης προσαρμογής των προϊόντων των ελληνικών διυλιστηρίων με τις προδιαγραφές Auto Oil II για το 2005 καθώς και της απαγόρευσης χρήσης βενζίνης με μόλυβδο από το 2002 οι παραπάνω εταιρείες προσανατολίζονται σε επενδύσεις για την ανάπτυξη της παραγωγής ελαφρών προϊόντων πετρελαίου. Μέσω της δέσμευσής τους με το πρόγραμμα Auto Oil οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του πετρελαίου έχουν δεχθεί την ενεργή δραστηριοποίησή τους στην προσπάθεια μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία οφείλεται στις εκπομπές καυσαερίων.

Πίνακας 3.8
Διυλιστήρια που λειτουργούν στην Ελλάδα

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΕΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.			ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ
ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΑΝΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	ΘΕΣΑΛΛΟΝΙΚΗ	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	ΑΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ
ΔΙΥΛΙΣΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ σε εκατομμύρια τόνους ανά έτος	7,5	3,4	5,0	4,5
ΤΥΠΟΣ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΥ	Σύνθετο με παραγωγή βενζίνης	Απλό με παραγωγή πετροχημικών και όχι παραγωγή βενζίνης	Απλό με παραγωγή ντίζελ και μαζούτ, όχι βενζίνης	Σύνθετο με παραγωγή βενζίνης

Πηγή: International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd

Με βάση τις ανάγκες προσαρμογής στα καινούρια πρότυπα αλλά και τους νέους περιβαλλοντικούς κανόνες τα διυλιστήρια της Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. ξεκίνησαν μέσω νέων εγκαταστάσεων το 2003 την παραγωγή και προμήθεια της αγοράς, μέσω της θυγατρικής τους εταιρείας διανομής ΕΚΟ-ΕΛΔΑ, με βενζίνη και ντίζελ που υπόκεινται στους παραπάνω περιορισμούς. Επιπλέον προχώρησαν σε έργα εξοικονόμησης ενέργειας με στόχο την μεγαλύτερη αποδοτικότητα της επιχείρησης. Από την άλλη η Motor Oil Hellas προέβη επίσης στην παραγωγή ανάλογων καυσίμων και η παραγόμενη ποσότητά τους αναμένεται να αυξηθεί μέσω της κατασκευής μιας καινούριας μονάδας αποθείωσης.

3.5.1.1 Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.¹³

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η εταιρεία «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.» κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο του κλάδου της διύλισης αργού πετρελαίου στην Ελλάδα η οποία

¹³ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2006», site: www.hellenic-petroleum.gr

αποτελεί και την κύρια δραστηριότητα του ομίλου. Ουσιαστικά είναι η κυρίαρχη εταιρεία στην εγχώρια πετρελαϊκή αγορά και πρωταγωνιστεί στις ενεργειακές εξελίξεις τόσο στην Ελλάδα, όσο και στον ευρύτερο χώρο της N.A. Ευρώπης.

Πέρα από τον κλάδο της διύλισης η εταιρεία αναπτύσσει δραστηριότητα και σε άλλους τομείς της εγχώριας οικονομία. Αυτοί είναι: α) Διάθεση καυσίμων, β) Εμπορία προϊόντων πετρελαίου στα οποία περιλαμβάνονται και οι διεθνείς πωλήσεις, γ) Έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων, δ) Παραγωγή και εμπορία πετροχημικών και χημικών, ε) Παραγωγή και εμπορία ηλεκτρικής ενέργειας με χρήση φυσικού αερίου, στ) Συμμετοχή στο κλάδο του φυσικού αερίου, ζ) Παροχή μελετών και τεχνικών υπηρεσιών για τεχνικά έργα συναφή με θέματα υδρογονανθράκων, η) Παραγωγή και εμπορία κάθε άλλης μορφής ενέργειας, θ) Συμμετοχή στη μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων με αγωγούς και θαλάσσιες μεταφορές (πλοία).

Πορεία του Ομίλου

Η εταιρεία «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.» δημιουργήθηκε το 1971 και τότε ονομαζόταν Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου Α.Ε. (Δ.Ε.Π.). Την περίοδο μέχρι και το 1980 μέσω της Δ.Ε.Π. και των Ελληνικών Διυλιστηρίων Ασπροπύργου Α.Ε. ελέγχει πλήρως την διύλιση, διάθεση και εμπορία προϊόντων πετρελαίου. Η δεκαετία του 80' αποτελεί περίοδο εξαγορών και ίδρυσης θυγατρικών επιχειρήσεων για την εταιρεία. Στις 6 Μαρτίου 1984, η EKO ΕΛΕΠΕΧ (εταιρεία HOLDING) αγοράζει σε χαμηλή τιμή για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου τις μετοχές του Ομίλου Εταιριών της ESSO PAPPAS. Η ESSO μετονομάζεται σε EKO, υπάγεται στη ΔΕΠ και λειτουργεί πλέον ως επιχείρηση του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Επίσης, ιδρύεται η ΔΕΠ – EKY η οποία έχει ως αντικείμενο την άσκηση των δικαιωμάτων του δημοσίου στην έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων καθώς και η Δημόσια Επιχείρηση Παροχής Αερίου Α.Ε. (Δ.Ε.Π.Α.). Τέλος η ΕΛ.Δ.Α. ιδρύει την εταιρεία μελετών ΑΣΠΡΟΦΩΣ και την εμπορική εταιρεία ΕΛ.Δ.Α.-Ε, ενώ η εμπορική EKO ιδρύει συμμετοχικά την EKOTAKΩ (εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών, προμηθεύει με καύσιμα την Κω και τα γειτονικά νησιά). Στην συνέχεια και τη δεκαετία του 90' με την απελευθέρωση της αγοράς πετρελαίου η Δ.Ε.Π. αναλαμβάνει την διύλιση και διάθεση προϊόντων για δικό της λογαριασμό μέσω των διυλιστηρίων ΕΛ.Δ.Α. και EKO.

Το 1998 η Δ.Ε.Π. μετονομάζεται σε Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. και εισάγεται στα Χρηματιστήριο Αθηνών και Χρηματιστήριο του Λονδίνου. Στα χρόνια που ακολουθούν προχωρά σε συστάσεις και εξαγορές θυγατρικών εταιρειών, όπως η ΕΛ.Π.Ε.Τ.-ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ Α.Ε.(αντικείμενο εργασιών: η κατασκευή και λειτουργία αργού πετρελαίου από την Θεσσαλονίκη μέχρι τα Σκόπια, δημιουργία πρατηρίων στα Σκόπια καθώς, και η παραγωγή και διάθεση ηλεκτρικής ενέργειας στα Σκόπια) μέσω της οποίας αποκτά το πλειοψηφικό πακέτο του διυλιστηρίου OKTA των Σκοπίων το οποίο διαθέτει διυλιστική ικανότητα 2,5 εκατ. τόνους πετρελαίου ανά έτος. Επίσης δημιουργούνται η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ-ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ καθώς και η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΥΠΡΟΥ.

Το 2003 η Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. συγχωνεύεται δια απορροφήσεως με την ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε. και στην συνέχεια προχωρά σε συστάσεις θυγατρικών εταιρειών, όπως η ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΘΕΣΑΛΛΟΝΟΝΙΚΗΣ, θέτοντας ως στόχο την κατασκευή εργοστασίου ηλεκτρικής ενέργειας, η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ-ΑΠΟΛΛΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (σκοπός της η εκμετάλλευση και διαχείριση εμπορικών πλοίων) και η ΕΚΟ ΦΙΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ Α.Ε. (αντικείμενο εργασιών η σύνδεση των καταναλωτών με το σύστημα φυσικού αερίου της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. στις περιοχές της δυτικής και νότιας Αττικής). Επιπλέον, δημιουργεί κοινοπραξία (με συμμετοχή 20%) με τις εταιρείες WOODSIDE ENERGY της Αυστραλίας (45%) και REPSOL YPF της Ισπανίας (35%) με σκοπό την έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων στην περιοχή της Λιβύης. Στη συνέχεια το 2004 μέσω της θυγατρικής της εταιρείας ΕΛ.Π.Ε.Τ. ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ αύξησε το ποσοστό συμμετοχής της στην εταιρεία OKTA AD SKOPJE της FYROM από 69,5% σε 81,51% αυξάνοντας το κεφάλαιο της τελευταίας και κατά την διάρκεια αυτής της αύξησης παραιτήθηκαν από τα σχετικά τους δικαιώματά οι υπόλοιποι μέτοχοι.

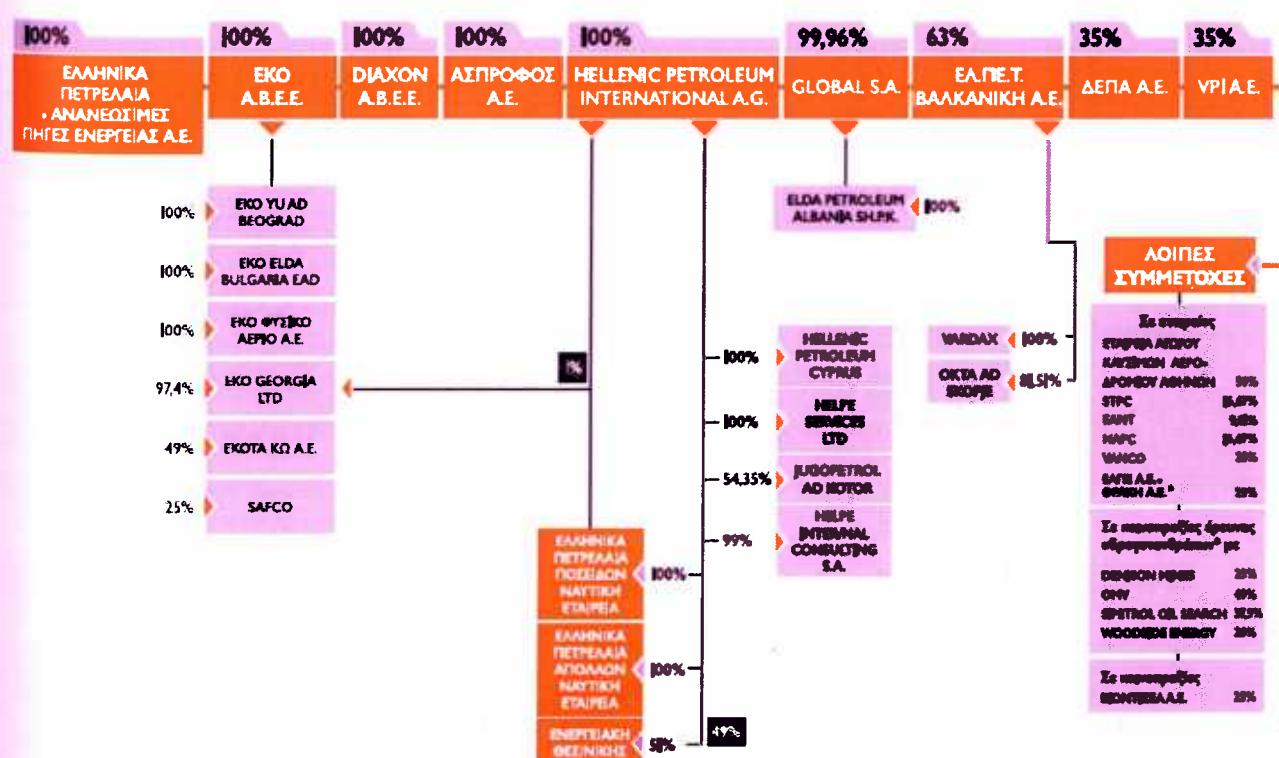
Το 2005 ο όμιλος θέτει σε εμπορική λειτουργία την Ηλεκτροπαραγωγική μονάδα στο Βιομηχανικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης με δυναμικότητα 390 MW η οποία είχε κατασκευαστεί από τη θυγατρική του ομίλου ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. Επίσης κατά το ίδιο έτος συστήνεται η HELLENIC PETROLEUM FINANCE PLC, με σκοπό την παροχή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών καθώς και η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ Α.Ε η οποία έχει ως σκοπό την παροχή

συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τις εταιρείες του ομίλου ΕΛ.ΠΕ. που δραστηριοποιούνται κυρίως στο εξωτερικό..

Τέλος το 2006 ο όμιλος λαμβάνει έγκριση για την σύσταση θυγατρικής εταιρείας με την επωνυμία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ Α.Ε. η οποία έχει ως αντικείμενο την παραγωγή, διάθεση και εμπορία ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Μέσω αυτή της εταιρείας η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. συμμετέχει με ποσοστό 25% στην εταιρεία BIONTIZEL Α.Ε.

Ακολουθώντας αυτή την πορεία η εταιρεία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε ανέπτυξε και ενδυνάμωσε την θέση της στην εγχώρια αγορά πετρελαίου και παράλληλα άνοιξε δρόμους για ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της και σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Συγκεκριμένα η εταιρική δομή του ομίλου σήμερα παρουσιάζεται από το παρακάτω σχεδιάγραμμα (Σχεδιάγραμμα 3.2).

Σχεδιάγραμμα 3.2
ΔΟΜΗ ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε.



Όσον αφορά την σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου σήμερα, αυτό έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά από αυτό που υφίστατο την πρώτη περίοδο ύπαρξης και λειτουργίας της επιχείρησης. Συγκεκριμένα, το δημόσιο έχει πάψει να αποτελεί τον μοναδικό μέτοχο της εταιρείας και πλέον δεν είναι και ο βασικός της μέτοχος. Συγκεκριμένα η μετοχική σύνθεση της εταιρείας όπως αυτή ήταν το 2006 περιγράφεται από τον πίνακα 3.8. Όπως παρατηρούμε από το σύνολο των μετοχών το 35,48% (27,46% + 8,02) ανήκει στο Δημόσιο, το 35,89% στην Paneuropean Oil & Industrial Holdings S.A. (συμφερόντων του ομίλου Λάτση) και το 28,63% στο ευρύ επενδυτικό κοινό.

Πίνακας 3.9

ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΑ.Π.Ε. Α.Ε. (31/12/2006)			
ΜΕΤΟΧΟΙ	Αριθμός Μετοχών	Ποσοστό Συμμετοχής %	Δικαιώματα Ψήφου
Ελληνικό Δημόσιο	83.931.553	27,46	83.931.553
Δημόσια Επιχείρηση Κινητών Αξιών Α.Ε.	24.498.751	8,02	24.498.751
Paneuropean Oil & Industrial Holdings S.A	109.698.188	35,89	109.698.188
Ευρύ Επενδυτικό Κοινό	87.506.693	28,63	87.506.693
Σύνολο	305.635.185	100,00	305.635.185

Πηγή: Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2006», site: www.hellenic-petroleum.gr

Ο όμιλος στον τομέα της διύλισης

Όπως αναφέρθηκε η κύρια δραστηριότητα του Ομίλου «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.» είναι η διύλιση αργού πετρελαίου. Αυτή απορροφά το μεγαλύτερο ποσοστό του ενεργητικού και των επενδύσεων της εταιρείας και είναι ο κατ' εξοχήν κερδοφόρος τομέας της. Συγκεκριμένα, η συμμετοχή του τομέα της διύλισης στο λειτουργικό αποτέλεσμα του 2006 ανερχόταν στο 78,2%. Στην Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε, η εταιρεία αυτή τη στιγμή διαθέτει τρία διυλιστήρια (πίνακας 3.8). Του Ασπροπύργου με ετήσια ονομαστική δυναμικότητα 7,5 εκατομμύρια τόνους, της Θεσσαλονίκης με 3,4 εκατομμύρια τόνους και της Ελευσίνας με 5 εκατομμύρια τόνους. Η τελευταία μονάδα διύλισης εντάχθηκε στο δυναμικό της εταιρείας ύστερα από την συγχώνευση της με την

ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε στις 11/7/2003. Συνολικά τα τρία διυλιστήρια καλύπτουν σχεδόν το 79% της συνολικής διυλιστικής ικανότητας στην Ελλάδα. Εκτός συνόρων, η εταιρεία διαθέτει, όπως προαναφέρθηκε, μία ακόμα διυλιστική μονάδα στην Π.Γ.Δ.Μ μέσω της συνδεδεμένης εταιρείας ΕΛ.Π.Ε.Τ.-ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ η οποία κατέχει πλειοψηφικό πακέτο στην OKTA AD SKOPJE. Η μονάδα αυτή είναι η μοναδική της χώρας της FYROM και έχει δυναμικότητα 2,5 εκατομμυρίων τόνων η οποία και υπερκαλύπτει τις ανάγκες της τοπικής αγοράς και παράλληλα παρέχει δυνατότητες εξαγωγών.

Τέλος η προμήθεια αργού πετρελαίου και για τα τέσσερα αυτά διυλιστήρια συντονίζεται κεντρικά από την «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.». Συγκεκριμένα το 2006 οι προμήθειες αργού πετρελαίου ήταν 14.570 χιλιάδες τόνοι και προήλθαν από τις πηγές που παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα (3.10) ο οποίος αναδεικνύει και την μεγάλη εξάρτηση, στην οποία αναφερθήκαμε παραπάνω, της χώρας και των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αυτή από τις εισαγωγές.

Πίνακας 3.10

Πηγές προμήθειας αργού πετρελαίου 2006

Προέλευση	Χιλιαδες τονοι	Ποσοστό (%)
Πρίνος	102,99	0,7
Καζακστάν	1.355,01	9,3
Αζερμπαϊτζάν	233,12	1,6
Ρωσία	4.618,69	31,7
Λιβύη	4.618,69	31,7
Ιράν	4.895,52	33,6
Σαουδική Αραβία	1.719,26	11,8
Σύνολο	14.570	100,00

Πηγή: Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. 2006, «Ετήσιο Δελτίο Εταιρικής Χρήσης 2006» και Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2006», site: www.hellenic-petroleum.gr

Διυλιστήριο Ασπροπύργου

Το διυλιστήριο Ασπροπύργου είναι σύνθετο και ένα από τα πιο σύγχρονα στην Ευρώπη με μεγάλο αριθμό μονάδων διύλισης και μετατροπής βαρέων κλασμάτων σε

λευκά προϊόντα. Βασικό πλεονέκτημα του διυλιστηρίου αποτελούν οι μονάδες μετατροπής με υψηλό δείκτη πολυπλοκότητας και συγκεκριμένα η μονάδα καταλυτικής πυρόλυσης (FCC) με ονομαστική δυναμικότητα 45.000 βαρέλια την ημέρα.

Το 2004 πραγματοποιήθηκαν έργα αναβάθμισης των μονάδων και δικτύων διακίνησης γεγονός που επέτρεψε στο διυλιστήριο να λειτουργεί από το 2005 πλήρως εναρμονισμένο με τις νέες περιβαλλοντικές νομοθετικές ρυθμίσεις και τους σύγχρονους κανόνες ασφαλείας. Επιπλέον, η αναβάθμιση των μονάδων αποθεώσης και αναμόρφωσης νάφθας καθώς και η λειτουργία της μονάδας ΤΑΜΕ (προσθήκη οξυγονούχων συστατικών σε βενζίνες για δημιουργία αιθέρων) έδωσε στη μονάδα την δυνατότητα παραγωγής βενζίνης υψηλών οκτανίων με αυστηρές περιβαλλοντικές προδιαγραφές την οποία και προμηθεύει σε όλη την αγορά ενώ παράλληλα καλύπτει το 80% της συνολικής παραγωγής του ομίλου σε τελικά προϊόντα βενζινών.

Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός ότι διαθέτει μεγάλο ιδιωτικό λιμάνι και σταθμούς φόρτωσης βυτιοφόρων και τρένων καθώς και εκτενές δίκτυο διακίνησης αργού πετρελαίου από τις εγκαταστάσεις της Πάχης στα Μέγαρα και αγωγό διακίνησης τελικών και ημικατεργασμένων προϊόντων από και προς το διυλιστήριο της Ελευσίνας. Τέλος, είναι συνδεδεμένο με τον αγωγό διακίνησης καυσίμου προς το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος για το οποίο έχει και την κύρια ευθύνη για την παροχή καυσίμου.

Διυλιστήριο Ελευσίνας

Είναι απλό διυλιστήριο ατμοσφαιρικής διύλισης και διαθέτει μονάδες αποθείωσης και ανάκτησης θείου καθώς και μονάδα υδρογονοαποθείωσης, με συνολική δυναμικότητα 800.000 τόνους ντίζελ ετησίως. Τα πλεονεκτήματα αυτής της διυλιστικής μονάδας εντοπίζονται στο γεγονός ότι διαθέτει μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους, με δυνατότητα αποθήκευσης 3,35 εκ. τόνων αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου, μεγάλο λιμάνι το οποίο ανήκει στην εταιρεία και το οποίο μπορούν να προσεγγίζουν ταυτόχρονα 15 μεγάλα πλοία για φορτοεκφόρτωση, καθώς, τέλος, και ο σύγχρονος σταθμός φόρτωσης βυτιοφόρων με ο οποίος διαθέτει 18 νησίδες φόρτωσης. Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι τα διυλιστήρια αυτά συνδέονται με αγωγό με το διυλιστήριο του Ασπροπύργου και με τις εγκαταστάσεις του ομίλου στην Πάχη Μεγάρων.

Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης

Είναι διυλιστήριο ατμοσφαιρικής διύλισης και μαζί με τα διυλιστήρια του Ασπροπύργου και της Ελευσίνας λειτουργούν σαν μια ενιαία παραγωγική μονάδα. Οι μονάδες που διαθέτει είναι απόσταξης υπό κενό, αποθείωσης, αναμόρφωσης και ισομερισμού νάφθας, παραγωγής πετροχημικών καθώς και μονάδες υδρογονοαποθείωσης. Επιπλέον διαθέτει δύο σταθμούς φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων με συνολικά 41 θέσεις φόρτωσης.

