

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Τιμές μαύρου χρυσού και ποιοι παράγοντες την επηρεάζουν την
τελευταία εικοσαετία

Σπουδαστές

Μαθαίου Νικόλαος
Σταματάκης Μιχαήλ
Ψίλης Βασίλειος

Επιβλέπων:
Γαλυφιανάκης Γεώργιος

Ηράκλειο
2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ABSTRACT

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ COMMODITIES

1.1	Ορισμός των commodities	9
1.2	Ιστορικά στοιχεία	10
1.3	Τύποι των commodities.....	11
1.4	Μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας	13
1.5	Η διαπραγμάτευση των commodities	14

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΜΑΥΡΟΣ ΧΡΥΣΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

2.1	Ιστορική αναδρομή.....	17
2.2	Τα αποθέματα μαύρου χρυσού.....	22
2.3	Η επάρκεια πετρελαίου και οι προοπτικές	25
2.4	Υποκατάστατα του πετρελαίου	26

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

3.1	Οι παράγοντες προσδιορισμού των τιμών του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του	31
3.2	Η συμπεριφορά της διεθνούς αγοράς αργού πετρελαίου.....	38
3.3	Η εσωτερική αγορά προϊόντων πετρελαίου	43
3.4	Η διαμόρφωση τιμών προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική αγορά....	45
3.5	Τρόπος διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής	47
3.5.1	Τιμές διυλιστηρίου.....	52
3.5.2	Φόροι και δασμοί	55
3.5.3	Μικτά Περιθώρια Εταιρειών Εμπορίας και Πρατηριούχων	58
3.6	Σύγκριση τιμών καυσίμων μεταξύ Ελλάδας και χωρών της ΕΕ	61
3.7	Διαμόρφωση της τιμής αμόλυβδης βενζίνης στην εσωτερική αγορά.....	66
3.8	Σημερινή εικόνα της τιμής του πετρελαίου	71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΔΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ - ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΑ

4.1	Η δομή της αγοράς στη διύλιση (Αγορά Α)	74
4.2	Η δομή της αγοράς στη χονδρική εμπορία πετρελαιοειδών (Αγορά Β)...	76
4.3	Δομή της αγοράς στη λιανική (Αγορά Γ).....	78
4.4	Προβλήματα της Ελληνικής αγοράς πετρελαίου	82
4.5	Κερδοσκοπία από τον μαύρο χρυσό.....	84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

5.1	Γενικά στοιχεία	88
5.2	Οικονομικά αποτελέσματα	90
5.3	Περιουσιακή διάρθρωση	91
5.4	Αντιμετώπιση προβλημάτων	93

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη σύγχρονη εποχή, το πετρέλαιο αποτελεί ένα από τα πλέον σπουδαιότερα αγαθά για την καθημερινότητα των πολιτών ως μέσο παραγωγής ενέργειας και θέρμανσης. Από τη στιγμή που ανακαλύφθηκε μέχρι και σήμερα οι χώρες που το παράγουν έχουν αποκομίσει υψηλά κέρδη, λόγω της υψηλής ζήτησης. Αυτό το γεγονός όμως ήταν και η αιτία να οδηγηθούν σε πολλές διαμάχες και συγκρούσεις τα κράτη. Όλα αυτά φαίνεται ότι επιδρούν σε μεγάλο βαθμό στο ύψος των τιμών των πετρελαιοειδών.

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αποτελεί μία έρευνα ως προς τους παράγοντες που έχουν επηρεάσει την διαμόρφωση των τιμών των πετρελαιοειδών. Πιο αναλυτικά γίνεται παρουσίαση των βασικότερων χαρακτηριστικών των ορυκτών εμπορευμάτων και στη συνέχεια αναλύεται διεξοδικά κάθε παράγοντας που επιδρά στη διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου. Συγκεκριμένα, μέσα από τη μελέτη αυτό που επιδιώκεται να αναλυθεί πως ακριβώς υπολογίζεται η τιμή διύλισης και σε τι επίπεδο βρίσκεται σήμερα η τιμή του πετρελαίου.

Για την επίτευξη της συγκεκριμένης μελέτης πραγματοποιήθηκε έρευνα μέσω της έντυπης και διαδικτυακής βιβλιογραφίας με σκοπό την συγκέντρωση των απαιτούμενων στοιχείων. Κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην εκπόνηση της έρευνας βοήθησαν τα στοιχεία που αποκομίσαμε από τις μελέτες του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών.

ABSTRACT

In modern times, oil is one of the most important goods for everyday life as a means of generating power and heat. Once we discovered until today the producing countries have reaped high profits because of high demand. This fact, however, was the cause to lead to more strife and conflict states. All this seems to have a major impact on the level of oil prices.

This project is an investigation into the factors that have affected the pricing of petroleum products. More specifically there is a presentation of the fundamentals of mineral commodities and then thoroughly analyzed every factor affecting in the price of oil. Specifically, through the study that sought to analyze how exactly calculated refinery price and at what level is currently the oil price.

To achieve this study a survey was conducted through printed and online literature in order to collect the necessary data. In a large percentage to develop the survey helped the data obtained from studies of the Foundation for Economic and Industrial Research.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συγκεκριμένη εργασία αφορά την ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν τις τιμές του πετρελαίου και των παραγώγων του. Πρόκειται για μία μελέτη η οποία επιδιώκει να διαφωτίσει τους λόγους που η τιμή του πετρελαίου έχει εκτοξευτεί στα ύψη και κατά πόσο λαμβάνουν κέρδη οι εταιρείες διύλισης και εμπορίας, αλλά και το κράτος.

Το έναυσμα για την επιλογή αυτού του θέματος δόθηκε από την επιθυμία να ερευνηθούν όλα τα χαρακτηριστικά του πετρελαίου από την επάρκεια των αποθεμάτων του μέχρι και το πώς διαμορφώνεται η τιμή του σε εγχώριο επίπεδο. Θεωρείται ενδιαφέρον θέμα, καθώς προσδιορίζονται οι επιβαρυντικές δαπάνες που κλίνονται να καταβάλλουν οι κάτοχοι των πρατηρίων υγρών καυσίμων και κατ' επέκταση οι καταναλωτές. Επίσης, μπορεί να χαρακτηριστεί ως επίκαιρο ζήτημα, λόγω του ότι έχει απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό την ελληνική κοινωνία η πορεία της τιμής του πετρελαίου, το οποίο είναι αναγκαίο αγαθό.

Σκοπός της εργασίας είναι η παρουσίαση αρχικά των χαρακτηριστικών των ορυκτών εμπορευμάτων και της επάρκειας των αποθεμάτων του μαύρου χρυσού. Ειδικότερα, η έρευνα στοχεύει στο να προσδιορίσει τους παράγοντες που δρουν υπέρ της αύξησης του κόστους του πετρελαίου, αλλά και των προϊόντων του. Επίσης, πραγματοποιείται μία ανάλυση σχετικά με το πώς διαμορφώνεται στην εσωτερική αγορά η τιμή και πόσο επηρεάζεται η Ελλάδα από την πορεία της. Ωστόσο η έρευνα αποσκοπεί στην ανάλυση της διεθνούς αγοράς πετρελαιοειδών. Επιπρόσθετα, επιχειρείται αποτύπωση της κατάστασης στην οποία έχει επέλθει ο κλάδος αυτός στην Ελλάδα, δίνοντας βάση στα οικονομικά στοιχεία του και στα μέτρα που έχει λάβει το κράτος για την αντιμετώπιση διαφόρων προβλημάτων.

Η μεθοδολογία ως προς την προσέγγιση του θέματος περιλαμβάνει την δευτερογενή έρευνα. Συγκεκριμένα, η δευτερογενής έρευνα είναι η διαδικασία αναζήτησης στοιχείων μέσω της έντυπης και διαδικτυακής βιβλιογραφίας. Πραγματοποιείται αναζήτηση διάφορων απόψεων και μελετών που σχετίζονται με το θέμα. Αυτό επιτυγχάνεται με την χρήση λέξεων – κλειδιών όπως πετρέλαιο, ορυκτά, τιμή, ζήτηση, προσφορά, κερδοσκοπία, αγορά,

διύλιση. Στη συνέχεια γίνεται ανάλυση όλων των στοιχείων, καταγράφονται τα συμπεράσματα και διατυπώνονται προτάσεις γύρω από το θέμα.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση γύρω από τα χαρακτηριστικά των commodities, τα οποία στην ελληνική γλώσσα αποδίδονται ως ορυκτά εμπορεύματα. Ακόμη, γίνεται λόγος σχετικά με το όσο σημαντικό είναι το πετρέλαιο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται λόγος σχετικά με την ιστορική αναδρομή στις πετρελαϊκές κρίσεις και στα αποθέματα του μαύρου χρυσού. Επίσης, προσδιορίζονται τα χαρακτηριστικά επάρκειας του και οι μελλοντικές προοπτικές. Στη συνέχεια καταγράφονται κάποια χαρακτηριστικά των υποκατάστατων του.

Στο τρίτο κεφάλαιο η μελέτη εστιάζει στο τρόπο διαμόρφωσης των τιμών του πετρελαίου και των παραγόντων που επιδρούν σε αυτή. Αναλυτικότερα, γίνεται λόγος ως προς τη συμπεριφορά της διεθνούς αγοράς αργού πετρελαίου. Επίσης, η μελέτη επικεντρώνεται στη πορεία στα χαρακτηριστικά της εσωτερικής αγοράς προϊόντων πετρελαίου και στη διαμόρφωση των τιμών προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, παρουσιάζεται ο τρόπος διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής, όσον αφορά τις τιμές διυλιστηρίου, τους φόρους και τους δασμούς, αλλά και τα Μικτά Περιθώρια Εταιρειών Εμπορίας και Πρατηριούχων. Παρακάτω γίνεται σύγκριση των τιμών καυσίμων μεταξύ Ελλάδας και χωρών της ΕΕ και περιγράφεται ο τρόπος διαμόρφωσης της τιμής αμόλυβδης βενζίνης στην εσωτερική αγορά. Κλείνοντας το εν λόγω κεφάλαιο, παρουσιάζεται η τιμή του πετρελαίου κατά την χρονική περίοδο του 2014.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση των αγορών Α-Β-Γ και των χαρακτηριστικών τους. Επίσης καταγράφονται όλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο τομέας των πετρελαιοειδών και παρουσιάζονται τα δεδομένα της κερδοσκοπίας από την πώληση του μαύρου χρυσού.

Στο πέμπτο κεφάλαιο διεξάγεται μία ανάλυση σχετικά με τα οικονομικά στοιχεία του κλάδου και της κινήσεως του κατά τη χρονική περίοδο του 2014. Ακόμη, γίνεται λόγος για τα μέτρα που έχει λάβει το ελληνικό κράτος προκειμένου να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που έχουν ανακύψει στον τομέα των πετρελαιοειδών.

Η μελέτη ολοκληρώνεται με την καταγραφή των γενικών συμπερασμάτων, όπως προέκυψαν από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ COMMODITIES

1.1 Ορισμός των commodities

Με τον όρο εμπορεύματα καλούνται εκείνα τα υλικά αγαθά που χρησιμοποιούνται κατά την αρχική φάση της παραγωγικής διαδικασίας. Ειδικότερα, αναφέρονται σε πραγματικά περιουσιακά στοιχεία, όπως στην ενέργεια, στα βιομηχανικά και πολύτιμα μέταλλα, στη γεωργία και στη κτηνοτροφία. Με άλλα λόγια, ένα εμπόρευμα από οικονομικής απόψεως παράγεται για να ικανοποιήσει τις επιθυμίες και ανάγκες του καταναλωτικού κοινού. Είναι επίσης γνωστό ότι τα εμπορεύματα περιλαμβάνουν αγαθά και υπηρεσίες και διακρίνονται σε ποικίλες κατηγορίες, οι οποίες αναφέρονται παρακάτω (Garner, 2013).

Τα εμπορεύματα μπορούν ανάλογα με το είδος τους να πωληθούν σε συγκεκριμένες αγορές. Για παράδειγμα υπάρχουν εμπορεύματα τα ορυκτά εμπορεύματα (commodities), όπως το πετρέλαιο, ο χρυσός, το φυσικό αέριο κ.λπ. απευθύνονται σε αγορές όπου ανταλλάσσονται πρωτογενή προϊόντα. Πρόκειται κυρίως για εκείνες τις α' ύλες που διακινούνται σε οργανωμένες αγορές εμπορευμάτων, που αγοράζονται και πωλούνται σε τυποποιημένες συμβάσεις¹.

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, προκειμένου να αντληθούν τα ορυκτά εμπορεύματα καταβάλλονται πολλές προσπάθειες. Αυτό συμβαίνει για το λόγο ότι τα συγκεκριμένα αγαθά έχουν γίνει πλέον απαραίτητα στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων. Συγκεκριμένα, το πετρέλαιο που έχει χαρακτηριστεί από πολλούς ως ο «μαύρος χρυσός», είναι από τα πολυτιμότερα αγαθά της ανθρωπότητας. Είναι γνωστό ότι το πετρέλαιο χρησιμοποιείται στη θέρμανση, στη μετακίνηση των οχημάτων, στη παραγωγή πλαστικών προϊόντων, κ.λπ.. Επομένως, είναι αναμενόμενο να θεωρείται το πιο σημαντικό ορυκτό εμπόρευμα στη σύγχρονη εποχή (iPath, 2011).

Μέσα από διάφορες μελέτες παρατηρείται ότι τα αγαθά ηλεκτρικής ενέργειας μπορούν να διαφοροποιηθούν στην αγορά με βάση τη μέθοδο της παραγωγής (π.χ., ορυκτά καύσιμα, αιολική, ηλιακή). Πολλά ορυκτά προϊόντα

¹ Simple.wikipedia.org/wiki/commodity_market, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

εξαρτώνται όμως από την νοοτροπία και τα μέσα του κάθε αγοραστή. Για παράδειγμα, κάποιιοι επιθυμούν να ζεσταίνονται με το πετρέλαιο ενώ άλλοι έχουν στραφεί προς νέες μεθόδους παραγωγής θέρμανσης, όπως pellet, ξύλα. Επίσης, λόγω της οικονομικής κρίσης και της αύξησης στις τιμές του πετρελαίου, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ότι υπάρχει μία τάση των πολιτών να μετατρέπουν τα οχήματά τους από πετρελαιοκίνητα σε υγραεριοκίνητα (Garner, 2013).

1.2 Ιστορικά στοιχεία

Οι σύγχρονες αγορές των εμπορευμάτων έχουν τις ρίζες τους στην εμπορία των γεωργικών προϊόντων. Το σιτάρι και το καλαμπόκι, για παράδειγμα έγιναν ευρέως γνωστά και άρχισαν να καλλιεργούνται την περίοδο του 19^{ου} αιώνα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Άλλα βασικά τρόφιμα όπως η σόγια προστέθηκαν πολύ πρόσφατα στις περισσότερες αγορές. Για μια αγορά εμπορευμάτων που πρόκειται να συσταθεί, θα πρέπει να υπάρχει ευρύτατη συναίνεση για τις διακυμάνσεις του προϊόντος που το καθιστούν αποδεκτό για έναν σκοπό².

Σε γενικές γραμμές, ο οικονομικός αντίκτυπος της ανάπτυξης των αγορών των βασικών προϊόντων είναι δύσκολο να εκτιμηθεί. Κατά τον 19^ο αιώνα οι ανταλλαγές των εμπορευμάτων έγιναν αποτελεσματικές και πολλοί εκπρόσωποι κατάφεραν να υλοποιήσουν καινοτόμες ιδέες, να βελτιώσουν την μεταφορά, αποθήκευση και τη χρηματοδότηση. Έτσι λοιπόν, άνοιξε ο δρόμος για να επεκταθούν στο διεθνές εμπόριο³.

Με βάση τα δίκτυα υποδομής και διακανονισμού πολλές από τις αγορές που εμπορεύονται τρόφιμα και τα πολύτιμα μέταλλα πολλαπλασιάστηκαν δραματικά στα τέλη του 20^{ου} αιώνα. Το πετρέλαιο ήταν η πρώτη μορφή ενέργειας που ήταν γνωστή στο εμπόριο, και οι διακυμάνσεις στις αγορές πετρελαίου παρουσιάζουν ιδιαίτερο πολιτικό ενδιαφέρον (iPath, 2011).

Μερικοί κερδοσκόποι στην αγορά των βασικών προϊόντων είναι άμεσα συνδεδεμένοι με τη σταθερότητα ορισμένων κρατών, όπως π.χ. κατά τη διάρκεια του Πολέμου του Κόλπου, η κερδοσκοπία σχετικά με την επιβίωση

² Simple.wikipedia.org/wiki/commodity_market, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

³ Simple.wikipedia.org/wiki/commodity_market, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

του καθεστώτος του Σαντάμ Χουσεΐν στο Ιράκ. Παρόμοιες πολιτικές ανησυχίες για τη σταθερότητα έχουν για την τιμή του πετρελαίου. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι δεν είναι τόσο μια αγορά εμπορευμάτων, αλλά περισσότερο από μια αγορά που προκαλεί έντονες συγκρούσεις, διαμάχες και πολέμους⁴.

1.3 Τύποι των commodities

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, ο όρος commodities χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για ένα οικονομικό αγαθό ή υπηρεσία τη στιγμή που η ζήτηση τους δεν παρουσιάζει διαφοροποίηση σε κάθε αγορά. Πιο αναλυτικά τα commodities διακρίνονται σε δύο σημαντικές κατηγορίες, οι οποίες αφορούν τα μαλακά και τα σκληρά εμπορεύματα. Με τον όρο μαλακά εμπορεύματα καλούνται κυρίως εκείνα που καλλιεργούνται, ενώ τα σκληρά εμπορεύματα είναι εκείνα τα οποία για να εξαχθούν περνούν από το στάδιο της εξόρυξης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα μαλακών εμπορευμάτων θεωρούνται τα σιτηρά, ο καφές, η ζάχαρη κ.λπ.⁵.

Σε γενικές γραμμές, παρατηρείται ότι τα μαλακά εμπορεύματα υπόκεινται σε φθορά, η οποία μπορεί να δημιουργήσει τεράστια μεταβλητότητα στη σύσταση τους βραχυπρόθεσμα. Συνήθως οι πολίτες στρέφουν το ενδιαφέρον τους προς τα μαλακά εμπορεύματα, όπως οι αγρότες. Στα πλαίσια της ζήτησης, σε συνδυασμό με το φυσικό κύκλο ανάπτυξης των προϊόντων, μεγάλο ρόλο διαδραματίζει η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι παραγωγοί. Επιπλέον, ο καιρός παίζει τεράστιο ρόλο στην αγορά των μαλακών εμπορευμάτων, επηρεάζοντας τις αποδόσεις και κάνοντας την πρόβλεψη της προσφοράς ιδιαίτερα δύσκολη.

Προχωρώντας παρακάτω, ως σκληρά εμπορεύματα συνήθως ονομάζονται εκείνα που εξορύσσονται από το έδαφος ή που λαμβάνονται από άλλους φυσικούς πόρους, π.χ. χρυσός, πετρέλαιο, αλουμίνιο. Σε πολλές περιπτώσεις, τα προϊόντα αυτά μετατρέπονται σε περαιτέρω αγαθά, όπως για παράδειγμα το πετρέλαιο που μετατρέπεται σε βενζίνη.

⁴ Simple.wikipedia.org/wiki/commodity_market, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

⁵ <http://www.hardassetsinvestor.com/hard-assets-university/18-hard-assets-101-an-introduction-to-commodities/431-types-of-commodities.html?Itemid=4>, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

Επειδή τα σκληρά εμπορεύματα είναι πιο εύκολο να τα χειριστούν από τα πιο μαλακά, και επειδή τα περισσότερα έχουν ενσωματωθεί στην βιομηχανική διαδικασία, οι περισσότεροι επενδυτές εστιάζουν σε αυτά τα προϊόντα. Οι κυριότερες κατηγορίες σκληρών εμπορευμάτων είναι:

- ❖ Αλουμίνιο
- ❖ Χαλκός
- ❖ Μαζούτ
- ❖ Πετρέλαιο Αέριο
- ❖ Χρυσός
- ❖ Πετρέλαιο θέρμανσης
- ❖ Μόλυβδος
- ❖ Φυσικό αέριο
- ❖ Νικέλιο
- ❖ Παλλάδιο
- ❖ Πλατίνα
- ❖ Ασήμι
- ❖ Κασσίτερος
- ❖ Αμόλυβδη βενζίνη
- ❖ Ψευδάργυρος

Πέρα όμως από αυτά που αναφέρονται παραπάνω, υπάρχει μια ολόκληρη κατηγορία προϊόντων που οι περισσότεροι τα έχουν χαρακτηρίσει ως βασικά προϊόντα. Αυτά περιλαμβάνουν τον άνθρακα, το ξύλο και το σίδηρο. Υπάρχουν, επίσης, αναδυόμενα εμπορεύματα, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια. Υπάρχουν σοβαροί επενδυτές που πιστεύουν ότι αυτά λειτουργούν με παρόμοιο τρόπο με τα υπόλοιπα αγαθά και ότι αξίζουν μια θέση στο χαρτοφυλάκιο των βασικών εμπορευμάτων. Προς το παρόν, οι επενδυτές μπορούν να έχουν πρόσβαση μόνο στα προϊόντα που δραστηριοποιούνται σε αυτούς τους τομείς ⁶.

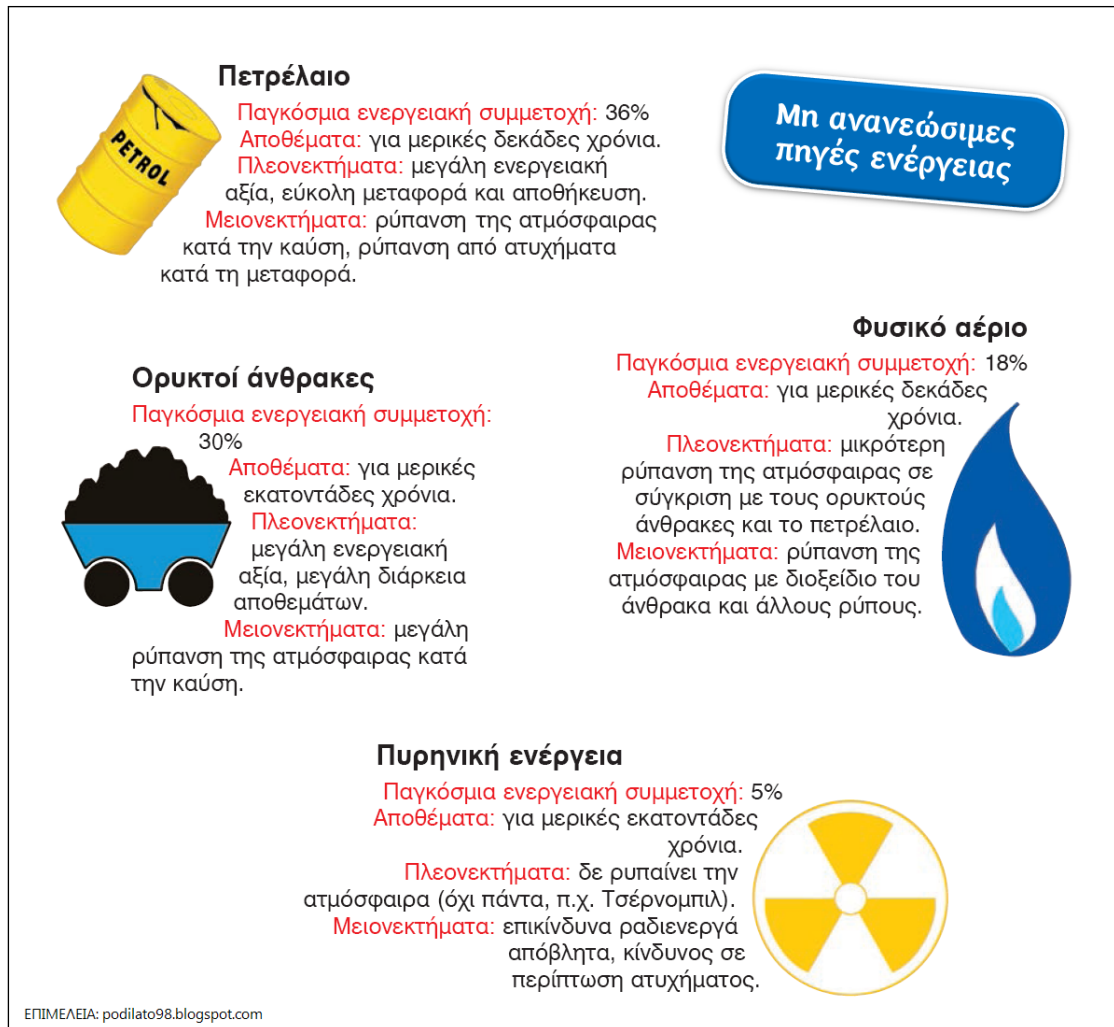
⁶ <http://www.hardassetsinvestor.com/hard-assets-university/18-hard-assets-101-an-introduction-to-commodities/431-types-of-commodities.html?Itemid=4>, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

1.4 Μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

Κατά καιρούς, έχει διαμορφωθεί ένας όρος, ο οποίος είναι γνωστός ως μη ανανεώσιμη πηγή ενέργειας. Σύμφωνα με τον ορισμό καλείται εκείνο το ορυκτό μέσο, το οποίο συμβάλλει στην παραγωγή ενέργειας. Ουσιαστικά, πρόκειται για εκείνες τις πηγές που μπορούν να αναπληρωθούν άμεσα με τη συμβολή των φυσικών διαδικασιών. Είναι γεγονός λοιπόν, πως στα πλαίσια των μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας περιλαμβάνεται το πετρέλαιο, ο άνθρακας, αλλά και το φυσικό αέριο. Σύμφωνα με την αρθρογραφία που έχει συγκεντρωθεί παρατηρείται ότι οι συγκεκριμένες πηγές έχουν χαρακτηριστεί από κάποιους ως ορυκτά καύσιμα. Ειδικότερα, προκύπτει το γεγονός ότι το φυσικό περιβάλλον δεν παύει να δημιουργεί τέτοιου είδους ορυκτά εμπορεύματα. Ωστόσο, όμως παρατηρείται ότι η μεγάλη ζήτηση τους έχει επιφέρει τεράστια προβλήματα, καθώς περιορίζονται τα αποθέματα και μειώνεται η προστασία προς το περιβάλλον (Piebalgs, 2008).

Προχωρώντας παρακάτω, τίθεται το ερώτημα πως είναι δυνατό σε ολόκληρη τη γη να γίνεται καθημερινή κατανάλωση υψηλών ποσοτήτων ορυκτών καυσίμων. Είναι φανερό πως δεν μπορούν σε μικρό χρονικό διάστημα να ανανεώνονται οι πηγές αυτές. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, την τελευταία χρονική περίοδο παρατηρείται ότι οι μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που έχουν χρησιμοποιηθεί συνέβαλαν στην έκβαση των ενεργειακών κρίσεων. Επιπλέον, υποστηρίζεται ότι ήταν η αιτία για την ύπαρξη νέων προβλημάτων, τα οποία επηρέασαν αρνητικά το φυσικό περιβάλλον (Κορωναίος, 2012).

Εικόνα 1.4.1: Μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας



Πηγή: <http://podilato98.blogspot.gr/2011/11/ananeosimes-mi-ananeosimes-piges.html>

1.5 Η διαπραγμάτευση των commodities

Οι αγορές των εμπορευμάτων, τόσο ιστορικά όσο και στη σύγχρονη εποχή, ήρθαν αντιμέτωπες με τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις, τόσο για τα έθνη όσο και για τους ανθρώπους. Για παράδειγμα, ο μέσος καταναλωτής μπορεί να επηρεαστεί από τις υψηλές τιμές του αργού πετρελαίου. Εναλλακτικά, οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες της Μέσης Ανατολής (που εξαρτώνται από τα πετροδολάρια ως πηγή του εισοδήματός τους σε μεγάλο βαθμό) μπορεί να επηρεαστούν αρνητικά από τις χαμηλές τιμές του αργού πετρελαίου. Επιπρόσθετες διαταραχές προκαλούνται από καιρικές συνθήκες ή φυσικές καταστροφές (Gilbert, 2010).

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, η διαπραγμάτευση των εμπορευμάτων πραγματοποιείται με τη χρήση κάποιων συγκεκριμένων δεικτών. Ειδικότερα, ένας δείκτης αφορά ένα σταθερό ή σταθμισμένο μέσο όρο επιλεγμένων τιμών των βασικών εμπορευμάτων. Η τιμή spot ενός συγκεκριμένου εμπορεύματος είναι η τρέχουσα επικρατούσα τιμή της αγοράς του εν λόγω εμπορεύματος (Garner, 2013).

Ειδικότερα, τα περισσότερα ορυκτά προϊόντα διαπραγματεύονται ενεργά στις αγορές συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης και στις αγορές που αποτελούν τη βάση για τις συναλλαγές στο διεθνές εμπόριο. Στις αγορές συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης οι συναλλασσόμενοι γενικά ταξινομούνται είτε ως αντισταθμιστές ή κερδοσκόποι. Επίσης, οι ανταλλαγές γίνονται με μεταφορά των τιμών από τους αντισταθμιστές προς τους κερδοσκόπους ως αντάλλαγμα. Οι κερδοσκόποι λαμβάνουν αυτή τη θέση, είτε βάσει των πληροφοριών είτε μέσω της χρήσης περισσότερο ή λιγότερο πολύπλοκων διαδικασιών (Gilbert, 2010).

Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, μια τρίτη κατηγορία των συναλλασσομένων έχει γίνει σημαντική. Αυτοί είναι οι επενδυτές που θεωρούν τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης ως μία ξεχωριστή κατηγορία ενεργητικού, συγκρίσιμη με μετοχές, ομόλογα, ακίνητα και αναδυόμενες αγορές. Επίσης είναι εκείνοι που παίρνουν θέσεις για τα βασικά προϊόντα με βάση τις ιδιότητες κινδύνου-απόδοσης των χαρτοφυλακίων που περιέχουν συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης σε σχέση με εκείνους που περιορίζονται σε παραδοσιακές τάξεις (Tang et al., 2012).

Τα χρηματικά ποσά που επενδύονται από αυτήν την τρίτη ομάδα επενδυτών, των βασικών προϊόντων ενδέχεται να είναι πολύ ουσιώδη. Σύμφωνα με πολλούς σχολιαστές, η τάξη αυτή των εφευρετών έχει έρθει για να κυριαρχήσει στις αγορές προθεσμιακών συμβάσεων εμπορευμάτων. Οι αγορές ορυκτών εμπορευμάτων έχουν γίνει παρόμοιες με τις αγορές συναλλάγματος, όπου το βάρος του χρήματος είναι μεγαλύτερο από τη σχετική ανταγωνιστικότητα (Garner, 2013).

Τον Ιούνιο του 2008 μία μαρτυρία του Κογκρέσου των ΗΠΑ, Τζορτζ Σόρος υποστήριξε ότι η επένδυση σε συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης ίσως οδηγήσει σε αυξήσεις των τιμών. Οι παρατηρήσεις αυτές

επανελήφθησαν από τον Βρετανό Meghnad Desai, ο οποίος ισχυρίστηκε επίσης ότι οι αυξήσεις των τιμών του πετρελαίου το 2008 ήταν πιο κερδοσκοπικές και φαίνεται να δημιουργείται μια οικονομική φούσκα. Οι πληροφορίες της βιβλιογραφίας υποστηρίζουν επίσης ότι οι ανταλλαγές διευκολύνουν τόσο την κερδοσκοπία των βασικών ορυκτών εμπορευμάτων αλλά και των επενδύσεων τους (Gilbert, 2010).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο ΜΑΥΡΟΣ ΧΡΥΣΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

2.1 Ιστορική αναδρομή

Σε αυτό το σημείο, κρίθηκε αναγκαίο να γίνει μία διεξοδική ανάλυση σχετικά με την ιστορική πορεία του μαύρου χρυσού στην παγκόσμια αγορά, καθώς και η εκτίμηση της επάρκειας των αποθεμάτων του. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, το πετρέλαιο και η ιστορική του διάσταση έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από τα πολύ σοβαρά γεγονότα που έλαβαν χώρα στη Μέση Ανατολή. Επιπροσθέτως, μεγάλη επίδραση είχαν και οι διεθνείς οικονομικές κρίσεις που προέκυψαν την περίοδο του 1972 μετά από το εμπάργκο που κήρυξαν οι αραβικές χώρες. Επιπλέον, στην όλη κατάσταση προστίθεται σαφέστατα και η επανάσταση στο Ιράν την περίοδο του 1978, αλλά και η εισβολή του Σαντάμ Χουσεΐν στο Κουβέιτ το 1990 (Νικήτας, 2012).

Πιο αναλυτικά, παρατηρείται κυρίως ότι η περίοδος του 1973 θεωρήθηκε ιδιαίτερα σοβαρή, εξαιτίας του ξεσπάσματος του 4^{ου} πολέμου μεταξύ του αραβικού και ισραηλινού λαού. Έτσι λοιπόν, η κατάσταση αυτή οδήγησε κυρίως στην πρώτη οικονομική κρίση. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, το Ισραήλ ήρθε αντιμέτωπο με μία σοβαρή επίθεση από τα αραβικά κράτη, δημιουργώντας πανικό και πλήττοντας σοβαρά τη χώρα σε ακόμη μία φορά. Κάτω από το πρίσμα των εξελίξεων, οι ΗΠΑ και η Ολλανδία τάχθηκαν υπέρ των Ισραηλινών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κήρυξη του εμπάργκο από τις αραβικές χώρες ως προς την αποστολή πετρελαίου σε αυτά τα κράτη. Επιπλέον, η κατάσταση αυτή σε συνάρτηση με την αδυναμία διακίνησης του πολύτιμου προϊόντος είχε ως συνέπεια την αύξηση των τιμών του (Μπακιρτζής, 2004).

Ουσιαστικά, παρατηρείται ότι η τάση ανόδου των τιμών (από 3 δολάρια το βαρέλι το 1973 σε 20 δολάρια το Μάρτιο του 1974) δημιούργησε μεταβολές στις τιμές των περισσότερων προϊόντων. Κατά γενική ομολογία, διακρίνεται ότι οι αραβικές χώρες προχώρησαν στη μεγιστοποίηση των τιμών του πετρελαίου στις μεγάλες εταιρίες πετρελαιοειδών. Στη συνέχεια με τη βοήθεια

των διυλιστηρίων και των πρατηρίων κατάφεραν να αυξήσουν τις τιμές προς τους τελικούς καταναλωτές⁷.

Είναι γεγονός ότι οι εν λόγω αυξήσεις έγιναν σε όλα τα υπόλοιπα προϊόντα. Ωστόσο, αυτή η αύξηση ήταν εντονότερη σε εκείνα που επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις τιμές των πετρελαιοειδών, όπως τα πλαστικά. Αυτή η κατάσταση συνέβαλε στην αρνητική πορεία της παγκόσμιας αγοράς, οδηγώντας την σε ύφεση. Βασικός αντίκτυπος της κατάστασης αυτής ήταν σαφώς ο περιορισμός των επενδύσεων και η συρρίκνωση της συνολικής ζήτησης (Νικήτας, 2012).

Από οικονομικής απόψεως, η πετρελαϊκή κρίση επέφερε έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών στις περισσότερες αγορές του κόσμου. Αναλυτικότερα, παρατηρήθηκε πως το παγκόσμιο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών των κρατών πριν από την ύφεση αυτή σημείωσε πλεόνασμα της τάξεως των 20,3 δισ. δολαρίων, ενώ μετά το ξέσπασμα της επέφερε έλλειμμα ύψους 10,8 δισ. δολαρίων. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, τα κράτη που επιδέχθηκαν αρνητικές επιπτώσεις ήταν εκείνα που είχαν μεγαλύτερη ανάγκη από την χρήση πετρελαίου για την παραγωγή ενέργειας, καθώς δεν είχαν στη διάθεση τους άλλες πηγές ενέργειας. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι κυρίως η Ιταλία και η Ιαπωνία (Μπακιριτζής, 2004).

Είναι γεγονός, λοιπόν ότι η πρώτη πετρελαϊκή κρίση, συνέβαλε επίσης στην μεγιστοποίηση του πληθωρισμού, οδηγώντας τη παγκόσμια οικονομία σε μακροχρόνια ύφεση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι ΗΠΑ, όπου την χρονική περίοδο του 1973 ο ετήσιος πληθωρισμός αυξάνονταν με ρυθμό 6,2%, ενώ ένα χρόνο μετά με 11,1%. Ως προς αυτή τη κατάσταση οι κυβερνήσεις των χωρών της Δύσης, αρχικά ξαφνιάστηκαν από την όλη κατάσταση, καθώς βρέθηκαν απροετοίμαστες στο να την αντιμετωπίσουν. Σε πρώτη φάση ακολούθησαν την επεκτατική δημοσιονομική και νομισματική πολιτική (Hamilton, 2011).

Με άλλα λόγια, προχώρησαν στη μεγιστοποίηση της επάρκειας χρήματος και των κρατικές εξόδων, προκειμένου να δώσουν μία ώθηση στη ζήτηση. Ωστόσο, αυτή η κίνηση τους δεν επέφερε άμεσα τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Παρόλα αυτά, όμως συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στο να

⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/2000s_energy_crisis, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

ανακάμψει σταδιακά από την ύφεση η παγκόσμια αγορά. Δυστυχώς όμως, δε μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν τα υψηλά ποσοστά ανεργίας που είχαν δημιουργηθεί (Hamilton, 2011).

Προχωρώντας παρακάτω, παρατηρείται ότι τη περίοδο του 1979 η πτώση του Σάχη του Ιράν και η άνοδος των φανατικών μουσουλμάνων στην εξουσία οδήγησαν με τη σειρά τους στη επιπρόσθετη αύξηση των τιμών του πετρελαίου, εξαιτίας της περιορισμένης εξαγωγής πετρελαίου. Ειδικότερα, παρατηρείται ότι οι τιμές του μαύρου χρυσού έφτασαν από 13 δολάρια το βαρέλι που ήταν τη περίοδο του 1978 σε 32 δολάρια δύο χρόνια αργότερα. Κυρίως, οι χώρες λόγω του φόβου που τις είχε καταβάλει η κλιμάκωση των διεθνών γεγονότων, αποφάσισαν να προβούν σε αποθεματοποίηση του πετρελαίου που διέθεταν. Αυτό είχε ως συνέπεια την διαρκή μεγιστοποίηση του πετρελαίου (Νικήτας, 2012).

Σε συνάρτηση με όλα τα παραπάνω, μπορεί να σημειωθεί ότι οι συνέπειες της 2^{ης} πετρελαϊκής κρίσης ήταν παρόμοιες με εκείνες του 1973. Ωστόσο, όμως διέφεραν ως προς την ένταση και τη διάρκεια σε κάθε κράτος. Είναι γνωστό ότι τα μεγαλύτερα πλήγματα επιδέχθηκαν οι αναπτυσσόμενες μη πετρελαιοπαραγωγικές χώρες, οι οποίες σημείωσαν για άλλη μια φορά πτώση στο ισοζύγιό τους ⁸.

Κατά γενική ομολογία, μπορεί να σημειωθεί ότι τα επίπεδα του πληθωρισμού και της ανεργίας έφτασαν και πάλι στα ύψη. Σύμφωνα λοιπόν με αυτό το αποτέλεσμα, τα κράτη προχώρησαν στην χρησιμοποίηση αντιπληθωριστικών πολιτικών, καθώς θεώρησαν ότι για την όλη κατάσταση ευθύνεται ο πληθωρισμός. Με άλλα λόγια, εστίασαν σε ένα διαφορετικό πλαίσιο αντιμετώπισης της κατάστασης. Παρόλα αυτά, τα κράτη της Δύσης δεν κατάφεραν να βγουν από την κρίση νωρίτερα, αν και το είχαν ξαναζήσει. Αυτό είχε ως συνέπεια να πέσουν σε νέο τέλμα δύο έτη μετά το 1981 (Hamilton, 2011).

Σε αυτό το σημείο αξίζει ακόμη να σημειωθεί ότι η πετρελαϊκή κρίση δημιουργείται γενικότερα από την απότομη αύξηση ή μείωση της παραγόμενης ποσότητας αργού πετρελαίου και από τις μη προβλέψιμες τιμές. Ειδικότερα, οι τιμές αυτές είτε αυξάνονται είτε πέφτουν, γεγονός που

⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/2000s_energy_crisis, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

εξαρτάται κυρίως από τους κανόνες προσφοράς και ζήτησης, που επηρεάζονται σαφέστατα από διάφορα πολιτικά γεγονότα. Μέχρι στιγμής, η περιοχή που έχουν σημειωθεί σχεδόν όλες οι πετρελαϊκές κρίσεις είναι η Μέση Ανατολή. Οι κρίσεις αυτές έχουν τεράστιες επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία και την ανάπτυξη (Μπακιρτζής, 2004).

Προχωρώντας παρακάτω, την περίοδο του 1985 σημειώθηκε η 3^η ισχυρή πετρελαϊκή κρίση. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία ο ΟΡΕC εξαιτίας της διεθνούς κρίσης και της συρρίκνωσης της ζήτησης σταμάτησε να αυξάνει τις τιμές στα πετρελαιοειδή και στάθηκε κυρίως στον περιορισμό τους έναντι 10 δολαρίων το βαρέλι. Αυτή η κίνηση στηρίζεται στο γεγονός μετατροπής του κλίματος που επικρατούσε και στη μεγιστοποίηση του ποσοστού ζήτησης. Βασική του πρωτοβουλία ήταν το γεγονός της εισαγωγής του συστήματος ποσοστώσεων στην παραγωγή για πρώτη φορά (Hamilton, 2011).

Αρκετά χρόνια αργότερα, και συγκεκριμένα κατά τις αρχές της δεκαετίας του 1990 έγινε η εισβολή του Ιράκ στο Κουβέιτ. Με άλλα λόγια, πρόκειται κυρίως για μία κατάσταση που δημιούργησε αναταραχή στον περσικό κόλπο, ανάμεσα στο Ιράκ και Κουβέιτ, σημειώνοντας πολύ αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, πριν την εισβολή το πετρέλαιο από τα 15 δολάρια το βαρέλι έφτασε τα 41,7 στα τέλη του 1990⁹.

Ωστόσο, λίγο καιρό αργότερα η κινητήρια δύναμη των ΗΠΑ προχώρησε στην αποκατάσταση της κρατικής κυριαρχίας του Κουβέιτ μέσω της στρατηγικής «Καταιγίδα της ερήμου». Κατά γενική ομολογία, οι συνέπειες που δημιουργήθηκαν στην παγκόσμια οικονομία εν συγκρίσει με την αγορά των πετρελαιοειδών είναι ότι, οι ΗΠΑ είχαν στη διάθεση τους ένα μέρος των στρατηγικών τους αποθεμάτων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κάθετη πτώση της τιμής στα 20 δολάρια ανά βαρέλι. Ενδείκνυται ωστόσο να επισημανθεί πως ο μαύρος χρυσός των κρατών του κόλπου κάλυπτε το 31% περίπου της διεθνούς παραγωγής (Νικήτας, 2012).

Έξι χρόνια αργότερα σημειώνεται μία ακόμη ισχυρή πετρελαϊκή κρίση. Ως βασική αιτία θεωρείται η ανύπαρκτη ανάπτυξη της οικονομίας των χωρών της Ασίας. Έτσι λοιπόν, η κατάσταση αυτή οδήγησε τον ΟΡΕC μαζί με την κυβέρνηση της Τζακάρτας να συμφωνήσουν από κοινού στη μεγιστοποίηση

⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/2000s_energy_crisis, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

του πλαφόν παραγωγής κατά 10% μέσα στα επόμενα τέσσερα έτη για πρώτη φορά. Ως συνέπεια αυτής της κατάστασης υπήρξε κυρίως η μεγιστοποίηση της παραγωγής πετρελαίου και η ελαχιστοποίηση της τιμής του αργού. Η καινούργια τιμή άγγιξε τα 10 δολάρια το βαρέλι (Μπακιρτζής, 2004).

Κατά την χρονική περίοδο του 2000, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι τα κράτη της Ευρώπης κατέβαλαν προσπάθειες να γίνουν ανεξάρτητες ως προς τους ενεργειακούς πόρους από τις χώρες της Μέσης Ανατολής, προχώρησαν σε επενδύσεις σε άλλες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Ωστόσο, όμως, το πετρέλαιο συνέχισε να αποτελεί τη πιο σπουδαία κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη της οικονομίας τους (Hamilton, 2011).

Την ίδια χρονική περίοδο γίνεται η συμφωνία στη μεγιστοποίηση των τιμών του πετρελαίου στα 35 δολάρια το βαρέλι. Σύμφωνα λοιπόν, με όλα τα παραπάνω, παρατηρείται ότι το πετρέλαιο ενώ αποτελεί μία ενεργειακή ύλη συμβάλει στην έκβαση διαφόρων επιδράσεων, σε όλους τους τομείς της οικονομίας. Έτσι λοιπόν, αποδεικνύεται ο στρατηγικός του ρόλος σε όλο το φάσμα της οικονομίας¹⁰.

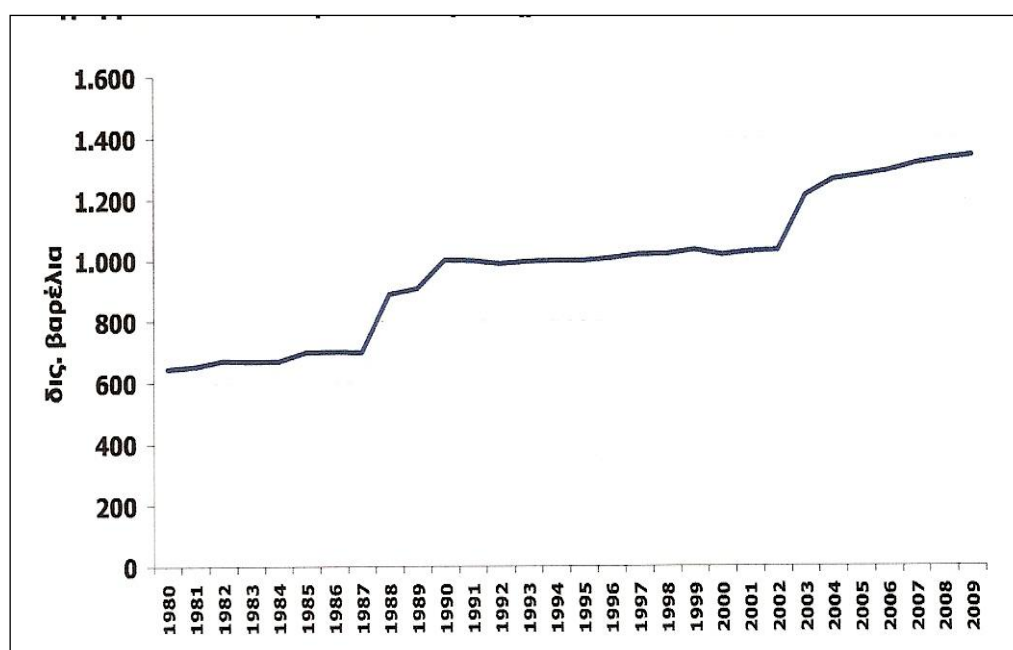
Κατά γενική ομολογία, ο περιορισμός της παραγωγής σε συνάρτηση με την μεγιστοποιημένη ζήτηση λόγω της οικονομικής ανάπτυξης στις ΗΠΑ και στην Ασία και τη ανύπαρκτη ικανότητα άντλησης αργού από τρίτες χώρες αποτελούν τους λόγους διατήρησης της ανισορροπίας στη διεθνή αγορά. Ουσιαστικά, όλες οι αυξήσεις τιμών του πετρελαίου αφορούν ολόκληρη την υφήλιο. Παρόλα αυτά όμως κάθε κράτος ακολουθεί το προσωπικό της πλάνο διακίνησης, τιμολόγησης και φορολόγησης των τελικών προϊόντων. Αυτό έχει ως συνέπεια, να μην εκδηλώνεται με τον ίδιο τρόπο η κρίση στην εκάστοτε αγορά (Νικήτας, 2012).

¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/2000s_energy_crisis, τελευταία πρόσβαση στις 28/12/2015

2.2 Τα αποθέματα μαύρου χρυσού

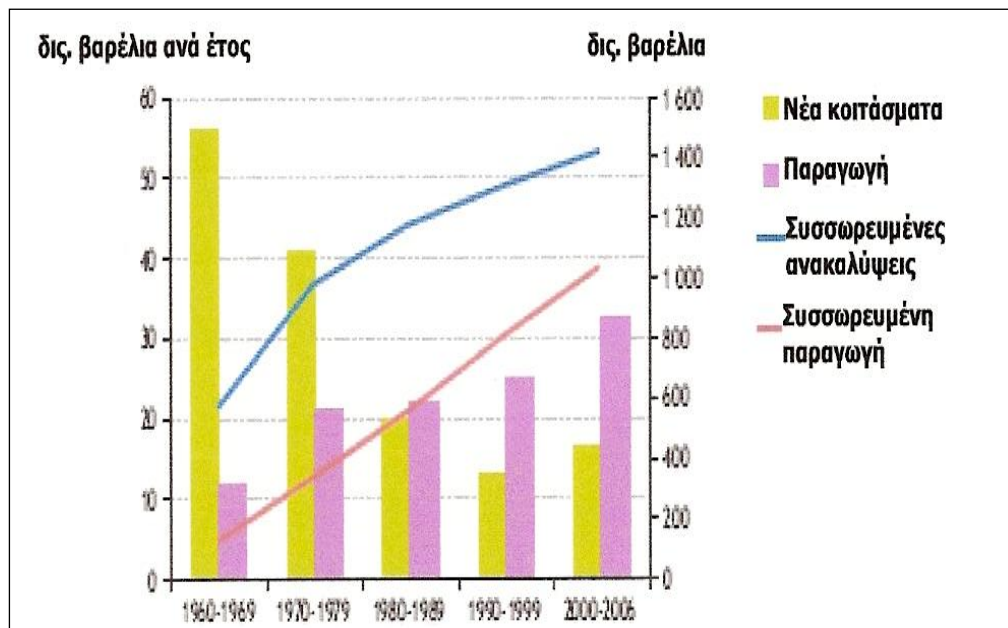
Σύμφωνα με μία μελέτη που πραγματοποιήθηκε από το IOBE, παρατηρείται ότι από την χρονική περίοδο του 1980 μέχρι και το 2009 έχουν διπλασιαστεί τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου. Με άλλα λόγια, πρόκειται για μία μεγέθυνση, η οποία έγκειται κυρίως σε αναθεωρήσεις των διαθέσιμων ποσοτήτων σε ήδη υπάρχοντα κοιτάσματα μαύρου χρυσού. Ειδικότερα, μέσα από τη μελέτη αυτή προκύπτει το γεγονός ότι όλα τα καινούργια κοιτάσματα μαύρου χρυσού μπορούν να εντοπιστούν σε περιοχές που οι κάτοικοι δυσκολεύονται να προχωρήσουν στην εξόρυξη και στην άντληση τους, εξαιτίας του βάθους και των άλλων εγγενών προβλημάτων που καθιστούν δύσκολο το έργο αυτό. Οπότε δεν είναι δυνατό να γίνει η λήψη αυτών των κοιτασμάτων, με αποτέλεσμα να παραμένουν μέσα στη γη (Κορρές και συν., 2009).

Διάγραμμα 2.2.1: Διαπιστωμένα αποθέματα (*proven reserves*) αργού πετρελαίου



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

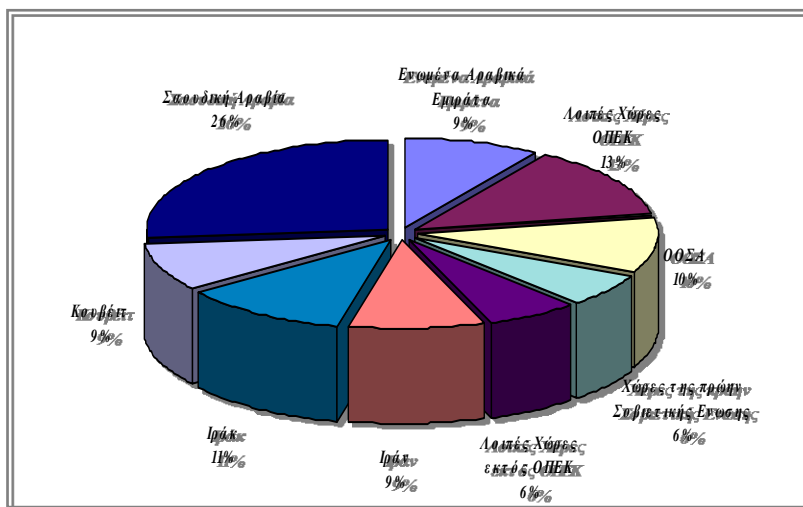
Διάγραμμα 2.2.2: Προσθήκες σε διαπιστωμένα αποθέματα από νέα κοιτάσματα και παραγωγή πετρελαίου, 1960-2006



Πηγή: International Energy, World Energy Outlook 2008

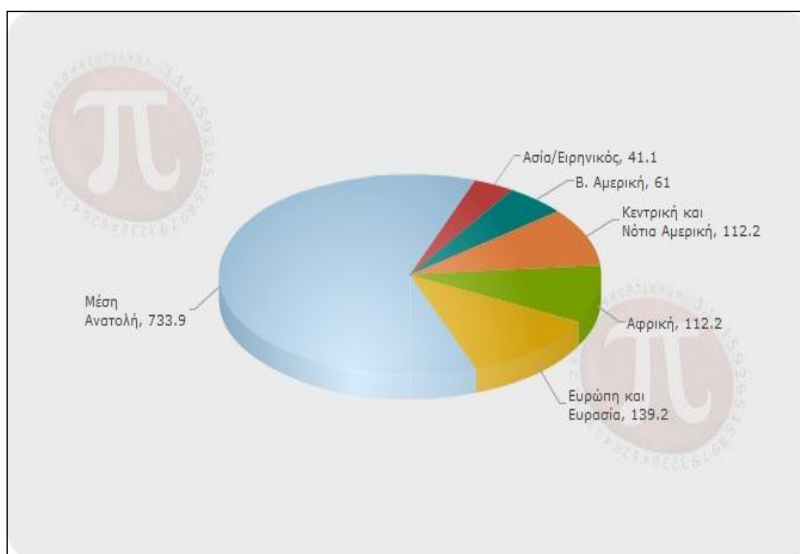
Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την περίοδο του 1980 υπήρχαν πολλά κοιτάσματα πετρελαίου, τα οποία δεν εκμεταλλεύονταν οι επενδυτές, καθώς η ζήτηση τους ήταν σε γενικές γραμμές αρκετά περιορισμένη (Ιωακείμογλου και συν., 1991). Ωστόσο, μέσα από τη διαγραμματική παρουσίαση παρατηρείται ότι σταδιακά μεγιστοποιήθηκε η ζήτηση, γεγονός που οδήγησε στην εξάντληση αρκετών κοιτασμάτων «μαύρου χρυσού».

Διάγραμμα 2.2.3: Κατανομή Αποθεμάτων Πετρελαίου



Πηγή: International Energy, World Energy Outlook 2008

Διάγραμμα 2.2.4: Αποθέματα πετρελαίου ανά Ήπειρο



Πηγή: International Energy, World Energy Outlook 2008

Ακόμη, από τα παραπάνω προκύπτει πως η Σαουδική Αραβία την περίοδο του 2009 σημείωσε ποσοστό 26%, ως προς την κατανομή των αποθεμάτων μαύρου χρυσού. Αντιθέτως, οι υπόλοιπες χώρες που ασχολούνται σε μεγάλο βαθμό με την εξόρυξη πετρελαίου παρουσιάζουν αρκετά περιορισμένο δείκτη αποθεμάτων (βλ. διάγραμμα 2.2.3). Σύμφωνα με το διάγραμμα 2.2.4 παρατηρείται επίσης ότι το μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας στα πλαίσια των αποθεμάτων του μαύρου χρυσού λαμβάνει η Μέση Ανατολή.

Είναι γεγονός ότι με την διαρκή αναζήτηση νέων κοιτασμάτων πετρελαίου μπορεί να βρεθούν κοιτάσματα χαμηλού ή μέτριου μεγέθους. Παράλληλα, εκτιμάται πως το επίπεδο της ζήτησης υπολογίζεται να μεγιστοποιείται ετησίως με ποσοστό της τάξεως του 1%. Κατά γενική ομολογία, η κάλυψη της υψηλής διεθνούς επιπέδου ζήτησης ενεργειακών κοιτασμάτων συνάδει κατά κύριο λόγο με το επίπεδο εκμετάλλευσης των μη συμβατικών πηγών του μαύρου χρυσού, καθώς θα είναι αρκετά υψηλό το κόστος άντλησης τους. Με άλλα λόγια πιθανολογείται ότι αυτή η κατάσταση θα επιφέρει αλλαγές στις τιμές του μαύρου χρυσού σε διεθνές επίπεδο (Κορρές και συν., 2009).

2.3 Η επάρκεια πετρελαίου και οι προοπτικές

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία οι διεθνείς οίκοι αξιολόγησης έχουν διαμορφώσει κάποιες αισιόδοξες προβλέψεις, κατά τις οποίες η κορύφωση εξόρυξης πετρελαίου στη παγκόσμια αγορά ενδείκνυται να φτάσει στο ανώτατο σημείο της περί το έτος 2020, ή λίγο αργότερα, πράγμα που θα επιφέρει τεράστιες μεταβολές στον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι χώρες στη σύγχρονη εποχή (Κορρές και συν., 2009).

Ακόμη, σημαντικός θεωρείται ο παράγοντας που συμβάλει στη σταδιακή απεξάρτηση από το πετρέλαιο και προκύπτει μέσα από την επιθυμία αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Οι στρατηγικές για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στις μεταφορές δεν έχουν επεκταθεί. Ωστόσο, άσχετα αν οι μεταφορές ενσωματωθούν στα συστήματα εμπορίας δικαιωμάτων αερίων κάθε είδους στρατηγική για την εξάλειψη της κλιματικής αλλαγής υπολογίζεται να επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στα προϊόντα μαύρου χρυσού. Κατά γενική ομολογία, ως υποκατάστατα του μαύρου χρυσού μελλοντικά θεωρούνται όλα τα είδη παραγωγής ηλεκτροκίνητων οχημάτων τα οποία φορτίζονται από το ηλεκτρικό δίκτυο (Ταβλαδάκης, 2013).

2.4 Υποκατάστατα του πετρελαίου

Αναλυτικότερα σύμφωνα με τη βιβλιογραφία παρατηρείται πως η καθημερινή χρήση των ορυκτών καυσίμων ευθύνεται κατά βάση για την ύπαρξη διαφόρων σοβαρών ζητημάτων, τα οποία προσβάλλουν το περιβάλλον. Ακόμη, παρατηρείται ότι πρόκειται για εκείνα τα ορυκτά που επιδρούν αρνητικά στις κλιματικές συνθήκες που επικρατούν. Αυτό έχει ως συνέπεια να προκύπτουν ποικίλα προβλήματα στη καθημερινή ζωή των ανθρώπων. Με γνώμονα όλα τα παραπάνω μπορεί να σημειωθεί ότι το πετρέλαιο μπορεί να αντικατασταθεί με νέες μορφές ενέργειας, οι οποίες είναι φιλικές στο περιβάλλον και έχουν χαμηλό κόστος (Piebalgs, 2008).