Το γεγονός ότι αυτή η μονάδα διύλισης είναι η μοναδική στην περιοχή της βορείου Ελλάδος είναι ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα που έχει ο όμιλος των ΕΛ.ΠΕ. στην περιοχή. Η μονάδα έχει την δυνατότητα κάλυψης των αναγκών της τοπικής αγοράς αλλά και της βαλκανικής ενδοχώρας. Σε αυτό συμβάλει το γεγονός ότι το διυλιστήριο συνδέεται οργανικά με τις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις του ομίλου στο Καλοχώρι και οι οποίες χρησιμοποιούνται και για την μεταφόρτωση προϊόντων παραγωγής των διυλιστηρίων του Ασπροπύργου και της Ελευσίνας. Επιπλέον οι εγκαταστάσεις του Καλοχωρίου καθώς και το αγκυροβόλιο εκφόρτωσης αργού πετρελαίου συνδέονται με τις εγκαταστάσεις της EKO ABEE που βρίσκονται στην περιοχή του Δενδροποτάμου. Το γεγονός αυτό αυξάνει σε μεγάλο βαθμό τις δυνατότητες του διυλιστηρίου για παραλαβή, αποθήκευση και διακίνηση αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου.

Διυλιστήριο OKTA

Είναι διυλιστήριο ατμοσφαιρικής διύλισης και διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους 250.000 κυβικών μέτρων. Συνδέεται με αγωγό με το διυλιστήριο της Θεσσαλονίκης από το οποίο προμηθεύεται αργό πετρέλαιο και παράγει κυρίως βενζίνη, ντίζελ και μαζούτ καθώς και μικρές ποσότητες υγραερίων. Το 2006 η επεξεργασία αργού πετρελαίου ανήλθε στα 1,017 εκ. τόνους και η παραγωγή προϊόντων πετρελαίου στα 1,022 εκ. τόνους. Η συνολική διάθεση προϊόντων την ίδια χρονιά ήταν συνολικά 1,079 εκ. τόνοι εκ των οποίων οι 730.000 διοχετεύτηκαν στην αγορά της FYROM, ενώ οι 349.000 χρησιμοποιήθηκαν για εξαγωγές. Επιπλέον το 2006 πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις εκσυγχρονισμού των διυλιστηρίων οι οποίες ανήλθαν στα 6,462\$.

Στον παρακάτω πίνακα (3.11) παρουσιάζεται η δυναμικότητα των διυλιστηρίων των ΕΛ.ΠΕ. ανά παραγωγική διαδικασία, τόσο αυτών του εσωτερικού, όσο και αυτών του εξωτερικού, ενώ στη συνέχεια παρατίθεται το σχεδιάγραμμα 3.3 με την παραγωγή ανά προϊόν των διυλιστηρίων του ομίλου για την περίοδο 2004-2006 καθώς, και ο πίνακας (3.12) με την ποσότητα παραγωγής ανά διυλιστήριο της εταιρείας.

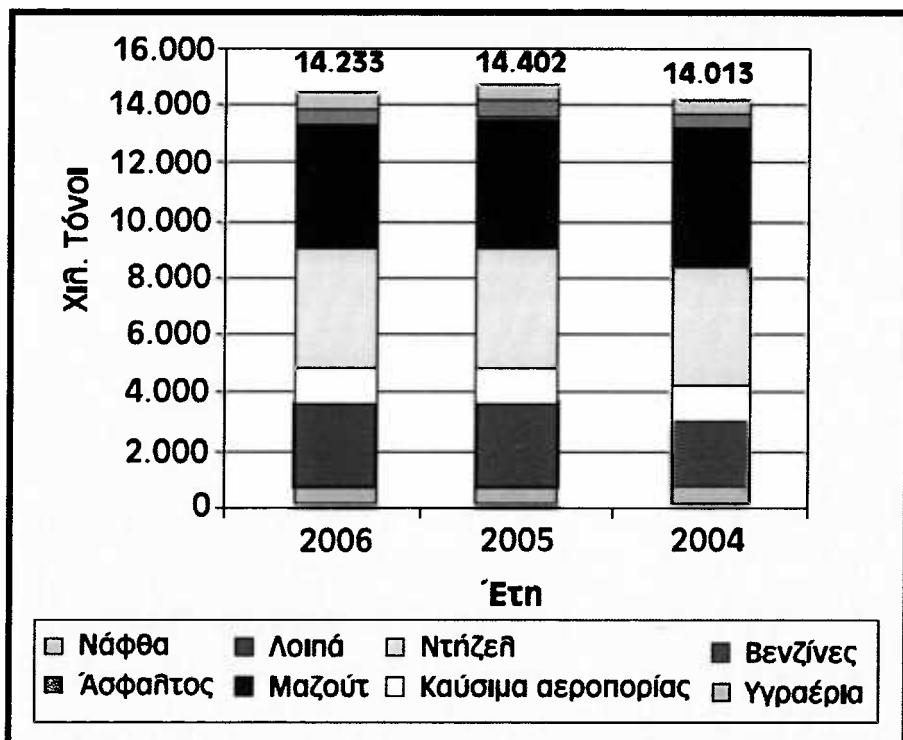
Πίνακας 3.11
Δυναμικότητα ανά διυλιστήριο 2006

Κύριες Μονάδες και Δυναμικότητες				
Βαρέλια ανά ημέρα	Ασπρόπυργος	Θεσσαλονίκη	Ελευσίνα	OKTA
Διώλιση αργού	146.500	72.000	100.000	50.000
Απόσταξη Κενού	72.000	11.500	-	-
Ιξωδόλυση	21.150	-	-	-
Καταλυτική Αναμόρφωση	24.915	10.000	-	10.400
Ισομερισμός Ελαφράς Νάφθας	10.117	12.820	-	3.200
Μονάδα αποθείωσης VGO	45.300	-	-	-
Fluid Catalytic Craker	45.300	-	-	-
Μονάδα Αποθείωσης Πετρελαίου	38.505	20.000	17.500	15.200

Πηγή: www.hellenic-petroleum.gr

Σχεδιάγραμμα 3.3

**ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ (*)
(σε χιλ. τόνους)**



(*) Ασπροπύργου, Θεσσαλονίκης, Ελευσίνας και ΟΚΤΑ

Πηγή: Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. 2006, «Ετήσιο Δελτίο Εταιρικής Χρήσης 2006»,
site: www.hellenic-petroleum.gr

Πίνακας 3.12

Παραγωγή Προϊόντων Πετρελαίου των Διυλιστηρίων, 2003-2006 (Χιλιάδες τόνοι)

Διυλιστήριο	2006	2005	2004	2003
Ασπρόπυργος	7.630	7.776	6.793	7.775
Θεσσαλονίκη	2.782	3.120	3.288	3.317
Ελευσίνα*	3.484	3.604	4.041	952
ΟΚΤΑ	1.022	919	837	812
Ενδοεπιχειρησιακές μεταφορές	(685)	(1.018)	(923)	(824)
Σύνολο Παραγωγής ΕΛΠΕ	14.233	14.402	14.013	12.032

* Η Ελευσίνα ενσωματώνεται από το 4ο Τρίμηνο 2003

Πηγή: www.hellenic-petroleum.gr

Παρακάτω (πίνακας 3.13) παρουσιάζονται οι ανά προϊόν χονδρικές πωλήσεις καυσίμων των διυλιστηρίων που λειτουργούν στη χώρα προς τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, τη ΔΕΗ και τις Ένοπλες Δυνάμεις. Παρατηρούμε ότι το 2002 τα μερίδια αγοράς, με βάση τις πωλήσεις, των ΕΛ.ΠΕ. και της ΠΕΤΡΟΛΑ ήταν 55% και 22% αντίστοιχα, αθροίζοντας συνολικά το 77%. Το 2006 μετά και την συγχώνευση ΕΛΠΕ-ΠΕΤΡΟΛΑ το μερίδιο των ΕΛΠΕ είναι 71,3%, μειωμένο από το 2002.

Πίνακας 3.13

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Εσωτερική Αγορά (σε χιλ. τόνους)							
(ΔΕΗ και ΕΛ αμυντηριαμβαναμένων)							
Υγραέρια	414	402	395	392	380	353	344
Βενζίνες	3.320	3.377	3.245	3.361	3.429	3.505	3.576
Αεροπορικά Καύσιμα	261	206	256	243	257	250	221
Ντίζελ	5.821	6.261	6.446	7.259	6.854	6.856	6.923
Μαζούτ	2.544	2.242	2.417	2.237	2.215	2.330	2.303
Άσφαλτος	410	413	434	385	418	275	391
Σύνολο Εσωτερικής Αγοράς	12.771	12.901	13.193	13.878	13.553	13.569	13.758
Διεθνείς Πωλήσεις							
Βενζίνες	1	~ 1	-	-	-	-	-
Αεροπορικά Καύσιμα	1.077	974	878	874	908	935	994
Ντίζελ Ναυτιλίας (MGO)	854	957	626	561	569	510	473
Μαζούτ Ναυτιλίας (BFO)	3.018	3.268	2.677	2.971	2.860	2.851	3.009
Σύνολο Διεθνών Πωλήσεων	4.949	5.199	4.181	4.406	4.337	4.296	4.476
Σύνολο ΕΠΙΧΙΛΩΚΗΣ Αγοράς	17.719	18.100	17.374	18.284	17.890	17.865	18.234
Μερίδιο ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ στην ΕΠΙΧΙΛΩΚΗ Αγορά							
	56%	56%	55%	74,4%	75,4%	73,5%	71,3%
Μερίδιο ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ στην ΕΠΙΧΙΛΩΚΗ Αγορά							
	22%	22%	22%				

Πηγή: Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. 2006, «Ετήσιο Δελτίο Εταιρικής Χρήσης 2006», site: www.hellenic-petroleum.gr

Τομέας έρευνας και παραγωγής υδρογονανθράκων

Ο όμιλος Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. πέρα από τον κλάδο της διύλισης αναπτύσσει δραστηριότητα και στον τομέα της έρευνας και εξόρυξης υδρογονανθράκων. Στόχος της εταιρείας μέσα από αυτή την στρατηγική είναι η καθετοποίηση των δραστηριοτήτων της προς τα πάνω και η εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που αντή προσφέρει. Συγκεκριμένα έχει αναπτύξει και διευρύνει τις δραστηριότητες της σε χώρες της ευρύτερης περιοχής της N.A. Μεσογείου και της N.A. Ευρώπης. Τέτοιες χώρες είναι η Αίγυπτος, η Λιβύη, το Μαυροβούνιο. Στόχος των δραστηριοτήτων της εταιρείας σε αυτές τις περιοχές είναι η εξασφάλιση αποθεμάτων υδρογονανθράκων για μελλοντική εξόρυξη και κάλυψη μέρους της διυλιστικής ικανότητας του ομίλου. Με αυτή την στρατηγική τα Ε.Π.Ε. θα μπορέσουν να εδραιώσουν ακόμα περισσότερο την κυρίαρχη θέση που έχουν στην ελληνική αγορά πετρελαίου και ενδεχομένως α εγείρουν με αυτό τον τρόπο εμπόδια εισόδου στην ελληνική αγορά. Οι εξελίξεις σε αυτές τις περιοχές είναι οι ακόλουθες¹⁴:

- **Στην Αίγυπτο**, τον Απρίλιο του 2006 η κρατική εταιρεία EGPC ανακοίνωσε τα αποτελέσματα του διεθνούς γύρου παραχωρήσεων 2005 για έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων. Μέσα από αυτή την διαδικασία τα Ελληνικά Πετρέλαια κατοχύρωσαν το δικαίωμα έρευνας και διαχείρισης στην βόρεια δυτική έρημο την περιοχή West Obayed, συνολικής έκτασης 1.841 τετραγωνικών χιλιομέτρων, η οποία συνορεύει με την περιοχή Obayed στην οποία βρίσκεται σε παραγωγή κοίτασμα φυσικού αερίου το οποίο διαχειρίζεται η SHELL, εταιρεία η οποία προμηθεύεται αργό πετρέλαιο για τις δραστηριότητες στην ελληνική αγορά πετρελαίου από τα διυλιστήρια των Ε.Π.Ε.. Η σύμβαση αυτή αποτέλεσε την πρώτη άδεια που κατοχύρωσε η εταιρεία για έρευνα έξω από τα σύνορα της Ελλάδας. Στην πρώτη ερευνητική περίοδο η οποία είναι τριετούς διάρκειας η εταιρεία έχει δεσμευτεί να υλοποιήσει ερευνητικό πρόγραμμα ελάχιστου κόστους 14 εκ. \$ και το οποίο περιλαμβάνει την αξιολόγηση των υπάρχοντων ερευνητικών δεδομένων, την επανεπεξεργασία των παλαιότερων σεισμικών καταγραφών με νέα τεχνολογικά μέσα, την εκτέλεση νέου σεισμικού προγράμματος και την εκτέλεση τριών τουλάχιστον γεωτρήσεων για την διερεύνηση των εντοπιζόμενων

¹⁴ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2006», site: www.hellenic-petroleum.gr

πετρελαιοπιθανών δομών. Επιπλέον, ο όμιλος μέσω της κοινοπραξίας στην οποία συμμετέχει με ποσοστό 30% μαζί με την βρετανική εταιρεία MELROSE, η οποία με ποσοστό συμμετοχής 40% είναι ο διαχειριστής της κοινοπραξίας, και την αυστραλιανή OIL SEARCH (30%), λαμβάνει μέρος στον διεθνή γύρο παραχωρήσεων του 2006 για έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων που διεξάγει η κρατική εταιρεία GANOPE, υπεύθυνη για την περιοχή της Άνω Αιγάπτου.

- **Στη Λιβύη**, υπεγράφη τον Νοέμβριο του 2003 συμφωνία μεταξύ της κοινοπραξίας των εταιρειών WOODSIDE ENERGY NA LTD της Αυστραλίας, REPSOL MURZUQ SA της Ισπανίας, ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ A.E. και του Λιβυκού Εθνικού Οργανισμού Πετρελαίου (NOC), για την έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων σε έξι χερσαίες περιοχές της Λιβύης και διάρκειας 30 ετών. Τα ποσοστά συμμετοχής στα έσοδα και τις δαπάνες των μελών της κοινοπραξίας είναι 45%, 35% και 20% αντίστοιχα ενώ διαχειριστής της κοινοπραξίας είναι η WOODSIDE ENERGY NA LTD.

Από τις έξι περιοχές που έχουν παραχωρηθεί οι πέντε βρίσκονται στη λεκάνη της Σύρτης και είναι συνολικής έκτασης 9.000 τετρ. χιλιομέτρων. Στην περιοχή αυτή έχουν εντοπιστεί κοιτάσματα γίγαντες, που ξεπερνούν τα ανακτήσιμα αποθέματα του ενός δισεκατομμυρίου βαρελιών πετρελαίου. Η έκτη περιοχή βρίσκεται στην λεκάνη του Murzuq στη Ν.Δ. Λιβύη, στα σύνορα με την Αλγερία και είναι έκτασης 11.000 τετρ. χιλιομέτρων. Αυτά τα δεδομένα δίνουν μεγάλη δυναμική στον όμιλο για την ανάπτυξή του καθώς επιπλέον η περιοχή της Λιβύης χαρακτηρίζεται από κοιτάσματα χαμηλού κόστους εξόρυξης γεγονός πολύ σημαντικό για την αύξηση του περιθωρίου κέρδους των ΕΛ.ΠΕ.

Το πρόγραμμα γεωτρήσεων ξεκίνησε το Μάρτιο του 2006. Συγκεκριμένα στις περιοχές που βρίσκονται στην λεκάνη της Σύρτης έγιναν τρεις ερευνητικές γεωτρήσεις, από τις οποίες οι δύο οδήγησαν στον εντοπισμό υδρογονανθράκων ενώ στην περιοχή που βρίσκεται στη λεκάνη του Murzuq έγιναν τέσσερις γεωτρήσεις από τις οποίες τρεις ήταν επιτυχής.

Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η εταιρεία από των Οκτώβριο του 2005 διαθέτει παράρτημα στην Τρίπολη για την καλύτερη παρακολούθηση της εξέλιξης των εργασιών.

- **Στο Μαυροβούνιο**, η εταιρεία έχει αναπτύξει δραστηριότητα από το 2002. Την χρονιά αυτή εξαγόρασε το 54,35% της κρατικής εταιρείας πετρελαίου JUGOPETROL

A.D. KOTOR (JPK). Η JPK έχει δικαίωμα έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων σε τρεις θαλάσσιες περιοχές του Μαυροβούνιου. Η σχετική σύμβαση παραχώρησης προβλέπει ότι οι δραστηριότητες σε αυτές τις περιοχές λαμβάνουν χώρα μέσω κοινοπραξιών της JPK με ξένες εταιρείες.

Η μετοχική σύνθεση των εταιρειών που συμμετέχουν στην κοινοπραξία που υφίσταται σήμερα είναι η ακόλουθη:

- Περιοχή 1 και Περιοχή 2 (έκτασης 1.130 km^2 και 3.710 km^2 αντίστοιχα): MEDUSA(Montenegro) με 40%, HELLENIC PETROLEUM INTERNATIONAL AG με 11%, JPK με 49%.
- Περιοχή 3 (έκτασης 3.930 km^2): MEDUSA OIL&GAS με 40% και JPK με 60%.

-Στην Ελλάδα, η εταιρεία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. κατέχει το αποκλειστικό δικαίωμα έρευνας και παραγωγής σε περιοχές συνολικής έκτασης 60.658 km^2 στα πλαίσια του νόμου 2289/95. Συμμετέχει με ποσοστό 25% στις ερευνητικές περιοχές της παραχώρησης του Θρακικού Πελάγους και έχει αναλάβει τον έλεγχο και την επίβλεψη των εργασιών εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων που συντελλούνται στα κοιτάσματα πετρελαίου που βρίσκονται στις περιοχές Πρίνος και Βόρειος Πρίνος και φυσικού αερίου στη Νότια Καβάλα από το 1999.

-Στην Αλβανία, από το 2000 ο όμιλος συμμετέχει με ποσοστό 49% σε κοινοπραξία μαζί με την Αυστριακή OMV, η οποία κατέχει ποσοστό 51% και είναι ο διαχειριστής της κοινοπραξίας, στην έρευνα τριών περιοχών (block 1, έκτασης 2.600 km^2 και blocks 4 και 5 έκτασης 4.370 km^2), μέσω σύμβασης διανομής παραγωγής. Το 2005 το block 1 εγκαταλείφθηκε και στο block 5 έλαβε χώρα ερευνητική γεώτρηση η οποία ανακάλυψε βαρύ πετρέλαιο, περίπου 15 API, χωρίς δυνατότητες παραγωγής κατά την διάρκεια των δοκιμών. Στις 23/1/2007 η κοινοπραξία ανακοίνωσε την εγκατάλειψη και των blocks 4 και 5 αφού έγιναν όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες, μεταξύ των οποίων και η αποκατάσταση του περιβάλλοντος χώρου του εργοστασίου.

Άλλες δραστηριότητες του ομίλου

Πέρα της δραστηριότητας που αναπτύσσει ο όμιλος των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ Α.Ε. στον τομέα της διύλισης έχει παρουσία και σε άλλους τομείς που

σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τον κλάδο του πετρελαίου ή γενικότερα με τον κλάδο της ενέργειας.

-Εμπορία προϊόντων πετρελαίου¹⁵

Μία τέτοια δραστηριότητα είναι η συμμετοχή του στην εμπορία προϊόντων πετρελαίου. Συγκεκριμένα, πραγματοποιεί πωλήσεις από τα διυλιστήρια (ex refinery sales) προς τις εμπορικές εταιρείες αλλά επίσης δραστηριοποιείται στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο.

Στην Ελλάδα αυτό πραγματοποιείται μέσω της θυγατρικής εταιρείας EKO A.B.E.E. η οποία διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο 1.247 πρατηρίων σε σύνολο περίπου 8.000 που υπάρχουν πανελλαδικά ενώ απασχολεί 684 εργαζόμενους. Επιπλέον, στην ιδιοκτησία της βρίσκονται 12 εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής καυσίμων, 21 σταθμοί ανεφοδιασμού αεροσκαφών, 4 εμφιαλωτήρια υγραερίου και μια μονάδα παραγωγής και συσκευασίας λιπαντικών, ενώ το μερίδιο της αγοράς λιανικής εμπορίας το 2006 ήταν στο 21,8%.

Εκτός Ελλάδας ο όμιλος διαθέτει 219 πρατήρια και απασχολεί 920 εργαζόμενους. Αυτά βρίσκονται σε μια σειρά από χώρες στις οποίες δραστηριοποιείται ο όμιλος. Συγκεκριμένα ασκεί εμπορία στις εξής χώρες:

- Στη Δημοκρατία της Γεωργίας από το 1995, μέσω της EKO GEORGIA LTD με συμμετοχή 96,4%, και διαθέτει 17 πρατήρια.
- Στην Αλβανία από το 1999, μέσω της GLOBAL PETROLEUM με συμμετοχή 99,96%, και διαθέτει 8 πρατήρια.
- Στο Μαυροβούνιο από το 2002 όταν και εξαγόρασε το 54,35% της YUGOPETROL AD KOTOR. Η εταιρεία διαθέτει δίκτυο 39 πρατηρίων, εγκαταστάσεις τροφοδοσίας σε τρία λιμάνια και δύο αεροδρόμια, τρεις αποθήκες προϊόντων και υλικών, ιδιόκτητο στόλο βυτιοφόρων και φορτηγών οχημάτων και τρεις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης καυσίμων, συνολικής χωρητικότητας 185.000 m³.
- Στην Βουλγαρία από το 2003, μέσω της EKO-ELDA BULGARIA με συμμετοχή 100%, και διαθέτει 41 πρατήρια.
- Στη Σερβία από το 2003, μέσω της EKO-YU BEOGRAD με συμμετοχή 100%, και διαθέτει 19 πρατήρια.

¹⁵ Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2006»

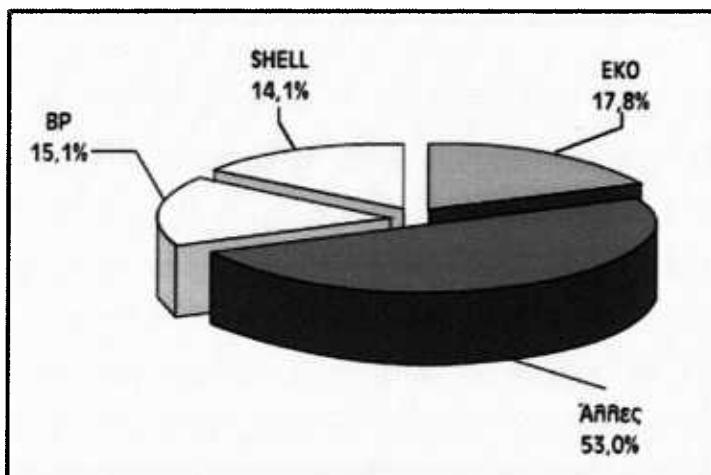


- Στην Κύπρο με την ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΥΠΡΟΥ Ltd, η οποία διαθέτει 72 ιδιόκτητα πρατήρια, συγκρότημα αποθήκευσης και εμφιάλωσης LPG και ιδιόκτητες εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης καυσίμων χωρητικότητας 25.000 m^3 . Επίσης το 2002 εξαγόρασε τις εμπορικές δραστηριότητες της BP στην Κύπρο καθώς και το 65% της μονάδας λιπαντικών Super lube.