Είναι γεγονός ότι η κλιματική αλλαγή θεωρείται μείζον πρόβλημα για το περιβάλλον, καθώς προσδίδει τεράστιες επιπτώσεις. Ακόμη, διακρίνεται πως οι ενεργειακές ανάγκες σημειώνουν μία σταδιακή αύξηση, πράγμα που σημαίνει ότι αυξάνεται ο πληθυσμός της γης και ενισχύεται το βιοτικό επίπεδο των πολιτών ως προς την δραστηριοποίηση του στην κατανάλωση ενέργειας (Νικήτας, 2012).

Με γνώμονα τη βιβλιογραφία παρατηρείται ότι έχουν γίνει αισθητές οι πρώτες ενδείξεις ότι η άντληση του μαύρου χρυσού δεν θα καταφέρει να καλύψει τα επίπεδα της ζήτησης για πρωτογενή ενέργεια στο μέλλον. Έτσι λοιπόν, δημιουργήθηκε το ερώτημα, πως θα μπορούσε να καλυφθεί η ανθρωπότητα από τις ανάγκες για παραγωγή ενέργειας. Έτσι λοιπόν, προέκυψαν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που έχουν τρεις διαφορετικές εφαρμογές:

- παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας
- θέρμανση και ψύξη
- βιοκαύσιμα για τις μεταφορές.

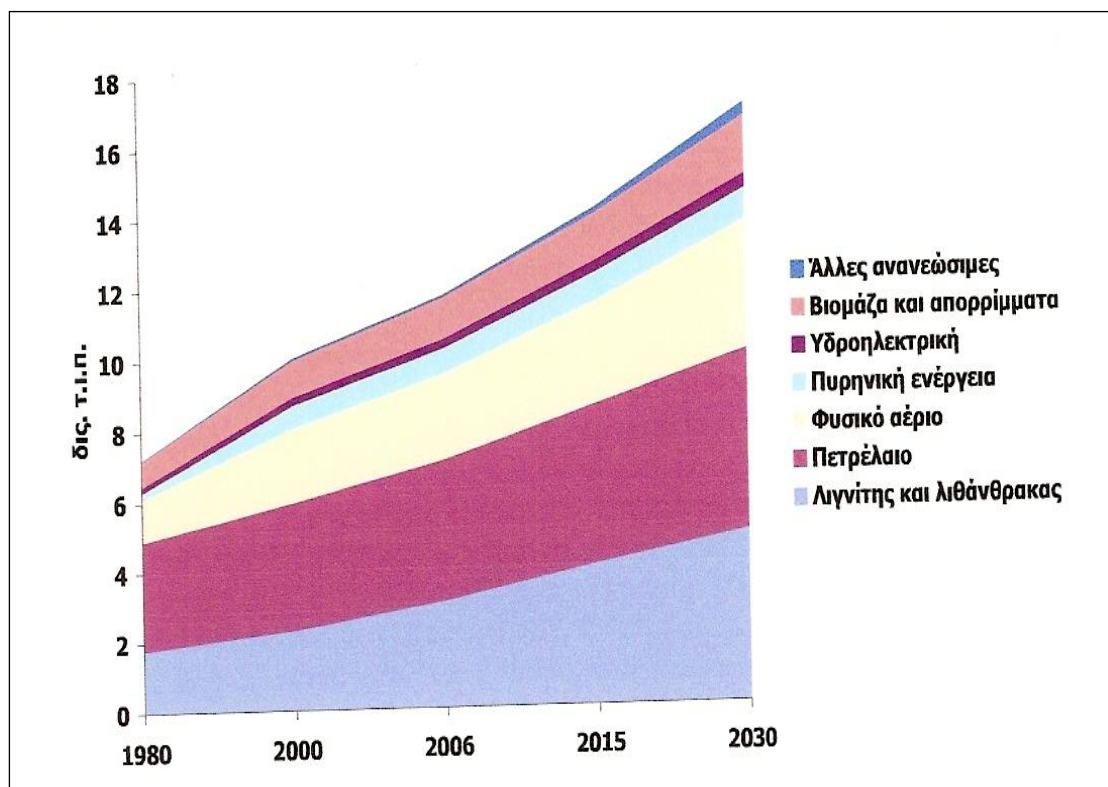
Ως ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ορίζονται οι ακόλουθες πηγές ενέργειας:

- Ηλιακή Ενέργεια
- Αιολική Ενέργεια
- Βιομάζα
- Υδροηλεκτρική Ενέργεια

- Γεωθερμία
- Ενέργεια της Θάλασσας (παλιρροιακά κύματα).
- Ενέργεια των ξύλων.
- Τα βιολογικά καύσιμα
- Φωτοβολταϊκά (Κορωναίος, 2012).

Στο παρακάτω διάγραμμα 2.4.1 παρουσιάζεται η εκτιμώμενη εξέλιξη της ζήτησης για πρωτογενή ενέργεια ανά πηγή σε περίπτωση που δεν ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα (Κορρές και συν., 2009).

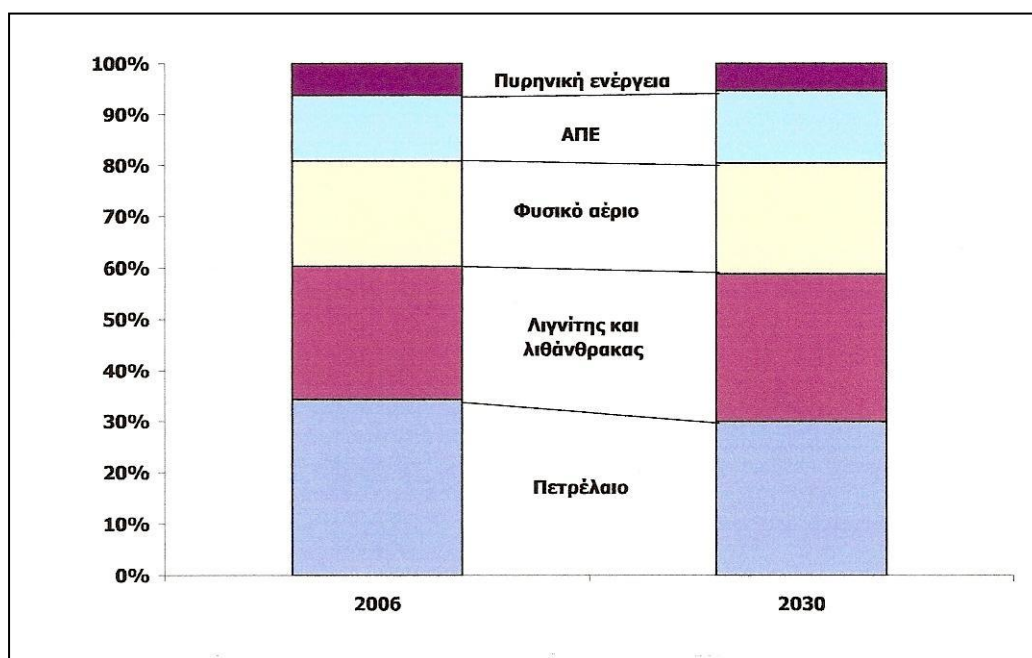
Διάγραμμα 2.4.1: Αναμενόμενη εξέλιξη της ζήτησης για πρωτογενή ενέργεια, Σενάριο αναφοράς



Πηγή: IEA, World Energy Outlook 2008

Σύμφωνα με τη διεθνή αγορά παρατηρείται κυρίως ότι επίπεδο τα μερίδια του πετρελαίου υπολογίζεται να συρρικνωθούν γύρω στο 30% στο σύνολο της ακαθάριστης κατανάλωσης. Επιπροσθέτως, υπολογίζεται ότι κάποιο μέρος της κατανάλωσης αυτής εκτιμάται να καλυφθεί από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

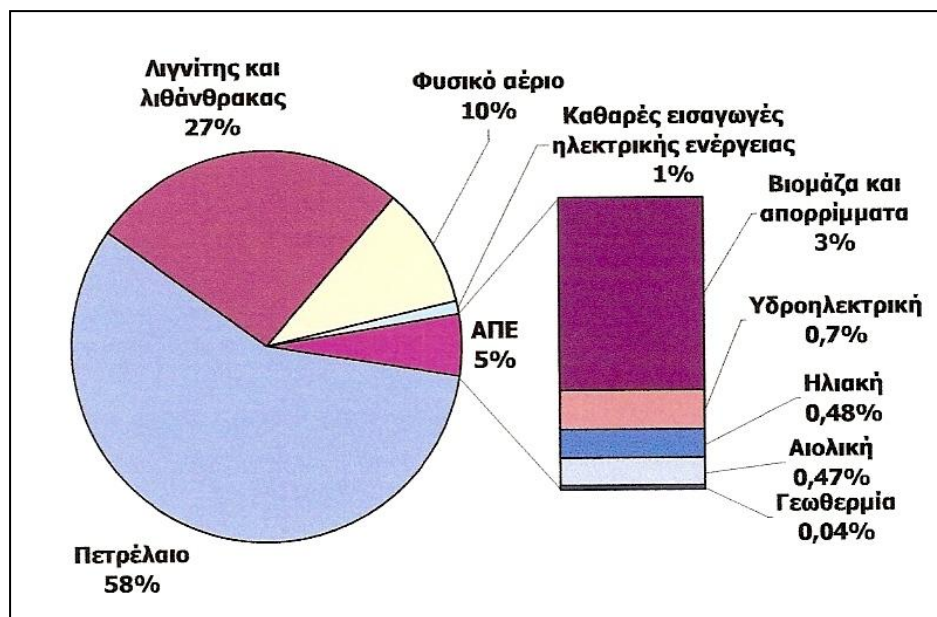
Διάγραμμα 2.4.2: Η μελλοντική σύνθεση των πηγών ενέργειας στην παγκόσμια ακαθάριστη κατανάλωση, Σενάριο αναφοράς IEA



Πηγή: IEA, World Energy Outlook 2008

Σε εθνικό επίπεδο, την περίοδο του 2007 παρατηρείται ότι το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο και τα στερεά καύσιμα κατάφεραν να καλύψουν σε μεγάλο βαθμό την ακαθάριστη ζήτηση για ενέργεια κατά 94% (βλ. διάγραμμα 2.4.3). Ωστόσο, ιδιαίτερα σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι στα πλαίσια της συνολικής κατανάλωσης οι ανανεώσιμες πηγές κάλυψαν μικρό μέρος της ενέργειας (Κορρές και συν., 2009).

Διάγραμμα 2.4.3: Η σύνθεση των πηγών ενέργειας στην ακαθάριστη κατανάλωση στην Ελλάδα, 2007



Πηγή: IEA, World Energy Outlook 2008

Σε αυτό το σημείο, με βάση τις στρατηγικές επιδιώξεις και τους στόχους της ΕΕ για την Ενέργεια και το Περιβάλλον έχουν τεθεί να κατακτηθούν μέχρι την χρονική περίοδο του 2020. Σχετικά με τις συγκεκριμένες στρατηγικές παρατηρείται ότι εστιάζουν περισσότερο στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συμμετοχή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο ενεργειακό ισοζύγιο της ΕΕ. Πρόκειται για μία πρωτοβουλία που έχει αποφασιστεί από κοινού από τα κράτη – μέλη της ΕΕ. Στα πλαίσια των ανανεώσιμων πηγών που προτείνουν συμπεριλαμβάνονται τα βιοκαύσιμα και άλλες «καθαρές» πηγές ενέργειας, όπως είναι το υδρογόνο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί στις μεταφορές.

Σε γενικές γραμμές, είναι βασικό να καταγραφεί ότι κατά κύριο λόγο το σύνολο των αποθεμάτων του μαύρου χρυσού σε συνάρτηση με τα επίπεδα της ζήτησης των προϊόντων που παράγονται από αυτό, υπάρχει έντονο το αίσθημα της αβεβαιότητας. Η αβεβαιότητα αυτή έγκειται στο πώς θα κινηθεί μελλοντικά η παγκόσμια αγορά πετρελαίου και σε τι επίπεδα θα φτάσουν οι τιμές του. Δυστυχώς, χρόνο με το χρόνο παρατηρείται ότι οι τιμές του μαύρου χρυσού να μεγεθύνονται, γεγονός που δημιουργεί τεράστιο πονοκέφαλο για

όλα τα νοικοκυριά. Ωστόσο, όλα αυτά που συμβάλουν στη διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου αναλύονται πιο διεξοδικά παρακάτω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

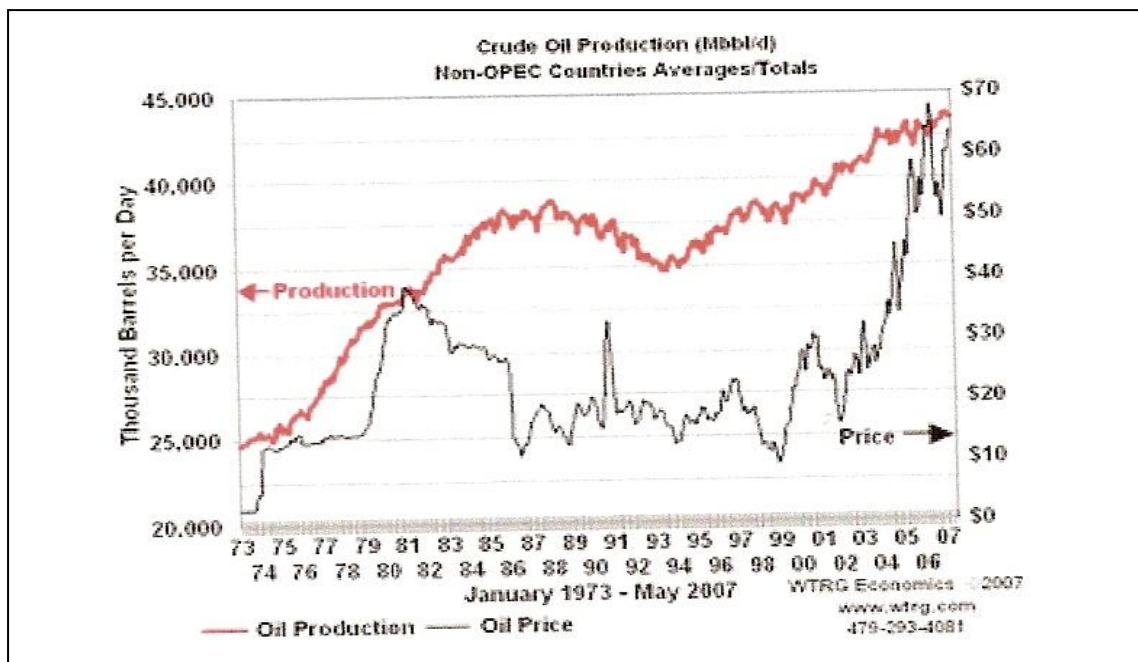
3.1 Οι παράγοντες προσδιορισμού των τιμών του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του

Είναι ευρέως γνωστό ότι το πετρέλαιο αποτελεί το πιο πολύτιμο αγαθό για τις περισσότερες κοινωνίες του κόσμου. Ιστορικά, ο μακροχρόνια πρωτογενής οδηγός των τιμών του πετρελαίου έχει παγκόσμιο ενδιαφέρον. Μια διευρυνόμενη παγκόσμια οικονομία απαιτεί περισσότερες πρώτες ύλες, συμπεριλαμβανομένου του πετρελαίου, ενώ η αυξημένη ζήτηση ωθεί προς τα πάνω την τιμή τους (Γιατσιδής και συν., 2014).

Για το λόγο αυτό έχει παρατηρηθεί πως οι διάφορες και αρκετά επιβαρυντικές διακυμάνσεις των τιμών στη διεθνή αγορά του αργού πετρελαίου έχουν κεντρίσει το ενδιαφέρον των χωρών, του επιχειρηματικού τομέα και της ευρύτερης κοινωνίας. Άλλωστε μπορεί να σημειωθεί ότι δεν θεωρείται και τόσο τυχαία η συμπεριφορά των επενδυτών απέναντι στις εξελίξεις της ευρύτερης αγοράς του αργού. Εξίσου σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι οι τιμολογιακή πολιτική στο αργό πετρέλαιο, αλλά και στα υποπροϊόντα του, επηρεάζουν την οικονομική κατάσταση και επιφέρουν προβλήματα στα νοικοκυριά (Βορλόου, 2008).

Είναι γεγονός ότι στην όλη κατάσταση, αλλά και στον τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρεται η αγορά του αργού πετρελαίου και στη διαμόρφωση των τιμών του σπουδαίο ρόλο ο ΟΡΕC. Πρόκειται για έναν οργανισμό, που ευθύνεται για το συντονισμό των επιπέδων παραγωγής πετρελαίου των χωρών που ανήκουν σε αυτόν του. Ο οργανισμός αυτός επιδρά σε μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση των τιμών του αργού πετρελαίου. Κατά καιρούς, έχει εκτιμηθεί ότι η εξελικτική πορεία στις τιμές του πλέον σπουδαίου αυτού αγαθού αποτυπώνεται παρακάτω, στο διάγραμμα που απεικονίζει την παραγωγή και τις τιμές των χωρών που παράγουν πετρέλαιο αλλά δεν ανήκουν στον ΟΡΕC (Fawley et al., 2012).

Διάγραμμα 3.1.1: Παραγωγή και Τιμές Αργού Πετρελαίου



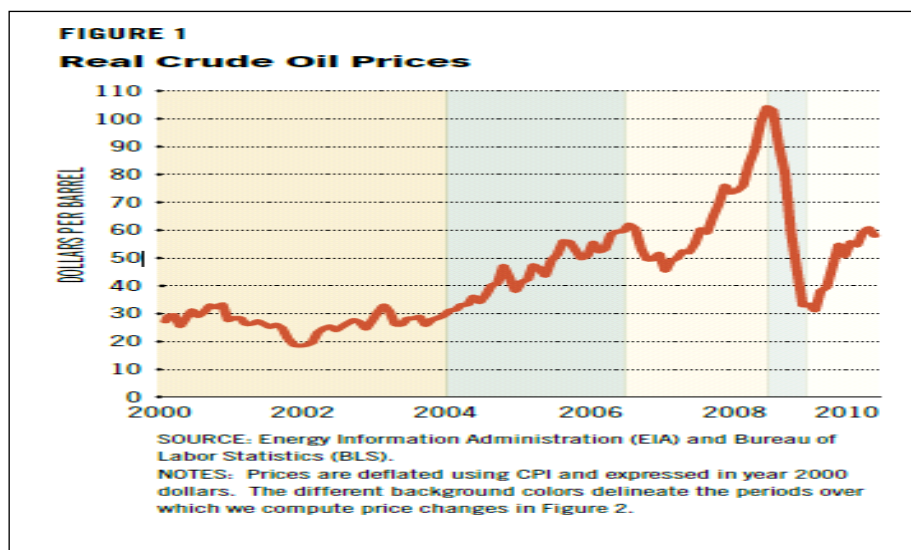
Πηγή: Κουμαντάκη, (2011)

Ειδικότερα, μέσα από μελέτες έχει εκτιμηθεί ότι η μεγιστοποίηση στις τιμές του πετρελαίου συμβάλουν στην αύξηση του πληθωρισμού, εξαιτίας του ότι δημιουργούνται επιβαρυντικές επιπτώσεις στο κόστος των προϊόντων που παράγονται. Με άλλα λόγια, όταν αυξάνεται η τιμή του πετρελαίου αυξάνεται και το κόστος των προϊόντων και κατ' επέκταση οι τιμή τους. Έτσι, λοιπόν, προκύπτουν πολλά προβλήματα στις επιχειρήσεις και στο καταναλωτικό κοινό.

Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία (2000-09) παρατηρείται ταχεία διάδοση στη χρηματοπιστωτικοποίηση των εμπορευμάτων, δηλαδή, στη δημιουργία και στην διαπραγμάτευση των χρηματοπιστωτικών μέσων σε συνάρτηση με τις τιμές των βασικών εμπορευμάτων. Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι ο δείκτης των περιουσιακών στοιχείων που διατίθενται για τις εμπορικές συναλλαγές αυξήθηκε από 13 δισεκατομμύρια \$ το 2004 έως 260.000.000.000 \$ τον Μάρτιο του 2008. Πολλοί άνθρωποι, συμπεριλαμβανομένων των πολιτικών και οικονομολόγων, εικάζουν ότι, λόγω αυτής της ραγδαίας και πρωτοφανούς μεγέθυνση του δείκτη των βασικών προϊόντων προέκυψε με μια έκρηξη των τιμών των εμπορευμάτων. Ο λόγος για την πρόσφατη φούσκα των

εμπορευμάτων ήταν η κερδοσκοπία από χρηματιστές και όχι η προσφορά και η ζήτηση (Λαζαρίδου, 2011).

Διάγραμμα 3.1.2: Πραγματικές τιμές αργού πετρελαίου



Πηγή: Κουμαντάκη, (2011)

Κατά γενική ομολογία, παρατηρείται κυρίως ότι υπάρχει έντονη αβεβαιότητα στην αγορά του πετρελαίου, η οποία προκύπτει μέσα από την αυξομείωση των τιμών του. Αυτή η κατάσταση έχει ως αποτέλεσμα να επιδρά αρνητικά στην οργάνωση των επενδυτικών προοπτικών και ενδεχομένως να επιφέρει πολλαπλά οικονομικά προβλήματα ή να οδηγήσει την αγορά σε κρίση. Σε συνάρτηση με όλα τα παραπάνω, μπορεί να σημειωθεί ότι η αναβάθμιση της ενεργειακής αποδοτικότητας και η αντιμετώπιση και η εξάλειψη της κλιματικής αλλαγής μπορούν να επηρεαστούν σε μεγάλο βαθμό από την κατάσταση που επικρατεί στην παγκόσμια αγορά του αργού πετρελαίου (Μελίδης και συν., 2011).

Σύμφωνα με τη μελέτη που πραγματοποιήθηκε από το IOBE την περίοδο του 2009, παρατηρείται ότι η μεγέθυνση των τιμών του πετρελαίου οδήγησε σε μία συρρίκνωση της ζήτησης, η οποία ήταν αρκετά έντονη και στα υπόλοιπα προϊόντα της αγοράς, όπως στα εμπορεύματα. Ως προς αυτήν την κατάσταση μεγάλο ρόλο διαδραμάτισε η οικονομική κρίση, η οποία επέφερε τεράστια οικονομικά προβλήματα στα νοικοκυριά στα περισσότερα κοινωνικά στρώματα. Είναι ακόμη γνωστό ότι από την περίοδο του 2009 μέχρι και

σήμερα η τιμή που έχει το πετρέλαιο δεν συνάδει με τις δυνατότητες του εκάστοτε καταναλωτή. Με άλλα λόγια πρόκειται για μία εντελώς αδικαιολόγητη κατάσταση, η οποία δυσχεραίνει την πορεία και την εξέλιξη της αγοράς γενικότερα (Cunningham, 2015).

Στα πλαίσια της παρούσας διερεύνησης θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό να προσδιοριστούν εκείνοι που παράγοντες που επιδρούν σε μεγάλο βαθμό στην διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου στη παγκόσμια αγορά. Επίσης, είναι σημαντικό να γίνει λόγος σχετικά με το ποιοι είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν τη διακύμανση των τιμών στα παράγωγα του αργού πετρελαίου (Λαζαρίδου, 2011).

Σχετικά με τον προσδιορισμό αυτό η μελέτη του IOBE έχει ορίσει τρία επίπεδα, ως προς τον προσδιορισμό των παραγόντων αυτών, ανάλογα με το χρονικό πλαίσιο. Τα επίπεδα αυτά είναι:

- Βραχυχρόνιο επίπεδο. Σε αυτό το επίπεδο, το IOBE εκτιμά ότι *«οι τιμές του αργού πετρελαίου τοις μετρητοίς διαμορφώνονται σε επίπεδο στο οποίο η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης, όπως αυτή εκφράζεται από την πραγματική δυνατότητα των αποθεμάτων να καλύψουν τις ζητούμενες ποσότητες, τείνει να εξαλειφθεί. Όμως, ως εξαιρετικά σημαντικός παράγοντας τα τελευταία χρόνια έχουν αναδειχθεί οι συναλλαγές σε προθεσμιακά συμβόλαια (futures) και δικαιώματα (options) με υποκείμενο αγαθό το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του»*. Επιπροσθέτως, υποστηρίζεται μέσα από τη συγκεκριμένη μελέτη ότι οι προθεσμιακές τιμές παίζουν πολύ σπουδαίο ρόλο στο πλαίσιο του προσδιορισμού των τιμών στην αγορά μετρητοίς. Ακόμη, παρατηρείται ότι μπορεί να επηρεαστούν σε μεγάλο βαθμό από τις μελλοντικές επιδιώξεις προσφοράς και ζήτησης του συγκεκριμένου αγαθού. Σε αυτό μπορεί να προστεθεί το γεγονός του μεγέθους των αποθεμάτων, η παραγωγική δυναμικότητα του OPEC, οι γεωπολιτική εξέλιξη, αλλά και η πολιτική αστάθεια που δημιουργείται, σύμφωνα με τους μελετητές του IOBE. Είναι γεγονός ακόμη, ότι η τιμολογιακή πολιτική τοις μετρητοίς, αλλά και οι προθεσμιακές τιμές συσχετίζονται και αλληλοεξαρτώνται, λόγω του ότι έρχονται σε

απόλυτη και άμεση ευθυγράμμιση μέσω του arbitrage, τη στιγμή που προκύψουν προβλήματα στη σχέση που έχουν μεταξύ τους. Ωστόσο, είναι πολύ σπουδαίο να σημειωθεί το γεγονός το πετρέλαιο θεωρείται ένα εμπόρευμα και η τιμή του μπορεί να διαμορφωθεί εντός των καλά δομημένων αγορών. Για το λόγο αυτό παρατηρείται ότι έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον των επενδυτών, καθώς αποτελεί έναν τομέα αποκόμισης κέρδους. Επιπλέον, το πετρέλαιο έρχεται σε ανταγωνισμό με την μετοχική αξία και τα χρεόγραφα των σταθερών εισοδημάτων. Κατά γενικό συμπέρασμα παρατηρείται ότι οι εν λόγω παράγοντες συμβάλουν στη μεγιστοποίηση του επιπέδου των τιμών του πετρελαίου, οι οποίες δεν είναι σταθερές και διακυμαίνονται βραχυχρόνια (Κορρές και συν., 2009).

- Μεσοπρόθεσμο επίπεδο. Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE υποστηρίζεται ότι τα πλέον σπουδαιότερα μεγέθη της αγοράς λαμβάνουν πολύ σπουδαίο ρόλο. Είναι γεγονός, ότι οι μεσοπρόθεσμες τιμές μπορούν να επηρεαστούν από τη ζήτηση σε διεθνές επίπεδο του αργού πετρελαίου και των παραγωγών του, το σύνολο των αποθεμάτων και την παραγωγή που έχουν χώρες που δεν συμπεριλαμβάνονται στον OPEC, αλλά και τις επιδιώξεις του OPEC και τους στόχους των τιμών που ορίζει γενικότερα. Μέσα από τη βιβλιογραφική διερεύνηση προκύπτει ότι η τιμή του αργού πετρελαίου φαίνεται πως στο μέλλον να εστιάσει στο επίπεδο εκείνο που προκύπτει μέσα από την αξιολόγηση των βασικότερων στοιχείων ολόκληρης της αγοράς. Σε αυτό το επίπεδο, μπορεί να σημειωθεί ότι σπουδαίο ρόλο διαδραματίζει επίσης η προθεσμιακή τιμή (Μελίδης και συν., 2011).
- Μακροχρόνιο επίπεδο. Σύμφωνα με το IOBE, η κατάσταση που επικρατεί στην προσφορά, αλλά και η μακροχρόνια τιμολογιακή πολιτική της παραγωγής αποτελούν τους πλέον σπουδαιότερους παράγοντες στα πλαίσια της διαμόρφωσης των τιμών του πετρελαίου. Ουσιαστικά, υποστηρίζεται κυρίως ότι οι συνθήκες που επικρατούν στην προσφορά εξαρτώνται από την

εύρεση και τον εντοπισμό επιπρόσθετων κοιτασμάτων πετρελαίου, από την ενσωμάτωση στα ήδη υπάρχοντα αποθέματα, από το χρονικό περιθώριο εξάντλησης τους, από τη δυνατότητα πρόσβασης στα αποθέματα αυτά, από την εξέλιξη της τεχνολογίας, από τις επενδυτικές προοπτικές για αναβάθμιση των λειτουργιών και μεγιστοποίηση της παραγωγικής δυναμικότητας. Ακόμη, παρατηρείται ότι στη διαμόρφωση των τιμών μακροπρόθεσμα μεγάλο ρόλο παίζουν οι δράσεις του OPEC, τα ποσοστά της ζήτησης και της προσφοράς από χώρες που δεν ανήκουν στον OPEC (Κορρές και συν., 2009).

Σε γενικές γραμμές, αυτό ου μπορεί να καταγραφεί είναι γενικότερα ότι οι ζητούμενες ποσότητες αργού πετρελαίου εξαρτώνται σαφέστατα από την ζήτηση στην αγορά για την ικανοποίηση των αναγκών των καταναλωτών και την εξασφάλιση της παραγωγής ενέργειας. Σχετικά με τη μελέτη του IOBE υποστηρίζεται ότι δεν είναι απόλυτο το γεγονός ότι οι τιμές των παραγώγων του πετρελαίου εστιάζουν στη διαμόρφωση των τιμών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ακόμη, παρατηρείται ότι στην όλη κατάσταση μεγάλο ρόλο επιτελούν κυρίως οι επιπτώσεις που προκαλούν στο φυσικό περιβάλλον, τα χαρακτηριστικά των προϊόντων, η δυνατότητα διύλισης σε συνάρτηση με τις καιρικές συνθήκες, την εποχή της ζήτησης κλ.π.. Κατά γενική ομολογία, όλα τα παραπάνω, συμβάλουν στην διαμόρφωση των τιμών του αργού πετρελαίου, αλλά υπάρχει το ενδεχόμενο να δημιουργήσουν τεράστιες ή περιορισμένες αποκλίσεις ανάμεσα στις τιμές του πετρελαίων και των παραγώγων του σε παγκόσμιο επίπεδο (Νιφόρα, 2008).