Παρακάτω στο σχεδιάγραμμα (3.4) παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς που κατέχουν οι τρεις μεγαλύτερες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών με βάση τις πωλήσεις, ανάμεσα στις οποίες η EKO A.E.B.E. είναι η μεγαλύτερη. Επίσης, στο σχεδιάγραμμα (3.5) παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς που κατέχουν οι τρεις μεγαλύτερες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών με βάση τις πωλήσεις σε χώρες του εξωτερικού.

Σχεδιάγραμμα 3.4

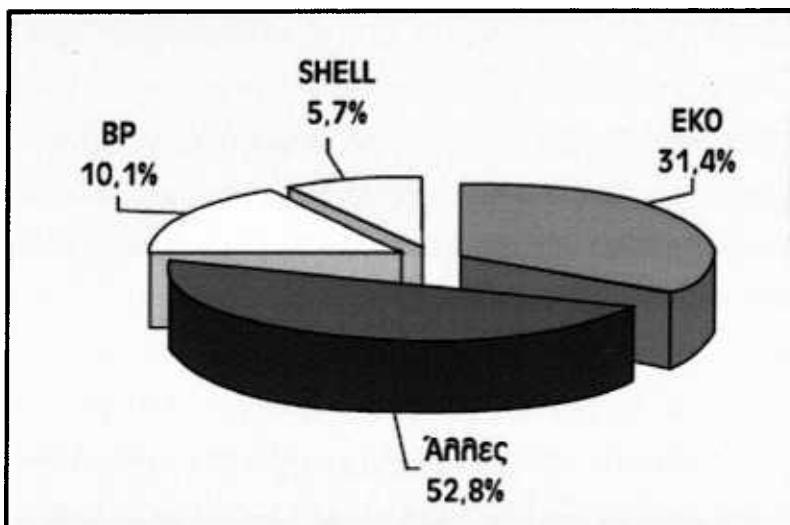
ΜΕΡΙΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 2006



Πηγή: Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. 2006, «Ετήσιο Δελτίο Εταιρικής Χρήσης 2006», site: www.hellenic-petroleum.gr

Σχεδιάγραμμα 3.5

ΜΕΡΙΔΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ 2006



Πηγή: Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. 2006, «Ετήσιο Δελτίο Εταιρικής Χρήσης 2006», site: www.hellenic-petroleum.gr

-Πετροχημικά/Χημικά

Ο όμιλος είναι ο μοναδικός παραγωγός πετροχημικών στην Ελλάδα και διαθέτει και λειτουργεί το μεγαλύτερο συγκρότημα παραγωγής στην Ελλάδα το οποίο βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη και παράγει προπυλένιο, PVC, βιομηχανικούς αλειφατικούς διαλύτες και καυστική σόδα. Οι μονάδες αυτές λειτουργούν σε ενοποιημένη βάση με το διυλιστήριο της Θεσσαλονίκης και η τεχνική υποδομή του τομέα συμπληρώνεται με τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής πετροχημικών προϊόντων καθώς και με το δίκτυο πωλήσεων που διαθέτει ο όμιλος. Με βάση αυτή την πραγματικότητα η εταιρεία κατέχει ισχυρή θέση στη εν λόγῳ αγορά με πολύ υψηλά μερίδια. Επιπλέον συμμετέχει με ποσοστό 35% στην VPI Α.Ε. η οποία παράγει ρητίνη PET μέρος της οποίας διατίθεται στην ελληνική αγορά μέσω του δικτύου πωλήσεων των ΕΛ.ΠΕ.

Τα τελευταία χρόνια ο όμιλος προχώρησε σε ακόμη μεγαλύτερη καθετοποίηση της παραγωγικής του βάσης προχωρώντας στην κατασκευή μονάδων προπυλενίου στον Ασπρόπυργο και την Θεσσαλονίκη και μονάδας BOPP φιλμ πολυπροπυλενίου στην Κομοτηνή.

- Παραγωγή και εμπορία Ηλεκτρικής Ενέργειας

Κατασκεύασε και λειτουργεί μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, η οποία βρίσκεται στο βιομηχανικό συγκρότημα της εταιρείας στη Θεσσαλονίκη και η κατασκευή της έλαβε χώρα μέσω της θυγατρικής εταιρείας ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. Η μονάδα βρίσκεται σε εμπορική λειτουργία από το Δεκέμβριο του 2005 και είναι συνολικής ισχύος 390 MW.

- Φυσικό Αέριο

Η εταιρεία συμμετέχει στη ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΕΡΙΟΥ Α.Ε. (ΔΕΠΑ Α.Ε.) με ποσοστό 35%, ενώ το υπόλοιπο 65% ανήκει στο ελληνικό δημόσιο. Τομέας λειτουργίας της ΔΕΠΑ είναι η μεταφορά και διάθεση του φυσικού αερίου στην Ελλάδα.

Το 2003 ο όμιλος ΕΛ.ΠΕ. προχώρησε στη σύσταση ΕΚΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ Α.Ε. με στόχο την σύνδεση των καταναλωτών με το σύστημα φυσικού αερίου της ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. στις περιοχές της δυτικής και νότιας Αττικής, την παροχή υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης προς τους καταναλωτές, την επεξεργασία και υποβολή σχεδίων για την ανάπτυξη της αγοράς φυσικού αερίου και τον συντονισμό της τραπεζικής χρηματοδότησης πακέτων για τις εσωτερικές εγκαταστάσεις.

Με βάση και την παραπάνω ανάλυση των δραστηριοτήτων της «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.» παρατηρούμε ότι πλέον δραστηριοποιείται σε όλα τα στάδια της κάθετης αλυσίδας παραγωγής πετρελαίου. Παράλληλα όμως έχει επεκταθεί και σε άλλες μορφές ενέργειας όπως το φυσικό αέριο και η ηλεκτρική ενέργεια. Αυτή η ανάπτυξη της επιχείρησης η οποία επιτευχθεί κυρίως μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών είχε ως αποτέλεσμα ο όμιλος των ΕΛΠΕ να αποτελεί σήμερα ένα κολοσσό για τα δεδομένα της ελληνικής αγοράς πετρελαίου και παράλληλα να το έχει καταφέρει με το χαμηλότερο κόστος καθώς οι επενδύσεις δεν υπήρξαν η κύρια στρατηγική της. Επιπλέον με την καθετοποίηση των δραστηριοτήτων της κατάφερε σε μεγάλο βαθμό να διασφαλίσει την ομαλότητα της παραγωγικής διαδικασίας καθώς έχει μειώσει τον βαθμό εξάρτησής από την σύναψη μακροπρόθεσμων συμβολαίων με εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα διάφορα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας. Τέλος με την κάθετη και οριζόντια ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων της της δίνεται η δυνατότητα να εκμεταλλευτεί

οικονομίες κλίμακας και οικονομίες φάσματος καθώς, και να αυξήσει σημαντικά την αποτελεσματικότητα της παραγωγικής διαδικασίας.

3.5.1.2. MOTOP OİL ΕΛΛΑΣ – ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ KOPINΘΟΥ¹⁶

Η MOTOP OİL είναι η δεύτερη εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στον κλάδο της διύλισης αργού πετρελαίου κατέχοντας περίπου το 21% αυτής, και είναι ο μοναδικός ανταγωνιστής της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. Βασικό χαρακτηριστικό της εταιρείας είναι το γεγονός ότι διαθέτει το μοναδικό διυλιστήριο λιπαντικών στην Ελλάδα και επιπλέον μαζί με το διυλιστήριο των ΕΛ.Π.Ε. στον Ασπρόπυργο είναι τα μοναδικά σύνθετα διυλιστήρια καυσίμων. Επιπλέον πέραν των βασικών μονάδων επεξεργασίας πετρελαίου, όπως η ατμοσφαιρική απόσταξη, η καταλυτική αναμόρφωση και η υδρογονοκατεργασία, περιλαμβάνει και μονάδες μετατροπής όπως καταλυτική και θερμική πυρόλυση και υδρογονοπυρόλυση.

Πορεία της εταιρείας

Η εταιρεία συστήθηκε το 1970 με την επωνυμία MOTOP OİL ΕΛΛΑΣ-ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Α.Ε. η οποία όμως το 1972 τροποποιήθηκε και έγινε MOTOP OİL ΕΛΛΑΣ-ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ KOPINΘΟΥ Α.Ε. Η διάρκεια ύπαρξης της εταιρείας κατά την σύστασή της ορίστηκε σε 50 έτη ή αλλιώς έως 7/5/2020.

Το 1975 προχώρησε σε επέκταση των εργασιών της στον τομέα της παραγωγής καυσίμων με την προσθήκη της μονάδας ατμοσφαιρικής απόσταξης, ενώ το 1978 κατασκεύασε μονάδα καταλυτικής αναμόρφωσης για την περαιτέρω επεξεργασίας νάφθας. Στη συνέχεια, το 1980 προσέθεσε στις εγκαταστάσεις της μονάδα καταλυτικής πυρόλυσης και το 1984 κατασκεύασε μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, που χρησιμοποιεί ως πρώτη ύλη αέριο καύσιμο, με δικαίωμα πώλησης ηλεκτρικής ενέργειας σε εθνικό δίκτυο.

Το 1996 αγοράστηκε το 50% των μετοχών της MOTOP OİL από την Aramco Overseas Company BV, η οποία είναι 100% θυγατρική της Saudi Arabian Oil Company (Saudi Aramco), εταιρείας που τότε ελεγχόταν από την Σαουδαραβική Κυβέρνηση και ασχολείται με την έρευνα, παραγωγή και πώληση ακατέργαστου πετρελαίου. Με βάση

¹⁶ Motor Oil Hellas, «Ετήσιο Δελτίο 2006», site: www.moh.gr

την συμφωνία των δύο εταιρειών η Motor Oil Hellas θα προμηθεύεται μέχρι και τις 13/3/2021 το 100% των αναγκών της σε όξινο πετρέλαιο από την Saudi Aramco το οποίο αντιπροσώπευε το 80% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο. Το 2002 πραγματοποίησε την εξαγορά του 100% της εταιρείας εμπορίας πετρελαιοιειδών AVIN OIL A.B.E.N.E.P. (σήμερα AVIN OIL) η οποία ήταν η 4^η σε μερίδιο αγοράς εταιρεία στην Ελλάδα.

Το 2005 ολοκλήρωσε την κατασκευή της μονάδας Υδροπυρόλυσης (Hydrocracker) η οποία έδωσε στην εταιρεία την δυνατότητα παραγωγής «καθαρών» καυσίμων τα οποία είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 2005 και του 2009 (Πρόγραμμα Auto Oil II). Το ίδιο έτος απέκτησε μέσω της Motor Oil Holdings S.A. το ποσοστό που κατείχε μέχρι τότε η Aramco Overseas Company B.V και σήμερα η εταιρεία ανήκει αποκλειστικά στον όμιλο Βαρδινογιάννη.

Τέλος το 2006 προχώρησε σε συμφωνία συνεργασίας με την ισπανική IBERDROLA S.A. μέσω της εταιρείας KOPINΟΟΣ POWER A.E. στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας.

Το 2006 το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανερχόταν σε 33.234.894 € το οποίο διαιρείται σε 110.782.980 κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας 0,30 € η κάθε μία. Σημειώνεται ότι η εδρεύουσα στο Λουξεμβούργο εταιρεία συμμετοχών MOTOR OIL HOLDINGS S.A. είναι συμφερόντων της οικογένειας Βαρδινογιάννη και ελέγχων μέτοχος της PETROVENTURE HOLDINGS LTD και της PETROSHARES LTD. Η μετοχική σύνθεση της εταιρείας όπως αυτή υφίσταντο το 2006 περιγράφεται από τον πίνακα 3.14.

Πίνακας 3.14

Σύνθεση Μετοχικού Κεφαλαίου της Motor Oil Hellas (2006)

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ(%)
PETROVENTURE HOLDINGS LTD	56.499.320	51,00%
PETROSHARES LIMITED	11.673.690	10,54%
Επενδυτικό Κοινό	42.609.970	38,46%
ΣΥΝΟΛΟ	110.782.980	100,00%

Πηγή: Motor Oil Hellas, «Ετήσιο Δελτίο 2006», site: www.moh.gr

Δραστηριότητες της εταιρείας

Βασική δραστηριότητα της εταιρείας όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως είναι η διύλιση αργού πετρελαίου και η παραγωγή προϊόντων πετρελαίου. Συγκεκριμένα το διυλιστήριο το οποίο βρίσκεται στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας αποτελεί μαζί με τις βιοηθητικές εγκαταστάσεις και τις εγκαταστάσεις διακίνησης καυσίμων το μεγαλύτερο ιδιωτικό βιομηχανικό συγκρότημα της Ελλάδας το οποίο απασχολεί 1.011 εργαζόμενους και θεωρείται από τα πιο ευέλικτα και σύνθετα διυλιστήρια της Ευρώπης. Έχει την δυνατότητα επεξεργασίας διαφόρων τύπων αργού πετρελαίου και πρώτων υλών, μετατρέποντας τα σε τελικά προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας. Το διυλιστήριο είναι επιπλέον πλήρως καθετοποιημένο και πέρα των εγκαταστάσεων παραγωγής διαθέτει μεγάλους χώρους αποθήκευσης συνολικής χωρητικότητας 2,2 εκατ. m^3 , εγκαταστάσεις φόρτωσης και λιμενικές εγκαταστάσεις τριών προβλητών με μέγιστη χωρητικότητα υποδοχής 450.000 τόνους.

Βασική πρώτη ύλη για την παραγωγή της εταιρείας αποτελεί το αργό πετρέλαιο από την επεξεργασία του οποίου παράγει προϊόντα όπως ντίζελ, βενζίνη, μαζούτ, άσφαλτο, καύσιμα αεριωθούμενων και λιπαντικά. Παράλληλα δίνεται έμφαση στα προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας γεγονός που της δίνει την δυνατότητα να προμηθεύει μεγάλες εταιρείες εμπορίας πετρελαίου τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό. Επιπλέον χαρακτηριστικό της δραστηριότητας της εταιρείας αποτελεί το γεγονός ότι τα παραγόμενα βασικά και τελικά λιπαντικά είναι εγκεκριμένα από διεθνείς οργανισμούς (ACEA, API) και από τις ένοπλες δυνάμεις των ΗΠΑ.

Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι μέχρι το 1989 η εταιρεία διέθετε όλη της την παραγωγή στο εξωτερικό. Έπειτα από αυτή τη χρονιά όμως και με την απελευθέρωση της αγοράς η εταιρεία διαθέτει περίπου το $\frac{1}{4}$ της παραγωγής της στην εγχώρια αγορά διατηρώντας παράλληλα την θέση της ως μία πολύ ισχυρή εξαγωγική δύναμη στην αγορά πετρελαίου.

Η παραγωγική διαδικασία των διυλιστηρίων της εταιρείας συνοψίζεται στα παρακάτω¹⁷:

- **Παραγωγή Καυσίμων:** Βασική πρώτη ύλη στην όλη παραγωγική διαδικασία αποτελεί το αργό πετρέλαιο, το οποίο αφού υποστεί την πρώτη επεξεργασία στη

¹⁷ Motor Oil Hellas, «Ετήσιο Δελτίο 2006», site: www.moh.gr

μονάδα ατμοσφαιρικής απόσταξης διαχωρίζεται σε υγραέριο, νάφθα, μαζούτ, κηροζίνη και ντίζελ. Το υγραέριο, αφού απομακρυνθούν οι θειούχες ενώσεις, οδηγείται στις σφαιρικές δεξαμενές προς αποθήκευση. Η νάφθα, το μαζούτ η κηροζίνη και το ντίζελ υφίστανται περαιτέρω επεξεργασία στα επιμέρους συγκροτήματα, για να πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές. Έτσι από κηροζίνη παράγεται καύσιμο jet και από ντίζελ παράγεται μαζούτ.

- **Παραγωγή βενζινών:** εισέρχεται η νάφθα η οποία, αφού υποστεί αποθείωση με καταλυτική υδρογόνωση, χωρίζεται σε δύο ρεύματα: βαριάς και ελαφριάς νάφθας. Στην ίδια μονάδα κατεργάζεται μια μικρή ποσότητα νάφθας που προέρχεται από την μονάδα θερμικής πυρόλυσης.
- **Συγκρότημα Υδρογονοπυρόλυσης (Hydrocracker):** Η συγκεκριμένη μονάδα αποτελεί την πλέον πρόσφατη επένδυση της Εταιρείας το ύψος της οποίας ανήλθε σε € 350 εκατ. και ολοκληρώθηκε εντός του 2005. Μέσω της λειτουργίας της κατέστη δυνατή η παραγωγή των νέων καθαρών καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπρόσθετα η μονάδα συνέβαλε αποφασιστικά στη βελτίωση των περιβαλλοντικών όρων του Διυλιστηρίου καθόσον οι εκπομπές από το συγκρότημα Καταλυτικής Πυρόλυσης (FCC) μειώθηκαν σημαντικά.
- **Συγκρότημα καταλυτικής πυρόλυσης (FCC):** χρησιμοποιεί ως πρώτη ύλη το μαζούτ που προέρχεται από τη μονάδα ατμοσφαιρικής απόσταξης ή εισαγόμενο μαζούτ και παράγει υγραέρια, βενζίνη υψηλών οκτανίων, ντίζελ και μαζούτ. Μερικά από τα υγραέρια πηγαίνουν σε άλλες μονάδες και μετατρέπονται σε υψηλής ποιότητας συστατικά βενζινών.
- **Παραγωγή Λιπαντικών:** χρησιμοποιείται σαν πρώτη ύλη μαζούτ από τη μονάδα ατμοσφαιρικής απόσταξης από το συγκρότημα FCC, εφόσον είναι κατάλληλης ποιότητας, ή εισαγόμενο μαζούτ και παράγονται λιπαντικά. Μετά ακολουθούν διεργασίες που βελτιώνουν τις ιδιότητες των, όπως δείκτης ιξώδους, σημείο ροής, σημείο θολώσεως για την παραγωγή των βασικών λιπαντικών. Επιπλέον παράγεται άσφαλτος από την μονάδα κενού των λιπαντικών, και μαζί με το υπόλειμμα από την μονάδα κενού του FCC, πηγαίνει στην μονάδα θερμικής πυρόλυσης για αναβάθμιση και παραγωγή μαζούτ.

Στον πίνακα 3.15 παρουσιάζεται η παραγωγή της Motor Oil Hellas για την περίοδο 2004-2006. Σε αυτόν παρατηρούμε πως τα βασικότερα προϊόντα της εταιρείας το 2006 (αλλά και τις προηγούμενες χρονιές) είναι η βενζίνη με παραγωγή 1.593 μετρικών τόνων, το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης με 2.481 μετρικούς τόνους (η παραγωγή σχεδόν διπλασιάστηκε σε σύγκριση με το 2004) και το μαζούτ με 1.935 μετρικούς τόνους.

Πίνακας 3.15
Παραγωγή Motor Oil Hellas ανά κατηγορία προϊόντων (2004-2006)

Προϊόντα (σε Μετρικούς Τόνους)	2004	2005	2006
Λιπαντάκι	177	175	174
Υγραέρια	157	142	135
Βενζίνες	1.492	1.359	1.593
Καύσιμα Αεριωθουμένων	599	649	341
Πετρέλαιο Κίνησης - Θέρμανσης	1.392	1.390	2.481
Ειδικά Προϊόντα	298	237	316
Μαζούτ	1.645	1.544	1.935
ΣΥΝΟΛΟ	5.760	5.496	6.975

*Ποσότητα σε χιλιάδες μετρικούς τόνους

Πηγή: Motor Oil Hellas, «Ετήσιο Δελτίο 2006», site: www.moh.gr

Πέρα της διύλισης η εταιρεία έχει αναπτύξει και ένα εκτεταμένο δίκτυο πωλήσεων και διανομής των προϊόντων πετρελαίου που παράγει. Συγκεκριμένα ο κύριος όγκος των προϊόντων της εταιρείας παραδίδεται στου πελάτες με όρους FOB (free on board) από τις εγκαταστάσεις του διυλιστηρίου στους Αγίους Θεοδώρους. Με άλλα λόγια η Motor Oil αναλαμβάνει την ευθύνη και τα έξοδα μέχρι τα προϊόντα να φτάσουν στο πλοίο του αγοραστή. Από το σημείο αυτό και μετά δεν βαρύνεται με κάποια άλλη ευθύνη. Από το σύνολο της παραγωγής αυτό το μέρος το οποίο προορίζεται για κατανάλωση στις μεγάλες αστικές περιοχές μεταφέρεται με πλοία για αποθήκευση και παράδοση σε εγκαταστάσεις τρίτων. Το υπόλοιπο μέρος της παραγωγής μεταφέρεται μέσω αγωγών στις εγκαταστάσεις της AVIN OIL, είτε παραδίδεται από τον σταθμό φόρτωσης βυτιοφόρων της εταιρείας που άρχισε να λειτουργεί το 2004.

Στους πελάτες της Motor Oil συγκαταλέγονται όλες οι μεγάλες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών στην που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, οι εταιρείες εφοδιασμού πλοίων ενώ παράλληλα πραγματοποιεί εξαγωγές προς χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, των Βαλκανίων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον

βασιζόμενη στην άρτια υποδομή της παρέχει υπηρεσίες αποθήκευσης προϊόντων για λογαριασμό τρίτων καθώς και διύλισης αργού πετρελαίου για λογαριασμό τρίτων.