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι επιβαρύνσεις είναι ίσως ισχυρότερες σε αγορές πετρελαίου, όπου οι μεγάλες επενδυτικές τράπεζες, hedge funds και άλλων επενδυτικών κεφαλαίων έχουν επενδύσει δισεκατομμύρια δολάρια σε συμβόλαια πετρελαίων μελλοντικής εκπλήρωσης κατά την τελευταία δεκαετία. Σε μία ακόμη μελέτη, έχουν διαχωριστεί τέσσερις παράγοντες που συμβάλουν στην μεταβολή της τιμής του πετρελαίου. Ο επιτυχής εντοπισμός και η ταυτοποίηση του πραγματικού μοχλού που ασκεί επιρροή στην τιμή του πετρελαίου κατά την τελευταία δεκαετία είναι ζωτικής σημασίας για την

αποτελεσματική κατανομή των πόρων και τον σχεδιασμό της πολιτικής (Ταβλαδάκης, 2013).

- **Πρώτος Συντελεστής: Παγκόσμια διάθεση.** Απρόβλεπτες μεταβολές στην διαθεσιμότητα του πετρελαίου επηρεάζουν αντίστροφα την τιμή του πετρελαίου. Για παράδειγμα, οι τιμές αυξάνονται όταν τα κράτη-μέλη του OPEC αποφασίζουν απροσδόκητα να μειώσουν την παραγωγή πετρελαίου.
- **Δεύτερος Συντελεστής: Παγκόσμια ζήτηση.** Μια παγκόσμια ανθηρή οικονομία απαιτεί περισσότερα βιομηχανικά προϊόντα, και στην κορυφή του καταλόγου αυτού είναι το πετρέλαιο. Για παράδειγμα, η συνεχής ανάπτυξη στις αναδυόμενες χώρες, όπως η Κίνα και η Ινδία αυξάνουν την συνολική παγκόσμια ζήτηση για πετρέλαιο και, κατά συνέπεια, την τιμή του.
- **Τρίτος Συντελεστής: Απογραφή Ζήτησης Πετρελαίου.** Αναμενόμενες μελλοντικές ελλείψεις στον εφοδιασμό πετρελαίου, σε σχέση με τη ζήτηση, παρακινούν το αποθηκευμένο πετρέλαιο για μελλοντική χρήση. Η πιθανότητα μιας ξαφνικής έλλειψης στην παραγωγή ή μιας νέας πηγής ζήτησης μπορούν να δημιουργήσουν ένα αναμενόμενο έλλειμμα. Για παράδειγμα, η αβεβαιότητα σχετικά με την μελλοντική προσφορά πετρελαίου μπορεί να προκύψει από την πολιτική αστάθεια στις κυριότερες χώρες που παράγουν πετρέλαιο, όπως η Νιγηρία, το Ιράκ, τη Βενεζουέλα, τη Λιβύη ή το Ιράν. Η αβεβαιότητα αυξάνει τη ζήτηση για το αποθηκευμένο πετρέλαιο, οδηγώντας ανοδικά την τρέχουσα τιμή.
- **Τέταρτος Συντελεστής: Κερδοσκοπία.** Η κερδοσκοπία είναι η πράξη μιας αγοράς σήμερα με την πρόβλεψη της πώλησης σε υψηλότερη τιμή σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Οικονομικές αγορές επιτρέπουν στους επενδυτές να κερδοσκοπούν με τις τιμές του πετρελαίου όταν οι έμποροι αγοράζουν ένα συμβόλαιο πετρελαίου που πρέπει να παραδοθεί σε μεταγενέστερη ημερομηνία (ένα συμβόλαιο μελλοντικής εκπλήρωσης), μετέπειτα πουλάνε το συμβόλαιο αυτό πριν την παράδοση του πετρελαίου χρησιμοποιώντας τα έσοδα από την πώληση για να την αγορά ενός νέου συμβόλαιο μελλοντικής εκπλήρωσης. Οι προσδοκίες ότι η τιμή του πετρελαίου θα είναι

υψηλότερη στο μέλλον παρακινεί τα επενδυτικά κεφάλαια να λάβουν θέσεις σε αυτά τα συμβόλαια, όσο η ζήτηση για συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης αυξάνεται, αντίστοιχα το ίδιο κάνει και η τιμή τους, η οποία επίσης κινεί την τρέχουσα τιμή του πετρελαίου (Fawley et al., 2012).

Σύμφωνα με μία μελέτη του Βορλόου, που πραγματοποιήθηκε το 2008 η τιμή του πετρελαίου φαίνεται να επηρεάζεται και διάφορες καταστάσεις, οι οποίες δημιουργούν προβλήματα τόσο στη ζήτηση όσο και στη προσφορά (Σχοιναράκη και συν., 2014). Αναλυτικότερα μέσα από τη συγκεκριμένη μελέτη προκύπτουν οι εξής παράγοντες:

- Οι καιρικές συνθήκες και η εποχή. Πρόκειται για εκείνους τους παράγοντες που μπορεί να σχετίζονται με το κρύο, το δριμύ ψύχος, την αναγκαιότητα για παραγωγή θέρμανσης κατά τους χειμερινούς μήνες και κλιματισμού κατά τους θερινούς μήνες.
- Πολιτικές ή στρατιωτικές κρίσεις. Συγκεκριμένα μπορεί η ζήτηση και η προσφορά να επηρεαστούν κυρίως όπως τις διαμάχες που έχουν γίνει στο Ιράν.
- Η διαθεσιμότητα μονάδων διύλισης, κυρίως όταν υπάρχει αυξημένη ζήτησης και άσχημες καιρικές συνθήκες.
- Από τις επιδοτήσεις και τη φορολογία που επιβαρύνονται οι καταναλωτές. Οποιαδήποτε κατάργηση ή μεταβολή των επιδοτήσεων θέρμανσης συμβάλει στην μείωση της ζήτησης (Βορλόου, 2008).

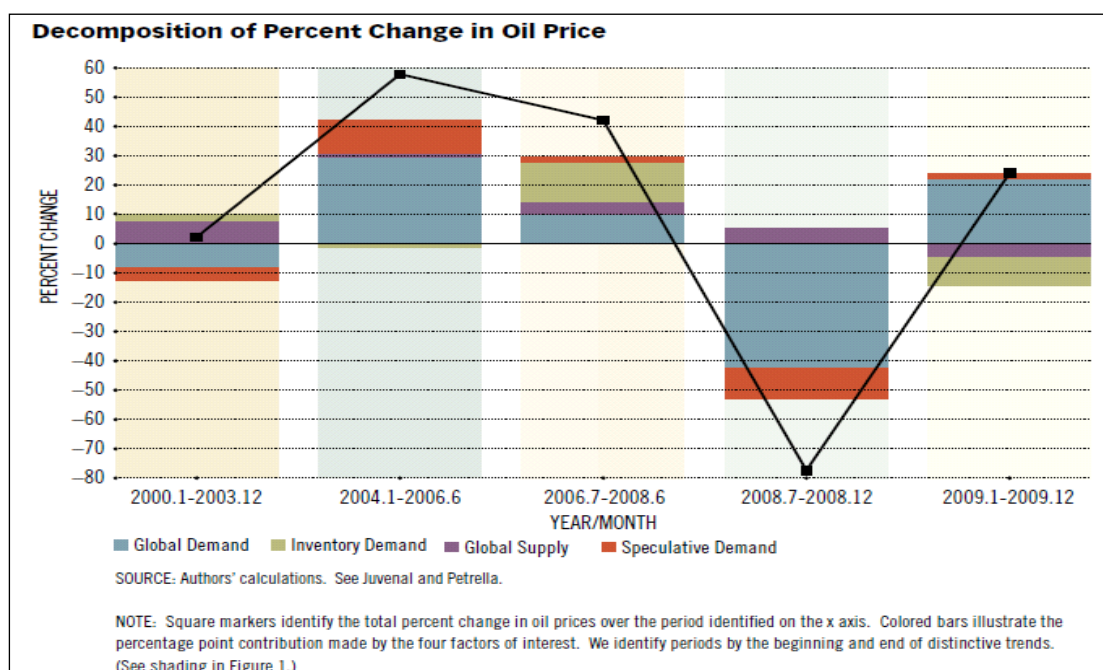
3.2 Η συμπεριφορά της διεθνούς αγοράς αργού πετρελαίου

Με γνώμονα τη βιβλιογραφία παρατηρείται πως, στα πλαίσια του προσδιορισμού των τιμών του αργού πετρελαίου η αγορά καταβάλλεται από μια μακροχρόνια σταθερότητα, η οποία τα τελευταία χρόνια κλονίστηκε σε μεγάλο βαθμό. Ειδικότερα, το πετρέλαιο εκτιμάται ότι σε αρκετές περιπτώσεις σε παλαιότερες εποχές προσβάλλονταν σε μεγάλο βαθμό από την ύφεση που επικρατούσε στην ευρύτερη αγορά. Επιπλέον, μεγάλο μερίδιο ευθύνης στην διαμόρφωση των τιμών διαδραμάτισαν οι πολιτικές αποφάσεις, οι διαμάχες

μεταξύ των λαών, εξαιτίας λόγω της υψηλής της ζήτησης, πράγμα που έγκειται κυρίως στα περιορισμένα υποκατάστατα της εποχής (Deloitte Development, 2015).

Πραγματοποιώντας μία αναδρομή στο χρόνο, στα πλαίσια των τιμών διακρίνεται ότι πριν από τεσσεράμισι περίπου δεκαετίες (1970), επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από τις πετρελαϊκές κρίσεις, οι οποίες δημιούργησαν ποικίλα προβλήματα στην οικονομία και σχετίζονταν με τα επίπεδα της διεθνούς κερδοσκοπίας επί των τιμών του πετρελαίου. Αυτή η κατάσταση δε θα μπορούσε να μην επηρεάσει τις τιμές άλλων προϊόντων (Fawley et al., 2012).

Πίνακας 3.2.1: Αποσύνθεση της ποσοστιαίας μεταβολής της τιμής του πετρελαίου



Πηγή: Fawley et al., 2012

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα απεικονίζεται ο βαθμός στον οποίο η τιμή του πετρελαίου επηρεάζεται από τα τέσσερα στοιχεία κατά τη χρονική περίοδο 2000-09. Παρατηρείται κυρίως ότι από την αρχική περίοδο ως το τέλος η μαύρη γραμμή δείχνει το ποσοστό της μεταβολής των πραγματικών τιμών του πετρελαίου κατά τη διάρκεια κάθε χρονικού διαστήματος, ενώ οι μπάρες απεικονίζουν τους τέσσερις παράγοντες. Για

παράδειγμα, οι παράγοντες που σχετίζονται με την παγκόσμια προσφορά ώθησαν τις τιμές του πετρελαίου σε αύξηση κατά 7% από το 2000 έως και το 2014, ενώ οι μεταβολές στην παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου ώθησαν τις τιμές σε μείωση κατά 7% κατά το ίδιο χρονικό (Danchev et al., 2014).

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, η παγκόσμια ζήτηση ήταν ο κύριος οδηγός των τιμών του πετρελαίου. Οι μπλε μπάρες του ανωτέρω διαγράμματος αντιπροσωπεύουν τη συνεισφορά της παγκόσμιας ζήτησης που είναι η μεγαλύτερη για να δείξει τη μέγιστη συνολική μεταβολή των τιμών του πετρελαίου. Επιπλέον, φαίνεται να μειώνεται η πραγματική τιμή του πετρελαίου κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, η οποία μπορεί να αποδοθεί κατά κύριο λόγο στην απότομη αντιστροφή της παγκόσμιας ζήτησης, που προέκυψε από την οικονομική κρίση και την επακόλουθη παγκόσμια ύφεση (Λαζαρίδου, 2011).

Ωστόσο, παρατηρείται ότι η ζήτηση συμβάλλει στην αύξηση των τιμών του πετρελαίου από το 2004 έως τα μέσα του 2008. Συγκεκριμένα, η συνεισφορά της κερδοσκοπίας οδήγησε στην αύξηση των τιμών του πετρελαίου. Συνολικά, εκτιμάται ότι η κερδοσκοπία αντιπροσώπευε περίπου το 15% της ανόδου των τιμών του πετρελαίου από 2004 έως τα μέσα του 2008 (Κουμαντάκη, 2011).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η τάση αυτή άρχισε το 2004, η οποία έγινε όταν πραγματοποιήθηκε σημαντική επένδυση από αμοιβαία κεφάλαια και άρχισε να ρέει χρήμα στις αγορές. Είναι ενδιαφέρον, πως η κερδοσκοπία έπαιξε πολύ μικρότερο ρόλο κατά τη διάρκεια της ανόδου των τιμών, από τα μέσα του 2006 μέχρι τα μέσα του 2008, υπογραμμίζοντας ότι τα κέρδη από κερδοσκοπία επέφεραν μείωση στις τρέχουσες τιμές του πετρελαίου. Οι υψηλότερες τιμές του πετρελαίου απαιτούν ότι οι κερδοσκόποι πρέπει να διαθέτουν περισσότερα κεφάλαια εκ των προτέρων για να αγοράσουν την ίδια ποσότητα των συμβάσεων, αποδίδοντας μια χαμηλότερη απόδοση ως ποσοστό της επένδυσης για την ίδια αύξηση του δολαρίου των τιμών του πετρελαίου (Βορλόου, 2008).

Όμως, κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, η κερδοσκοπία ήταν και πάλι ο δεύτερος πιο σημαντικός παράγοντας για τη διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να επισημανθεί ότι ως προς το κόστος του πετρελαίου και της παραγωγής του δεν μπορεί να είναι παρόμοιο. Συγκεκριμένα, οι τιμές διαφοροποιούνται από πηγή σε πηγή, αλλά και από κράτος σε κράτος (βλ. πίνακα 3.2.1).

Πίνακας 3.2.1: Η διαφοροποίηση του κόστους παραγωγής αργού πετρελαίου

	Τιμή Break - even ¹¹ (US\$/βαρέλι)	Κερδοφορία με την τιμή αργού στα 100\$/βαρέλι
Κουβέιτ	17	488%
Η.Α. Εμιράτα	25	300%
Σαουδική Αραβία	30	233%
Κατάρ	30	233%
Καναδάς	33	203%
Μπαχρεϊν	40	150%
Ομάν	40	150%

Πηγή: Κορρές και συν., 2009

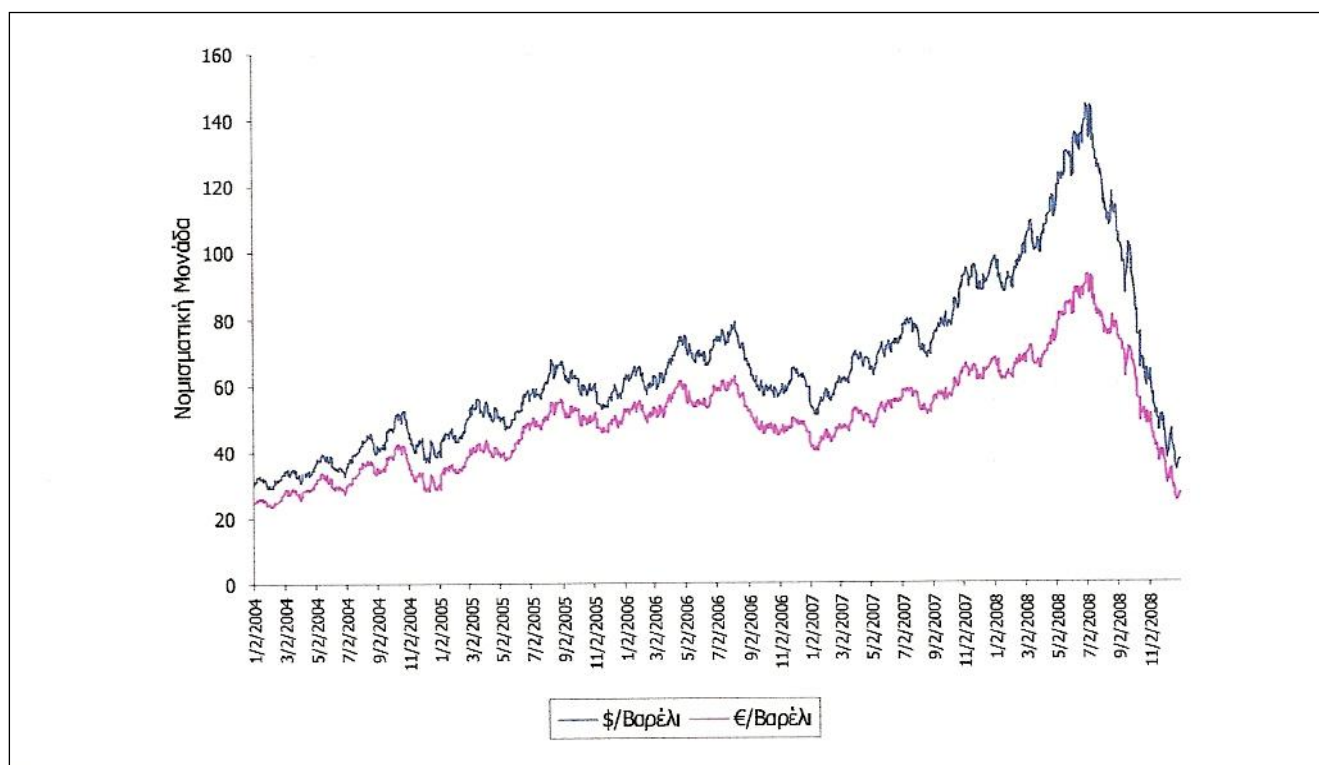
Επιπρόσθετα, ως προς τον τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρεται η αγορά στην περίπτωση του αργού πετρελαίου και των παραγώγων του, οι βασικοί παράγοντες που επιδρούν στην τιμή του στην παγκόσμια αγορά έγκειται στην ισοτιμία μεταξύ δολαρίου και των υπολοίπων νομισμάτων. Είναι γεγονός ότι οι χώρες που βρίσκονται στην Άπω Ανατολή έχουν μεγάλη ανάγκη για ενέργεια, καθώς εξαρτώνται οικονομικά από τις πωλήσεις του πετρελαίου. Μέσα από τη βιβλιογραφία παρατηρείται ότι πολλές ακραίες καιρικές συνθήκες που επικράτησαν τη περίοδο του 2005 στον κόλπο του Μεξικού οδήγησαν πολλές πετρελαιοπηγές να τεθούν εκτός λειτουργίας με αποτέλεσμα να περιοριστεί η κερδοσκοπία (Λαζαρίδου, 2011).

Κατά γενική ομολογία, οι χώρες στη σύγχρονη εποχή δεν είναι σε θέση να ελέγξουν την κερδοσκοπία μέσω των παραγώγων συμβολαίων. Επιπλέον, διακρίνεται επίσης ότι δεν μπορούν να εκφράσουν τις αντιδράσεις τους σε ζητήματα που σχετίζονται με την υψηλή διακίνηση κεφαλαίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Όλα αυτά, όμως έχουν συμβάλει στην διαμόρφωση ερωτηματικών

¹¹ Το κόστος εξόρυξης ενός βαρελιού πετρελαίου

σχετικά με το πόσο μπορεί μία χώρα να μπορεί να παρέμβει όταν δεν λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα, προκειμένου να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις από τις υψηλές τιμές του πετρελαίου (Κουμαντάκη, 2011).

Διάγραμμα 3.2.2: Τιμές Brent σε ευρώ και δολάρια ανά βαρέλι



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Προχωρώντας παρακάτω, η διαχρονική διαμόρφωση της τιμής μετρητοίς ανά βαρέλι αργού πετρελαίου Brent που προβάλλεται στο παραπάνω διάγραμμα κατά τη χρονική περίοδο μειώθηκε από τα 140 δολάρια ανά βαρέλι στα 40 μόλις δολάρια. Ωστόσο, όμως δεν παρατηρείται κάποια ιδιαίτερη συρρίκνωση στο κόστος παραγωγής και διάθεσης. Όμως, αυτό που είναι σημαντικό να καταγραφεί πως η διαμόρφωση των τιμών στη παγκόσμια αγορά δεν είναι και τόσο εύκολο να εκτιμηθεί, καθότι υπάρχουν πάρα πολλοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών, οι οποίοι μπορεί να φέρουν θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις (Βορλόου, 2008).

3.3 Η εσωτερική αγορά προϊόντων πετρελαίου

Σε εθνικό επίπεδο, διακρίνεται ότι, οι εισαγωγές αργού πετρελαίου, διαδραματίζουν έναν όχι και τόσο σημαντικό ρόλο. Ουσιαστικά, παρατηρείται ότι, τα ελληνικά διυλιστήρια, καθώς και όλα τα υπόλοιπα διυλιστήρια που λειτουργούν στον κόσμο, υποχρεούνται να προμηθεύονται πετρέλαιο με τιμή ανάλογη με εκείνη που καθορίζει η διεθνής αγορά, στην οποία όμως συμπεριλαμβάνεται το θαλάσσιο κόστος μεταφοράς. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, η αγορά του πετρελαίου στην Ελλάδα επιτυγχάνεται με δύο τρόπους: στην αγορά μετρητοίς (spot) ή με γνώμονα τις μακροχρόνιες συμβάσεις. Σε αυτές τις συμβάσεις περιλαμβάνεται τις περισσότερες φορές ένας όρος, ο οποίος είναι συνδεδεμένος με την προκαθορισμένη διεθνή τιμή (Beidas-Strom et al., 2014).

Κατά αυτόν τον τρόπο, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το συνολικό κόστος του εισαγόμενου αργού πετρελαίου αφορά ένα βασικό παράγοντα για τον καθορισμό της τιμής των παραγώγων του. Ειδικότερα, τα παράγωγα πετρελαίου που παράγονται στο διυλιστήριο επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κατάσταση που επικρατεί στα διυλιστήρια, παρά από το ύψος των τιμών τους (ex refinery prices). Κάθε προστιθέμενη αξία από τα διυλιστήρια που υπάρχουν στην Ελλάδα ξεκινάει από εκεί και φτάνει στην αποθήκευση του πετρελαίου σε κατάλληλες δεξαμενές, μέχρι να καταλήξουν στην άμεση πώληση και κατανάλωση σε εγχώριο και διεθνές επίπεδο (Danchev et al., 2014).

Σε συνάρτηση με όλα τα παραπάνω, μπορεί να σημειωθεί ότι σε γενικές γραμμές η εσωτερική αγορά εμπορίας προϊόντων πετρελαίου, έχει προχωρήσει στην παραγωγή των παρακάτω παραγώγων:

- Βενζίνες
- Πετρέλαιο κίνησης εσωτερικής καύσης
- Πετρέλαιο θέρμανσης
- Μαζούτ
- Υγραέριο
- Φωτιστικό πετρέλαιο
- Άσφαλτος

- Μαζούτ και marine gasoil για πλοία
- Jet fuels για την αεροπορία (Μελίδης και συν., 2011).

Ωστόσο, όμως, ανεξάρτητα από όλα τα παραπάνω έχει παρατηρηθεί ότι τα περισσότερα διυλιστήρια έχουν προχωρήσει στην παραγωγή επιπρόσθετων προϊόντων. Μερικά από αυτά είναι λιπαντικά, τα οποία συμβάλουν στη λειτουργία του κινητήρα εσωτερικής καύσεως, αλλά και προϊόντα που χρησιμοποιούνται στο πετρελαιοχημικό τομέα (Λαζαρίδου, 2011).

Με γνώμονα το ενεργειακό ισοζύγιο, πριν από μερικά χρόνια παρατηρείται ότι καταναλώθηκαν 14.667 τόνοι ισοδύναμου πετρελαίου (Τ.Ι.Π.), προκειμένου να παραχθεί ενέργεια. Στο εσωτερικό τμήμα της αγοράς, την κυρίαρχη θέση ως προς το σύνολο της τελικής κατανάλωσης διατηρεί ο κλάδος των μεταφορών με ποσοστιαία συμμετοχή κατά 59%. Έπειτα, ακολουθεί ο τομέας των οδικών μεταφορών, ο οποίος καλύπτει περισσότερο από το ήμισυ της συνολικής ζήτησης πετρελαιοειδών στις μεταφορές. Στη συνέχεια το 15% καλύπτει η αεροπλοΐα, το 8% η ακτοπλοΐα, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές μόλις το 0,4% (Fawley et al., 2012).

Σχετικά με όλα την μελέτη του IOBE υποστηρίζεται ότι *«οι βενζίνες και το πετρέλαιο για κινητήρες εσωτερικής καύσεως αφορούν το 81% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαιοειδών στις μεταφορές και το ποσοστό τους διευρύνεται με την αύξηση στον ρυθμό των οχημάτων. Οι διαμορφούμενες τιμές στα δύο αυτά προϊόντα τραβούν επάνω τους το ενδιαφέρον του κοινού λόγω της άμεσης επίδρασης τους πάνω στον οικογενειακό προϋπολογισμό, κατά άμεσο ή έμμεσο τρόπο»* (Κορρές και συν., 2009).

Πέρα από τα παραπάνω, με ποσοστό 18% εκφράζεται το ενδιαφέρον για κατανάλωση προϊόντων πετρελαίου από τα νοικοκυριά, καθώς θεωρείται το πλέον πολυτιμότερο αγαθό στη μετακίνηση των οχημάτων και στην παραγωγή θέρμανσης. Έπειτα, το πετρέλαιο συμβάλει με στη βιομηχανία με ποσοστό 14%, ο οποίος σημείωσε πτώση τις τελευταίες δεκαετίες. Αρκετά περιορισμένη είναι η ζήτηση του πετρελαίου συμμετοχή στον πρωτογενή τομέα κατά 6%, ενώ στις υπηρεσίες αγγίζει το 3% (Κορρές και συν., 2009).

Ωστόσο, όμως, σε μία μεταγενέστερη μελέτη προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα:

- Η τιμή της βενζίνης συρρικνώθηκε κατά 8%, ενώ η τιμή του πετρελαίου θέρμανσης κατά 13%.
- Η τιμή του πετρελαίου κίνησης περιορίστηκε γύρω στο 11%.
- Ο κύκλος εργασιών σε μαζούτ και υγραέριο ελαχιστοποιήθηκαν περίπου 10% και 4% αντίστοιχα, κατά κύριο λόγο εξαιτίας της εμφάνισης του φυσικού αερίου στην εσωτερική αγορά και λόγω της ύφεσης.
- Περιορίστηκαν κατά 11% περίπου τα αεροπορικά καύσιμα.
- Μείωση της τάξεως του 5% περίπου σημείωσαν τα ναυτιλιακά καύσιμα.
- Η μείωση στην τιμή του πετρελαίου ναυτιλίας έφτασε το 2%, ενώ η τιμή στο μαζούτ κατά 5%.
- Η συνολική πτώση ελαχιστοποίησης στο κύκλο εργασιών της παγκόσμιας αγοράς κατά 6% (Λαζαρίδου, 2011).

Σε γενικές γραμμές, μέσα από τη μελέτη Λαζαρίδου, (2011) προκύπτει ότι οι λόγοι που οδήγησαν στην μείωση της ζήτησης της βενζίνης είναι η υψηλή άνοδος στον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης και στο ΦΠΑ. Ακόμη, η οικονομική ύφεση και τα μέτρα που επέβαλε η ελληνική κυβέρνηση τα τελευταία χρόνια επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό τον κύκλο εργασιών στα προϊόντα του πετρελαίου.

3.4 Η διαμόρφωση τιμών προϊόντων πετρελαίου στην εσωτερική αγορά

Σε αυτό το σημείο είναι ιδιαίτερα σημαντικό να καταγραφεί ότι η διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου πραγματοποιείται σε τρία στάδια. Ειδικότερα, προσδιορίζεται αρχικά από το διυλιστήριο προς τις εταιρείες πετρελαιοειδών. Εκείνες με τη σειρά τους ορίζουν την τιμή προς τους κατόχους άδειας Λιανικής (πρατήρια υγρών καυσίμων) και σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές. Τέλος, ορίζεται η νέα τιμή από τους κατόχους άδειας Λιανικής προς την τελική κατανάλωση (Μελίδης και συν., 2011).

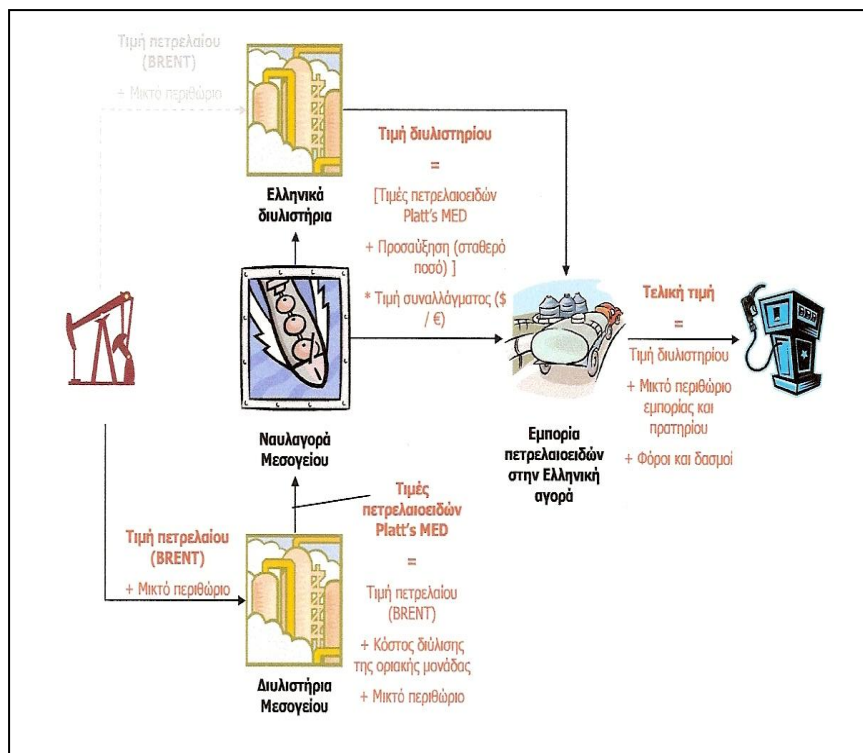
Σε γενικές γραμμές, όμως, ενδείκνυται να γίνει κατανοητό πως το σύνολο όλων των παραγόντων που συμβάλουν στη διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου δηλαδή, λαμβάνονται υπόψη και υπολογίζονται αθροιστικά

στη τελική τιμή, με την οποία προμηθεύονται τα διυλιστήρια αργό πετρέλαιο. Αναλυτικότερα, οι παράγοντες που παίζουν ρόλο στη διαμόρφωση της τιμής αφορούν το κόστος μεταφοράς, η δυσκολία άντλησης κοιτασμάτων πετρελαίου, οι περιορισμένες επενδύσεις που πραγματοποιούνται στα διυλιστήρια πετρελαίου και κυρίως η κερδοσκοπία μέσω παραγώγων και άλλων μορφών συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης (Λαζαρίδου, 2011).