Ο ακόλουθος πίνακας (3.16) παρουσιάζει τα μερίδια καυσίμων της Motor Oil Hellas με βάση τις πωλήσεις των προϊόντων της στην εγχώρια αγορά. Με βάση τα στοιχεία αυτά παρατηρούμε ότι υπάρχει σχετική σταθερότητα του μεριδίου της με μία μικρή αύξηση κατά το έτος 2006 της τάξης του 1,2%.

Πίνακας 3.16

Μερίδια αγοράς της Motor Oil Hellas ανά κατηγορία προϊόντος στην εγχώρια αγορά (2004-2006)

	2004	2005	2006
Εσωτερική Αγορά			
Υγραέρια	24,5%	21,7%	20,6%
Βενζίνες	26,2%	26,5%	27,1%
Αεροπορικά Καύσιμα	0,7%	0,6%	0,2%
Πετρέλαιο Κίνησης - Θέρμανσης	20,1%	21,9%	22,4%
Μαζούτ	10,8%	10,9%	9,4%
Άσφαλτος	39,0%	41,6%	38,2%
Σύνολο Εσωτερικής Αγοράς Καυσίμων	20,7%	21,4%	21,6%
Ναυτιλία - Αεροπορία			
Αεροπορικά Καύσιμα	33,7%	29,2%	24,0%
Μαζούτ	27,5%	25,3%	32,2%
Πετρέλαιο Ναυτιλίας	19,7%	18,5%	21,3%
Σύνολο Καυσίμων σε Ναυτιλία - Αεροπορία	26,9%	24,8%	29,0%
Λιπαντικά	57,2%	56,5%	53,0%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΓΧΩΡΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ	22,2%	22,2%	23,4%

Πηγή: Motor Oil Hellas, «Ετήσιο Δελτίο 2006», site: www.moh.gr

3.5.2 Συγχώνευση ΕΛ.Π.Ε. Α.Ε.- ΠΕΤΡΟΛΑ Α.Ε.Β.Ε.

Το έτος 2003 πραγματοποιήθηκε μία πολύ σημαντική αλλαγή στην εγχώρια αγορά πετρελαίου με την συγχώνευση δια απορροφήσεως της ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε. από την ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. Αποτέλεσε μία σημαντική εξέλιξη γύρω από την οποία δημιουργήθηκε έντονος προβληματισμός τόσο σε πολιτικό, όσο και σε επιχειρηματικό και οικονομικό επίπεδο.

Με την πραγματοποίηση της συγχώνευσης δημιουργήθηκε ένας επιχειρηματικός όμιλος ο οποίος αθροιστικά την περίοδο της συγχώνευσης καταλάμβανε το 75,4% της εγχώριας αγοράς διύλισης και ουσιαστικά αποτελούσε έναν επιχειρηματικό κολοσσό του

κλάδου. Το 2006 το αντίστοιχο μερίδιο του ομίλου στην αγορά ανέρχεται στο 79% της εγχώριας διυλιστικής ικανότητας στους Ελλάδας.¹⁸

Η συγχώνευση των δύο παραπάνω εταιρειών πραγματοποιήθηκε ύστερα από Γενικές Συνελεύσεις των Μετόχων, στα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ με συμμετοχή 75,72% και στην ΠΕΤΡΟΛΑ με συμμετοχή 82,83% όπου και εγκρίθηκε το σχέδιο σύμβασης για την συγχώνευση των δύο εταιρειών. Στην μεν πρώτη εγκρίθηκε κατά πλειοψηφία ενώ στην δεύτερη ομόφωνα.

Σύμφωνα με αυτό, η συγχώνευση θα γινόταν με απορρόφηση από την ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ των στοιχείων του ενεργητικού και παθητικού στους ΠΕΤΡΟΛΑ. Επιπλέον, με βάση την σχέση ανταλλαγής, η οποία ορίστηκε από στους ανεξάρτητους ελεγκτικούς και λογιστικούς οίκους «Διεθνής Λογιστική Α.Ε.» και «GRAND THORTON» ύστερα από εκτίμηση των οικονομικών μεγεθών των δύο εταιρειών και η οποία κρίθηκε ως δίκαιη και εύλογη, αποφασίστηκαν για τους μετόχους των Ε.Π.Ε. και της ΠΕΤΡΟΛΑ τα ακόλουθα. Κάθε μέτοχος των Ε.Π.Ε. στα πλαίσια στους συγχώνευσης αντάλλαξε μία ονομαστική με δικαίωμα ψήφου μετοχή ονομαστικής αξίας 1,80€ με μία νέα μετοχή των Ε.Π.Ε. αξίας 2,18€ η οποία εκδόθηκε μετά την συγχώνευση. Οι μέτοχοι της ΠΕΤΡΟΛΑ με βάση την ίδια σχέση ανταλλαγής αντάλλαξαν 1,853066 παλιές μετοχές ονομαστικής αξίας 2,35€ με την ίδια νέα μετοχή των Ε.Π.Ε. ονομαστικής αξίας 2,18€¹⁹.

Ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.», η οποία ήταν και η απορροφούσα εταιρεία, αυξήθηκε κατά το ποσό των 192.783.425€ το οποίο αντιστοιχεί στο εισφερόμενο μετοχικό κεφάλαιο στους απορροφόμενης εταιρείας ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε. Επιπλέον, για λόγους στρογγυλοποίησης στους ονομαστικής αξίας στους μετοχής στους Ε.Π.Ε. αυξήθηκε και κατά το ποσό των 2.979.112,92€ με κεφαλαιοποίηση έκτατων αποθεματικών. Αποτέλεσμα αυτών ήταν το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο των Ε.Π.Ε. να ανέλθει λόγω της συγχώνευσης στο ποσό των 665.911.376,12€ διαιρούμενο σε 305.463.934 ονομαστικές μετοχές με δικαίωμα ψήφου ονομαστικής αξίας 2,18€ η κάθε

¹⁸ International Energy Agency, Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review, site: source oecd και Motor Oil Hellas, Ετήσιο Δελτίο 2006, site: www.moh.gr

¹⁹ Ετήσιος Απολογισμός της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε., 2003, site: www.hellenic-petroleum.gr

μία²⁰. Με βάση αυτά τα δεδομένα οι μετοχές που αντιστοιχούσαν στους μετόχους των ΕΛ.ΠΕ. ήταν 261.193.799 νέες μετοχές ενώ στους μετόχους στους ΠΕΤΡΟΛΑ 44.270.135²¹.

Όσον αφορά την διοίκηση της εταιρείας που προέκυψε μετά την συγχώνευση αυτή με κοινή ανακοίνωση στην οποία προέβησαν οι τότε Υπουργοί Οικονομίας και Ανάπτυξης κ. Νίκος Χριστοδούλακης και κ. Άκης Τσοχατζόπουλος αντίστοιχα, αυτή παρέμεινε στον έλεγχο του δημοσίου το οποίο εξακολουθούσε να έχει την ευθύνη για τον διορισμό της. Το δικαίωμα αυτό όμως με βάση την συμφωνία μπορεί να καταργηθεί μετά το πέρας πέντε ετών από την πραγματοποίηση της συγχώνευσης εφόσον υπέρ της αλλαγής ψηφίσει το 50% συν μία μετοχή του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας. Σήμερα διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας έχει διοριστεί από τα παραπάνω υπουργεία ο κ. Ιωάννης Κωστόπουλος, ύστερα από την παραίτηση του κ. Πάνου Καβουλάκου η οποία υπεβλήθη τον Δεκέμβρη του 2007, και ο οποίος ήταν εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου των ΕΛΠΕ, ενώ την περίοδο 2001-2003 ήταν Διευθύνων Σύμβουλος στους ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε. Ο ίδιος ήταν από την πλευρά στους ΠΕΤΡΟΛΑ ο χειριστής της συμφωνίας της διαπραγματεύσεις με το ελληνικό δημόσιο για την συγχώνευση των δύο εταιρειών.

Πέρα των παραπάνω όρων της συμφωνίας ένα επιπλέον στοιχείο της ήταν η σε πρώτη φάση εξαγορά ποσοστού 16,65% (43,5 εκ. μετοχές στην τιμή των 7,5€ η κάθε μία) των ΕΛ.ΠΕ. από την PanEuropean Oil and Industrial Holdings, εταιρεία που ήλεγχε τότε το πλειοψηφικό πακέτο της ΠΕΤΡΟΛΑ (ποσοστό 71,9%) και η οποία είναι συμφερόντων του ομίλου Λάτση. Στη συνέχεια και με την ολοκλήρωση στους συγχώνευσης, ο όμιλος αύξησε τη συμμετοχή του στο 25% περίπου του μετοχικού κεφαλαίου των ΕΛ.ΠΕ. πράγμα το οποίο προβλεπόταν από την σύμβαση. Η σύνθεση του μετοχολογίου της εταιρείας πριν την συγχώνευση αλλά και αυτή που δημιουργήθηκε με την ολοκλήρωσή της παρουσιάζονται στους πίνακες 3.17 και 3.18.

²⁰ Ετήσιος Απολογισμός της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε., 2003, site: www.hellenic-petroleum.gr

²¹ www.Euro2day.gr, «Η έκθεση ορκωτών για συγχώνευση ΕΛ.ΠΕ. – Petrola»

Πίνακας 3.17
Μετοχολόγιο Ε.Λ.Π.Ε. 31/12/2002

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
Ελληνικό Δημόσιο	58,2
Θεσμικοί	13,7
Hellenic Finance	9,6
Ιδιώτες	18,5
ΣΥΝΟΛΟ	100,0

Πηγή: Ετήσιος Απολογισμός της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε., 2002, site: www.hellenic-petroleum.gr

Πίνακας 3.18
Μετοχολόγιο Ε.Λ.Π.Ε. 31/12/2003

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
Ελληνικό Δημόσιο	83.969.684	27,49
Hellenic Finance	25.079.700	8,21
Δημόσια επιχείρηση Κινητών Αξιών Α.Ε.	24.498.751	8,02
PanEuropean Oil & Industrial Holdings S.A.	76.205.249	24,95
Ευρύ Επενδυτικό Κοινό	95.710.550	31,33
ΣΥΝΟΛΟ	305.463.934	100,00

Πηγή: Ετήσιος Απολογισμός της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε., 2003, site: www.hellenic-petroleum.gr

Επιπλέον, οι όροι της συμφωνίας ανέβασαν τον αριθμό των μελών του νέου Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας από 11 σε 13, εκ των οποίων τα 7 θα διόριζε το ελληνικό δημόσιο. Η PanEuropean Oil and Industrial Holdings απέκτησε το δικαίωμα να διορίζει 2 από τα 13 μέλη ενώ οι εργαζόμενοι και η μειοψηφία των μετόχων διατήρησαν το δικαίωμα να διορίζουν από 2 μέλη, αντίστοιχα.

Τέλος, στα πλαίσια της συμφωνίας που επιτευχθεί το ποσό των 140 εκ. € που είχε προκύψει από τα κεφάλαια που είχε αντλήσει η ΠΕΤΡΟΛΑ με την είσοδο της στο Χρηματιστήριο της Αθήνας μεταφέρθηκαν στα Ε.Λ.Π.Ε. καθώς μετά την συγχώνευση των δύο εταιρειών το επενδυτικό της πρόγραμμα ανεστάλη.

Στην περίοδο που μεσολάβησε από το 2003 μέχρι σήμερα η σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου των Ε.Λ.Π.Ε. άλλαξε με τον όμιλο Λάτση να ενισχύει ακόμα περισσότερο την θέση του. Βασικός λόγος για την εξέλιξη αυτή υπήρξε το γεγονός ότι μετά την συγχώνευση ο όμιλος αποτελούσε τον προτιμητέο αγοραστή για οποιοδήποτε πακέτο μετοχών της εταιρείας διέθετε το ελληνικό δημόσιο. Έτσι στο διάστημα που

διανήθηκε από την ολοκλήρωση της συγχώνευσης μέχρι και το 2006 ο όμιλος Λάτση έφτασε να κατέχει το 33,158% των ΕΛ.ΠΕ. ενώ την ίδια χρονιά (στις 15 Μαρτίου του 2006) αγόρασε επιπλέον πακέτο 3.279.230 μετοχών (περίπου το 1% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας στην τιμή των 11,02€ ανά μετοχή ανεβάζοντας έτσι το ποσοστό συμμετοχής του στο 34,3207%. Τέλος στις 31/12/2006 ο όμιλος Λάτση κατέχει το 35,89% των ΕΛ.ΠΕ. έχοντας στην κατοχή του 109.698.188 μετοχές. Η σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας κατά την συγκεκριμένη ημερομηνία παρουσιάζεται στον πίνακα 3.9.

Η συγχώνευση των δύο εταιρειών προσέφερε σημαντικά οφέλη στην εταιρεία των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ Α.Ε. και τους μετόχους της. Μέσα από την διαδικασία αυτή προέκυψε μία εταιρεία με μεγάλες δυνατότητες και ισχυρή δυναμική σε οικονομικά μεγέθη και ικανότητα ανάπτυξης και διεύρυνσης των δραστηριοτήτων της σε όλους τους τομείς της ενέργειας καθώς και διεύρυνσης αυτών στην ευρύτερη περιοχή. Συνοπτικά η εταιρεία που δημιουργήθηκε με την λήξη των διεργασιών της συγχώνευσης είχε συνολικό κύκλο εργασιών ύψους 3.905 εκ. €, κέρδη προ φόρων 134 εκ. € και ίδια κεφάλαια ύψους 1.613 εκ. €. Τα ποσά αυτά αναφέρονται με βάση τα μεγέθη που υφίσταντο το 2002²².

Επιπλέον η συνένωση των δύο εταιρειών δημιούργησε την δυνατότητα για σημαντικές συνεργίες οι οποίες ανάγονται κυρίως σε οικονομίες κλίμακας. Έτσι με την συγχώνευση η εταιρεία ΕΛ.ΠΕ. αύξησε τους διαθέσιμους χώρους αποθήκευσης αργού πετρελαίου και προϊόντων κατά 3,35 εκ. τόνους το οποίο αντιστοιχεί στους αποθηκευτικούς χώρους που διέθετε η ΠΕΤΡΟΛΑ στις εγκαταστάσεις της στην περιοχή της Ελευσίνας. Σήμερα οι αποθηκευτικοί χώροι των ΕΛ.ΠΕ. ανέρχονται αθροιστικά σε δυνατότητα αποθήκευσης 6,5 m³ το οποίο αποτελεί και το συγκριτικό πλεονέκτημα της εταιρείας μαζί με το γεγονός ότι από χωροταξική σκοπιά, ιδιαίτερα τα διυλιστήρια της Ελευσίνας και του Ασπροπύργου, βρίσκονται σε μικρή απόσταση από την αγορά της πρωτεύουσας. Παράλληλα τα δύο διυλιστήρια συνδέονται μεταξύ τους με αγωγό ενώ αυτό της Ελευσίνας διαθέτει μεγάλο ιδιωτικό λιμάνι με δυνατότητα ταυτόχρονης προσέγγισης για φορτοεκφόρτωση 15 πλοίων καθώς επίσης και σύγχρονο σταθμό φόρτωσης βυτιοφόρων με 18 νησίδες. Τα παραπάνω δίνουν την δυνατότητα στην

²² www.Euro2day.gr, «Συγχωνεύονται ΕΛΠΕ-Petrola (update)»

εταιρεία να παίξει καθοριστικό ρόλο στην αγορά πετρελαίου καθώς μπορεί να μειώσει το κόστος διατήρησης και μεταφοράς των προϊόντων της και επίσης να αποτελέσει έναν πολύ καλό πελάτη για τις εταιρείες εμπορίας πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου οι οποίες δε διαθέτουν τους απαραίτητους αποθηκευτικούς χώρους. Επιπλέον, σημαντικά οφέλη προέκυψαν στο διάστημα που ακολούθησε την συγχώνευση από την ανταλλαγή τεχνογνωσίας γεγονός το οποίο περιορίζει την ανάγκη των ΕΛ.ΠΕ. για επενδύσεις στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης. Σύμφωνα μάλιστα με δηλώσεις του διευθύνοντα συμβούλου των ΕΛ.ΠΕ. κ. Αθανάσιου Καραχάλιου αλλά και του διευθύνοντα συμβούλου της ΠΕΤΡΟΛΑ κ. Ιωάννη Κωστόπουλου το 2003 το εκτιμώμενο όφελος από τις συνεργίες των δύο επιχειρήσεων ανερχόταν στα 25 εκ. € ετησίως.

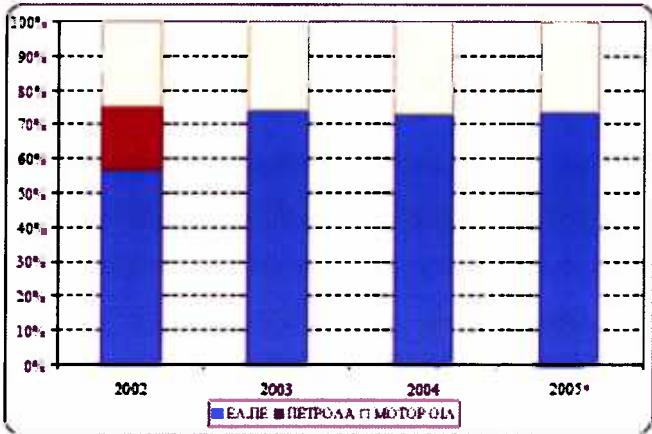
Επιπλέον, σημαντικό πλεονέκτημα το οποίο απέκτησαν τα ΕΛ.ΠΕ μέσω της συγχώνευσης ήταν η δυνατότητα παραγωγής ντίζελ από τις εγκαταστάσεις τις ΠΕΤΡΟΛΑ. Δυνατότητα που μέχρι εκείνη την περίοδο δεν είχε λόγω έλλειψης επενδύσεων σε τεχνολογία διύλισης με ανάλογη δυνατότητα. Αυτό έδωσε συγκριτικό πλεονέκτημα στην εταιρεία καθώς η παραγωγή πετρελαίου ντίζελ δεν αρκεί για την κάλυψη των εγχώριων αναγκών γεγονός που οδηγεί την χώρα σε αυξημένες εισαγωγές πετρελαίου ντίζελ και με την αύξηση της παραγωγής της σε αυτό το προϊόν θα αποτελέσει τον βασικό εγχώριο προμηθευτή.

3.5.3. Ανταγωνισμός στην διύλιση και προσφορά προϊόντων καυσίμου

Στην αγορά της διύλισης όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως δραστηριοποιούνται μόνο δύο εταιρίες (ΕΛ.ΠΕ. και ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ) με μερίδια αγοράς μετά και την συγχώνευση ΕΛ.ΠΕ.-ΠΕΤΡΟΛΑ 79% και 21% αντίστοιχα (δυοπάλιο) το 2006, οι οποίες παράγουν προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας. Η συγκεκριμένη αγορά αποτελεί σημαντικό παράγοντα που συμβάλλει θετικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, καθώς, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη ενότητα, το πετρέλαιο κατέχει κυρίαρχη θέση στο ενεργειακό ισοζύγιο της Ελλάδας με ποσοστό συμμετοχής στην συνολική τελική κατανάλωση ενέργειας κατά το 2006 περίπου 72,4%.

Σχεδιάγραμμα 3.6

Μερίδια αγοράς των εταιρειών διύλισης (2002-2005)



Πηγή: Παρουσίαση ΕΛ.Π.Ε στο 10ο εθνικό συνέδριο για την ενέργεια - Δεκέμβριος 2005 και Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006

Κατά την Επιτροπή Ανταγωνισμού(Ε.Α.)²³ η γεωγραφική αγορά για το στάδιο της διύλισης θεωρείται το σύνολο της ελληνικής επικράτειας, αν και η εταιρεία Ε.Α.Ε. διαθέτει διυλιστήρια (διυλιστήρια OKTA) και εκτός συνόρων, στη γειτονική χώρα της FYROM. Σύμφωνα με την γνωμοδότηση της Ε.Α. (5/III/2001), προκύπτει ότι οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών προμηθεύονται το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών τους σε πετρελαιοειδή από τα εγχώρια διυλιστήρια και σε πολύ μικρότερο βαθμό προβαίνουν σε εισαγωγές, γεγονός που υποστηρίζει, σε ορισμένο βαθμό, την παραπάνω εκτίμηση για τα όρια της αγοράς.

3.5.3.1 Εμπόδια εισόδου

Σύμφωνα και με εκτιμήσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού, στην αγορά της διύλισης πετρελαιοειδών καταγράφονται υψηλά εμπόδια εισόδου. Τα εμπόδια αυτά οφείλονται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη σημαντικού μη-ανακτήσιμου κόστους (sunk

²³ Επιτροπή Ανταγωνισμού,«Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, site: www.epant.gr

cost). Αυτά τα υψηλά μη ανακτήσιμα κόστη, όταν συνδυάζονται με τις οικονομίες κλίμακας που χαρακτηρίζουν την εν λόγω αγορά, ενισχύουν σημαντικά τους φραγμούς εισόδου για κάθε δυνητική επιχείρηση.

Σημαντικό στοιχείο που παρεμποδίζει την είσοδο αποτελεί και η καθετοποίηση των δύο εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της διύλισης. Συγκεκριμένα ο όμιλος των ΕΛ.ΠΕ. διαθέτει στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας την EKO ABEE (100% θυγατρική του ομίλου) με μερίδιο αγοράς το 2005 17,3% και η οποία, κατ' επέκταση, διαθέτει στο στάδιο της λιανικής εμπορίας δίκτυο πρατηρίων των οποίων η ιδιοκτησία ανήκει στην ίδια την EKO. Σύμφωνα με την Επιτροπή Ανταγωνισμού η εταιρεία ΕΛ.ΠΕ. λόγω και του μεριδίου της αγοράς που ελέγχει, κατέχει ουσιώδη οικονομική ισχύ. Επιπλέον, η εταιρεία με τις συμβάσεις που περιγράφονται και στο τμήμα 3.5.1.1 έχει αποκτήσει δικαιώματα έρευνας και εξόρυξης σε χώρες της Αφρικής (Λιβύη, Αίγυπτος), γεγονός που ενισχύει ακόμα περισσότερο την καθετοποίηση της εταιρείας. Από την άλλη, η Motor Oil Hellas είναι επίσης καθετοποιημένη καθώς ο όμιλος το 2002 εξαγόρασε το 100% της εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών AVIN OIL. Το καθεστώς αυτό κάνει την είσοδο μιας νέας επιχείρηση στον κλάδο δύσκολη καθώς σε συνδυασμό με την ύπαρξη μη ανακτήσιμων κοστών είναι υποχρεωμένη για να είναι ανταγωνιστική να προβεί σε επενδύσεις σε παραπάνω από ένα στάδια της παραγωγής.