Κατά γενική ομολογία, η διαμόρφωση των τιμών αυτών πραγματοποιείται στη παγκόσμια αγορά με περιορισμένες αποκλίσεις, είτε προς τα πάνω, είτε προς τα κάτω έχουν ισχύ σε όλους. Μετά από αυτή τη διαδικασία διαμορφώνονται οι τιμές του πετρελαίου στην ελληνική αγορά προς τον τελικό καταναλωτή. Εντός των τιμών αυτών, σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, συμπεριλαμβάνονται επίσης κάθε είδους υπερτιμήσεις, κερδοσκοπίες και στρεβλώσεις της παγκόσμιας πετρελαϊκής αγοράς (ΙΚουμαντάκη, 2011).

Στο παρακάτω σχήμα απεικονίζονται όλα τα στάδια που ακολουθούνται για τη διαμόρφωση της τιμής των πετρελαιοειδών στην ελληνική αγορά. Ειδικότερα, μέσα από το σχήμα αυτό γίνεται η ανάλυση των τιμών δύο παραγώγων πετρελαίου, όπως του πετρελαίου ντίζελ κίνησης και της αμόλυβδης βενζίνης, δίνοντας μεγαλύτερη προσοχή στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας, προκειμένου να εκτιμηθεί η μέθοδος με την οποία προκύπτουν στο εσωτερικό της αγοράς, η τάση αλλά και η συσχέτιση τους με το ύψος των τιμών άλλων χωρών της Ευρώπης (Κορρές και συν., 2009).

Σχήμα 3.4.1: Τα στάδια διαμόρφωσης της τιμής των πετρελαιοειδών



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

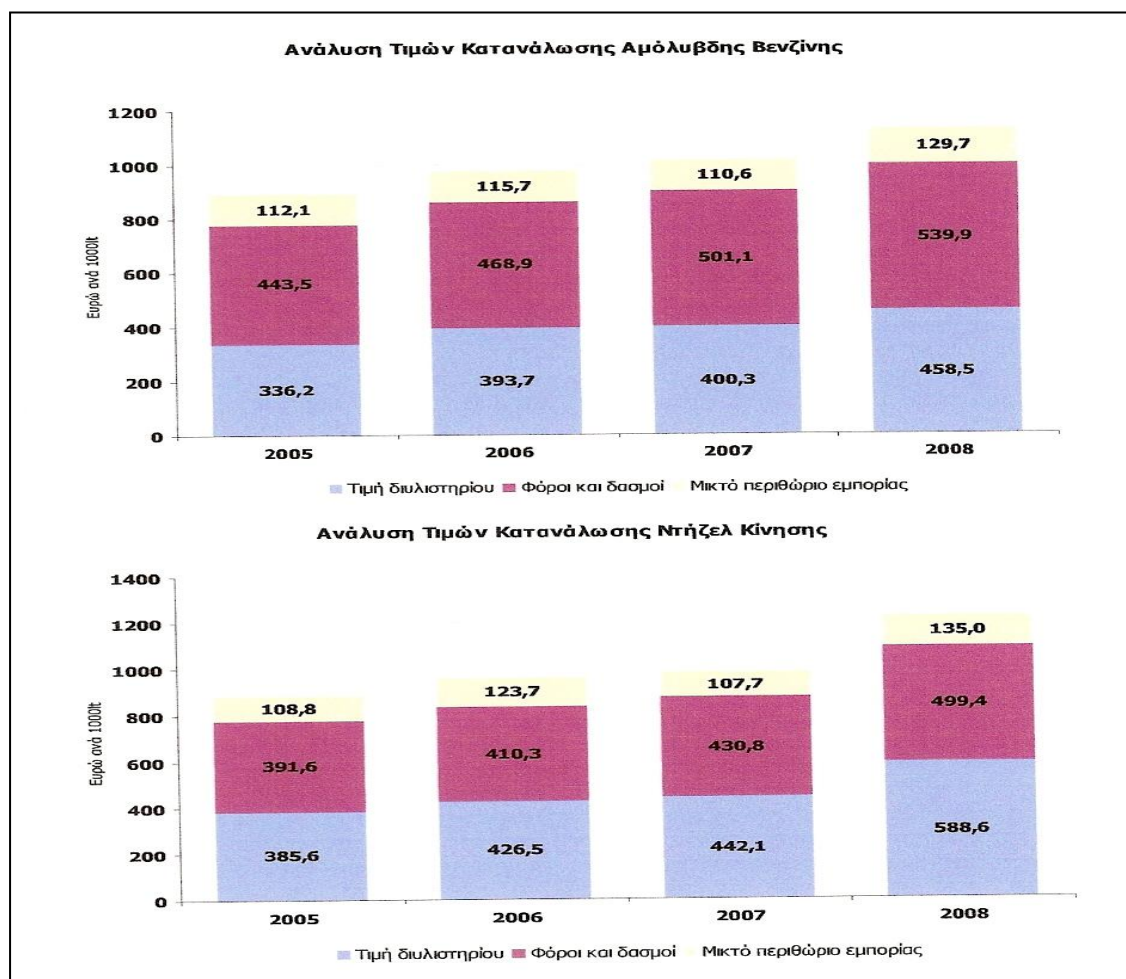
3.5 Τρόπος διαμόρφωσης των εγχώριων τιμών λιανικής

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφική ανασκόπηση παρατηρείται ότι οι τιμές λιανικής πώλησης του πετρελαίου στην ελληνική αγορά στηρίζεται στο σύνολο των παρακάτω παραμέτρων:

- της τιμής πώλησης προϊόντων από τα διυλιστήρια,
- των φόρων και δασμών
- των μικτών περιθωρίων κέρδους εταιριών εμπορίας και πρατηριούχων (Γιασιόδης και συν., 2014).

Ειδικότερα, στο διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζεται η σύνθεση της μέσης τιμής αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης σε πρατήρια υγρών καυσίμων κατά την τριετία 2005-2008. Η σύνθεση στηρίζεται κατά κύριο λόγο στις ήδη προαναφερόμενες παραμέτρους.

Διάγραμμα 3.5.1: Διαμόρφωση μέσης τιμής πρατηρίου, 2005-2008



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Στο πλαίσιο των αγορών πετρελαίου, οι περιορισμένες επιλογές για υποκατάστατα προϊόντα βραχυπρόθεσμα, ιδιαίτερα στο τομέα των μεταφορών, καθιστούν τη ζήτηση σχετικά ανελαστική στις μεταβολές των τιμών του πετρελαίου. Ειδικότερα, η περιορισμένη ζήτηση και προσφορά του πετρελαίου βραχυπρόθεσμα τείνει να δημιουργήσει αστάθεια στις τιμές του. Εκτός όμως από την ανελαστικότητα της ζήτησης και της προσφοράς, διάφορα άλλα χαρακτηριστικά της αγοράς πετρελαίου συμβάλλουν στην διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου (Κουμαντάκη, 2011). Αυτά περιλαμβάνουν:

- ο Το υψηλό κεφάλαιο και το σταθερό κόστος στον κλάδο του πετρελαίου, ενεργούν για να καθυστερούν τις επενδύσεις σε πρόσθετη δυναμικότητα.

- Οι επενδύσεις στη βιομηχανία πετρελαίου θα μπορούσαν να οδηγήσουν τους επενδυτές να περιμένουν περισσότερο χρόνο πριν δεσμευτούν για νέες επενδύσεις.
- Η αβεβαιότητα σχετικά με τη μελλοντική ζήτηση που δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί εύκολα οδηγεί σε υψηλότερο κόστος κεφαλαίου και υψηλότερο εμπόδια για τη νέα επένδυση (Λαζαρίδου, 2011).

Αυτά τα χαρακτηριστικά της αγοράς πετρελαίου είναι σημαντικά κατά την ανάλυση των παραγόντων που οδηγούν την αστάθεια των τιμών. Πιο αναλυτικότερα, η αστάθεια μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες και πραγματικές δυνητικά δαπανηρές συνέπειες ευημερίας για την ευρύτερη οικονομία (Σχοιναράκη και συν., 2014).

Στο πλαίσιο των εξελίξεων στην παγκόσμια αγορά του αργού πετρελαίου και των παραγώγων του, η συγκεντρωτική μεγιστοποίηση στις τιμές διυλιστηρίου κατά 36% για την αμόλυβδη βενζίνη και κατά 52,6% για το πετρέλαιο κίνησης, επέφερε τα εξής αποτελέσματα την περίοδο του 2008:

- Μεγέθυνση της συνολικής φορολογικής επιβάρυνσης κατά 21,7% και 27,5% αντίστοιχα,
- Άνοδο στα μικτά περιθώρια κέρδους των εταιρειών εμπορίας και πρατηρίων υγρών καυσίμων κατά 15,7% και 24,1% αντίστοιχα.
- Μεγιστοποίηση της τελικής τιμής κατά 26,5% και 38% αντίστοιχα (Κορρές και συν., 2009).

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, ενδείκνυται να δίνεται τεράστια προσοχή στην αξιολόγηση και στη συσχέτιση των ανωτέρω χαρακτηριστικών. Αυτό πραγματοποιείται για τους εξής λόγους:

- Μεταβολή των προδιαγραφών των προϊόντων, πράγμα που οδήγησε στη μεγιστοποίηση των τιμών του πετρελαίου σε διεθνές επίπεδο. Το συμπέρασμα είναι ότι, κάποιο μικρό σχετικά ποσοστό της μεγιστοποίησης είναι δυνατόν να σχετίζεται με τη μεταβολή αυτή.
- Φορολογική επιβάρυνση (Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης). Πρόκειται για έναν φόρο, που έχει αυξηθεί από την περίοδο του 2008, ενώ κάποιο μέρος του αντιστοιχεί στο ποσοστό της τελικής τιμής (ΦΠΑ). Επομένως, προκύπτει το γεγονός ότι, η

φορολογική επιβάρυνση μπορεί να μεγεθύνεται πολύ πιο αργά εν συγκρίσει με τις τιμές του διυλιστηρίου.

- ο Τα μικτά περιθώρια εμπορίας συσχετίζονται με το επίπεδο του ανταγωνισμού και μπορεί να επηρεαστούν γενικότερα από την μέθοδο διαμόρφωσης τους από τις εταιρείες εμπορίας και τα πρατήρια υγρών καυσίμων.
- ο Οι τελικές τιμές, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν όλους τους παραπάνω παράγοντες, είτε είναι σταθεροί είτε μεταβλητοί, παρατηρείται ότι διαμορφώνονται με βάση τη ποσοστιαία κλίμακα σε συνδυασμό με τις μεταβολές στις τιμές της παγκόσμιας αγοράς ή στις τιμές διυλιστηρίου (Νιφόρα, 2008).

Ουσιαστικά, αξίζει να επισημανθεί ότι σε σύγκριση με τα μικτά περιθώρια κέρδους ενδείκνυται το γεγονός πως όλες οι εταιρείες οφείλουν κρατούν σταθερό για αρκετό καιρό το μικτό ονομαστικό περιθώριο κέρδους τους σε €/λίτρο. Ειδικότερα, από εταιρεία σε εταιρεία το συγκεκριμένο περιθώριο αυτό σε €/λίτρο παρουσιάζει ποικίλες διαφορές. Επομένως, μπορεί να σημειωθεί ότι το επίπεδο του περιθωρίου κέρδους των εταιρειών εμπορίας παρατηρείται ότι μεταβάλλεται. Πιο χαρακτηριστικά, έχει προκύψει άνοδος των τιμών όταν μειώνεται το περιθώριο κέρδους των εταιρειών εμπορίας, ή το αντίθετο (Λαζαρίδου, 2011).

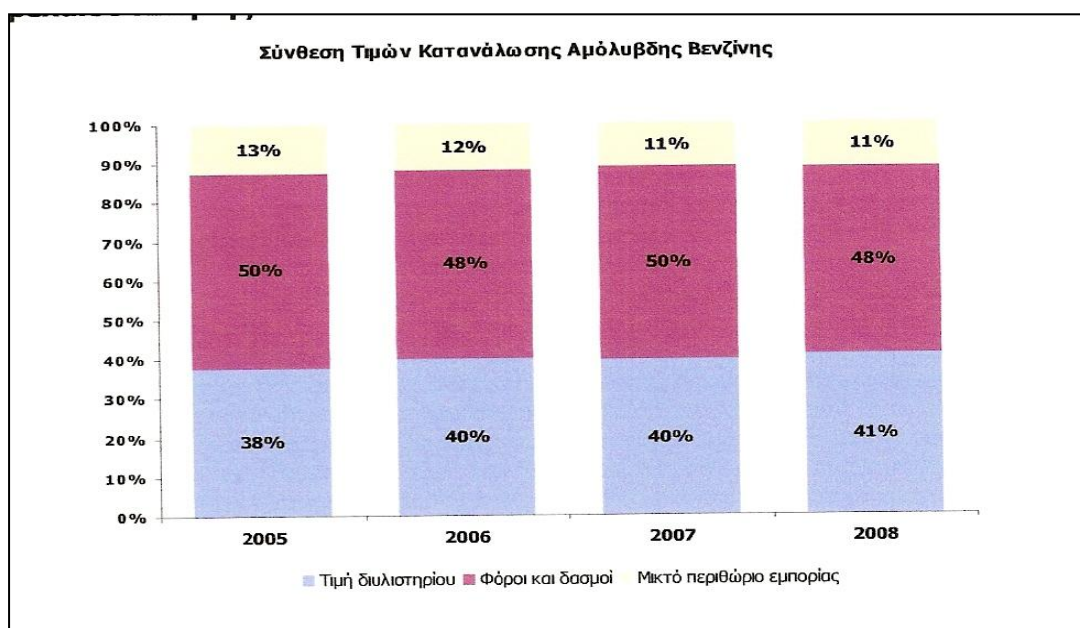
Από την άλλη σκοπιά, οι κάτοχοι πρατηρίου υγρών καυσίμων αναλαμβάνουν να προσδιορίσουν συστηματικά το μικτό περιθώριο κέρδους τους σε €/λίτρο βάση ενός ποσοστού % κέρδους, το οποίο είναι σταθερό για πολύ καιρό. Υπό αυτή τη κατάσταση, τα επίπεδα του περιθωρίου κέρδους μπορεί να παρουσιάσουν διαφορές ανάλογα με την επιχείρηση. Οπότε, το περιθώριο κέρδους σε €/λίτρο των κατόχων ανάλογων επιχειρήσεων σε καθημερινή βάση φαίνεται να αλλάζει διαρκώς. Ειδικότερα, παρατηρείται ότι όταν ανεβαίνουν οι τιμές μεγιστοποιείται, ενώ όταν πέφτουν μειώνεται (Μελίδης και συν., 2011).

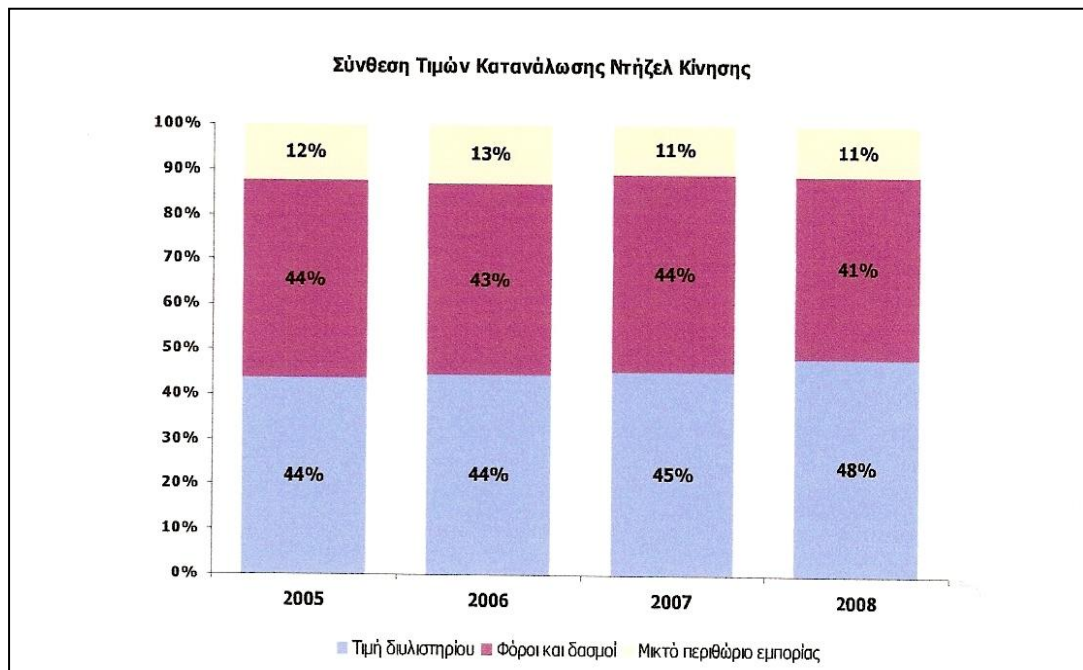
Προχωρώντας παρακάτω, είναι βασικό να καταγραφεί ότι οι πλέον σπουδαιότεροι παράγοντες που συμβάλουν στη διαμόρφωση των εγχώριων τιμών λιανικής εν συγκρίσει με τα περιθώρια των εταιρειών εμπορίας και των κατόχων πρατηρίων υγρών καυσίμων θεωρούνται οι φόροι, οι δασμοί και οι τιμές διυλιστηρίου (Διάγραμμα 3.5.2).

Σύμφωνα λοιπόν με αυτό διακρίνεται ότι στη περίπτωση της αμόλυβδης βενζίνης (95 RON) το σύνολο των δασμών και των φόρων αντιστοιχούσε στο μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής. Πιο αναλυτικά μέσα από την μελέτη του IOBE, παρατηρείται ότι «σημείωσε μερίδιο κατά μέσο όρο 49%, εμφανίζοντας το 2008 μικρή υποχώρηση λόγω της σημαντικής αύξησης των διεθνών τιμών και κατ' επέκταση της τιμής διυλιστηρίου». Ουσιαστικά, η συγκεκριμένη μεγιστοποίηση της τιμής διυλιστηρίου της αμόλυβδης οδήγησε στην επέκταση του μεριδίου της στην τελική τιμή λιανικής με ποσοστό της τάξεως του 3% (Κορρές και συν., 2009).

Όσον αφορά την περίπτωση του πετρελαίου (ντίζελ) κίνησης, το ύψος της τιμής διυλιστηρίου αφορούσε το πιο μεγάλο μέρος της τελικής τιμής, εκτιμώντας το στο 45%. Σε γενικές γραμμές, οι φόροι και οι δασμοί, αντιστοιχούν στο 43% περίπου της τελικής τιμής, ενώ από την άλλη πλευρά το μικτό περιθώριο εμπορίας έγκειται στο υπόλοιπο 12%. Σταδιακά παρατηρείται ότι, η μεγιστοποίηση της τιμής του ντίζελ είχε ως συνέπεια να διευρυνθεί το μερίδιο της τιμής διυλιστηρίου και σημειωθεί πτώση στο μικτό περιθώριο εμπορίας (Νιφόρα, 2008).

Διάγραμμα 3.5.2: Σύθεση τιμών πρατηρίου βενζίνης αμόλυβδης και πετρέλαιο κίνησης





Πηγή: Κορρές και συν., 2009

3.5.1 Τιμές διυλιστηρίου

Σύμφωνα με μελέτες που έχουν διεξαχθεί το ύψος των τιμών του πετρελαίου στα διυλιστήρια σε εγχώριο επίπεδο εκτιμώνται και αλλάζουν σε καθημερινή βάση με γνώμονα τη πορεία των τιμών στα παράγωγα του πετρελαίου στην διεθνή αγορά. Κατά κύριο λόγο, οι τιμές αυτές εκφράζονται σε δολάρια ανά τόνο στην περιοχή της Μεσογείου και μετατρέπονται ανάλογα με την τρέχουσα ισοτιμία μεταξύ του ευρώ / δολαρίου. Ειδικότερα, το συνολικό ύψος των τιμών του αργού πετρελαίου σημειώνει ποικίλες διαβαθμίσεις, που ενδέχεται να προσβάλουν με έμμεσο τρόπο τις τιμές των προϊόντων πετρελαίου σε διεθνές επίπεδο (Λαζαρίδου, 2011).

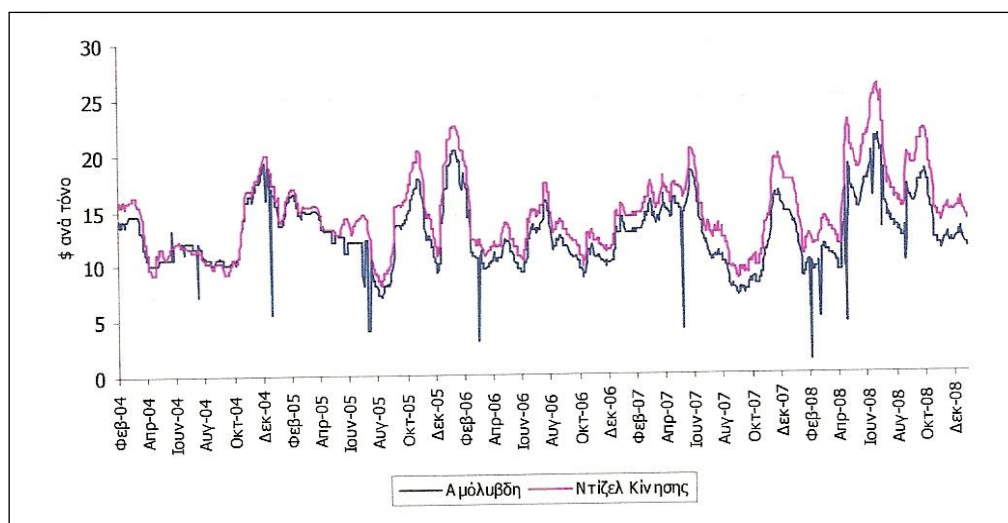
Κατά γενική ομολογία, παρατηρείται ότι τη στιγμή που αυξηθούν οι τιμές στη διεθνή αγορά, ελαχιστοποιείται το επίπεδο επιβάρυνσης της τελικής τιμής από το premium διυλιστηρίου. Σε αντίθετη περίπτωση, σε περιόδους υποχώρησης των διεθνών τιμών παρατηρείται ότι μεγεθύνεται το ποσοστό και τα επίπεδα επιβάρυνση της τελικής τιμής από το premium διυλιστηρίου (Κουμαντάκη, 2011).

Το κόστος μεταφοράς και ασφάλισης φορτίων

Προχωρώντας παρακάτω, μπορεί να σημειωθεί ότι το συνολικό κόστος μεταφοράς, που αποτελεί έναν από τους βασικότερους παράγοντες για τον καθορισμό των τιμών του διυλιστηρίου είναι ασταθές. Ωστόσο, όμως, φαίνεται να αλλάζει με γνώμονα την κατάσταση που επικρατεί στη παγκόσμια αγορά. Στα πλαίσια της αξιολόγησης του κόστους μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου που αποτελεί μία ακόμη επιβάρυνση για τις εισαγωγές των συγκεκριμένων προϊόντων στην Ελλάδα, διαμορφώνεται μέσα από τη διαφορά (spread) της τιμής FOB από την τιμή CIF. Με άλλα λόγια πρόκειται για μία διαφορά, όπου συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα μεταφοράς και το κόστος ασφάλισης του φορτίου που μεταφέρεται (διάγραμμα 3.5.1α). Μέσα από τα εν λόγω στοιχεία εκτιμάται κυρίως πως είναι κοινά τα προϊόντα του πετρελαίου και οι παράγοντες που συμβάλουν στο προσδιορισμό του κόστους μεταφοράς (Νιφόρα, 2008).

Επιπροσθέτως, γίνεται λόγος πως η μεταφορά πετρελαίου κίνησης παρουσιάζει λίγο πιο μεγάλο κόστος εν συγκρίσει με την αμόλυβδη βενζίνη. Κατά αυτόν τον τρόπο, το IOBE εκτιμά ότι «το μέσο *spread* για την αμόλυβδη βενζίνη κατά την περίοδο του 2008 ήταν 12,7\$/τόνο, ενώ για το πετρέλαιο κίνησης καταγράφεται σε 14,5\$/τόνο» (Κορρές και συν., 2009).

Διάγραμμα 3.5.1α: Spread αμόλυβδης βενζίνης και ντίζελ κίνησης μεταξύ τιμών CIF και FOB Μεσογείου, Ιαν. 2004 – Δεκ.2008



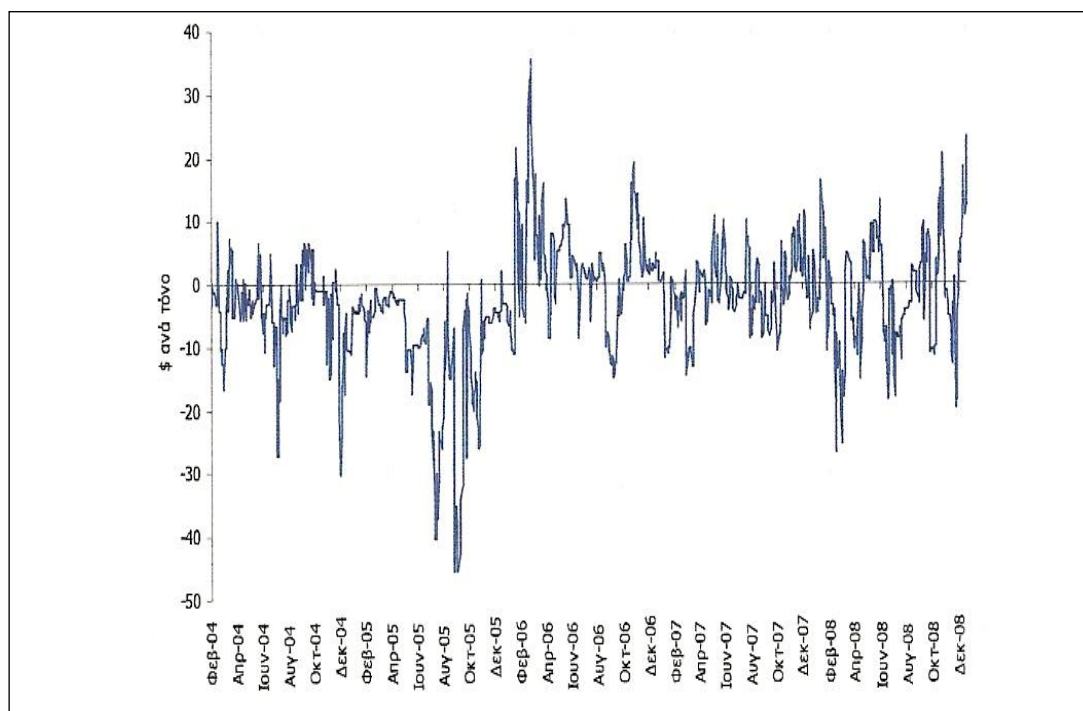
Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Διαφορές τιμών Μεσογείου και Βορειοδυτικής Ευρώπης

Σε αυτό το σημείο, παρατηρείται κυρίως ότι στην εκάστοτε αγορά των ομοιογενών προϊόντων που έρχονται αντιμέτωπα με τον έντονο ανταγωνισμό, οι διαφορές που προκύπτουν ανάμεσα στις τιμές, είναι αναγκαίο να αντικατοπτρίζουν ως διαφορετικό το κόστος μεταφοράς τους στα σημεία που γίνεται η ζήτηση (Νιφόρα, 2008).