Επιπλέον, σύμφωνα και με μελέτη του IOBE²⁴, «Η είσοδος στον κλάδο πετρελαίου σε οποιαδήποτε κατηγορία (διύλιση, εμπορίας πετρελαιοειδών εκτός υγραερίου και εμπορίας υγραερίου) τα επόμενα έτη δεν είναι πιθανή». Κατά τη συγκεκριμένη μελέτη, οι ανταγωνιστικές πιέσεις που προέρχονται από την απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο δεν είναι ισχυρές, λόγω των εμποδίων εισόδου που πηγάζουν από: α) τα πλεονεκτήματα κόστους των υφισταμένων επιχειρήσεων του κλάδου, κύρια πηγή των οποίων αποτελεί η γνώση και εμπειρία στην παραγωγή, η ισχυρή φήμη, η ευνοϊκή πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τους προμηθευτές και πελάτες και το χαμηλό κόστος χρηματοδότησης, β) τις οικονομίες κλίμακας και γ) τις κεφαλαιακές απαιτήσεις, οι οποίες είναι υψηλές διότι η παραγωγική διαδικασία είναι εντάσεως κεφαλαίου με αποτέλεσμα οι αρχικές δαπάνες για την έναρξη των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων να βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο.

²⁴ IOBE, Νέα κλαδική μελέτη του IOBE: Η Αγορά Πετρελαίου, Καλλαντζής 2004

3.5.3.2 Τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών διύλισης

➤ Γενικές Αρχές τιμολόγησης²⁵: Λόγω της χρηματιστηριακής φύσης των πετρελαιοειδών και των καθημερινών διακυμάνσεων των τιμών, η τιμολόγηση των προϊόντων σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας και διανομής των καυσίμων πραγματοποιείται με τη χρήση μιας βάσης αναφοράς (basing point pricing). Έτσι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά πετρελαίου χρησιμοποιούν δείκτες όπως ο δείκτης Platt's και ο δείκτης Argus. Οι εταιρείες που εκδίδουν τους δείκτες αυτούς προσπαθούν μέσω ανταποκριτών να συγκεντρώνουν καθημερινά όλες τις πράξεις spot και futures που πραγματοποιούνται μεταξύ των ενδιαφερομένων στα διεθνή χρηματιστήρια πετρελαίου όπως το International Petroleum Exchange του Λονδίνου. Στη συνέχεια, και αφού οι εταιρείες αυτές συνεκτιμήσουν και μια σειρά από άλλους παράγοντες, δημοσιεύουν την εκτίμησή τους για τις επικρατούσες ανώτατες, μέσες και κατώτατες τιμές κάθε καυσίμου που αναφέρεται σε αυτό για την συγκεκριμένη ημέρα και περιοχή σε δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών ανά μετρικό τόνο (USD/MT).

Στην Ευρώπη οι τιμές των πετρελαιοειδών διαμορφώνονται σε δύο αγορές. Αυτές είναι η αγορά του Ρότερνταμ που εφοδιάζει όλη την Βόρεια Ευρώπη και η αγορά της Ιταλίας (Γένοβα) που εφοδιάζει την Νότια Ευρώπη και ειδικότερα την Μεσόγειο. Από αυτή την αγορά εφοδιάζεται και η αγορά της Ελλάδας.

Οι τιμές διυλιστηρίου για προϊόντα πετρελαίου, λόγω της διακύμανσης που συνήθως παρατηρείται στις διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων αυτού, αποτελούν το άθροισμα τριών παραμέτρων:

α) Των ανώτατων τιμών του δείκτη του δελτίου «Platt's European Marketscan» για φορτία FOB MED BASIS ITALY για όλα τα πετρελαιοειδή (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, καύσιμα αεριωθουμένων, μαζούτ, προπάνιο, βουτάνιο κ.λ.π.). Στο δελτίο αυτό που εκδίδεται όλες τις εργάσιμες ημέρες, αναγράφονται σε δολάρια ΗΠΑ ανά μετρικό τόνο (MT), οι ανώτατες, οι μέσες και οι κατώτατες τιμές των προϊόντων αμόλυβδης βενζίνης 95, νάφθας, καυσίμου αεριωθουμένων, πετρελαίου κίνησης, πετρελαίου

²⁵ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, site: www.epant.gr

θέρμανσης, μαζούτ χαμηλού και υψηλού θείου, προπανίου και βουτανίου όπως διαμορφώθηκαν από την προσφορά και τη ζήτηση σε δοσοληψίες FOB σχετικά μεγάλων φορτίων που πραγματοποιήθηκαν στην Ιταλία την προηγούμενη ημέρα. Οι τιμές Platt's αναφέρονται στο εμπόριο πλεονασματικών (οριακών) φορτίων τα οποία διακινούνται από χώρα σε χώρα και οι τιμές τους αντιστοιχούν στο οριακό κόστος παραγωγής.

β) Της προμήθειας ή προσαύξησης των διυλιστηρίων που εκφράζεται σε δολάρια και καθορίζεται με ετήσιες συμφωνίες μεταξύ των διυλιστηρίων και των εταιριών εμπορίας. Η προμήθεια περιλαμβάνει διάφορες κατηγορίες κόστους (αποθήκευση, διακίνηση, μεταφορά, κ.λ.π.). Στον υπολογισμό της προμήθειας βασικό ρόλο παίζει η πυκνότητα των προϊόντων (MT/1000 λίτρα) τα οποία τιμολογούνται κατ' όγκο (κυρίως πετρελαιοειδή εγχώριας κατανάλωσης). Επιπλέον, για την μετατροπή από δολάρια ανά μετρικό τόνο σε ευρώ ανά χίλια λίτρα χρησιμοποιείται το ειδικό βάρος κάθε προϊόντος το οποίο διαφέρει ανά προϊόν.

γ) Των εκπτώσεων που χορηγούν οι εταιρείες διύλισης, οι οποίες μεταβάλλονται ανάλογα με τον όγκο των πωλήσεων.

➤ Ελληνικές Εταιρείες Διύλισης: Οι δύο εγχώριες εταιρείες διύλισης ακολουθούν τον ίδιο τρόπο καθορισμού της τιμής διυλιστηρίου (ex-refinery), ο οποίος περιγράφεται παρακάτω. Σύμφωνα με αυτόν η τιμολόγηση βασίζεται στο μέσο όρο συγκεκριμένων ημερών της ανώτατης τιμής κάθε προϊόντος FOB όπως αυτή αναγράφεται στο δελτίο Platt's. Συγκεκριμένα, για τα πετρελαιοειδή εγχώριας κατανάλωσης η μέθοδος τιμολόγησης που ακολουθείται και από τις δύο εταιρείες διύλισης συνίσταται στον υπολογισμό του μέσου όρου των ανώτατων τιμών τεσσάρων ημερών από το δελτίο Platt's για φορτία FOB Μεσογείου. Αυτές οι μέρες είναι οι τρεις μέρες πριν την παράδοση του εμπορεύματος και η ημερομηνία παράδοσης των προϊόντων. Το γεγονός ότι ο τρόπος υπολογισμού της είναι ίδιος και για τις δύο εταιρείες έχει ως αποτέλεσμα οι τιμές διυλιστηρίου των δύο εταιρειών να μην παρουσιάζουν καμία σημαντική διαφοροποίηση. Όποιες επιμέρους διαφορές παρουσιάζονται οφείλονται κατά την Επιτροπή Ανταγωνισμού στην εκπτωτική πολιτική που ακολουθούν οι δύο εταιρείες²⁶.

²⁶ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006

Επιπλέον οι εταιρείες διύλισης επιβάλλουν στους πελάτες τους και ορισμένες προσαυξήσεις οι οποίες περιλαμβάνουν συγκεκριμένα στοιχεία κόστους και παίζουν επίσης ρόλο στις επιμέρους διαφοροποιήσεις των τιμών μεταξύ των δύο εταιρειών. Σε αρκετές περιπτώσεις η προσαύξηση αυτή ενδέχεται, κατά την ίδια Αρχή, να είναι υψηλότερη από αυτή που χρεώνουν στις εταιρείες του εξωτερικού.

Στα παρακάτω διαγράμματα (3,7 και 3,8) παρουσιάζεται η εξέλιξη των τιμών διυλιστηρίου των δύο εταιρειών στα προϊόντα της απλής αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης για τα έτη 2005-2006.

Σχεδιάγραμμα 3.7

Τιμές Διυλιστηρίου Απλής Αμόλυβδης, ετών 2005-2006 (€/1000 λίτρα)



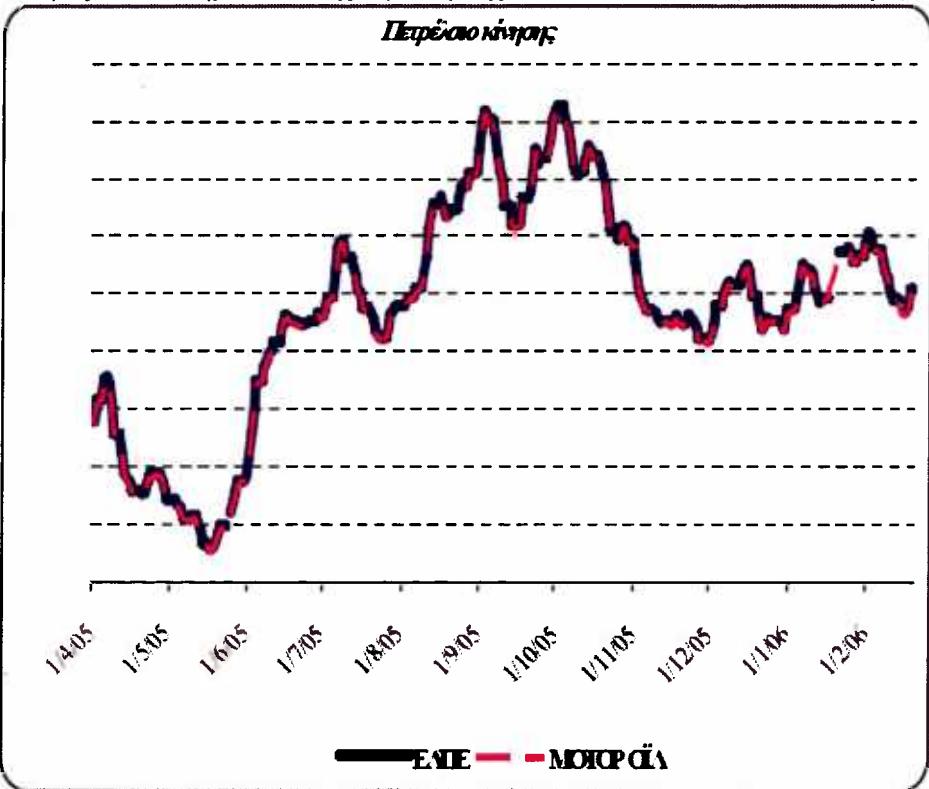
* Στις τιμές δεν περιλαμβάνονται πιθανές εκπτώσεις που παρέχονται στις εταιρείες εμπορίας. Οι τιμές στην απλή αμόλυβδη βενζίνη αφορούν την περίοδο Απριλίου 2005 – Αυγούστου 2006, ενώ για το πετρέλαιο κίνησης η χρονική περίοδος σταματά το Φεβρουάριο 2006.

Πηγή: Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, site: www.epant.gr

Σχεδιάγραμμα 3.8

Τιμές Διυλιστηρίου Απλής Αμόλυβδης, ετών 2005-2006 (€/1000 λίτρα)

Πετρέλαιο κίνησης



* Στις τιμές δεν περιλαμβάνονται πιθανές εκπτώσεις που παρέχονται στις εταιρείες εμπορίας. Οι τιμές στην απλή αμόλυβδη βενζίνη αφορούν την περίοδο Απριλίου 2005 – Αυγούστου 2006, ενώ για το πετρέλαιο κίνησης η χρονική περίοδος σταματά το Φεβρουάριο 2006.

Πηγή: Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, site: www.epant.gr

Με βάση τα στοιχεία του διαγράμματος μπορούμε να δούμε πως σε γενικές γραμμές δεν υπάρχει διαφοροποίηση τιμών μεταξύ ΕΛ.ΠΕ. και Motor Oil και πως, κατ' επέκταση, δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους στο πεδίο των τιμών. Επιπλέον, λόγω μη παροχής αναλυτικών στοιχείων για τα κόστη που λαμβάνονται υπόψη για τις προσαυξήσεις, η τιμολόγηση των διυλιστηρίων καλύπτεται από αδιαφάνεια. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή Ανταγωνισμού τον Ιανουάριο του 2007 εξέδωσε προτεινόμενα μέτρα για την ενίσχυση του ανταγωνισμού στον κλάδο αγορά και εμπορίας πετρελαιοειδών τα οποία υποχρέωναν τις δύο παραπάνω εταιρείες διόλιστης να τιμολογούν στο εξής τα πετρελαιοειδή που προορίζονται για την εγχώρια αγορά (βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης) σε γνωστή τιμή κατά την ημερομηνία παραγγελίας έτσι ώστε να διασφαλιστεί η μετακύλιση

του πραγματικού κόστους κτήσης των πετρελαιοειδών στην αγορά. Επίσης, προτείνει η τιμή των διυλιστηρίων να αποτελεί στο εξής συνάρτηση των επτά προηγούμενων ημερών από την ημερομηνία παράδοσης και όχι των τριών και της ημερομηνίας παράδοσης που ισχύει μέχρι σήμερα. Με την εφαρμογή αυτών των μέτρων η Επιτροπή εκτιμά ότι θα προαχθεί ο ανταγωνισμός στην αγορά και θα επέλθει μεσοπρόθεσμα μείωση των τιμών των πετρελαιοειδών..

3.5.3.3 Αποθέματα Ασφαλείας και πως επηρεάζουν τον ανταγωνισμό

Ο ν. 3054/2002 εισήγαγε νέο σύστημα σχετικά με την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας στη χώρα. Σύμφωνα με το νόμο, η υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας επιβάλλεται σε όσους εισάγουν πετρέλαιο προς κατανάλωση στην εγχώρια αγορά, διυλιστήρια και εταιρείες εμπορίας, και στους Μεγάλους Καταναλωτές. Τα αποθέματα ασφαλείας τηρούνται σε αποθηκευτικούς χώρους των υπόχρεων, ίδιους ή μισθωμένους ή κατά παραχώρηση της χρήσης, που έχουν πιστοποιηθεί ως αποθήκες τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Με τον τρόπο αυτό, καθιερώνεται ελεύθερη και διαφανής πρόσβαση τρίτων στους αποθηκευτικούς χώρους, ανεξάρτητη από την ύπαρξη ή όχι σύμβασης προμήθειας με τον κάτοχο των αποθηκευτικών χώρων. Το γεγονός αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολύ θετικό για την ενίσχυση του ανταγωνισμού. Παρόλα αυτά, όμως, εικρεμεί ακόμα η ρύθμιση των επιμέρους ζητημάτων που αφορούν την τήρηση αποθεμάτων όπως πιστοποίηση αποθηκών, όροι πρόσβασης τρίτων κ.λ.π., γεγονός που αφήνει δυνατότητες ενίσχυσης της μονοπωλιακής δύναμης των εταιρειών διυλισης μέσω κατάχρησης της δύναμης που διαθέτουν σε αποθηκευτικούς χώρους..

Σύμφωνα με την PAE²⁷ το προηγούμενο σύστημα τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, κατά το οποίο η πρόσβαση τρίτων στους αποθηκευτικούς χώρους ήταν δυνατή μόνον υπό την προϋπόθεση ύπαρξης αποκλειστικής σύμβασης προμήθειας με τον κάτοχο αυτών, νόθενε τον ανταγωνισμό μεταξύ εγχώριας παραγωγής πετρελαιοειδών προϊόντων και απευθείας εισαγωγών, οι οποίες θα μπορούσαν να παίξουν ρυθμιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των τιμών στην ελληνική αγορά. Βασικός λόγος για αυτό είναι το γεγονός ότι οι εταιρείες διαθέτουν περιορισμένους αποθηκευτικούς χώρους σε σύγκριση με τις ανάγκες τους. Το σύστημα αυτό θεωρήθηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ως

²⁷ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, «Έκθεση Πεπραγμένων Ιανουάριος 2003 – Μάρτιος 2004»

μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος περιορισμού των εισαγωγών και αποτέλεσε έναν από τους λόγους καταδίκης της Ελλάδας το έτος 2001.

Σημαντικό στοιχείο του νόμου 3054/2002 αποτελεί το γεγονός ότι με βάση το άρθρο 12 τα αποθέματα ασφαλείας πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά εντός της ελληνικής επικράτειας. Το γεγονός αυτό ουσιαστικά δίνει συγκριτικό πλεονέκτημα στις εγχώριες εταιρείες διύλισης έναντι των εταιρειών εμπορίας. Ο λόγος για αυτό είναι η έλλειψη των απαιτούμενων αποθηκευτικών χώρων από μεριάς εταιρειών εμπορίας. Συγκεκριμένα, η υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας φαίνεται να καθιστά τις απευθείας εισαγωγές ασύμφορες, διότι οι εταιρείες εμπορίας είτε πρέπει να χρησιμοποιήσουν τους υφιστάμενους αποθηκευτικούς χώρους για τα συγκεκριμένα προϊόντα σε βάρος άλλων εισαγωγών για τις οποίες ενδεχομένως έχουν ανειλημμένες δεσμεύσεις, είτε πρέπει να δεσμεύσουν συμβατικά αποθηκευτικούς χώρους τρίτων. Μάλιστα σύμφωνα με αυτεπάγγελτες έρευνες της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, οι εταιρείες εμπορίας εφοδιάζονται σχεδόν αποκλειστικά από τις εγχώριες εταιρείες διύλισης με τις οποίες διατηρούν διαρκείς και μακρόχρονους σταθερούς συμβατικούς δεσμούς προμήθειας προϊόντων πετρελαίου.

Από τις μεγάλες εταιρείες εμπορίας μόνο οι τέσσερις μεγάλες διαθέτουν επαρκείς αποθηκευτικούς χώρους για την τήρηση λειτουργικών αποθεμάτων. Ενδεικτικά παρουσιάζεται ο παρακάτω πίνακας.

Πίνακας 3.19
Πίνακας Χωρητικότητας Αποθηκευτικών Χώρων 1998

	BP-MOBIL	SHELL	EKO	TEXACO
Αποθηκευτικοί Χωροί (μετρικοί τόνοι)	248.000	105.000	86.000	47.000
Εισαγωγές (μετρική τόνοι/έτος)	29.000	3.000	0	0

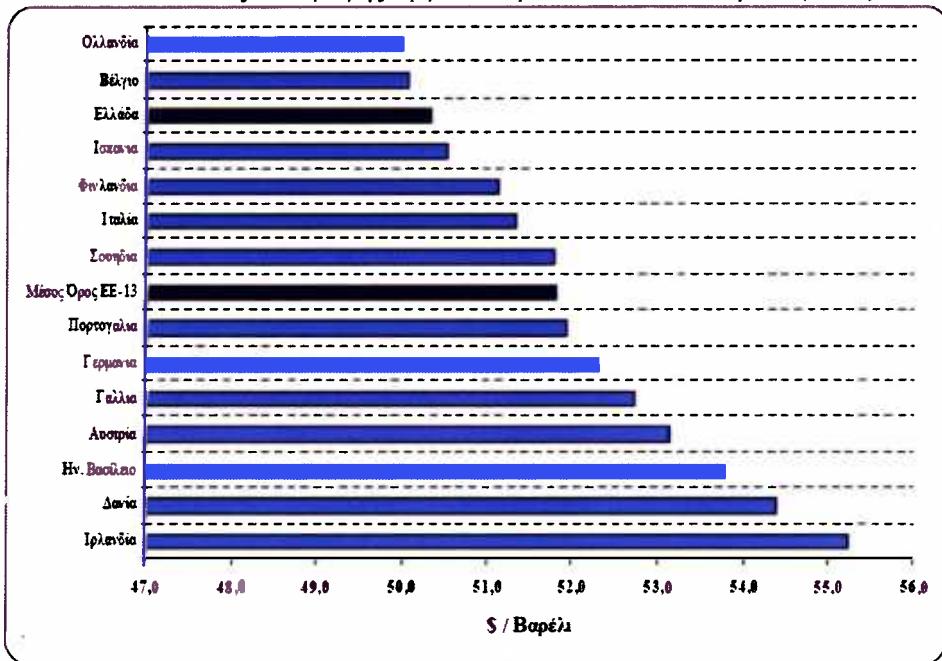
Πηγή: Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Γνωμοδότηση Αρ. 5/ΠΙ/2001», Επεξεργασμένα στοιχεία, site: www.epant.gr

Χρησιμοποιούν όμως τους αποθηκευτικούς τους χώρους για τα δικά τους λειτουργικά αποθέματα καθώς και για τα λειτουργικά αποθέματα των άλλων εταιρειών, χωρίς να μπορούν να αξιοποιήσουν συνεπώς το δικαίωμα εισαγωγής έτοιμων προϊόντων σε ανταγωνιστικές τιμές και να κρατούν τα αναλογούντα αποθέματα ασφαλείας. Με αυτό τον τρόπο, αποθαρρύνονται σημαντικά οι εισαγωγές πετρελαιοειδών, οι οποίες θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ευεργετικά σε επίπεδο έντασης του ανταγωνισμού και συνεπώς στην τελική (λιανική) τιμή των προϊόντων προς όφελος του τελικού καταναλωτή.

Επιπλέον, σύμφωνα με εξέταση που διενήργησε η Επιτροπή Ανταγωνισμού στις συμβάσεις των εταιρειών διύλισης με τις εταιρείες εμπορίας ανακάλυψε ότι το τελικό ύψος του κόστους τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας για κάθε προϊόν δεν προσδιορίζεται σαφώς, αλλά περιλαμβάνεται συνήθως στο μέγεθος των προσαυξήσεων. Το μέγεθος αυτό αν και μπορεί να υπολογισθεί για κάθε εταιρεία ξεχωριστά, εντούτοις δεν αναγράφεται στις σχετικές συμβάσεις με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστό στις εταιρείες εμπορίας, γεγονός που οδηγεί σε έλλειψη διαφάνειας με σημαντικές στρεβλωτικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό.

Πρέπει να αναφερθεί ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού κρίνει πως ο νομοθετικός αυτός κανονισμός (τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας), με βάση τους υπάρχοντες αποθηκευτικούς χώρους, συμβάλει στην αποθάρρυνση των επιθετικών εισαγωγών από τις εταιρείες εμπορίας και μειώνει τις ανταγωνιστικές πιέσεις προς τις εταιρείες διύλισης, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα οι τιμές με τις οποίες χρεώνουν και τα δύο εγχώρια διυλιστήρια τις εταιρείες εμπορίας στην Ελλάδα να είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες των άλλων χωρών της Ε.Ε, παρά το χαμηλό κόστος αργού που απολαμβάνουν οι εγχώριες εταιρείες διύλισης. Στο σχεδιάγραμμα 3.9 παρατίθεται το μέσο κόστος εισαγωγής αργού πετρελαίου για χώρες της Ε.Ε. κατά το 2005.

Σχεδιάγραμμα 3.9
Μέσο κόστος εισαγωγής αργού πετρελαίου σε \$ / Βαρέλι (2005)



Πηγή: International Energy Agency, Energy Prices & Taxes, Επεξεργασμένα στοιχεία από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, site: www.epant.gr

3.5.3.4 Συμπεράσματα

Συγκεντρωτικά μπορούμε να αναφέρουμε πως ο κλάδος της διύλισης στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από πολύ υψηλά ποσοστά συγκέντρωσης, πράγμα επόμενο καθώς στην αγορά δραστηριοποιούνται μόνο δύο εταιρείες. Το γεγονός αυτό δημιουργεί τις πλέον κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη συμπεριφοράς από τις εν λόγω επιχειρήσεις η οποία βαίνει ενάντια στον ανταγωνισμό. Συγκεκριμένα, υπάρχουν ενδείξεις συνεργασιακής συμπεριφοράς στον τομέα της τιμολόγησης των προϊόντων των διυλιστηρίων οι οποίες ενισχύονται από το γεγονός ότι οι εταιρείες αρνούνται να δώσουν στην δημοσιότητα, σύμφωνα με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, αναλυτικά στοιχεία των προσαυξήσεων που επιβάλλουν στις εταιρείες εμπορίας και των κοστών στα οποία αυτές στηρίζονται. Επιπλέον, η ύπαρξη μόνο δύο εταιρειών ενδεχομένως οδηγεί σε αυξημένα συνολικά κέρδη που μπορούν να προκύψουν από τον συντονισμό της συμπεριφοράς τους και μπορεί να μοιράζονται μόνο μεταξύ των δύο εταιρειών.

Τέλος η ουσιώδης οικονομική ισχύς της εταιρείας ΕΛ.ΠΕ Α.Ε. και οι συνθήκες δυοπωλίου ενισχύονται και από τις περιορισμένες εισαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων από τις εταιρείες εμπορίας. Η ουσιώδης οικονομική ισχύς των ΕΛ.ΠΕ στην αγορά, αλλά και γενικότερα οι συνθήκες δυοπωλίου που επικρατούν σε αυτή, θα μπορούσε να δημιουργήσει ή να επιτείνει τις παραπάνω μορφές προβλημάτων σε βάρος της λειτουργίας του αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην αγορά διύλισης.

3.5.4 Χονδρικό Εμπόριο: Δομή, Συγχωνεύσεις και Εξαγορές, Ολοκλήρωση Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμός

Στον τομέα εμπορίας πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου που υφίσταται στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται τόσο ελληνικές όσο και εταιρείες του εξωτερικού. Σήμερα δραστηριοποιούνται είκοσι περίπου εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, οι οποίες κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

α) Εταιρείες με κάθετο βαθμό ολοκλήρωσης. Αυτές είναι η EKO ABEE, η οποία είναι 100% θυγατρική του ομίλου ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε., και η AVINOIL, η οποία ανήκει στον όμιλο της MOTOP OIL A.E.

β) Εταιρείες που είναι θυγατρικές των πολυεθνικών εταιρειών πετρελαίου. Αυτές η είναι BP και η SHELL.

γ) Εταιρείες ελληνικής ιδιοκτησίας του ιδιωτικού τομέα. Αυτές είναι οι JETOIL ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΙΛ, BITUMINA, CYCLON, DRACOIL, ΕΛΙΝΟΪΛ, ΕΛΠΕΤΡΟΛ, ΕΤΕΚΑ, KAOIL, KMOIL, MEDOIL, PEBOΪΛ, ΑΡΓΩ, SILK OIL και SUNOIL.

Η διαμόρφωση της αγοράς με την παραπάνω αναφερόμενη δομή της συντελέστηκε με την επίδραση ορισμένων εξελίξεων που έλαβαν χώρα στην ελληνική αγορά πετρελαίου και συγκεκριμένα στον τομέα της εμπορίας. Αυτές κατά χρονολογική σειρά ήταν οι ακόλουθες: α) Πλήρης απορρόφηση των εγκαταστάσεων και των πρατηρίων της MOBIL OIL HELLAS από τη BP HELLAS (1998), β) Συγχώνευση TOTAL-CYCLON το 1999, γ) Συγχώνευση-απορρόφηση των εγκαταστάσεων και των πρατηρίων της «Γ. Μαμιδάκης Α.Ε.ΕΠ.» από την «EKO-ΕΛΔΑ ABEE» (2001).

Τα μερίδια της αγοράς των παραπάνω εταιρειών όπως αυτά διαμορφώνονταν κατά την περίοδο 2000-2005 παρουσιάζονται στο πίνακα 3.20.

Το 2005 οι 5 μεγαλύτερες εταιρείες (βάσει του Πίνακα 3.20) που δραστηριοποιούνται στο χώρο και στις οποίες ανήκουν τα περισσότερα πρατήρια από αυτά που υφίστανται σήμερα (το σύνολο της αγοράς έχει περίπου 8.000) ήλεγχαν περίπου το 66% της αγοράς εμπορίας πετρελαιοειδών βάσει των πωλήσεων, ενώ το υπόλοιπο 34% ελέγχεται από τις υπόλοιπες εταιρείες.

Πίνακας 3.20
Μερίδια αγοράς εταιρειών εμπορίας την περίοδο 2000-2005 (%)

Εταιρεία	2000	2001	2002	2003	2004	2005
EKO	26,4	23,4	22,2	21,7	17,6	17,3
BP	23,0	20,7	20,1	20,2	18,5	17,1
SHELL	14,6	16,8	17,7	17,9	15,5	15,5
AVINOIL	6,9	7,7	7,8	7,7	8,6	8,5
JETOIL	7,4	7,4	7,7	7,1	7,5	7,6
ΕΛΙΝΟΙΔΑ	3,3	3,4	3,8	4,2	4,7	5,0
ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΙΔΑ	2,4	3,4	3,8	4,1	5,0	6,0
ΕΤΕΚΑ	3,8	3,5	3,3	2,9	3,1	3,4
ΡΕΒΟΙΛ	2,0	2,3	2,4	2,8	3,8	4,2
SILK OIL	2,2	2,3	2,3	2,5	3,4	3,5
DRACOIL	1,9	1,8	1,8	2,0	2,6	2,4
CYCLON	0,3	1,8	1,6	1,7	1,7	1,9
KAOIL	1,1	1,3	1,4	1,6	2,2	2,2
ΕΛΠΕΤΡΟΛ	1,9	1,5	1,4	1,5	2,4	2,3
SUNOIL	0,9	0,9	0,8	0,9	1,1	1,1
KMOIL	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,8
ΑΡΓΩ	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6
BITUMINA	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,1
MEDOIL	0,6	0,6	0,6			
ΣΥΝΟΛΟ	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Πηγή: Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, site: www.epant.gr

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην αγορά, η λειτουργία των εταιρειών συνοψίζεται στα εξής²⁸:

- Προμήθεια πετρελαιοειδών προϊόντων από τα διυλιστήρια της χώρας, τα οποία είτε τα αποθηκεύουν στις εγκαταστάσεις τους είτε τα διοχετεύουν απευθείας στην

²⁸ Φώτης Καλλαντζής, «Ο κλάδος της εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα», Δ' Έκδοση, 2007, Μονάδα Κλαδικών Μελετών

κατανάλωση, μέσω των πρατηρίων καυσίμων που διαθέτουν ή με παραδόσεις στις μονάδες των πελατών τους.

- Εισαγωγή πετρελαιοειδών από διυλιστήρια του εξωτερικού τα οποία αποθηκεύονται στις εγκαταστάσεις τους, αν διαθέτουν ιδιόκτητες, διαφορετικά είναι υποχρεωμένες να μισθώσουν εγκαταστάσεις τρίτων (κατά κανόνα αποθηκευτικούς χώρους των διυλιστηρίων) καθώς μάλιστα ο ισχύον νόμος για την αγορά προβλέπει ότι οι εταιρείες θα πρέπει να διατηρούν αποθέματα 90 ημερών για τις απευθείας εισαχθείσες ποσότητες. Στη συνέχεια αυτές οι εισαχθείσες ποσότητες διοχετεύονται στην αγορά.

Πίνακας 3.21

Αριθμός Πρατηρίων των 5 Μεγαλύτερων Εταιρειών

ΕΤΑΡΕΙΣ	ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ
ΕΛΠΕ	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ	EKO	1.265
	ΠΕΤΡΟΛΑ		
	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ		
MOTOP OIL	ΑΓ.ΘΕΟΔΩΡΟΙ	AVINOIL	577
		CYCLON	137
		BP	1.397
		SHELL	858
ΣΥΝΟΛΟ πρατηρίων των 5 μεγαλύτερων εταιρειών εμπορίας			4.234

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, www.obe.gr

Αν και ο κύριος όγκος των προϊόντων πετρελαίου αποθηκεύεται από τις εταιρείες εμπορίας στους αποθηκευτικούς χώρους των δύο εταιρειών διύλισης (βλέπε σελ. 124-125) παρόλα αυτά όλες σχεδόν διαθέτουν ιδιόκτητους αποθηκευτικούς χώρους μικρής όμως δυναμικότητας, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση λειτουργικών αποθεμάτων. Και αυτές όμως που δεν διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους έχουν την

δυνατότητα να διακινούν τα πετρελαιοειδή προς τα σημεία πώλησης (πρατήρια) από αποθηκευτικούς χώρους τρίτων εταιρειών εφόσον έχουν συνάψει σχετική συμφωνία (swaps). Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, εταιρείες εμπορίας διαθέτουν κοινούς αποθηκευτικούς χώρους²⁹. Το γεγονός αυτό διευκολύνει την επέκταση της δραστηριότητας των εταιρειών εμπορίας σε πολλές γεωγραφικές περιοχές, με σημαντικά πλεονεκτήματα κόστους.(Πίνακας 3.22)

Πίνακας 3.22
Αποθηκευτική Δυνατότητα Εταιρειών ανά Γεωγραφική Περιοχή (2006)

	ΑΤΤΙΚΗ	ΘΕΣ/ΚΗ	ΠΕΛ/ΝΗΣΟΣ	Δ.ΕΛΛΑΔΑ	Κ.ΕΛΛΑΔΑ	ΜΑΚ.	ΚΡΗΤΗ	ΝΗΣΙΑ
						ΘΡΑΚΗ		ΑΙΓΑΙΟΥ
EKO	93000	143600		3100	3400	11000	17400	15600
BP	185100	29700	4500	9300		16200	10100	5600
SHELL	101500	26900	21900	5100		2500	4100	2600
DRACOIL	8000							
ELINOIL	9600				23100	5000		
ELPETROL	18500							
ETEKA	12100							
ΑΙΓΑΙΟ	3100					15000		
FAMM	5700							
CYCLON	39000							
TOTAL	20800							
JETOIL		174050						7300
BITUMINA		73000	~					
MEDOIL		13650						
KMOIL			11500					
AVINOIL			14200					
DIMOIL			10400					
SUNOIL					9900	2700		
PETROPHOS					7700			
REVOIL					17400			
ΣΕΚΑ						37300		6100
SILKOIL							33000	
ΣΕΚΑ BIN							2600	4500
ΑΡΓΩ								28300
								5800

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, www.obe.gr

²⁹ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006

3.5.4.1 Διαμόρφωση τιμών

Το κόστος κτήσης των πετρελαιοειδών από τις εταιρείες χονδρικής εμπορίας είναι το άθροισμα της τιμής διυλιστηρίου (ex refinery) και των φόρων, τελών, εισφορών, τους οποίους οι εταιρείες εμπορίας καταβάλλουν πριν από τη διάθεση των προϊόντων στην εσωτερική αγορά. Αυτοί οι φόροι και οι επιβαρύνσεις είναι οι ακόλουθες:

- Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης (ΕΦΚ) ο συντελεστής του οποίου αποτελεί σταθερό ποσό για κάθε καύσιμο και αποδίδεται σε ευρώ / χιλιόλιτρο για τις βενζίνες και το πετρέλαιο κίνησης.
- Η εισφορά υπέρ της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (PAE) που είναι 0,16 ευρώ / χιλιόλιτρο για όλες τις βενζίνες και το ντίζελ.
- Η ειδική εισφορά λογαριασμού πετρελαιοειδών για την επιδότηση εφοδιασμού προβληματικών περιοχών που ισοδυναμεί με 1% επί της τιμής διυλιστηρίου.
- Το ειδικό τέλος (Δ.Ε.Τ.Ε) που ανέρχεται στο 0,5% του αθροίσματος της τιμής διυλιστηρίου, του ΕΦΚ, του τέλους της PAE και της εισφοράς (1%).
- Ο ΦΠΑ, ο συντελεστής του οποίου το ύψος ορίζεται στο 19% του αθροίσματος της τιμής διυλιστηρίου και όλων των ανωτέρω φορολογικών επιβαρύνσεων. Από αυτόν εξαιρούνται τα νησιά Λέσβος, Χίος, Σάμος, Δωδεκάνησα, Κυκλαδες, Θάσος, Σαμοθράκη, Βόρειες Σποράδες, Σκύρος ο συντελεστής ΦΠΑ μειώνεται κατά 30%, δηλαδή είναι 13,3 %.

Οι πελάτες των εταιρειών εμπορίας, όπως μεγάλοι τελικοί καταναλωτές και πρατήρια, τιμολογούνται από την εταιρεία εμπορίας στο κόστος κτήσεως (χωρίς τον ΦΠΑ), αφού σε αυτό προστεθεί το περιθώριο κέρδους της εταιρείας και επί του αθροίσματος του κόστους κτήσεως και του περιθωρίου κέρδους, προστίθεται ΦΠΑ 19%. Η τιμές χονδρικής, οι οποίες συνήθως ονομάζονται τιμές ΔΕΠ και αποτελούν τη βάση για την τιμολόγηση των πρατηρίων υγρών καυσίμων, δεν περιλαμβάνουν το μικτό περιθώριο εμπορίας και μεταβάλλονται ανάλογα με την τιμή διυλιστηρίου είτε καθημερινά είτε ανά χρονικά διαστήματα.

Όσον αφορά την τιμή που επιβαρύνεται ο καταναλωτής (τιμή πρατηρίου), αυτή επηρεάζεται από μια σειρά από παράγοντες. Στην απλή αμόλυβδη βενζίνη όπως και στο πετρέλαιο κίνησης το μεγαλύτερο ποσοστό των τελικών τιμών αφορά τους φόρους και τις λοιπές εισφορές (55% και 54% αντίστοιχα). Το υπόλοιπο τμήμα της τιμής καλύπτει το

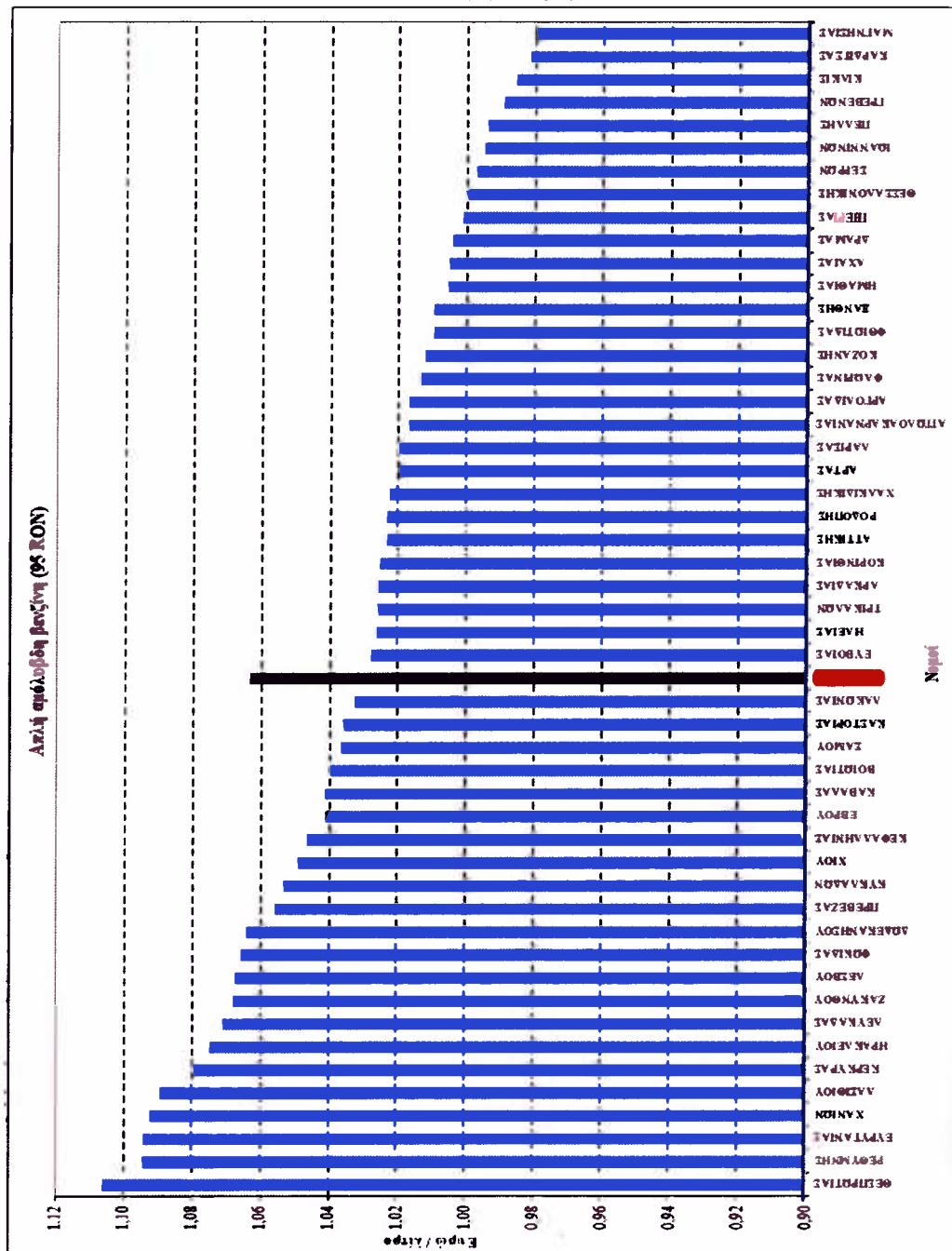
κόστος διύλισης αργού πετρελαίου και τα μικτά περιθώρια κέρδους των εταιρειών διύλισης, εμπορίας και των πρατηριούχων. Αν στις χονδρικές τιμές προστεθεί και το μικτό περιθώριο κέρδους των πρατηριούχων, το οποίο διαφοροποιείται από πρατήριο σε πρατήριο, προκύπτουν οι τελικές τιμές καταναλωτή. Το εν λόγω περιθώριο κέρδους εξαρτάται από το ύψος των πωλήσεων των πρατηρίων, την αποτελεσματικότητα λειτουργίας τους, το ύψος των επενδύσεων ανά πρατήριο και άλλους παράγοντες.

3.5.4.2 Τιμολόγηση και ανταγωνισμός

Παρατηρώντας την εγχώρια αγορά εμπορίας καυσίμων γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχουν σαφής διαφοροποιήσεις ως προς τις τιμές των καυσίμων που διαμορφώνονται ανά νομό. Συγκεκριμένα, ορισμένοι νομοί είναι ιδιαίτερα ακριβοί για όλες τις εταιρείες εμπορίας σε αντίθεση με γειτονικούς νομούς, χωρίς αυτό να μπορεί να δικαιολογηθεί στη βάση του μεταφορικού κόστους. Οι ιδιόκτητοι αποθηκευτικοί χώροι που διαθέτουν στις περισσότερες περιπτώσεις οι εταιρείες εμπορίας βρίσκονται σε διαφορετικές περιοχές γεγονός που διαφοροποιεί το μεταφορικό κόστος. Χαρακτηριστικά παραθέτονται τα παρακάτω σχεδιαγράμματα (3.10 και 3.11) των τιμών απλής αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης ανά νομό. Σε αυτά παρατηρούμε ότι στην αμόλυβδη βενζίνη οι πιο ακριβοί νομοί είναι οι νομοί Θεσπρωτίας, Ρεθύμνης και Ευρυτανίας, ενώ στο πετρέλαιο κίνησης οι νομοί Ευρυτανίας, Λασιθίου και Θεσπρωτίας.