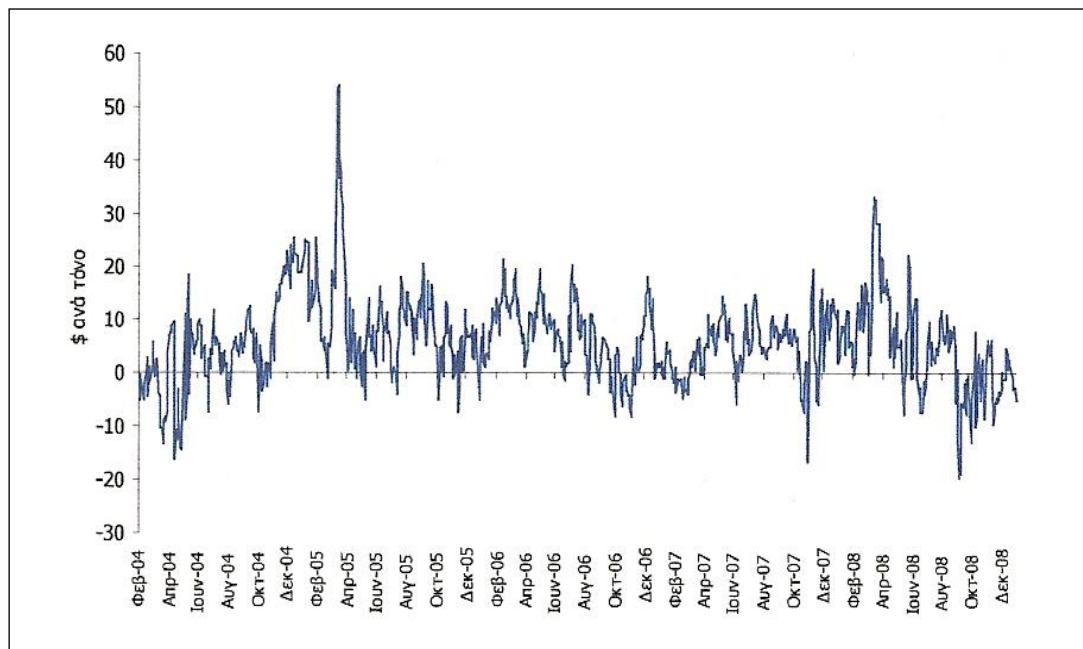
Σύμφωνα με τα διαγράμματα 3.5.1β και 3.5.1γ παρουσιάζεται τη διαφορά spread των τιμών FOB της αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης αντίστοιχα, μεταξύ της αγοράς της Μεσογείου και της αγοράς της Βορειοδυτικής Ευρώπης. Ιδιαίτερα σημαντικό θεωρείται το spread που επιφέρει μεγαλύτερη τιμή στη περιοχή της Μεσογείου (Κορρές και συν., 2009).

Διάγραμμα 3.5.1β: Spread αμόλυβδης μεταξύ τιμών FOB Μεσογείου και Δυτικής Ευρώπης, Ιαν. 2004 – Δεκ.2008



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Διάγραμμα 3.5.1γ: Spread ντίζελ κίνησης μεταξύ τιμών FOB Μεσογείου και Δυτικής Ευρώπης, Ιαν. 2004 – Δεκ.2008



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι στην αμόλυβδη βενζίνη διακρίνεται κυρίως πως την περίοδο του 2006 - 2008, το ύψος των τιμών του πετρελαίου στην αγορά της Μεσογείου είναι μεγαλύτερο εν συγκρίσει με τις τιμές του στη Βόρεια Ευρώπη. Αυτό το αποτέλεσμα έρχεται σε αντίθεση με την προηγούμενη περίοδο, καθώς οι τιμές στη Μεσόγειο βρίσκονταν σε χαμηλότερα επίπεδα. Ουσιαστικά, το spread στην περίπτωση του πετρελαίου κίνησης ακολουθεί μία γενικότερη θετική εξέλιξη κατά την περίοδο του 2008. Ωστόσο, διακρίνεται πως το ύψος των τιμών του πετρελαίου κίνησης στη Μεσόγειο είναι μεγαλύτερο από εκείνο που σημειώνεται στη Βορειοδυτική Ευρώπη (Μελίδης και συν., 2011).

3.5.2 Φόροι και δασμοί

Μεγάλο ρόλο στη διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου διαδραματίζουν οι φόροι και δασμοί που επιβάλλονται. Αναλυτικότερα, παρατηρείται ότι η επιβολή φορολογίας στα καύσιμα στην ελληνική κοινωνία,

αλλά και στην πλειοψηφία των χωρών που ανήκουν στην ΕΕ, ολοκληρώνουν το ύψος της τελικής τιμής του πετρελαίου και των προϊόντων του (Βορλόου, 2008). Ειδικότερα, είναι βασικό να σημειωθεί ότι όλοι οι φόροι και δασμοί που ενσωματώνονται στις τιμές των πετρελαιοειδών είναι οι εξής:

- Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.). Πρόκειται κυρίως για εκείνο το φόρο που είναι σταθερός σε κάθε παράγωγο του πετρελαίου.
- Ειδικά τέλη και εισφορές υπέρ τρίτων
- Φόρος Προστιθεμένης Αξίας (ΦΠΑ). Ο συγκεκριμένος φόρος, μπορεί να οριστεί σε ευρώ με γνώμονα την τιμή πώλησης του προϊόντος (Λαζαρίδου, 2011).

Σε αυτό το σημείο, μπορεί να καταγραφεί ότι με γνώμονα την νομοθεσία του κράτους και τους κανονισμούς, οι δασμοί και οι φόροι που έχουν συμπεριληφθεί στις τιμές λιανικής πετρελαιοειδών προϊόντων επιβάλλονται ως εξής:

- 1^ο Στάδιο. Σε αυτό το στάδιο ενσωματώνεται στις τιμές διυλιστηρίου ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ.). Ο συγκεκριμένος φόρος μπορεί να εκφραστεί σε ευρώ με γνώμονα το τόνο.

Πίνακας 3.5.2: Εξέλιξη του ΕΦΚ κατά την περίοδο 2006-2009

	2006	2007	2008	2009	Μονάδα Επιβολής
Αμόλυβδη Βενζίνη	313	331	350	359	1000 λίτρα
Αμόλυβδη Βενζίνη Super	327	338	349	359	1000 λίτρα
LRP	342	347	352	359	1000 λίτρα
Πετρέλαιο κίνησης	260	276	293	302	1000 λίτρα

Πηγή: Κορρές και συν., 2009

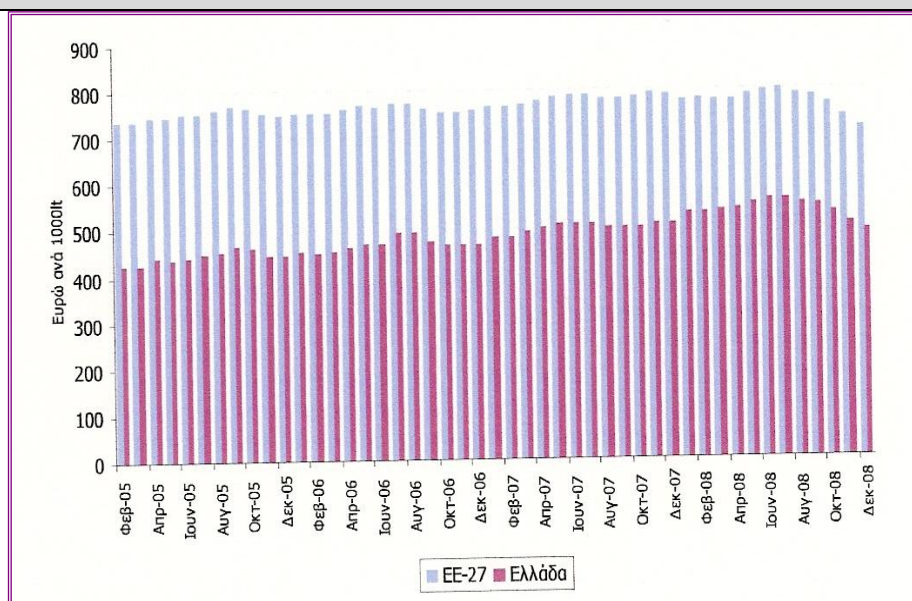
- 2^ο Στάδιο. Στο συγκεκριμένο στάδιο συμπεριλαμβάνεται το Ειδικό Τέλος Δικαιωμάτων Εκτέλεσης Τελωνειακών Εργασιών. Πρόκειται κυρίως για εκείνο το τέλος το οποίο αγγίζει το 0,5% επί της συνολικής αξίας της τιμής του πετρελαίου διυλιστηρίου μαζί με τον ΕΦΚ.
- 3^ο Στάδιο. Στο ποσό που προκύπτει από τα παραπάνω στάδια συμπεριλαμβάνεται το ανταποδοτικό τέλος υπέρ ΡΑΕ. Αυτό εκτιμάται

με γνώμονα τις διατάξεις και τους κανονισμούς για τα ανταποδοτικά τέλη. Ειδικότερα, την χρονική περίοδο του 2009 άγγιξε τα 0,18 €/m³, ενώ η εισφορά «Ειδικού Λογαριασμού Πετρελαιοειδών» έφτασε το 1,2% επί της τιμής διυλιστηρίου.

- 4^ο Στάδιο. Συμπληρώνεται στο σύνολο ο ΦΠΑ, ο οποίος τα τελευταία χρόνια, λόγω των οικονομικών εξελίξεων έχει περάσει από διάφορες διακυμάνσεις. Ειδικότερα εκτιμάται ως ποσοστό 19% την περίοδο αυτή στο σύνολο της τιμής διυλιστηρίου των μικτών περιθωρίων κέρδους εταιρειών εμπορίας και των κατόχων πρατηρίων υγρών καυσίμων, αλλά και των ανωτέρω φορολογικών επιβαρύνσεων. Με άλλα λόγια προκύπτει το φαινόμενο φορολογικής επιβάρυνσης μέσω του ΦΠΑ, του ΕΦΚ και των επιπρόσθετων δασμών (Κουμαντάκη, 2011).

Το συνολικό ύψος των δασμών και των φόρων που έχουν επιβληθεί για τη διαμόρφωση της τελικής τιμής λιανικής της αμόλυβδης βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης την περίοδο του 2005-2008 ήταν αρκετά πιο χαμηλό εν συγκρίσει με εκείνο που παρουσίασαν οι χώρες της ΕΕ. Κατά την ίδια χρονική περίοδο διακρίνεται κυρίως ότι οι δασμοί και οι φόροι αντιστοιχούσαν στο 63% και 72% για την αμόλυβδη και το πετρέλαιο κίνησης αντίστοιχα (Διάγραμμα 3.5.2α και 3.5.2β) (Κορρές και συν., 2009).

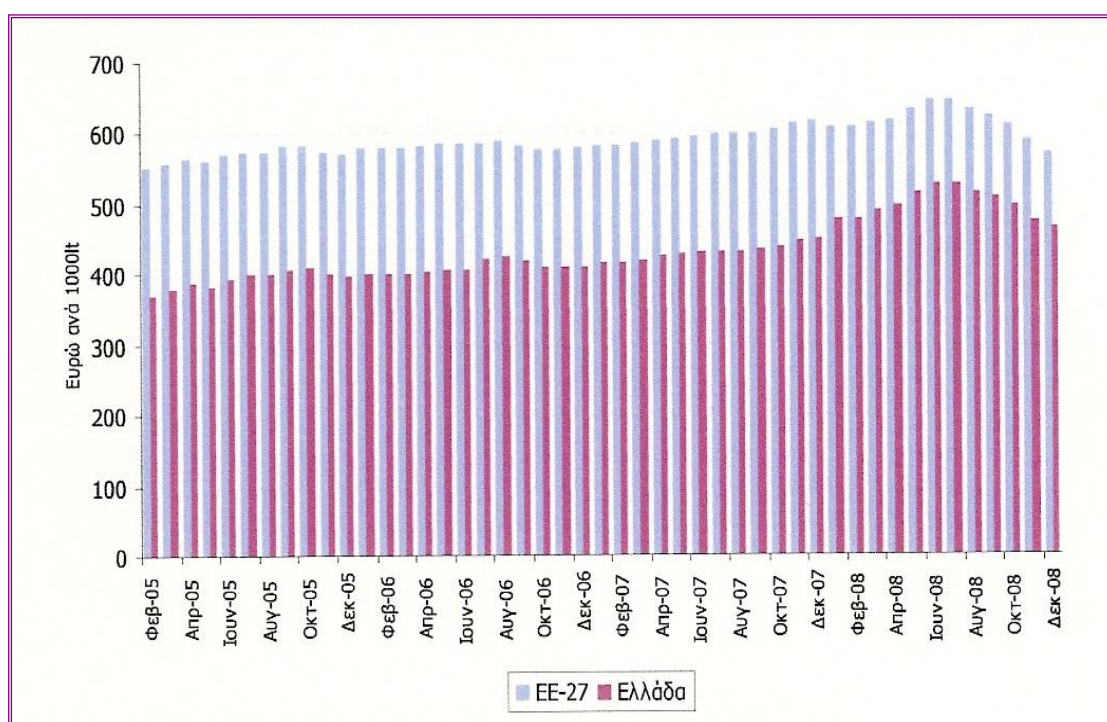
Διάγραμμα 3.5.2α: Φόροι και Δασμοί Αμόλυβδης Βενζίνης σε Ελλάδα και ΕΕ
– 27, 2004 – 2008



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Με γνώμονα όλα τα παραπάνω, μπορεί να σημειωθεί ότι η μεγαλύτερη φορολογική επιβάρυνση στις τιμές του πετρελαίου πραγματοποιήθηκε την περίοδο του 2009, τόσο στην ελληνική αγορά, όσο και σε πολλές χώρες της ΕΕ, εξαιτίας των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι συγκεκριμένες κοινωνίες (Μελίδης και συν., 2011).

Διάγραμμα 3.5.2β: Φόροι και Δασμοί Ντίζελ κίνησης σε Ελλάδα και ΕΕ – 27, 2004 – 2008



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

3.5.3 Μικτά Περιθώρια Εταιρειών Εμπορίας και Πρατηριούχων

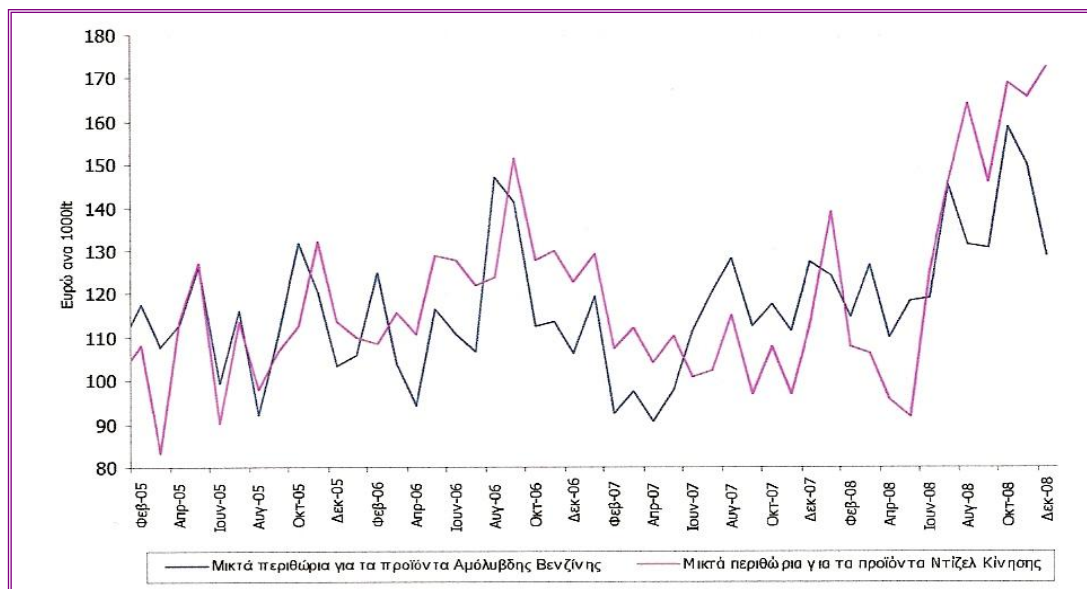
Με βάση τη βιβλιογραφία, παρατηρείται πιο συγκεκριμένα ότι στο συνολικό κόστος κτήσης των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών συμπεριλαμβάνεται το σύνολο των τιμών διυλιστηρίου, οι φόροι και οι δασμοί, αλλά και ο ΦΠΑ. Σε περίπτωση που το κόστος κτήσης των εταιρειών εμπορίας, χωρίς το ΦΠΑ, ενσωματωθεί στο περιθώριο των εταιρειών εμπορίας δίνεται το κόστος κτήσης των κατόχων πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Όσον αφορά το ύψος των τελικών τιμών, οι οποίες καταχωρούνται στα παράγωγα του πετρελαίου από τα πρατήρια, διαμορφώνονται με την ενσωμάτωση του περιθωρίου των πρατηριούχων και με την επιβάρυνση του ΦΠΑ. Σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους, ο συντελεστής του ΦΠΑ έχει καταχωρηθεί στην περίπτωση του πετρελαίου με ποσοστό της τάξεως του 19%. Ως επί το πλείστον, τα περιθώρια των εταιρειών εμπορίας, αλλά και των κατόχων πρατηρίων υγρών καυσίμων είναι αποτέλεσμα του έντονου ανταγωνισμού που υπάρχει σε διεθνές και εθνικό επίπεδο (Σχοιναράκη και συν., 2014).

Κατά γενική ομολογία μπορεί να σημειωθεί ότι, το μικτό περιθώριο κέρδους των εταιρειών εμπορίας ορίζεται με γνώμονα:

- Το σημείο που γίνεται η τελική πώληση και κατ' επέκταση το κόστος μεταφοράς που οφείλει να καταβάλει η εταιρεία. Για παράδειγμα, όταν πρόκειται να μεταφερθεί το πετρέλαιο σε κάποιο νησί, το ύψος του κόστους μεταφοράς του είναι ιδιαίτερα μεγάλο.
- Το σύνολο της ζήτησης ανά προϊόν
- Τις πιστώσεις προς τους κατόχους υγρών καυσίμων
- Τα ποικίλα χρηματοοικονομικά έξοδα
- Τις επενδυτικές δράσεις σε εξοπλισμό και εργασίες στα πρατήρια υγρών καυσίμων
- Επιπρόσθετες παροχές (προκαταβολές ενοικίων, συμμετοχή στα έξοδα κ.λπ.)
- Λοιπά έξοδα διαχείρισης
- Το κέρδος προς απόδοση δεσμευμένων κεφαλαίων στους μετόχους της εταιρείας (Κουμαντάκη, 2011).

Διάγραμμα 3.5.3α: Εκτίμηση του Μέσου Μικτού Περιθωρίου Εταιρειών Εμπορίας και Πρατηριούχων για τα προϊόντα Αμόλυβδης (95 RON) και Πετρελαίου κίνησης, Ιαν. 2005 – Δεκ. 2008



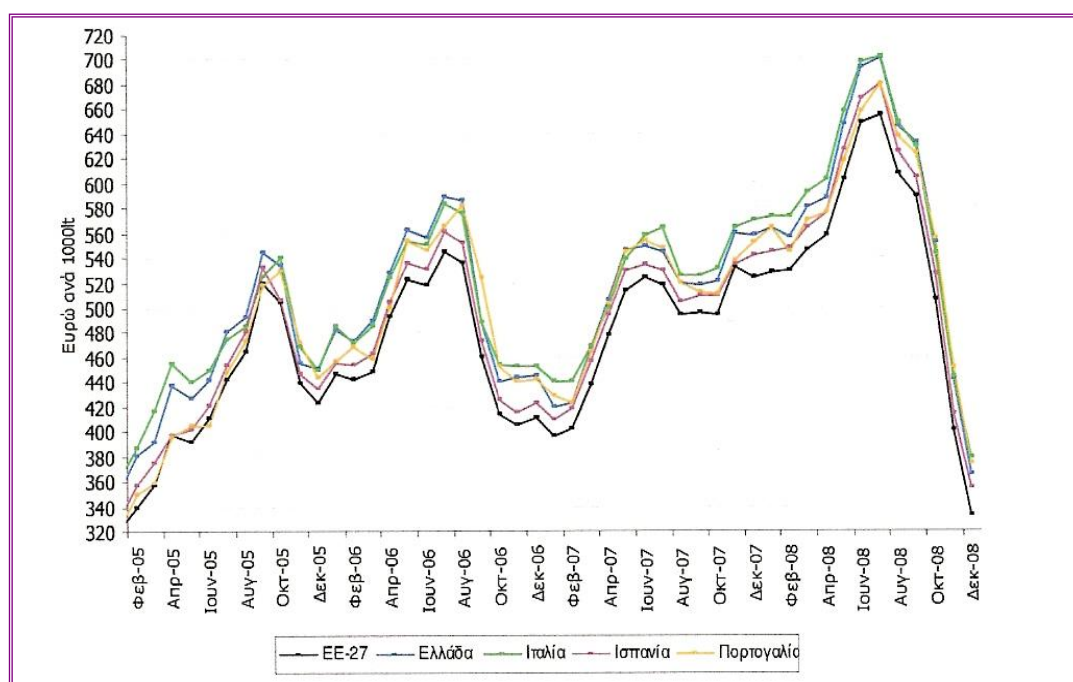
Πηγή: Κουμαντάκη, 2011

Κατά το χρονικό διάστημα 2005 –2008 παρατηρείται ότι το συνολικό μικτό περιθώριο κέρδους των εταιρειών εμπορίας και των κατόχων πρατηρίων υγρών καυσίμων για τα προϊόντα πετρελαίου σημείωσε αποτυπώνεται στο παραπάνω διάγραμμα. Είναι γεγονός ότι την περίοδο του 2008 σημειώθηκε η μεγαλύτερη τιμή του μικτού περιθωρίου για την αμόλυβδη βενζίνη κατά 159€/ m³. Σε συνάρτηση με αυτό διακρίνεται ότι την ίδια χρονική περίοδο το πετρέλαιο κίνησης άγγιξε τα 173 €/ m³. Σύμφωνα με τη μελέτη του ΙΟΒΕ, υποστηρίζεται ότι, «οι χαμηλότερες τιμές των μικτών περιθωρίων των εταιρειών εμπορίας και των πρατηριούχων για την μεν αμόλυβδη βενζίνη καταγράφηκαν τον Απρίλιο του 2007 σε 90 €/ m³ ενώ στο πετρέλαιο κίνησης το Μάρτιο του 2005 με 83 €/ m³» (Κορρές και συν., 2009).

3.6 Σύγκριση τιμών καυσίμων μεταξύ Ελλάδας και χωρών της ΕΕ

Κατά γενική ομολογία, παρατηρείται μέσα από διάφορες μελέτες ότι η τιμή της αμόλυβδης βενζίνης στην ελληνική αγορά σημείωσε μία σταθερή πορεία, λόγω του ότι δε συμπεριλαμβάνονταν επιπρόσθετοι φόροι. Η πορεία αυτή είναι ανάλογη με εκείνη του μέσου όρου του συνόλου των χωρών που ανήκουν στην ΕΕ, γεγονός που αποδεικνύεται από το διάγραμμα που ακολουθεί (Ταβλαδάκης, 2013).

Διάγραμμα 3.6.1: Εξέλιξη τιμών αμόλυβδης βενζίνης στις ΕΕ-27, Ελλάδα, Ιταλία, Ισπανία και Πορτογαλία



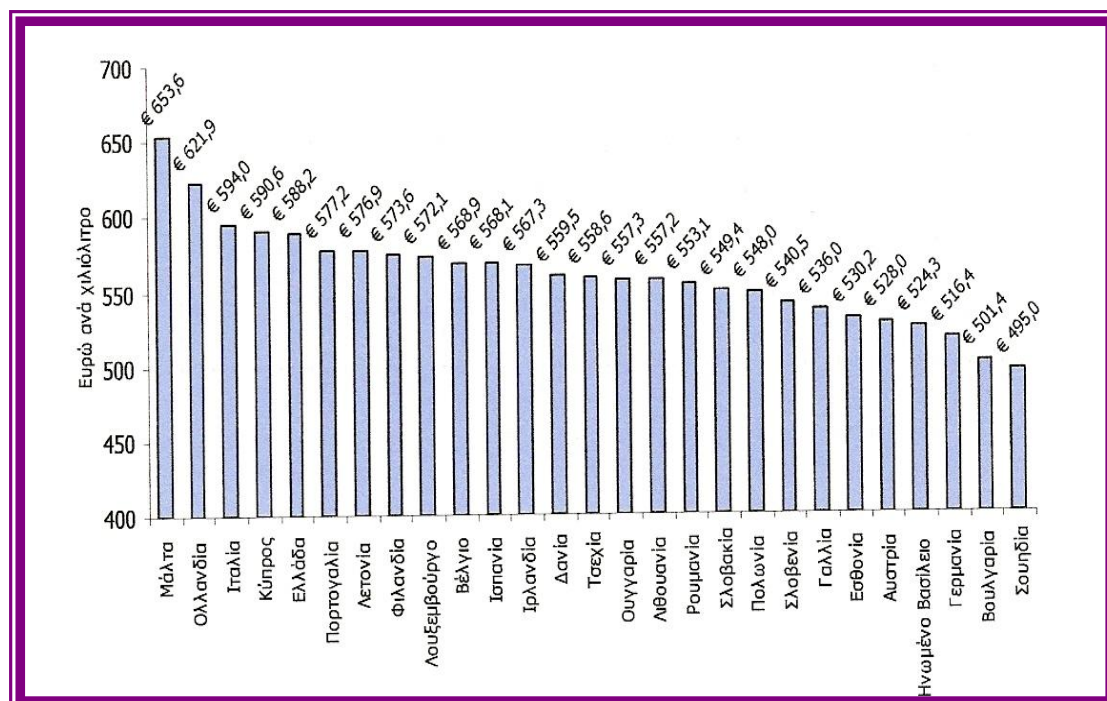
Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Αν κοιτάξει κανείς προσεκτικά το παραπάνω διάγραμμα μπορεί να παρατηρήσει ότι οι τιμές λιανικής πώλησης της αμόλυβδης βενζίνης έχουν κοινή την πορεία με εκείνη που διακρίνεται στις τιμές των προϊόντων πετρελαίου στη διεθνή αγορά. Πολύ σημαντικό όμως, θεωρείται το γεγονός της συρρίκνωσης της τιμής κατά τους θερινούς μήνες του 2008 και μετά. Πρόκειται για μία περίοδο άκρως σημαντική, καθώς τότε άρχισε περίπου να

πέφτει η τιμή του αργού πετρελαίου και των παραγώγων του στη διεθνή αγορά (Μελίδης και συν., 2011).

Ταυτόχρονα, είναι εμφανές ότι σε εθνικό επίπεδο οι τιμές προ φόρων είναι πολύ πιο υψηλές εν συγκρίσει με εκείνες του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Αυτό γίνεται πιο αισθητό κατά την συγκριτική ανάλυση με την Ισπανία και την Πορτογαλία. Ενδείκνυται όμως να καταγραφεί πως οι τιμές για τα περισσότερα παράγωγα του πετρελαίου στα κράτη της ΕΕ μπορεί να επηρεαστούν από κάποιους σημαντικούς παράγοντες. Ένας από αυτούς είναι η ποιότητα του προϊόντος, η οποία συμβάλει και στην πορεία της ζήτησης. Επίσης, η κατάσταση αυτή μπορεί να επηρεαστεί από τις ιδιαιτερότητες της εκάστοτε αγοράς. Σε γενικές γραμμές, διακρίνεται ότι η ελληνική αγορά παρουσιάζει πολύ πιο μεγάλες τιμές αμόλυβδης βενζίνης (Νιφόρα, 2008).

Διάγραμμα 3.6.2: Μέσος όρος τιμής αμόλυβδης βενζίνης χωρίς φόρους και δασμούς το 2008

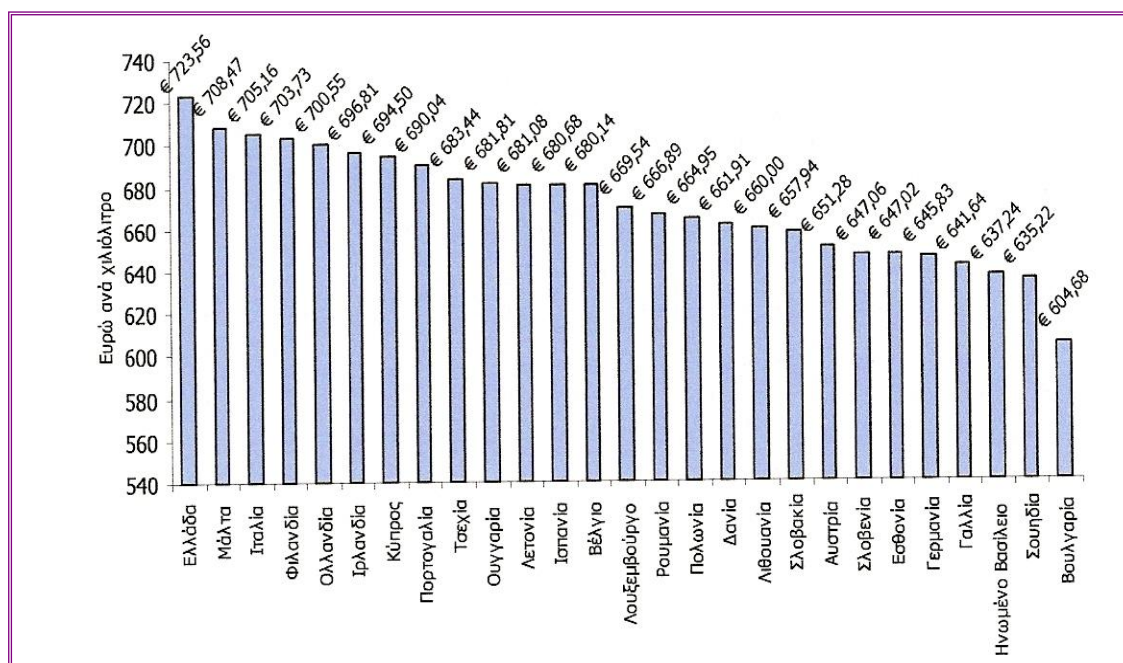


Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Εξίσου σπουδαίο έχει καταστεί το γεγονός οι τιμές αντλίας χωρίς φόρους στην ελληνική αγορά περιορίζονται σε χαμηλά επίπεδα, εν συγκρίσει με την Ιταλία, βάσει του διαγράμματος 3.6.2. Πιο συγκεκριμένα, μπορεί να σημειωθεί πως τη περίοδο 2005-2008 η μέση τιμή της αμόλυβδης χωρίς φόρους στην ελληνική αγορά ήταν πιο κάτω από τιμή που έδινε η ιταλική αγορά. Η διαφορά αυτή έγκειται περίπου στο 1% περίπου. Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης συσχέτισης με την Ιταλία, θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό πως οι τιμές των πετρελαιοειδών (FOB και CIF Med) εξαρτώνται πλήρως από την προσφορά και ζήτηση που έχουν (Μελίδης και συν., 2011).

Σχετικά με το ύψος της τιμής του ντίζελ κίνησης χωρίς φόρους στην ελληνική αγορά, με γνώμονα τα στοιχεία του IOBE, παρουσιάζει τη αρκετά μεγάλη μέση (προ φόρων) τιμή ανάμεσα στις χώρες που ανήκουν στην ΕΕ. Ειδικότερα, παρατηρείται ότι η τιμή της είναι πολύ πιο μεγάλη από κείνη της Ιταλίας κατά 3% περίπου (Γιατσιδής και συν., 2014).

Διάγραμμα 3.6.3: Μέσος όρος τιμής πετρελαίου κίνησης χωρίς φόρους και δασμούς για το 2008

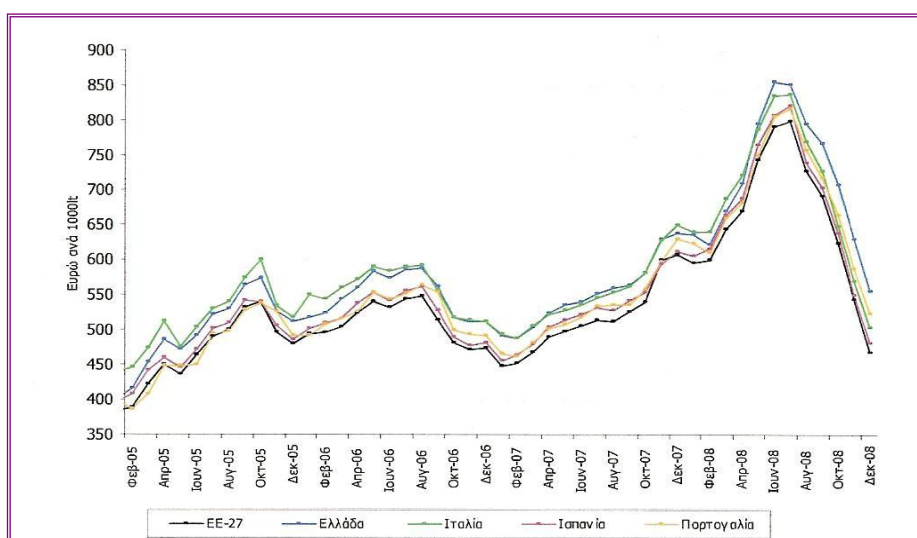


Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Σαφέστατα μπορεί ακόμη να καταγραφεί, πως η τιμή χωρίς φόρους του ντίζελ κίνησης στην ελληνική αγορά, συνάδει με την εξέλιξη των τιμών στις χώρες της Ισπανίας, Ιταλίας και Πορτογαλίας. Εξίσου σπουδαία θεωρείται κυρίως η σύγκριση των τιμών μέσα από το παραπάνω διάγραμμα. Ειδικότερα, η τιμή στην ελληνική αγορά σημειώνει περισσότερη μεταβλητότητα (τυπική απόκλιση $103,3 \text{ €/m}^3$) εν συγκρίσει με την εκτίμηση του μέσου ευρωπαϊκού όρου ($95,5\text{€/m}^3$) και τις χώρες της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, κατά $94,4 \text{ €/m}^3$, $96,7 \text{ €/m}^3$ και $99,3 \text{ €/m}^3$ αντίστοιχα (Λαζαρίδου, 2011).

Ως επί το πλείστον, είναι ιδιαίτερα βασικό να καταγραφεί πως ο βασικότερος λόγος που συνέβαλε στη μεγιστοποίηση της τιμής του ντίζελ κίνησης στην ελληνική αγορά οφείλεται στην υποχρεωτική προσθήκη του βιοντίζελ στο πετρέλαιο ντίζελ που υπάρχει στην εγχώρια αγορά κατά 4,5%. Αυτή η προσθήκη, επιβάρυνε ακόμη πιο πολύ το ύψος του κόστους στα διυλιστήρια. Ειδικότερα, μπορεί να σημειωθεί πως το συγκεκριμένο κόστος προστίθεται στο premium διυλιστηρίου κατά την διαδικασία πώλησης του πετρελαίου προς τις εταιρείες εμπορίας. Η τιμή του επομένως είναι πιθανό να αγγίξει τα 35 €/m^3 (Κουμαντάκη, 2011).

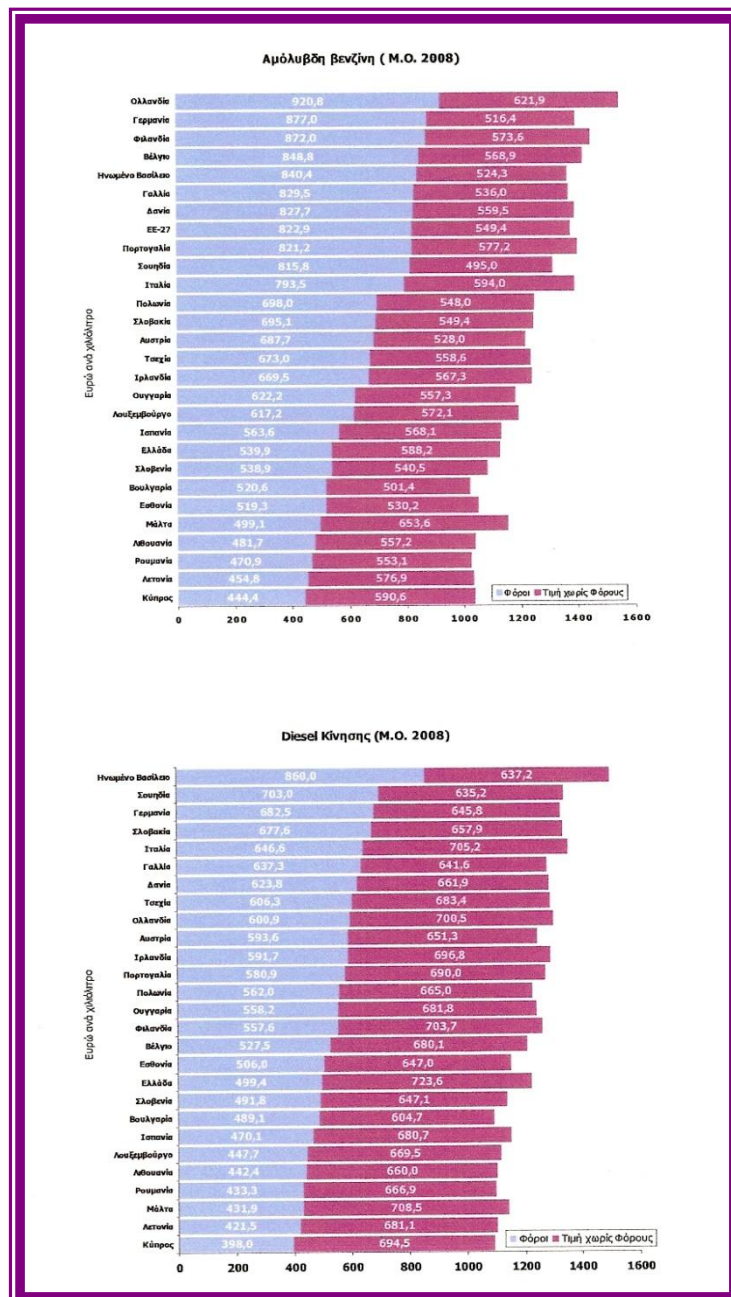
Διάγραμμα 3.6.4: Εξέλιξη τιμών πετρελαίου κίνησης (χωρίς φόρους) στις ΕΕ-27, Ελλάδα, Ισπανία και Πορτογαλία



Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Είναι γεγονός, ότι η διαμόρφωση των τελικών μέσων τιμών της κατά τη διάρκεια του 2008, όπως παρουσιάζεται παραπάνω διάγραμμα, επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την εσωτερική φορολογία. Ως προς αυτό μεγάλο ρόλο επίσης έπαιξε το γεγονός της επιβολής επιβαρυντικών δασμών (Λαζαρίδου, 2011).

Διάγραμμα 3.6.5: Τελικές τιμές αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ΕΕ-27 (Μέσος όρος 2008)



Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

3.7 Διαμόρφωση της τιμής αμόλυβδης βενζίνης στην εσωτερική αγορά

Κάτω από το πρίσμα της ανάλυσης των παραγόντων που συμβάλουν στη διαμόρφωση της τιμής στην ελληνική αγορά, δίνονται δύο παραδείγματα υπολογισμού της μέσης τιμής σε μια συγκεκριμένη τυχαία ημέρα (13/9/2008) και (15/3/2011) και δύο παραδείγματα εκτίμησης των επιπτώσεων μιας μεταβολής στην τιμή διυλιστηρίου στις τελικές τιμές στο πρατήριο.

Πίνακας 3.7.1: Παράδειγμα διαμόρφωσης λιανικής τιμής αμόλυβδης βενζίνης στην εσωτερική αγορά, 2008

%	Τιμή διυλιστηρίου		
	Ημερομηνία ισχύος: 13 Σεπτεμβρίου 2008		
	Μέση ανώτερη τιμή Platt's της 9 ^{ης} , 10 ^{ης} , 11 ^{ης} και 12 ^{ης} Σεπτεμβρίου	940,94	\$ ανά μετρικό τόνο
1,1%	Πρόσθετο ποσό εταιρίας διύλισης (premium)	23,50	
	Τιμή διυλιστηρίου	964,44	\$ ανά μετρικό τόνο
	Μέση ισοτιμία ευρώ-δολαρίου της 9 ^{ης} , 10 ^{ης} , 11 ^{ης} και 12 ^{ης} Σεπτεμβρίου	0,722	
	Ειδικό βάρος αμόλυβδης βενζίνης	0,766	
	Τιμή διυλιστηρίου (964,44x0,7220x0,7660)	533,39	Ευρώ ανά χιλιόλιτρο
	Κόστος κτήσεως των εταιριών εμπορίας		
45,3%	Τιμή διυλιστηρίου	533,39	Ευρώ ανά χιλιόλιτρο
29,7%	Ειδικός φόρος κατανάλωσης (Φ.Ε.Κ)	350,00	
0,0%	Ειδικό τέλος ΔΕΤΕ (0,05%x(533,39+350,00))	0,44	
0,0%	Εισφορά Ρ.Α.Ε.	0,18	
0,5%	Ειδική εισφορά (1,2%x533,39)	6,40	
	Κόστος κτήσεως χωρίς Φ.Π.Α.	890,41	
	Φ.Π.Α. (19%x890,41)	169,18	
	Κόστος κτήσεως με Φ.Π.Α.	1.059,59	Ευρώ ανά χιλιόλιτρο
	Τιμή στα πρατήρια		
4,2%	(υποθετικό περιθώριο εταιρίας εμπορίας)	50,00	
	Τιμολόγηση εταιρίας εμπορίας: (890,41+50,00)	940,41	
4,2%	Υποθετικό Περιθώριο πρατηριούχου	50,00	
	Σύνολο	990,41	
16%	Φ.Π.Α. (19%x990,41)	188,18	
100%	Τελική τιμή καταναλωτή	1.178,59	Ευρώ ανά χιλιόλιτρο

Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Σχετικά με τον ανωτέρω υπολογισμό της τιμής διυλιστηρίου στις 13 Σεπτεμβρίου 2008 ελήφθησαν υπόψη τα παρακάτω βήματα:

- «Υπολογισμός του μέσου όρου της μεγαλύτερης τιμής Platt's Μεσογείου για την αμόλυβδη βενζίνη για τις τέσσερις προηγούμενες ημέρες, δηλαδή της 9^{ης}, 10^{ης}, 11^{ης} και 12^{ης} Σεπτεμβρίου.
- Προσθήκη της προσαύξησης (premium) που αντιστοιχεί στα 23,50 δολάρια ανά μετρικό τόνο
- Υπολογισμός του μέσου όρου της ισοτιμίας ευρώ έναντι δολαρίου για τις παραπάνω ημέρες (προσαυξημένος κατά 0,5% έναντι της ισοτιμίας της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας) ώστε να μετατραπεί η τιμή σε ευρώ ανά μετρικό τόνο.
- Τέλος προκειμένου η τιμή να εκφραστεί σε ευρώ ανά χιλιόλιτρο – στην τιμή δηλαδή που πωλείται το προϊόν στις εταιρείες εμπορίας από το διυλιστήριο – γίνεται μετατροπή του μετρικού τόνου σε χιλιόλιτρα με τη χρήση ενός συγκεκριμένου και όχι πραγματικού συντελεστή ειδικού βάρους (για την αμόλυβδη βενζίνης ο συντελεστής ειδικού βέρους είναι 0,7660) που χρησιμοποιείται στις συμβάσεις μεταξύ εταιρειών διύλισης και εμπορίας» (Κορρές και συν., 2009).

Στη συνέχεια, στην τιμή διυλιστηρίου γίνεται η προσθήκη των φόρων, των τελών και των λοιπών εισφορών. Έτσι λοιπόν προκύπτει το κόστος κτήσεως των πετρελαιοειδών που οφείλουν να πληρώσουν οι εταιρείες εμπορίας προς τα διυλιστήρια για την αγορά των παραγώγων του πετρελαίου. Όσον αφορά τις φορολογικές επιβαρύνσεις για τη δεδομένη χρονική περίοδο αντιστοιχούν:

- «Στον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ) όπου για το 2008 ανήλθε στα 350 ευρώ ανά χιλιόλιτρο για την αμόλυβδη βενζίνη (και από 1/1/2009 σε 359 €/1000 λίτρα)
- Το Ειδικό Τέλος (Δ.Ε.Τ.Ε) που αντιστοιχεί στο 0,5% του συνόλου της τιμής διυλιστηρίου και του ΕΦΚ.
- Την εισφορά υπέρ της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ) που έχει οριστεί στα 0,18 ευρώ ανά χιλιόλιτρο
- Την Ειδική Εισφορά για την επιδότηση εφοδιασμού προβληματικών περιοχών που έχει οριστεί στο ποσοστό 1,2% της τιμής διυλιστηρίου.
- Τον Φ.Π.Α. ο οποίος υπολογίζεται με συντελεστή 19%» (Κορρές και συν., 2009).

Ειδικότερα, παρατηρείται ότι όλες οι επιχειρηματικές δραστηριότητες εμπορίας πετρελαιοειδών την συγκεκριμένη χρονική περίοδο τιμολογούσαν τους κατόχους πρατηρίων υγρών καυσίμων στο κόστος κτήσεως, ή με άλλα λόγια στα 890,41 ευρώ ανά χιλιόλιτρο, ενσωματώνοντας το μικτό περιθώριο κέρδους τους, το οποίο εκτιμήθηκε στα 50 ευρώ ανά χιλιόλιτρο (ή 5 λεπτά ανά λίτρο) Λαζαρίδου, (2011).

Λαμβάνοντας υπόψη το υποθετικό περιθώριο του κατόχου πρατηρίου υγρών καυσίμων στα 50 ευρώ ανά χιλιόλιτρο, καθώς και το Φ.Π.Α. ως ποσοστό 19% επί του συνόλου, προέκυψε η τιμή πρατηρίου στα 1.178,59 ευρώ ανά χιλιόλιτρο. Μέσα από την μαθηματική εκτίμηση η τιμή ανά λίτρο ήταν 1,178 ευρώ (Κουμαντάκη, 2011).

Στην περίπτωση της μεταβολής στην τιμή διυλιστηρίου για την αμόλυβδη βενζίνη, η οποία είναι αποτέλεσμα από αντίστοιχη μεταβολή στις διεθνείς τιμές Platt's Μεσογείου για το συγκεκριμένο προϊόν, προκύπτουν κάποιες επιπτώσεις (Κορρές και συν., 2009).

Πίνακας 3.7.2: Παράδειγμα της επίπτωσης μιας μεταβολής στην τιμή διυλιστηρίου στη μέση τιμή αντλίας

Ανάλυση της επίπτωσης μιας μεταβολής της τιμής διυλιστηρίου στη μέση τιμή αντλίας I						
	Ανάλυση Τιμής Αμόλυβδης			% Σύνθεση Τιμής Αμόλυβδης		
	Ημέρα t	Ημέρα t+1	Μεταβολή (%)	Ημέρα t	Ημέρα t+1	
Τιμή Διυλιστηρίου (€/1000 λίτρα)	365,00	307,00	-15,9%	37,3%	33,8%	
ΕΦΚ (€/1000 λίτρα)	359,00	359,00	0,0%	36,7%	39,5%	
ΔΕΤΕ	3,62	3,33	-8,0%	0,4%	0,4%	
Εισφορά Λογ. Πετρελαιοειδών	4,38	3,68	-15,9%	0,4%	0,4%	
Τέλος ΡΑΕ	0,18	0,18	0,0%	0,0%	0,0%	
ΦΠΑ	156,15	144,97	-7,2%	16,0%	16,0%	
Σύνολο Φόρων και Δασμών	523,33	511,17	-2,3%	53,5%	56,3%	
Μικτό Περιθώριο Εμπορίας – Πρατηριούχου	90	90	0,2%	9,2%	9,9%	
Μέση Τιμή Αντλίας	978,00	908,00	-7,2%	100,0%	100,0%	

Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Ως επί τω πλείστον, η συρρίκνωση της τιμής διυλιστηρίου κατά -15,9%, δεν κατάφερε να επιφέρει αλλαγές στον ΕΦΚ, ο οποίος κατά τη δεδομένη χρονική περίοδο έφτασε το 36,7% της τελικής τιμής. Σύμφωνα με τα ανωτέρω αποτελέσματα διακρίνεται ότι το ειδικό τέλος ΔΕΤΕ συρρικνώθηκε περίπου 8%, αν και η εισφορά στον λογαριασμό πετρελαιοειδών περιορίστηκε κατά 16% περίπου. Με άλλα λόγια, με το ίδιο ποσοστό συρρικνώθηκε η τιμή διυλιστηρίου, καθώς έχει άμεση σχέση με αυτή. Επιπροσθέτως, ελαχιστοποιήθηκε με πιο χαμηλό ρυθμό, λόγω του ότι συνεκτιμήθηκε στο σύνολο του ΕΦΚ (Κουμαντάκη, 2011).

Κατά γενική ομολογία, διακρίνεται ότι οι φόροι και οι δασμοί ελαχιστοποιήθηκαν κατά 2,3%. Εκτιμάται ακόμη, ότι το μικτό περιθώριο εταιρείας εμπορίας και των κατόχων υγρών καυσίμων στο παραπάνω παράδειγμα δεν αλλάζει και παραμένει στα 90 €/1000 λίτρα. Επομένως, είναι βασικό να καταγραφεί ότι η τελική τιμή, η οποία είναι αποτέλεσμα της πρόσθεσης των επιπρόσθετων μεγεθών που είτε μεταβάλλονται είτε παραμένουν τα ίδια, συρρικνώθηκε κατά 7,2% (Νιφόρα, 2008).

Εν κατακλείδι, αυτό που πρέπει να προσδιοριστεί είναι πως η τιμή διυλιστηρίου και μικτού περιθωρίου εμπορίας και των κατόχων πρατηρίων υγρών καυσίμων, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη φορολογική επιβάρυνση, η οποία αντιστοιχεί στο μεγαλύτερο μέρος της τελικής τιμής (Λαζαρίδου, 2011).

Πίνακας 3.7.2: Παράδειγμα διαμόρφωσης λιανικής τιμής αμόλυβδης βενζίνης στην εσωτερική αγορά, 2011

Τιμή διυλιστηρίου 15/3/2011				
Μέση ανώτερη τιμή Platt's	9/3/2011	1.013,7	1.000,13	\$/mt
		5		
	10/3/201	999,5		
	1			
	11/3/201	1.005,5		
	1	0		
	14/3/201	981,75		
	1			
Πρόσθετο ποσό εταιρείας διύλισης (premium)			30,6	\$/mt
Τιμή διυλιστηρίου			1.030,73	\$/mt
Μέση ισοτιμία ευρώ - δολαρίου	9/3/2011	0,722	0,7248	ευρώ/\$
	10/3/201	0,727		
	1			
	11/3/201	0,73		
	1			
	14/3/201	0,721		
	1			
Ειδικό βάρος αμόλυβδης βενζίνης			0,766	
Τιμή διυλιστηρίου			572,23	ευρώ/m
				3
Κόστος κτήσεως των εταιρειών εμπορίας				
Τιμή διυλιστηρίου			572,23	ευρώ/m
Δασμοί			670	3
Ειδικό τέλος ΔΕΤΕ			6,21	
Εισφορά ΡΑΕ			0,2	
Ειδική εισφορά 1,2%			6,88	
Κόστος κτήσεως χωρίς ΦΠΑ			1.255,52	
Κόστος κτήσεως με ΦΠΑ			1.544,29	
Υποθετικό περιθώριο εταιρείας εμπορίας			70	
Μεταφορικά (Κόμιστρα & Σημαία)			6,5	
Καθαρή αξία χωρίς ΦΠΑ			1.332,02	
Μεικτή αξία με ΦΠΑ			1.638,38	
Υποθετικό περιθώριο πρατηριούχου			50	ευρώ/m
Τιμολόγηση εταιρείας εμπορίας (1.332,02+50)			1.382,02	3
ΦΠΑ 23%			317,86	
Τιμή τελικού καταναλωτή			1.699,88	

Πηγή: Κουμαντάκη, 2011

Σχετικά με τον ανωτέρω υπολογισμό της τιμής διυλιστηρίου στις 15 Μαρτίου 2011 ελήφθησαν υπόψη τα παρακάτω βήματα:

- «Υπολογισμός του μέσου όρου της μεγαλύτερης τιμής Platt's Μεσογείου για την αμόλυβδη βενζίνη για τις τέσσερις προηγούμενες ημέρες, δηλαδή της 9^{ης}, 10^{ης}, 11^{ης} και 14^{ης} Μαρτίου.

- Προσθήκη της προσαύξησης (premium) που αντιστοιχεί στα 30,6 δολάρια ανά μετρικό τόνο
- Υπολογισμός του μέσου όρου της ισοτιμίας ευρώ έναντι δολαρίου για τις παραπάνω ημέρες (προσαυξημένος κατά 0,5% έναντι της ισοτιμίας της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας) ώστε να μετατραπεί η τιμή σε ευρώ ανά μετρικό τόνο.
- Τέλος προκειμένου η τιμή να εκφραστεί σε ευρώ ανά χιλιόλιτρο – στην τιμή δηλαδή που πωλείται το προϊόν στις εταιρείες εμπορίας από το διυλιστήριο – γίνεται μετατροπή του μετρικού τόνου σε χιλιόλιτρα με τη χρήση ενός συγκεκριμένου και όχι πραγματικού συντελεστή ειδικού βάρους (για την αμόλυβδη βενζίνη ο συντελεστής ειδικού βάρους είναι 0,7660) που χρησιμοποιείται στις συμβάσεις μεταξύ εταιρειών διύλισης και εμπορίας» (Κουμαντάκη, 2011).

Στη συνέχεια, στην τιμή διυλιστηρίου γίνεται η προσθήκη των φόρων, των τελών και των λοιπών εισφορών που είναι αποτέλεσμα του κόστους κτήσεως των παραγώγων πετρελαίου. Όσον αφορά τις φορολογικές επιβαρύνσεις για τη δεδομένη χρονική περίοδο αντιστοιχούν:

- Ενσωμάτωση των δασμών, οι οποίοι ανήλθαν τη δεδομένη χρονική περίοδο στα 670 ευρώ/m³ για την αμόλυβδη βενζίνη.
- Ειδικό Τέλος (Δ.Ε.Τ.Ε) που αντιστοιχεί στο 0,5% του συνόλου της τιμής διυλιστηρίου και των Δασμών.
- Εισφορά υπέρ της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ) που έχει οριστεί στα 0,20 ευρώ ανά χιλιόλιτρο
- Ειδική Εισφορά για την επιδότηση εφοδιασμού προβληματικών περιοχών που έχει οριστεί στο ποσοστό 1,2% της τιμής διυλιστηρίου.
- Φ.Π.Α. ο οποίος υπολογίζεται με συντελεστή 23% (Κουμαντάκη, 2011).

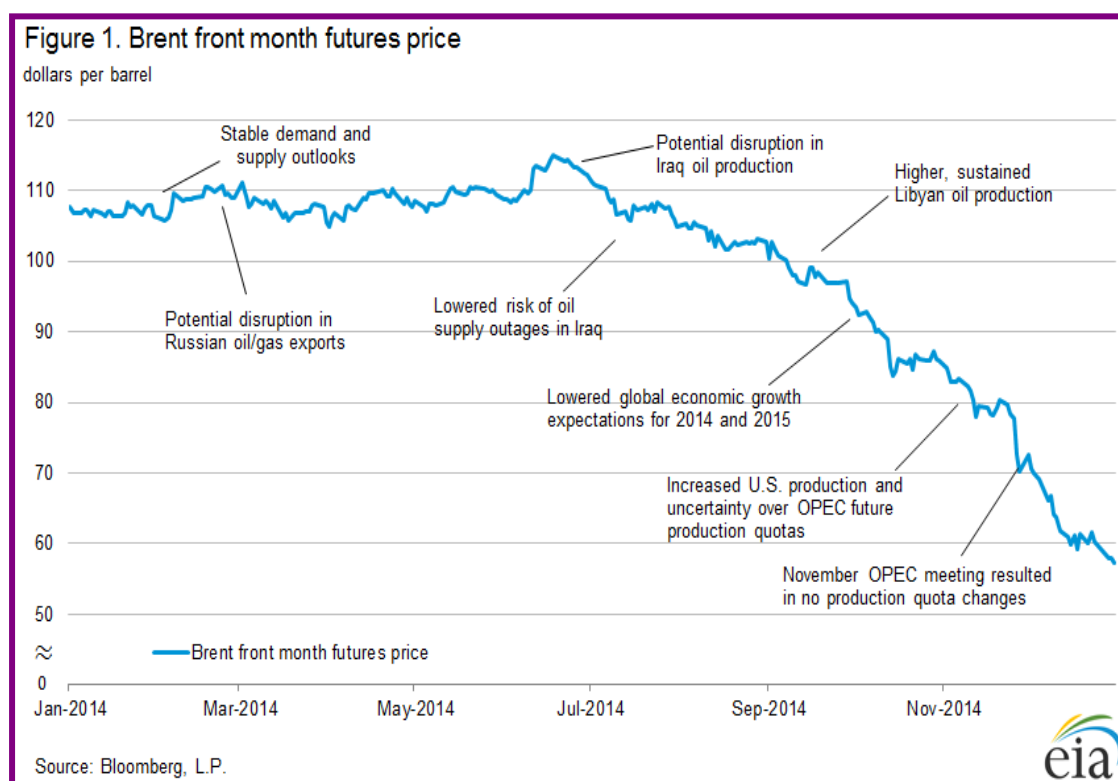
3.8 Σημερινή εικόνα της τιμής του πετρελαίου

Το 2014, η τιμή του αργού πετρελαίου μειώθηκε από \$ 108 ανά βαρέλι στις 2 Ιανουαρίου έως \$ 57 ανά βαρέλι στις 31 Δεκεμβρίου. Οι παράγοντες όπως η αύξηση της παγκόσμιας προσφοράς αργού πετρελαίου, χαμηλότερη διαταραχή εφοδιασμού με αργό πετρέλαιο, κατώτερες προσδοκίες

οικονομικής ανάπτυξης, και συναλλαγματικών διακυμάνσεων είναι εκείνοι που επηρέασαν την κατάσταση (Γιατσίδης και συν., 2014).

Ειδικότερα, μετά από τις συναλλαγές τους πρώτους έξι μήνες του έτους και φτάνοντας στις 19 Ιουνίου στο ανώτατο σημείο του \$ 115.06 το βαρέλι, η τιμή Brent futures μπροστά στη μηνιαία τιμή μειώθηκε απότομα σε \$ 57,33 το βαρέλι στις 31 Δεκεμβρίου. Η αποδυνάμωση της παγκόσμιας ζήτησης, σε συνδυασμό με την ισχυρή προσφορά από την αύξηση της παραγωγής των ΗΠΑ και ο Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών (ΟΠΕΚ), αλλά και η διατήρηση των επιπέδων παραγωγής, ήταν οι κύριες αιτίες για την πτώση κατά 50% των τιμών του αργού πετρελαίου κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2014 (Danchev et al., 2014).

Διάγραμμα 3.2.3: Τιμές Brent ανά μήνα

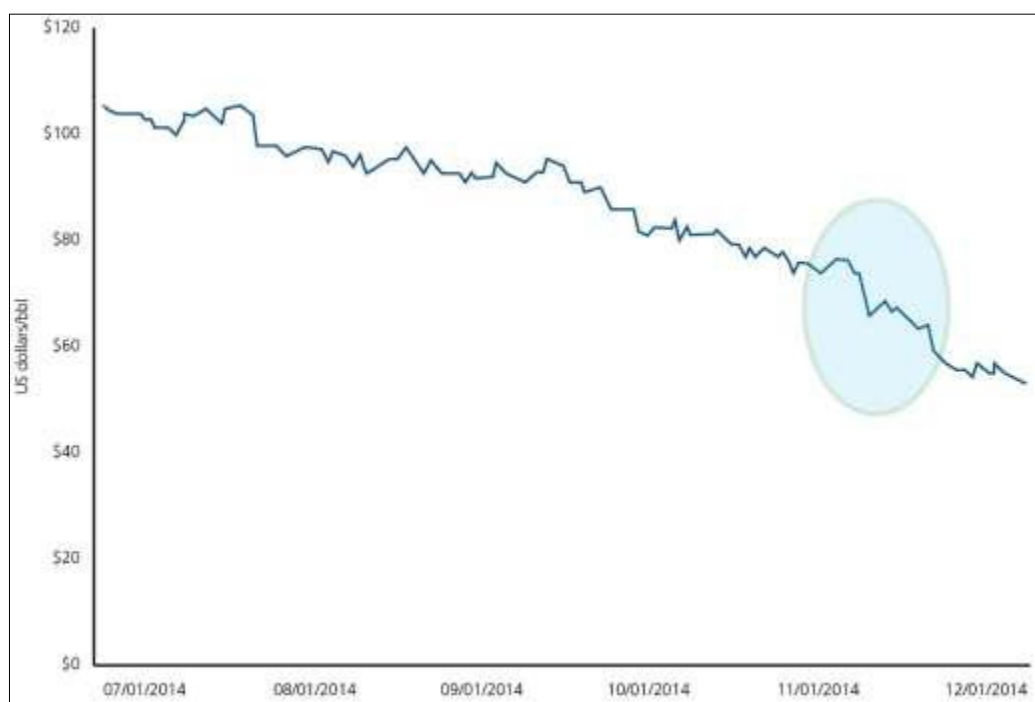


Πηγή: Cunningham, 2015

Κάτω από το πρίσμα της προσφοράς, είναι γεγονός ότι η τεράστια μεγέθυνση της παραγωγής σε πολλές χώρες οφείλεται κατ' ανάγκη στη σταθερή τιμή του πετρελαίου στα 100\$/βαρέλι για μεγάλο χρονικό διάστημα (International Monetary Fund, 2013). Ειδικότερα, διακρίνεται ότι η παραγωγή του αργού πετρελαίου, παρουσίασε άνοδο από το 2012 ως το 2014. Επιπλέον, η μεγιστοποίηση της εγχώριας προσφοράς εξισορρόπησε τις καθαρές εισαγωγές του αργού πετρελαίου, περιορίζοντας τις από τα 8,5 MMbbl/d σε λιγότερο από 7 MMbbl/d την χρονική περίοδο του 2014. Από την άλλη πλευρά σε κάποιες χώρες, όπως στη Βραζιλία, στο Ιράκ και στον Καναδά ενσωματώθηκε σχεδόν 1MMbbl/d (Cunningham, 2015).