Σχεδιάγραμμα 3.10

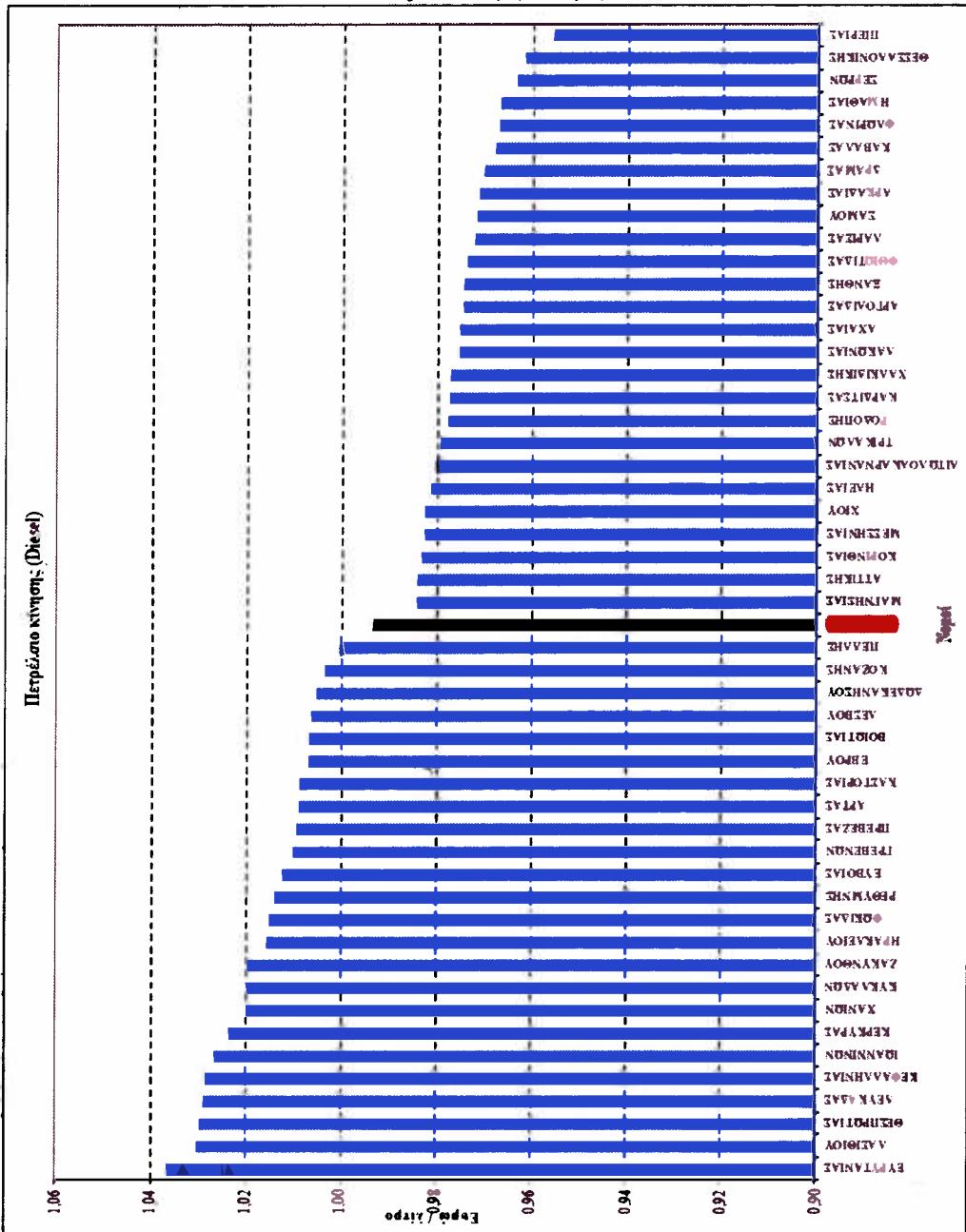
Μέση τελική τιμή της απλής αμόλυνβδης βενζίνης ανά νομό κατά φθίνουσα τάξη μεγέθους (10/3/06 έως 4/8/06) (€/λίτρο)



Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης, Επεξεργασμένα στοιχεία από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, site: www.epant.gr

Σχεδιάγραμμα 3.11

Μέση τελική τιμή του πετρελαίου κίνησης(ντίζελ) ανά νομό κατά φθίνουσα τάξη μεγέθους (10/3/06 έως 4/8/06) (€/λίτρο)



Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης, Επεξεργασμένα στοιχεία από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, site: www.epant.gr

Οι τελικές τιμές πώλησης στους πρατηριούχους του κάθε νομού διαμορφώνεται από την χονδρική τιμή πώλησης και από τις παρεχόμενες εκπτώσεις. Οι εκπτώσεις αυτές γίνονται επί των ονομαστικών τιμών του τιμοκαταλόγου της κάθε εταιρείας εμπορίας ή επί του όγκου των πωλήσεων προς τα πρατήρια στο τέλος μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου η οποία είναι μήνας ή χρόνος. Επιπλέον, οι εκπτώσεις αυτές διαφέρουν ανάμεσα στους διάφορους πελάτες ανάλογα με τις επενδύσεις (βλέπε υλικοτεχνικό εξοπλισμό) που έχουν κάνει οι εταιρείες εμπορίας στα αντίστοιχα πρατήρια αλλά και τις συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν στις αντίστοιχες τοπικές αγορές. Σημαντικό στοιχείο είναι επίσης ότι οι εκπτώσεις δεν αναγράφονται στις συμβάσεις που καταρτίζονται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, αλλά αντιθέτως χορηγούνται κατά την κρίση των εταιρειών εμπορίας με προφορική ενημέρωση και συχνά μετά το τέλος μιας συγκεκριμένης οικονομικής περιόδου, με αποτέλεσμα οι πρατηριούχοι να μην γνωρίζουν εκ των προτέρων το ύψος της χορηγούμενης έκπτωσης.

Έτσι ενώ σύμφωνα με την Επιτροπή Ανταγωνισμού οι χονδρικές τιμές έχουν μικρή διαφοροποίηση ανά νομό, οι εκπτώσεις αντίθετα παρουσιάζουν σημαντικές διακυμάνσεις μεταξύ των νομών. Δηλαδή, ο βασικός παράγοντας που διαμορφώνει τις τελικές τιμές πώλησης στους πρατηριούχους είναι οι εκπτώσεις. Επιπλέον, με βάση μελέτη του κόστους μεταφοράς και της τοποθεσίας των αποθηκευτικών χώρων των εταιρειών εμπορίας από την ίδια επιτροπή προέκυψε ότι οι διαφορές αυτές στις τιμές ανά νομό δεν φαίνεται να αντικατοπτρίζουν διαφορές στο κόστος, όπως για παράδειγμα στο κόστος μεταφοράς.

Βασικό ρόλο σε αυτό το φαινόμενο της ασάφειας ως προς την τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών εμπορίας παίζει ο τρόπος διαμόρφωσης των τιμών διυλιστηρίου από τις δύο εταιρείες διύλισης που δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια και ο οποίος περιγράφεται αναλυτικά στην προηγούμενη ενότητα. Το γεγονός ότι οι εταιρείες εμπορίας δεν γνωρίζουν την ακριβή τιμή την ημέρα προμήθειας τις οδηγεί στο να τιμολογούν χρησιμοποιώντας μεθόδους οι οποίες είναι αμφιβόλου αποτελεσματικότητας και έχουν ως αποτέλεσμα την στρέβλωση του ανταγωνισμού. Ορισμένες από αυτές οι οποίες χρησιμοποιούνται από τις διάφορες επιχειρήσεις είναι οι ακόλουθες:

- α) τιμολόγηση με πρόβλεψη
- β) τιμολόγηση με υστέρηση 2-4 ημερών

- γ) τιμολόγηση με εβδομαδιαίο μέσο όρο με προσαυξήσεις πιθανολόγησης
 δ) τιμολόγηση με δελτίο αποστολής

Μάλιστα, λόγω της αδιαφάνειας του τρόπου τιμολόγησης των διυλιστηρίων, οι εταιρείες εμπορίας πολλές φορές προχωρούν σε δικές τους διορθωτικές προσαυξήσεις προς τα πρατήρια. Αυτό όμως με τη σειρά του διαμορφώνει, σε συνδυασμό με την μη ύπαρξη συγκεκριμένων όρων εκπτωτικής πολιτικής στις συμβάσεις, το έδαφος για επιβολή «καπέλου» στις τελικές τιμές των πρατηρίων από τους πρατηριούχους ώστε να καλυφθούν από πιθανές διακυμάνσεις των τιμών και να αποφύγουν τυχόν ζημίες. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η τιμή με την οποία καταλήγει το τελικό προϊόν στο καταναλωτή να είναι ιδιαίτερα αυξημένη και κατά αυτό τον τρόπο να μειώνεται η ευημερία του καταναλωτή. Παρακάτω παρατίθεται η ανάλυση κόστους της αμόλυβδης βενζίνης για τον καταναλωτή από την Ένωση Βενζινοπωλών Νομού Αττικής (www.ebna.gr)

Πίνακας 3.23

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ "ΑΜΟΛΥΒΔΗΣ" ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ 28/2/05 στα 1000 λίτρα

ΣΤΑΔΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ €
ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ	30,97%	267,000
ΦΟΡΟΙ	50,33%	434,406
ΚΕΡΔΟΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ (ΕΕΠ)	13,50%	116,131
T.B.	0,40%	3,4
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ	4,80%	41,364
ΣΥΝΟΛΟ	100%	862,301

Πηγή: Ένωση Βενζινοπωλών Νομού Αττικής - www.ebna.gr

Από την παραπάνω ανάλυση και την μελέτη των μεριδίων αγοράς των εταιρειών εμπορίας παρατηρούμε πως δεν παρουσιάζεται συγκέντρωση ανάλογη με των κλάδο της διύλισης. Το γεγονός όμως πως οι δύο (EKO, AVINOIL) από τις πέντε μεγαλύτερες εταιρείες της αγοράς είναι καθετοποιημένες καθώς και ότι οι πέντε αθροιζουν το 66% μιας αγοράς που διαθέτει 20 περίπου εταιρείες εγείρει προβληματισμούς. Η κατάσταση αυτή που επικρατεί στην αγορά διαμορφώνει το περιβάλλον στην αγορά κατά τρόπο που επιτρέπει στις εταιρείες να αναπτύξουν συλλογική δεσπόζουσα θέση. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι οι καθετοποιημένες εταιρείες διαθέτουν σε συνδυασμό με τα διυλιστήρια των αντίστοιχων ομίλων τεράστιους αποθηκευτικούς χώρους τόυς

οποίους μπορούν να χρησιμοποιήσουν πέρα της διατήρησης αποθεμάτων ασφαλείας. Αυτό για τις υπόλοιπες εταιρείες εμπορίας δεν υφίσταται αναγκάζοντας τες να προχωρούν σε υπογραφή συμβάσεων με τις εταιρείες εμπορίας και τα διυλιστήρια που διαθέτουν πληθώρα αποθηκευτικών χώρων, αυξάνοντας κατά αυτό τον τρόπο πολύ το κόστος λειτουργίας τους.

Τέλος το γεγονός ότι αποκλειστικοί προμηθευτές σχεδόν όλων των εταιρειών εμπορίας είναι τα διυλιστήρια της ελληνικής επικράτειας δίνει την δυνατότητα στις εταιρείες που είναι καθετοποιημένες να προχωρήσουν σε διακριτική τιμολόγηση με σκοπό να οδηγήσουν σε έξοδο ανταγωνίστριες εταιρείες ή να τις εξαγοράσουν. Αν και στοιχεία για τα παραπάνω δεν υπήρξε δυνατό να συλεχθούν στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής, ωστόσο με βάση την δομή της αγοράς αυτοί οι κίνδυνοι υφίστανται.

3.5.5 Λιανικό εμπόριο: Δομή, Συγχωνεύσεις και Εξαγορές, Ολοκλήρωση Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμός

Σήμερα στην ελληνική αγορά λιανικού εμπορίου πετρελαιοειδών δραστηριοποιούνται περίπου 8000 πρατήρια τα οποία βρίσκονται διάσπαρτα σε όλη την ελληνική επικράτεια. Από αυτά, ένα ποσοστό περίπου 50% ελέγχεται από τους επιχειρηματικούς ομίλους των E.P.E, Motor Oil, BP και SHELL καθώς αυτά φέρουν τα σήματα των αντίστοιχων εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.) που δραστηριοποιούνται στην τομέα της χονδρικής εμπορίας. Αναλυτικά, ο αριθμός των πρατηρίων λιανικής πώλησης που ελέγχονται από τις Ε.Ε.Π παρουσιάζεται στον πίνακα 3.22.

Ο τομέας της λιανικής της λιανικής εμπορίας αποτελεί το μεγαλύτερο προμηθευτή του κλάδου των μεταφορών καθώς το 70% (ενδεικτικά βλέπε Πίνακα 3.1) περίπου των αναγκών του καλύπτεται από τα πρατήρια πώλησης υγρών καυσίμων που υπάρχουν στην ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα. Το υπόλοιπο 30% καλύπτεται είτε από απευθείας παραδόσεις των διυλιστηρίων και των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές, όπως αστικές συγκοινωνίες, ΔΕΗ, ένοπλες δυνάμεις, εταιρείες μεταφορών, είτε από τα κυκλώματα της παράνομης

διακίνησης το οποίο έχει ως συνέπεια τη δασμοφοροδιαφυγή (1,5 δις. ετησίως) και τον αθέμιτο ανταγωνισμό³⁰.

Πίνακας 3.24
Ελεγχόμενα πρατήρια ανά Ε.Ε.Π. (2006)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΠΡΑΤΗΡΙΑ
BP	1397
EKO	1265
SHELL	858
AVIN	577
JETOIL	562
AIGAIION	444
EAIN	386
REVOIL	305
SILKOIL	282
DRACOIL	234
KAOIA	203
ETEKA	179
ΕΛ ΠΕΤΡΟΛ	144
CYCLON	137
KMOIL	136
SUNOIL	95
ΑΡΓΩ	88
MEDOIL	73
SHELL GAS (μεικτά πρατήρια)	5
LEON GAS (μεικτά πρατήρια)	5
ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ (μεικτά πρατήρια)	4
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΚΑΣ (μεικτά πρ.)	2
BITOYMINA	3
JETGAS (μεικτά πρατήρια)	1
Α.Π.(ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ)	600 (ΠΕΡΙΠΟΥ)
ΣΥΝΟΛΟ	7984

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, www.obe.gr

³⁰ Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, www.obe.gr

Η αναλογία των πρατηρίων στην Ελλάδα είναι περίπου 1424 κάτοικοι ανά πρατήριο και 261 αυτοκίνητα ανά πρατήριο. Αν και υψηλή σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ε.Ε. με μεγαλύτερο πληθυσμό είναι δικαιολογημένη καθώς το επιτάσσουν οι ιδιομορφίες του ελληνικού εδάφους και ο μεγάλος αριθμός νησιών που ανήκουν στον ελλαδικό χώρο.

Πίνακας 3.25

Αναλογία Πρατηρίων ανά κάτοικο και αυτοκίνητο, 2006

ΧΩΡΑ	ΑΡ.ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΟ	/	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΟ	/
ΕΛΛΑΣ	1424		261	
ΑΥΣΤΡΙΑ	2854		809	
ΒΕΛΓΙΟ	2821		727	
ΔΑΝΙΑ	2384		569	
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	2756			
ΓΑΛΛΙΑ	4234		1180	
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5357		1986	
ΙΤΑΛΙΑ	2579		955	

Πηγή: Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, www.obe.gr

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι στην αγορά λιανικής εμπορίας, δραστηριοποιούνται και οι μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης, οι οποίοι προμηθεύουν πρατήρια υγρών καυσίμων και τελικούς καταναλωτές. Αυτοί διακρίνονται στις εξής δύο κατηγορίες.

A) Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται οι μεταπωλητές-έμποροι που διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους και διακινούν πετρέλαιο θέρμανσης και φωτιστικό πετρέλαιο είτε για λογαριασμό των εταιρειών εμπορίας στα πρατήρια υγρών καυσίμων, είτε σε τελικούς καταναλωτές.

B) Στη δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται οι μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης, των οποίων ο αριθμός δεν ξεπερνά τους 2000³¹, οι οποίοι δεν διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους και διακινούν πετρέλαιο θέρμανσης χρησιμοποιώντας ιδιόκτητα βυτιοφόρα.

³¹ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, site: www.epant.gr

3.5.5.1 Διαμόρφωση τιμών

Στο στάδιο αυτό, το τελευταίο της κάθετης αλυσίδας παραγωγής του πετρελαίου, οι τιμές αφού φτάσουν στο επίπεδο που διαμορφώνεται στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας έρχονται να αναδιαμορφωθούν και να φτάσουν στην τιμή που αντιμετωπίζει ο τελικός καταναλωτής. Εδώ λοιπόν στη χονδρική τιμή πετρελαίου προστίθενται τα εξής:

- Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης
- Ειδικό τέλος ΔΕΤΕ
- Εισφορά υπέρ της PAE
- Ειδική εισφορά για την επιδότηση ανεφοδιασμού προβληματικών περιοχών
- ΦΠΑ 19%
- Κέρδος πρατηρίου

3.5.5.2 Καθεστώς ιδιοκτησίας πρατηρίων λιανικής εμπορίας και συμβάσεις λιανικής εμπορίας

Οι εμπορικές σχέσεις των πρατηρίων με τις εταιρείες εμπορίας διαμορφώνονται με βάση σχέσεις αποκλειστικής εμπορικής συνεργασίας. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού εξετάζοντας τις σχετικές συμβάσεις των εταιρειών εμπορίας με τους πρατηριούχους διέκρινε τις ακόλουθες γενικές μορφές συμφωνιών³². Αυτή όπου οι πρατηριούχοι διαθέτουν ή μισθώνουν το ακίνητο και η εταιρεία εγκαθιστά όλο τον απαραίτητο υλικοτεχνικό εξοπλισμό (αντλίες, στέγαστρα, δεξαμενές κ.λ.π) με εμπορικές σχέσεις franchising και την εναλλακτική μορφή όπου οι συμβάσεις αποκλειστικής συνεργασίας αφορούν πρατήρια τα οποία ανήκουν ή είναι μισθωμένα από την εταιρεία εμπορίας. Και στις δύο αυτές περιπτώσεις τα πρατήρια φέρουν τα επίσημα σήματα των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών και εφοδιάζονται αποκλειστικά μόνο από τις αντίστοιχες εταιρίες.

Πιο συγκεκριμένα οι παραπάνω μορφές εμπορικών σχέσεων εξειδικεύονται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

³¹ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006, site: www.epant.gr

- α) Σχέση CODO (Company Owned, Dealer Operated) η οποία αναφέρεται στη διανομή καυσίμων σε πρατήρια ιδιοκτησίας εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών στα οποία ο επιχειρηματίας είναι μισθωτής. Εδώ ο επιχειρηματίας, μπορεί να διαθέτει είτε την ιδιότητα του αντιπροσώπου, είτε την ιδιότητα του μεταπωλητή.
- β) Σχέση DODO (Dealer Owned, Dealer Operated) η οποία αναφέρεται στη διανομή καυσίμων σε πρατήρια όπου ιδιοκτήτης είναι ο ίδιος ο επιχειρηματίας.
- γ) Σχέση COCO (Company Owned, Company Operated) η οποία αναφέρεται στη περίπτωση όπου η εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών λειτουργεί τα πρατήρια ιδιοκτησίας της αποκλειστικά η ίδια. Σε αυτή την περίπτωση, οι διαχειριστές των πρατηρίων είναι ουσιαστικά υπάλληλοι της εταιρείας. Στην Ελλάδα, το σύστημα αυτό εφαρμόζεται κυρίως από τις μεγάλες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών (Shell, EKO) και αντιπροσωπεύει το 1,5% - 2% του συνόλου των υφιστάμενων πρατηρίων. Συγκεκριμένα, η Shell το 2006 διέθετε 63 πρατήρια αυτής της κατηγορίας ενώ η EKO 75 γεγονός που θα συμβάλει στην πλήρη καθετοποίηση του ομίλου των ΕΛ.ΠΕ. καθώς και στην προς τα εμπρός καθετοποίηση της θυγατρικής εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών (Ε.Ε.Π.) της Shell.³³ Στα πρατήρια αυτά η τιμή αντλίας καθορίζεται αποκλειστικά από την εταιρεία εμπορίας.

Πέρα όμως από αυτές τις κατηγορίες πρατηρίων, υπάρχουν και άλλες κατηγορίες πρατηρίων τα οποία δεν φέρουν καμία συμβατική υποχρέωση με καμία εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών για την προμήθεια των υγρών καυσίμων. Τέτοια πρατήρια είναι αυτά τα οποία δεν φέρουν σήματα Ε.Ε.Π., αλλά φέρουν το διακριτικό Α.Π. και ονομάζονται ανεξάρτητα πρατήρια (αναφέρονται και στον πίνακα 3.24). Επίσης υφίστανται συνεταιρισμοί ή κοινοπραξίες πρατηρίων. Τα πρατήρια αυτά, προμηθεύονται τα πετρελαιοειδή από οποιαδήποτε εταιρεία εμπορίας αναγνωρισμένη σύμφωνα με το νόμο και τα πωλούν χωρίς εμπορική ονομασία και χωρίς καμία αναφορά στην εκάστοτε εταιρεία εμπορίας που τα προμηθεύει.

Από τις παραπάνω κατηγορίες η πλειοψηφία των πρατηρίων (περίπου 93% του συνολικού αριθμού) ανήκει σε αυτά τα οποία δεσμεύονται με συμβάσεις αποκλειστικής

³³ Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, www.obe.gr

εμπορικής συνεργασίας. Σύμφωνα με μελέτη της Επιτροπής Ανταγωνισμού³⁴ ως προς τις συμβάσεις αυτής της κατηγορίας παρατήρησε ότι αυτές δεσμεύουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τους πρατηριούχους, τόσο ως προς τη λειτουργία των πρατηρίων, όσο και ως προς τη διαμόρφωση των τελικών τιμών (τιμές αντλίας). Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την ίδια μελέτη, σχεδόν όλες οι συμβάσεις περιέχουν μια σειρά από χαρακτηριστικά τα οποία επιδρούν αρνητικά στις συνθήκες ανταγωνισμού στον κλάδο της λιανικής εμπορίας. Τα βασικότερα εξ αυτών είναι τα εξής:

- i. Ο πρατηριούχος υποχρεώνεται να καταβάλλει στην εταιρεία εμπορίας αποζημίωση ανά κυβικό καυσίμου όταν οι πωλήσεις του πρατηρίου ξεπερνούν τα όρια κατανάλωσης που προβλέπουν οι όροι της σύμβασή τους. Η αποζημίωση αυτή μπορεί να καταβάλλεται επιπλέον της μηνιαίας αμοιβής που οφείλει να καταβάλλει στην εταιρεία εμπορίας ο πρατηριούχος, του μηνιαίου μισθώματος που ο πρατηριούχος οφείλει στην αντισυμβαλλόμενη εταιρεία εμπορίας για τον εξοπλισμό και του κόστους συντήρησης του εξοπλισμού για το οποίο την ευθύνη φέρει επίσης ο πρατηριούχος.
- ii. Οι συμβάσεις συχνά περιλαμβάνουν επαχθείς όρους και υψηλές ποινικές ρήτρες για την περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης από την πλευρά του πρατηριούχου.
- iii. Δεν ορίζεται στη σύμβαση ο τρόπος διαμόρφωσης των τιμών χονδρικής πώλησης. Αντιθέτως γίνεται μονομερής καθορισμός των τιμών από τις Ε.Ε.Π. Επίσης στα πλαίσια της σύμβασης δεν περιλαμβάνονται οι όροι με τους οποίους θα ασκείται η πολιτική εκπτώσεων από τις Ε.Ε.Π προς τα πρατήρια.
- iv. Οι συμβάσεις περιλαμβάνουν υψηλές ποινικές ρήτρες που ο πρατηριούχος οφείλει να καταβάλλει σε περιπτώσεις μη τήρησης κάποιου από της όρους της σύμβασης, για την τήρηση της πλειοψηφίας των οποίων την ευθύνη φέρει ο πρατηριούχος και όχι η εταιρεία εμπορίας.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό πως τα πρατήρια βρίσκονται ουσιαστικά δεμένα με τις εταιρείες εμπορίας γεγονός που δεν τους επιτρέπει να επιλέξουν ελεύθερα και ανάλογα με το συμφέρον τους τις εταιρείες από τις οποίες θα

³⁴ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006

εφοδιάζονται τα προϊόντα τους. Τα αποτελέσματα αυτής της κατάστασης τείνουν να ευνοούν ιδιαίτερα τις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις όπως τα Ε.Π.Ε. και η Motor Oil καθώς, σύμφωνα με την θεωρία περί κάθετης ολοκλήρωσης των εταιρειών και κάθετων περιορισμών, υπενθυμίζουμε τα ακόλουθα³⁵:

- Περί κάθετης ολοκλήρωσης: Ανεξάρτητες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα τελευταία στάδια της παραγωγικής διαδικασίας και έχουν ως εισροή το προϊόν της καθετοποιημένης επιχείρησης που παράγεται από ένα ανώτερο στάδιο αποκλείονται από την δυνατότητα αγοράς από το ανώτερο στάδιο της τελευταίας επιχείρησης ή μπορούν να αγοράσουν σε υψηλότερη τιμή, γεγονός το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους τους. Με τον τρόπο αυτό η ανταγωνιστές της καθετοποιημένης επιχείρησης στα τελευταία στάδια της παραγωγικής διαδικασίας βρίσκονται σε μειονεκτική θέση γεγονός το οποίο επιτρέπει στην υποκείμενη επιχείρηση να αυξήσει την τιμή του προϊόντος και κατ' επέκταση την κερδοφορία επηρεάζοντας αρνητικά με αυτό τον τρόπο την ευημερία των καταναλωτών.
- Περί κάθετων περιορισμών: Η αποκλειστική αντιπροσώπευση μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό άλλων παραγωγών από την αγορά αυξάνοντας έτσι την πιθανότητα για αρνητικές επιδράσεις στην ευημερία των καταναλωτών.

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε πως η ύπαρξη τέτοιου είδους συμβάσεων συμβάλλουν σε ένα βαθμό στην μείωση του ανταγωνισμού στην συγκεκριμένη αγορά, γεγονός που πέρα των άλλων πλήγτει και την ίδια την ευημερία του καταναλωτή λόγω υψηλοτέρων τιμών.

3.5.5.3 Ζητήματα τοπικού ανταγωνισμού

Η ελληνική λιανική αγορά πώλησης πετρελαιοειδών λόγω της φύσης του εμπορεύματος το οποίο είναι προϊόν ευρείας κατανάλωσης με εκατομμύρια πελάτες σε ολόκληρη την χώρα αλλά και λόγω των γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων της χώρας, η οποία χαρακτηρίζεται από ένα πολύ μεγάλο αριθμό νησιών, είναι διεσπαρμένη σε όλο το εύρος

³⁵ Ν. Βέττας – Γ. Κατσουλάκος, “Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική, Τυπωθήτω” – Γ. Δαρδανός 2004.

της ελληνικής επικράτειας. Από το σύνολο των περίπου 8000 πρατηρίων, περίπου το 1/5 βρίσκεται στο νομό της Αττικής και τα υπόλοιπα μοιράζονται στην υπόλοιπη Ελλάδα³⁶.

Η διασπορά αυτή των πρατηρίων, αν και δεν ευνοεί σε επίπεδο εθνικό την ανάπτυξη εναρμονισμένων πρακτικών, παρόλα αυτά δημιουργεί πληθώρα μικρότερων τοπικών αγορών, πολλές φορές απομακρυσμένων όπως τα νησιά, στις οποίες υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξης μη συνεργασιακής συμπεριφοράς ή συλλογικής δεσπόζουσας θέσης.

Συγκεκριμένα το 2003 η PAE³⁷ προχώρησε σε μελέτη με βάση τα στοιχεία τιμών λιανικής που συγκεντρώνονται σε εβδομαδιαία βάση από το Υπουργείο Ανάπτυξης για τους περισσότερους νομούς της χώρας. Από αυτή προέκυψε ότι σε συγκεκριμένους νομούς υπήρχε συστηματική θετική απόκλιση στις τιμές των πετρελαιοειδών σε σχέση με τον μέσο όρο της επικράτειας, η οποία βρισκόταν πάνω από το εύλογο επιπλέον κόστος μεταφοράς των καυσίμων στους συγκεκριμένους νομούς λόγω της απόστασης των νομών αυτών από τα διυλιστήρια της χώρας. Ως μέτρο τότε προτάθηκε από τη PAE, να επιβληθούν προσωρινά στους συγκεκριμένους νομούς (από 21.9.2003 έως 29.9.2003) ανώτατες τιμές καταναλωτή με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ανάπτυξης, η οποία τελικά και επεβλήθη.

Η μελέτη αυτή συνεχίστηκε και κατά το 2004 με σκοπό να διαπιστωθεί κατά πόσο αυτή η υπερτιμολόγηση συνεχίζοταν και είχε συστηματικά χαρακτηριστικά. Πεδίο έρευνας ήταν η εξακρίβωση του, αν η προς τα πάνω απόκλιση των λιανικών τιμών σε αυτές τις περιοχές από τον μέσο όρο των τιμών στην επικράτεια, υπερέβαινε το εύλογο επιπλέον κόστος μεταφοράς των καυσίμων στους συγκεκριμένους νομούς λόγω της απόστασης των νομών αυτών από τα διυλιστήρια της χώρας. Όριο της απόκλισης ώστε να μην θεωρηθεί αντιανταγωνιστική τέθηκε το 2%. Από την μελέτη αυτή προέκυψε ο πίνακας 3.26 με τα στοιχεία ανά νομό.

Από την μελέτη των στοιχείων του παρακάτω πίνακα 3.26 παρατηρείται ότι 12 από τους υπό εξέταση νομούς που παρουσιάζουν απόκλιση μεγαλύτερη του 2% ανήκουν στην νησιωτική Ελλάδα, γεγονός που επιβεβαιώνει τους προηγούμενους ισχυρισμούς για

³⁶ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006

³⁷ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, «Έκθεση Πεπραγμένων Ιανουάριος 2003 – Μάρτιος 2004»

δυνατότητες λήψης από συγκεκριμένες εταιρείες αντιανταγωνιστικών αποφάσεων ή ολιγοπολιακής συμπεριφοράς. Αν και η συγκεκριμένη μελέτη δεν δίνει περισσότερα στοιχεία για την συγκεκριμένη πρακτική που ακολουθείται από τις εταιρείες αυτές τις περιοχές πρέπει να αναφερθεί πως στον νομό Άρτας η Επιτροπή Ανταγωνισμού προχώρησε το 2004, ύστερα από έρευνα, στην επιβολή προστίμων σε επιχειρήσεις λιανικής πώλησης πετρελαιοειδών για εναρμονισμένη πρακτική και ταυτόχρονη διαμόρφωση ενιαίων τιμών πώλησης υγρών καυσίμων³⁸.Η απόφαση αφορούσε 5 πρατήρια με σήμα της BP, 1 με σήμα της EKO, 1 με σήμα της ELDA και 1 με σήμα της ΕΛΙΝ.

Πίνακας 3.26

Μέση απόκλιση τιμών πετρελαιοειδών από τον μέσο όρο της επικράτειας για την περίοδο Οκτώβριος 2003-Μάρτιος 2004

Νομός	Βενζίνη Αμόλυβδη	Βενζίνη Super	Πετρέλαιο Κίνησης	Πετρέλαιο Θέρμανσης	Super Α-μόλυβδη
ΑΡΤΑΣ	3,18%	3,66%	3,34%	8,72%	4,18%
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	5,52%	5,05%	2,55%	5,21%	
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	5,88%	5,17%	3,78%		
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	2,98%	2,61%		4,91%	
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	4,14%	3,55%	2,62%	5,22%	5,04%
ΕΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	8,52%	7,92%	5,29%	7,48%	
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	4,45%	4,25%	3,58%		7,07%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	2,68%	3,02%		4,48%	8,96%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	7,11%	7,09%	3,40%	11,75%	
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	6,45%	7,92%	2,90%	5,64%	2,72%
ΛΑΣΙΘΙΟΥ	5,22%	4,10%	4,27%	6,17%	2,59%
ΛΕΣΒΟΥ	6,04%	5,69%	2,48%		
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	5,31%	7,28%	5,61%	5,41%	
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	2,12%	2,03%		6,15%	7,25%
ΡΕΘΥΜΝΗΣ	6,25%	5,45%	3,55%	6,81%	12,06%
ΦΩΚΙΔΑΣ	4,84%	4,12%	2,62%	5,99%	
ΧΑΝΙΩΝ	5,00%	4,30%	2,47%	4,56%	4,88%
ΧΙΟΥ	3,34%	2,97%			2,61%

Πηγή: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, «Εκθεση Πεπραγμένων Ιανουάριος 2003 – Μάρτιος 2004»

³⁸ Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Απόφαση Αριθμός 263/IV/2004»

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία αλλά και τις βάσεις που μας δίνει η θεωρία μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η εναρμονισμένη πρακτική στις διάφορες διάσπαρτες αγορές λιανικής εμπορίας είναι δυνατή για τους ακόλουθους λόγους:

- Μεγάλη συχνότητα αλληλεπίδρασης και δυνατότητα για συχνές προσαρμογές της τιμής.
- Χαμηλή ελαστικότητα ζήτησης, γεγονός που επιτρέπει τις μεταβολές των τιμών χωρίς σοβαρές επιπτώσεις στις πωλήσεις του προϊόντος.
- Δυνατότητα ανάπτυξης εμποδίων εισόδου.
- Σχετικά μικρός αριθμός επιχειρήσεων σε τοπικό επίπεδο, γεγονός που διευκολύνει τις συνεργίες.
- Σχετικά ομοιογενές προϊόν (βενζίνη), αν και υπάρχει διαφοροποίηση ως προς την τοποθεσία διάθεσης του προϊόντος, με δεδομένο ότι τα πρατήρια είναι τοποθετημένα σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία.
- Μικρή αγοραστική δύναμη πελατών.
- Μικρός ρόλος της καινοτομίας καθώς το αντικείμενο είναι αποκλειστικά η διάθεση του προϊόντος στον τελικό καταναλωτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΠΙΛΟΓΟΣ (ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ)

Η ανάλυση που προηγήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, μας έδωσε τη δυνατότητα να καταλήξουμε σε ορισμένα συμπεράσματα τα οποία αφορούν την ελληνική αγορά πετρελαίου, το καθεστώς που την διέπει και τα αποτελέσματά της.

Η αγορά πετρελαίου, λόγω της φύσης του προϊόντος (εξαντλήσιμος πόρος με αποθέματα σε πολλές περιοχές του πλανήτη) που εμπορεύεται αλλά και της σημαντικότητας που αυτό διαδραματίζει στην εξέλιξη της οικονομίας, είναι παγκόσμιας εμβέλειας. Διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών και ουσιαστικά αποτελεί βασικό κινητήριο μοχλό της παγκόσμιας οικονομίας. Συγκεκριμένα εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια τελική κατανάλωση με κάλυψη των ενεργειακών αναγκών στους μεγαλύτερους κλάδους της οικονομίας (βιομηχανία και μεταφορές).

Η βιομηχανία πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο εμφανίζει ειδικά χαρακτηριστικά τα οποία επιδρούν στη διαμόρφωση των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αυτή. Οι επενδύσεις στην συγκεκριμένη αγορά είναι εντάσεως κεφαλαίου και περιλαμβάνουν μη ανακτήσιμα κόστη τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα να υψώνονται σημαντικά εμπόδια εισόδου και εξόδου από τον κλάδο. Τα διάφορα στάδια της κάθετης αλυσίδας συνδέονται στενά και άμεσα, γεγονός που δημιουργεί σημαντικές οικονομίες κλίμακας και οικονομίες φάσματος στις καθετοποιημένες επιχειρήσεις του κλάδου. Επιπλέον η παραγωγή πετρελαίου είναι μία οικονομική δραστηριότητα η οποία χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις στην τιμή του προϊόντος και τις ποσότητες παραγωγής και κατά συνέπεια στο περιθώριο κέρδους των επιχειρήσεων. Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της αβεβαιότητας στην αγορά πετρελαίου.

Αυτές οι ιδιαιτερότητες έχουν συμβάλει στην διαμόρφωση επιχειρήσεων οι οποίες είναι πλήρως ή μερικώς καθετοποιημένες με οικονομικές δραστηριότητες σε περισσότερα από ένα στάδια της κάθετης αλυσίδας παραγωγής. Το χαρακτηριστικό αυτό είναι παγκόσμιο και αφορά, πέρα από τις μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες, και εταιρείες με μικρότερο αλλά σημαντικό κύκλο εργασιών. Αυτή η τάση κάθετης αλλά και οριζόντιας ολοκλήρωσης, με δραστηριοποίηση στην παραγωγή και άλλων μορφών ενέργειας, εκφράστηκε κυρίως μέσω μεγάλων επενδύσεων αλλά και συγχωνεύσεων και εξαγορών και χαρακτηρίζει το μεγαλύτερο κομμάτι της ιστορίας του κλάδου στον 20^ο αιώνα .

Αυτή η δομή του κλάδου με μεγάλες καθετοποιημένες πετρελαϊκές επιχειρήσεις εμφανίζεται και στην ελληνική αγορά πετρελαίου η οποία διακρίνεται στις αγορές διύλισης, χονδρικής εμπορίας και λιανικής εμπορίας. Κυρίαρχες εταιρείες αυτή την στιγμή είναι οι εταιρείες Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. και Motor Oil Hellas οι οποίες είναι και οι μόνες καθετοποιημένες εταιρείες με δραστηριοποίηση και στα τρία προαναφερθέντα στάδια. Η ανάλυση της αγοράς που έγινε στο Κεφάλαιο III της παρούσας διατριβής δείχνει πως η δομή της αλλά και το νομοθετικό πλαίσιο που την διέπει δημιουργεί στρεβλώσεις ως προς την λειτουργία του ανταγωνισμού.

Συγκεκριμένα στην αγορά διύλισης δραστηριοποιούνται μόνο οι επιχειρήσεις Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε και Motor Oil Hellas (δυοπάλιο). Οι επιχειρήσεις αυτές είχαν αντίστοιχα μερίδια αγοράς 79% και 21% το 2006 γεγονός που εγείρει σοβαρές ανησυχίες για τις δυνατότητες να αναπτύξουν καταχρηστική συμπεριφορά. Σημαντική συμβολή στην απόκτηση ενός τόσο μεγάλου μεριδίου είχε η συγχώνευση ΕΛ.ΠΕ. – ΠΕΤΡΟΛΑ το 2003, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τα ΕΛ.ΠΕ. να αποκτήσουν ουσιώδη οικονομική ισχύ, επισήμανση που υποστηρίζεται και από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Προβληματισμό εγείρει ο τρόπος τιμολόγησης των διυλιστηρίων καθώς οι τιμές των δύο εταιρειών διύλισης ακολουθούν σχεδόν κοινή πορεία, το οποίο φανερώνει την μη ύπαρξη ανταγωνισμού σε επίπεδο τιμών.

Στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας, δραστηριοποιούνται περίπου 20 επιχειρήσεις με τις θυγατρικές των εταιρειών διύλισης να εμφανίζονται ανάμεσα στις 5 πρώτες. Σε επίπεδο μεριδίων αγοράς οι 5 πρώτες εταιρείες εμπορίας κατέχουν μερίδιο περίπου 67%. Αν και η συγκέντρωση στον κλάδο δεν είναι αυτή του σταδίου της διύλισης παρόλα αυτά δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης. Σοβαρά ζητήματα εγείρονται επίσης από τον αδιαφανή τρόπο με τον οποίο καθορίζονται οι χονδρικές τιμές πώλησης προς τα πρατήρια εμπορίας, το οποίο αποτελεί συνέπεια και συνέχεια της αδιαφάνειας στην διαμόρφωση των τιμών στο στάδιο της διύλισης.

Τέλος το στάδιο της λιανικής εμπορίας περιλαμβάνει περίπου 8000 πρατήρια με περίπου 50% αυτών να συγκεντρώνονται στο νομό της Αττικής. Εδώ παρουσιάζονται επίσης ζητήματα ανταγωνισμού καθώς, οι συμβάσεις αποκλειστικής εμπορικής συνεργασίας που υπογράφονται μεταξύ Ε.Ε.Π. και πρατηρίων στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό δένοντας ουσιαστικά τα πρατήρια με συγκεκριμένες Ε.Ε.Π.. Προβλήματα ανταγωνισμού εγείρονται κυρίως σε τοπικό επίπεδο με παραδείγματα συστηματικής υπερτιμολόγησης, που δεν δικαιολογούνται με βάση

στοιχεία κόστους των πρατηρίων σε συγκεκριμένους νομούς της χώρας. Ήδη στο νομό της Αρτας έχει υπάρξει επιβολή προστίμου από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για εναρμονισμένη πρακτική πρατηρίων καυσίμων ως προς την τιμολόγηση.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βέττας Ν. – Γ. Κατσουλάκος, “Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική”, Τυπωθήτω – Γ. Δαρδανός, 2004
- Βλάχου Ανδριάνα, “Περιβάλλον και Φυσικοί Πόροι – Οικονομική Θεωρία και Πολιτική – Τόμος Ά”, Αθήνα: Κριτική, 2001
- Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2006», www.hellenic-petroleum.gr
- Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2003», www.hellenic-petroleum.gr
- Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιος Απολογισμός 2002», www.hellenic-petroleum.gr
- Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε., «Ετήσιο Δελτίο Εταιρικής Χρήσης 2006», www.hellenic-petroleum.gr
- Ένωση Βενζινοπωλών Νομού Αττικής - www.ebna.gr
- Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Γνωμοδότηση Αρ. 5/ΙΙΙ/2001»
- Επιτροπή Ανταγωνισμού, «Δημόσια Διαβούλευση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την διαπίστωση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στον κλάδο αγοράς και εμπορίου πετρελαιοειδών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 703/1977 όπως ισχύει», Σεπτέμβριος 2006
- IOBE, Μονάδα Κλαδικών Μελετών: «Ο κλάδος της εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα», Καλλαντζής Φώτης, Δ` Έκδοση, 2007,
- IOBE, Νέα κλαδική μελέτη του IOBE: «Η Αγορά Πετρελαίου», Καλλαντζής Φώτης 2004
- Motor Oil Hellas, «Ετήσιο Δελτίο 2006», www.moh.gr
- Νόμος 3054/2002, ΦΕΚ 230 /Α'/2.10.2002
- Νόμος 3335/2005, ΦΕΚ 95/Α'/20.4.2005
- Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, www.obe.gr
- ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, «Έκθεση Πεπραγμένων Ιανουάριος 2003 – Μάρτιος 2004»
- Abdalla Kathleen L, “The changing structure of the international oil industry – Implications for OPEC”, Energy Policy, Vol.23, No. 10, pp. 871 – 877, 1995



- Amy Myers Jaffe and Soligo Ronald, “ The international Oil Companies”, *The James A. Baker III Institute for Public Policy, Rice University*, November 2007
- Baddour J.W., “The international petroleum industry – Competition, structural change and allocation of oil surplus”, *Energy Policy*, 1997, Vol.25, No. 2, pp. 143-157
- BP Statistical Review of World Energy June 2007
- Comanor William S., “Vertical Mergers, Market Powers and the Antitrust Laws”, *The American Economic Review*, Vol. 52, No. 2, Papers and Proceedings of the Seventy-ninth Annual Meeting of the American Economic Association. (May 1967), pp.254-265
- Energy Information Administration, “Annual Energy Review 2006”
- Energy Information Administration, “International Energy Annual 1998”
- Ernst David and Andrew M.J. Steinhubl, “Petroleum: After the megamergers”, *The McKinsey Quarterly*, 1999, No. 2, pp. 49-57
- International Energy Agency, “Energy Policies of IEA Countries, Greece 2006 Review”
- International Energy Agency, “Energy Policies of IEA Countries, Greece, 2002 Review”
- INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, “ENERGY PRICES & TAXES, 3rd Quarter 2007”
- International Energy Agency, Energy Prices & Taxes, 2005
- International Energy Agency, “Oil Information 2007”
- OECD, “ENERGY BALANCES OF OECD COUNTRIES”, 2004-2005
- Office of Fair Trading, “Merger Appraisal In Oligopolistic Markets”, Research Paper 19, November, 1999
- Office of Fair Trading, “Quantitative Techniques in Competition Analysis”, Research Paper 17, October, 1999
- Pirog Robert, “The role of National Oil Companies in the International Oil Market”, CRS Report for Congress, Congressional Research Service, August 21, 2007



- Stevens Paul, “A Low Oil Price World, Oil Company Mergers and Oil Market Implications”, The Centre for Energy, Petroleum and Mineral Law and Policy, 2000
- Stonham Paul, “BP Amoco: Integrating Competitive and Financial Strategy. Part One: Strategic Planning in the Oil Industry”, European Management Journal, Vol. 18, No. 4, pp. 411 – 419, 2000
- Weston J. Fred, Brian A. Johnson, Juan A. Siu, “Mergers and Restructuring in the world oil industry”, Journal of Energy Finance and Development 4, pp. 149-183, 1999
- www.bp.com, about BP, History of BP