Κατά γενική ομολογία το 2014, η μεγιστοποίηση του ποσοστού της παραγωγής κατά 1,9% ξεπέρασε την άνοδο του επιπέδου της ζήτησης του 1%. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την συγκέντρωση αποθέματος 500 χιλιάδων bbl/d με εκτίμηση για επιπλέον 400 χιλιάδες bbl/d για το 2015 (Deloitte Development, 2015).

Διάγραμμα 3.2.4: Η τιμή του WTI αργού πετρελαίου από τον Ιούλιο του 2014



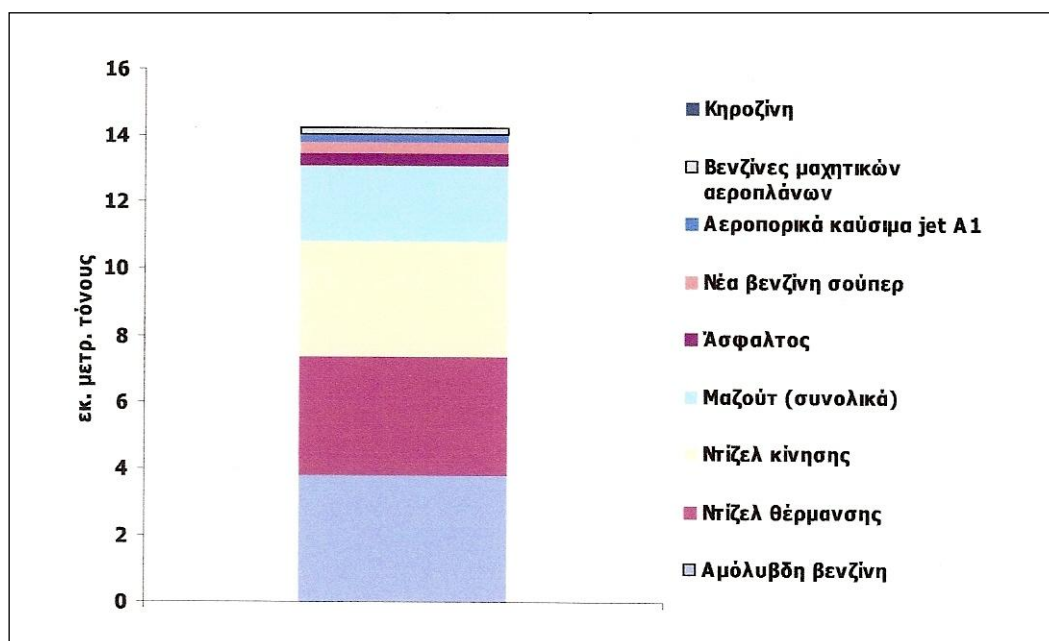
Πηγή: Deloitte Development, 2015

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΔΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ - ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΑ

4.1 Η δομή της αγοράς στη διύλιση (Αγορά Α)

Στο πλαίσιο της αγοράς διύλισης έχει παρατηρηθεί ότι τόσο τα ελληνικά, όσο και τα διεθνή διυλιστήρια, αλλά και εισαγωγείς παραγωγών πετρελαίου, έχουν φτάσει στο σημείο να προωθούν τα προϊόντα τους στις εγχώριες εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών. Σύμφωνα με μελέτες, εκτιμάται επίσης πως η αγορά διύλισης θέτει ως κύριο στόχο της την άμεση κάλυψη των αναγκών της εσωτερικής αγοράς. Ειδικότερα, οι ανάγκες αυτές παρουσιάζονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 4.1.1: Καταναλώσεις πετρελαιοειδών



Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Είναι γεγονός ότι στη πλειοψηφία των προϊόντων, η εγχώρια παραγωγή είναι σε θέση να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των καταναλωτών, εφόσον οι εξαγωγές έχουν ξεπεράσει τις εισαγωγές (βλ. πίνακα 4.1.1). σε αυτό το σημείο όμως, ως εξαίρεση θεωρείται το προϊόν ντίζελ, καθώς οι καθαρές εισαγωγές βρίσκονται σε ικανοποιητικό επίπεδο, αν και δεν έχουν καταφέρει να υπερβούν το 5% της εγχώριας κατανάλωσης.

Πίνακας 4.1.1: Καθαρές εισαγωγές και κατανάλωση στην εγχώρια αγορά (εκ. τ.ι.π.)

	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Καθαρές εισαγωγές	Κατανάλωση στην εγχώρια αγορά	Καθαρές εισαγωγές / κατανάλωση
Βενζίνη	640	1.443	-803	4.137	-19%
Ντίζελ	2.675	2.347	328	7.249	5%
Μαζούτ (συνολικά)	647	935	-288	2.762	-10%
Αεροπορικά καύσιμα	412	832	-420	1.286	-33%
Άλλα πετρελαιοειδή	761	861	-100	1.961	-5%
Σύνολο	5.135	6.418	-1.283	17.395	-7%

Πηγή: Κορρές και συν., (2009)

Κατά γενική ομολογία, παρατηρείται ότι οι εταιρείες εμπορίας ήταν σε θέση την περίοδο του 2008 να κάνουν εισαγωγές των παραγώγων πετρελαίου χωρίς την επιβολή δασμών από τα υπόλοιπα κράτη μέλη της ΕΕ. Αυτό θα μπορούσε να γίνει σε περίπτωση που τους σύμφερε. Έτσι λοιπόν, μεγιστοποιήθηκε το σύνολο των ανταγωνιστών (Κουμαντάκη, 2011).

Επιπροσθέτως, διακρίνεται ακόμη, ότι τα διυλιστήρια λαμβάνουν τις τιμές με απώτερο σκοπό την όσο το δυνατόν υψηλότερη κερδοφορία. Ωστόσο όμως η κερδοφορία δεν βασίζεται στην τιμολόγηση του κύκλου εργασιών, αλλά στην αξιολόγηση και την παρακολούθηση όλων των διαφόρων και επικείμενων εξόδων (Νιφόρα, 2008). Στα έξοδα αυτά περιλαμβάνεται σαφέστατα το κόστος μεταφοράς του αργού πετρελαίου, προκειμένου να μπορεί να αποκομίσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μερίδιο κέρδους βάσει των τιμών πώλησης. Κατά γενική ομολογία, είναι φανερό ότι η κατάσταση που επικρατεί στο εμπόριο των παραγώγων πετρελαίου δεν προσδίδονται με

σκοπό την λήψη μίας κυρίαρχης θέσης. Αυτό συνεπάγεται με το γεγονός ότι το καταναλωτικό κοινό δεν μπορεί να προσβάλει από την υπάρχουσα τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν τα διυλιστήρια (Λαζαρίδου, 2011).

4.2 Η δομή της αγοράς στη χονδρική εμπορία πετρελαιοειδών (Αγορά Β)

Προχωρώντας παρακάτω, διακρίνεται πως στο χονδρικό εμπόριο οι εταιρείες που εμπορεύονται παράγωγα του πετρελαίου, τα προωθούν προς τα πρατήρια υγρών καυσίμων. Στο χώρο αυτό την περίοδο του 2008 η μελέτη του IOBE εκτίμησε ότι υπήρχαν περίπου είκοσι δύο εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών διάφορων μεγεθών. Επιπροσθέτως, όμως διακρίνεται ακόμη ένας βασικός αριθμός μικρών επιχειρήσεων, οι οποίες με τη σειρά τους εμπορεύονται διάφορες κατά περίπτωση ποσότητες πετρελαιοειδών, ενώ κάποιες φορές δείχνουν μεγάλο βάρος στην σωστή εξυπηρέτηση του κοινού (Κορρές και συν., 2009).

Ένα από τα πλέον σπουδαιότερα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης αγοράς θεωρείται κυρίως *«η ετερογένεια των επιχειρήσεων από τόσο από πλευράς μεγέθους, όσο και από πλευράς αντικειμένου»* (Κορρές και συν., 2009). Ενώ η πλειοψηφία όλων αυτών περιστρέφεται γύρω από το εμπόριο της βενζίνης / ντίζελ κίνησης / ντίζελ θέρμανσης, έχουν συστηθεί επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν εξειδικευτεί κατά κύριο λόγο στην εμπορία καυσίμων για την μετακίνηση των πλοίων. Λιγότερο ενδιαφέρον όμως δείχνουν οι εταιρείες ως προς τα καύσιμα των αεροσκαφών, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολύ λίγες εταιρείες που τα εμπορεύονται (Λαζαρίδου, 2011).

Σχετικά με την περίπτωση βιομηχανικής συγκέντρωσης δεν παρατηρείται εταιρεία εμπορίας που να ξεπερνά το 20% του συνολικού αριθμού πρατηρίων σε ολόκληρη την Ελλάδα. Αντιθέτως, υπάρχουν τρεις αρκετά μεγάλες εταιρείες που μπορούν να καλύψουν περίπου το 50% της ζήτησης. Ανάλογη θεωρείται η κατάσταση που επικρατεί στους χώρους αποθήκευσης. Με άλλα λόγια πρόκειται για εκείνους τους χώρους που έχουν την ικανότητα αποθήκευσης των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα. Έτσι λοιπόν, οι τρεις πρώτες εταιρείες μπορούν να παρακολουθούν το 61% των αποθηκευτικών χωρών σε κυβικά μέτρα. Ωστόσο, πολύ σπουδαίο θεωρείται

σαφέστατα το γεγονός ότι το ελληνικό κράτος, χάρη στη γεωγραφική του θέση και στην ύπαρξη πολλών νησιωτικών περιοχών έχει τη δυνατότητα να διατηρεί παράκτιες εγκαταστάσεις. Το γεγονός αυτό είναι ένα βασικό εμπορικό πλεονέκτημα, καθώς υπάρχει η δυνατότητα να εξυπηρετούνται τα τοπικά δίκτυα διανομής. Επίσης, αυτό συμβάλει στην εξασφάλιση του πετρελαίου σε περιόδους έντονης ζήτησης (Νιφόρα, 2008).

Με βάση την ιστορική αναδρομή, η ελληνική αγορά την περίοδο 2005-2007 σημείωσε περιορισμένα κέρδη στο χονδρικό εμπόριο καυσίμων και χημικών εν συγκρίσει με τους υπόλοιπους κλάδους του εμπορίου (Πίνακας 4.2.1). Από τη συγκριτική παρουσίαση της κερδοφορίας κατά την εμπορία προϊόντων πετρελαίου στο εγχώριο τμήμα της αγοράς με την κερδοφορία άλλων εμπορικών κλάδων διακρίνεται ότι από όλη την εμπορική διαδικασία της εμπορίας του μαύρου χρυσού το μεγαλύτερο κέρδος λαμβάνει το ίδιο το κράτος. Σύμφωνα με μελέτες την περίοδο του 2007, το πιο μεγάλο μερίδιο αγοράς εταιρεία εμπορίας προϊόντων πετρελαίου σημείωσε περίπου τις μισές πωλήσεις έναντι του μικρότερου διυλιστηρίου και περιορισμένη κερδοφορία (προ φόρων) της τάξης του 1% (Κουμαντάκη, 2011).

Πίνακας 4.2.1: Ποσοστό Μικτού Κέρδους των ΑΕ και ΕΠΕ κατά τομέα και κλάδο, 2005-2007

Κλάδος	2005	2006	2007
Αυτοκίνητα	13,2%	12,8%	13,3%
Ανταλλακτικά αυτοκινήτων	24,8%	24,5%	19,6%
Εμπόριο αυτοκινήτων – Ανταλλακτικά αυτοκινήτων	14,4%	13,9%	14,1%
Χ/Ε προϊόντων πρωτογενούς παραγωγής	17,2%	17,3%	19,3%
Χ/Ε τροφίμων, ποτών, καπνού	18,0%	18,2%	18,9%
Χ/Ε ειδών ένδυσης υπόδησης, ειδών οικιακής χρήσης	27,1%	27,8%	28,1%
Χ/Ε καυσίμων και χημικών	9,8%	8,9%	9,4%
Χ/Ε λοιπών ενδιάμεσων προϊόντων	19,5%	19,5%	18,7%
Χ/Ε Μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού	22,1%	21,2%	21,9%
Άλλο Χ/Ε	16,9%	17,4%	18,3%
Χονδρικό Εμπόριο	19,8%	19,6%	20,2%
Γενικό λιανικό εμπόριο	22,0%	22,1%	22,6%
Λ/Ε τροφίμων, ποτών, καπνού	21,9%	23,0%	23,4%
Λ/Ε ένδυσης, υπόδησης, καλλυντικών, ειδών οικιακής χρήσης	39,7%	40,3%	40,8%
Λ/Ε οικιακών συσκευών	27,4%	28,0%	30,0%

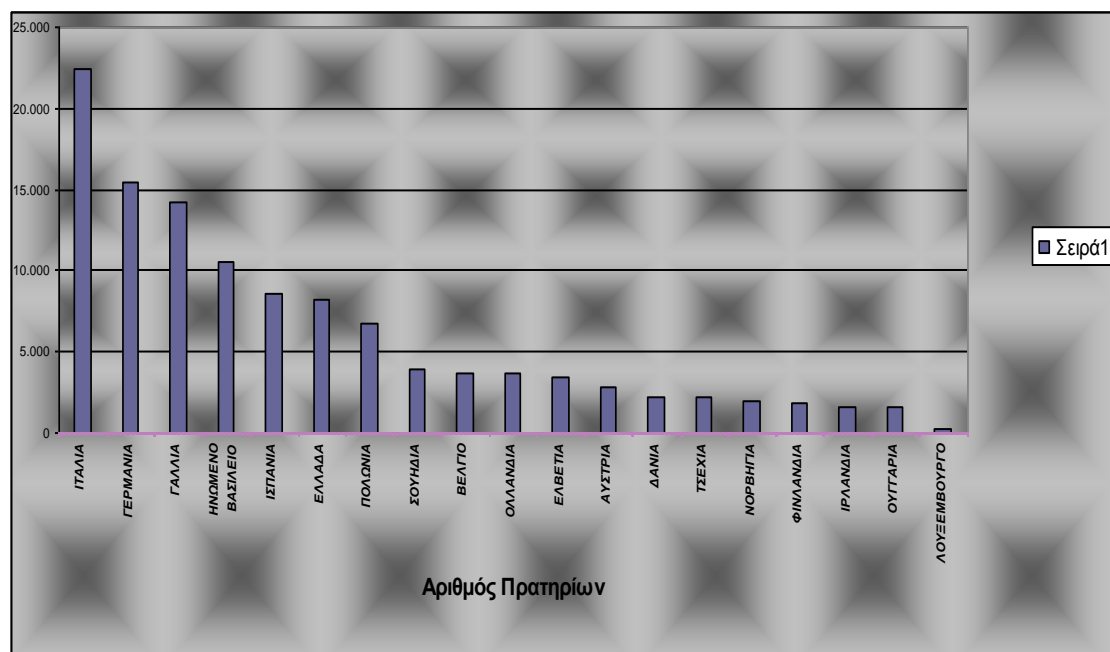
Λ/Ε Η/Υ, μηχανών γραφείου, λοιπό Λ/Ε	25,8%	24,6%	26,9%
Λιανικό Εμπόριο	25,4%	25,5%	26,4%
Γενικό σύνολο	20,1%	20,0%	20,5%

Πηγή: Κορρές και συν., 2009

4.3 Δομή της αγοράς στη λιανική (Αγορά Γ)

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι το λιανικό εμπόριο θεωρείται ο τελευταίος συνδετικός κρίκος στα πλαίσια της αλυσίδας της αγοράς των υγρών καυσίμων. Με άλλα λόγια, πρόκειται για εκείνη την αγορά, η οποία περιλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό πρατηρίων υγρών καυσίμων, ο οποίος στις αρχές του 2008 άγγιξε τα 8.200 (διάγραμμα 4.3.1) (Κορρές και συν., 2009).

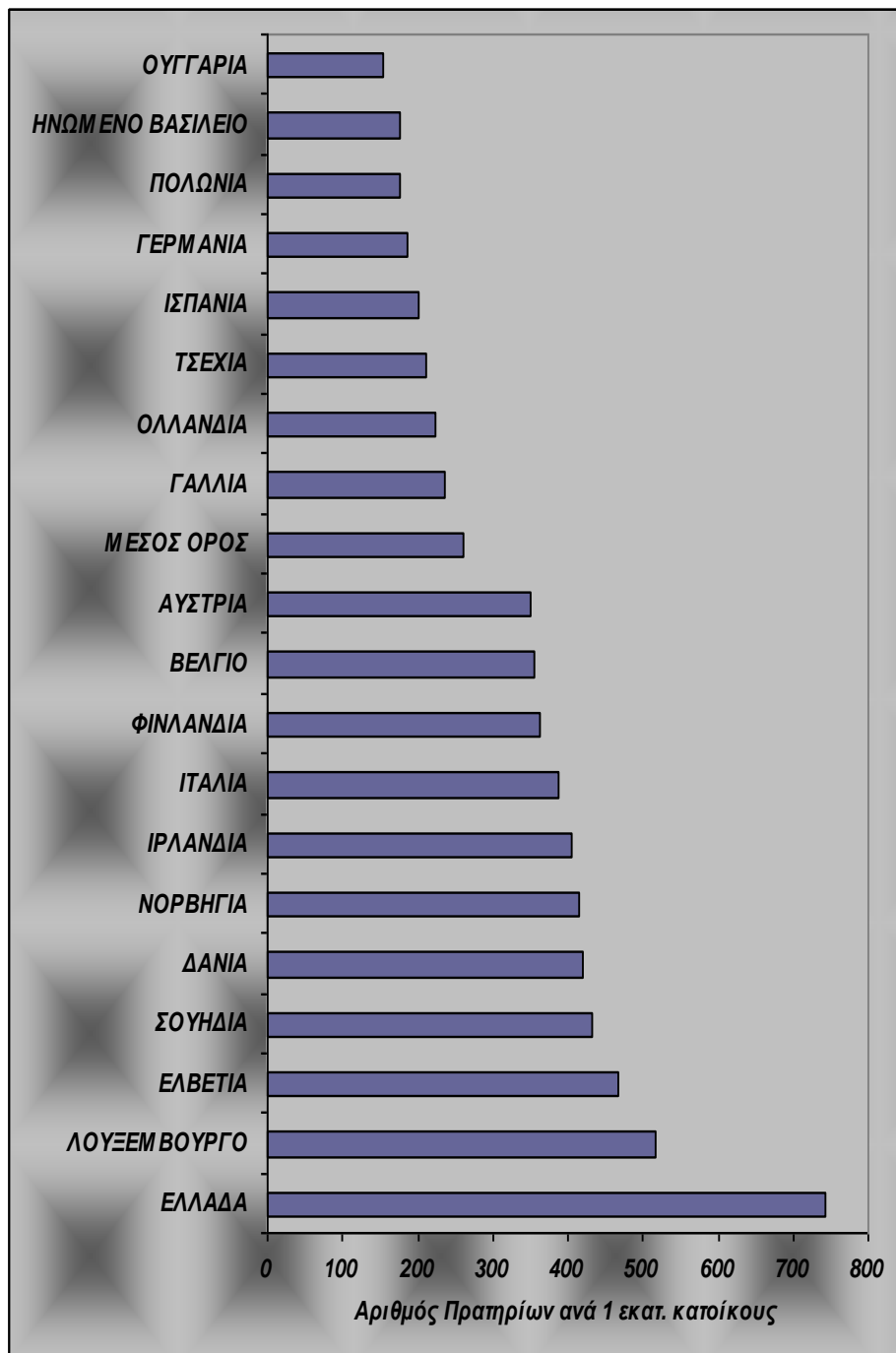
Διάγραμμα 4.3.1: Αριθμός πρατηρίων σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες



Πηγή : NOIAs (National Oil Industries Associations)

Σύμφωνα με την πληθυσμιακή κατανομή, στην ελληνική αγορά αντιστοιχούν 743 πρατήρια ανά 1 εκατ. κατοίκους εν συγκρίσει με τις χώρες της ΕΕ που είναι 260 πρατήρια ανά 1 εκατ. κατοίκους (Διάγραμμα 4.3.2).

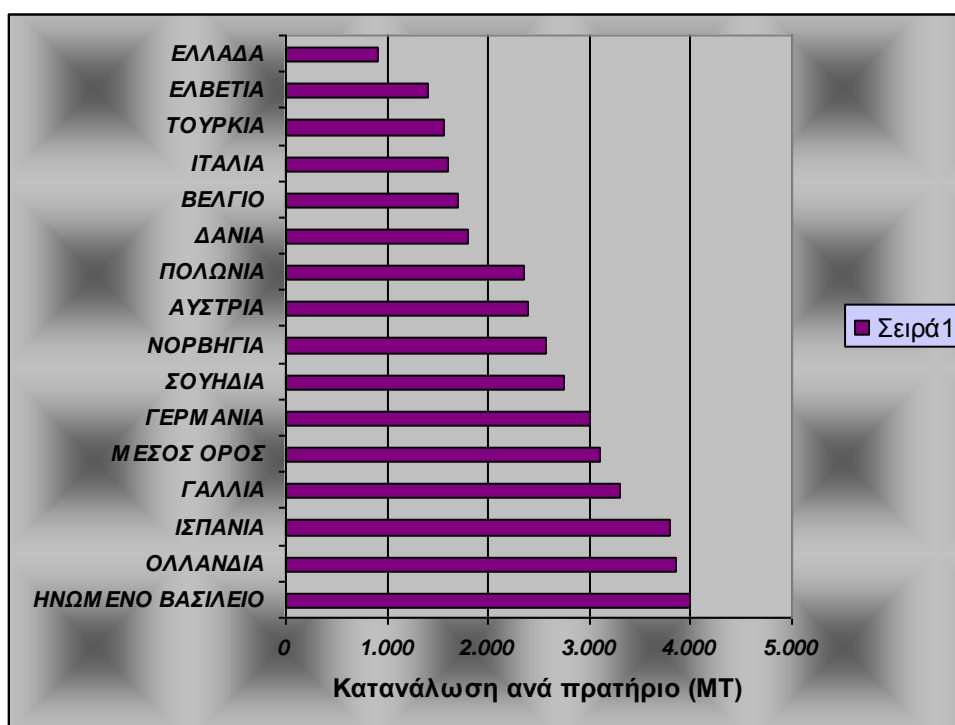
Διάγραμμα 4.3.2 : Αριθμός πρατηρίων ανά 1 εκατ. κατοίκους



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Ο κλάδος της Λιανικής Πώλησης στην Ελλάδα είναι επομένως κατακερματισμένος, γεγονός που οφείλεται στη μορφολογία της χώρας (π.χ. κάλυψη αναγκών στα πολυάριθμα νησιά, αραιοκατοικημένες και ορεινές περιοχές), αλλά και στη γενικότερη τάση αυτοαπασχόλησης που καταγράφεται στην ελληνική οικονομία. Αυτό όμως συνεπάγεται ότι τη δεδομένη κατανάλωση πετρελαιοειδών στην Ελλάδα καλύπτει ένας μεγάλος αριθμός πρατηρίων και επομένως αναμένουμε ότι ο μέσος όγκος πωλήσεων των πρατηρίων είναι πολύ χαμηλότερος από τα πρατήρια σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Πράγματι, αυτό συμβαίνει όπως προκύπτει από τα στοιχεία του διαγράμματος 4.3.3 (Κουμαντάκη, 2011).

Διάγραμμα 4.3.3 : Μέση κατανάλωση αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά πρατήριο (Μετρικοί τόνοι / αριθμός πρατηρίων)



Πηγή: Κορρές και συν., 2009

Σχετικά με όλα όσα έχουν αναλυθεί παραπάνω, στην ελληνική αγορά, ο μέσος όγκος του κύκλου εργασιών της αμόλυβδης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ανά πρατήριο βρίσκονταν σε χαμηλά επίπεδα την περίοδο του 2008. επιπροσθέτως, παρατηρείται ότι αντιστοιχούσε στα 900 MT, τη στιγμή που ο μέσος ευρωπαϊκός όρος ήταν περίπου 3.100 MT / πρατήριο (Κορρές και συν., 2009).

Σε γενικές γραμμές, στις εταιρείες εμπορίας προϊόντων πετρελαίου, οι εταιρείες λιανικής λαμβάνουν κέρδη μέσα από το ποσό που προσθέτουν στην τελική τιμή. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι, η γεωγραφική θέση του πρατηρίου διαδραματίζει πολύ σπουδαίο ρόλο σε κάθε είδους εκμετάλλευση. Είναι γεγονός ότι όλα τα πρατήρια υγρών καυσίμων οφείλουν να διατηρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές μονοπωλίου, με σκοπό να καταφέρουν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Ωστόσο, το κράτος έχει προχωρήσει στην απαγόρευση επιβολής τιμής μεταπώλησης των προϊόντων στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών. Ως εξαίρεση από την εν λόγω απαγόρευση έχουν τα πρατήρια υγρών καυσίμων, των οποίων η άδεια λειτουργίας είναι στο όνομα της εταιρείας (Κουμαντάκη, 2011).

Ουσιαστικά, μπορεί να σημειωθεί ότι η οικονομική κατάσταση των περισσότερων πρατηρίων υγρών καυσίμων δεν συνάδει με το πόσο μπορεί ανταπεξέλθει στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική οικονομία. Είναι γεγονός ότι κάποια πρατήρια υγρών καυσίμων οδηγήθηκαν στο κλείσιμο λόγω της οικονομικής κρίσης. Επίσης, παρατηρείται ότι ο κλάδος έχει έρθει αντιμέτωπος όλα αυτά τα χρόνια με τις επιβαρυντικές απαιτήσεις του ελληνικού κράτους, δημιουργώντας έντονο το αίσθημα ανησυχίας για την πορεία του κλάδου. Για παράδειγμα, λόγω της αύξησης στις τιμές του πετρελαίου και της δύσκολης οικονομικής κατάστασης των ελληνικών νοικοκυριών το ενδιαφέρον για τη παραγωγή ενέργειας και θέρμανσης στράφηκε προς άλλες πηγές, όπως pellet, ξύλα κ.λπ.. Έτσι, μειώθηκε ο τζίρος των πρατηρίων, συμβάλλοντας για ακόμη μία φορά στην αρνητική τους πορεία (Κορρές και συν., 2009).

Στην όλη κατάσταση σημαντικό ρόλο έπαιξε και το γεγονός ότι οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών επέβαλαν στα πρατήρια να πληρώνουν πριν από την λήψη των προϊόντων, φοβούμενοι ότι θα χάσουν τα χρήματα τους. Έτσι λοιπόν, πολλά πρατήρια λόγω της αδυναμίας τους να καταβάλουν

πριν την αγορά των πετρελαιοειδών το αντίστοιχο αντίτιμο, δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν το κοινό (Λαζαρίδου, 2011).

Την τελευταία χρονική περίοδο μάλιστα και συγκεκριμένα το καλοκαίρι του 2015, τα ελληνικά πρατήρια κινδύνευσαν να ξεμείνουν από υγρά καύσιμα, λόγω των capital control που επέβαλε η Τρόικα στην Ελλάδα. Με άλλα λόγια, κατά το κλείσιμο των τραπεζών δεν μπορούσαν οι πρατηριούχοι να κάνουν ανάληψη χρημάτων και να προβούν στην αγορά των πετρελαιοειδών. Δυστυχώς, οι εταιρείες εμπορίας υγρών καυσίμων δεν έδειξα κανένα ενδιαφέρον για την δυσκολία της κατάστασης, καθώς δεν ήταν διατεθειμένες να δώσουν προϊόντα χωρίς να πληρωθούν. Έτσι δημιουργήθηκε πανικός σε ολόκληρη την κοινωνία, που για καλή μας τύχη κράτησε κάποιες εβδομάδες (Κουμαντάκη, 2011).

4.4 Προβλήματα της Ελληνικής αγοράς πετρελαίου

Σε συνάρτηση με όλα τα παραπάνω, ήταν βασικό να γίνει λόγος σχετικά με την τα δομικά προβλήματα που έχει δεχθεί η ελληνική αγορά πετρελαίου σε όλο το φάσμα της αλυσίδας εφοδιασμού. Αναλυτικότερα, οι κανονισμοί και η λειτουργία των θεσμικών παραγόντων θα πρέπει να επιδεχθούν κάποια βελτίωση στα πλαίσια του εκτελωνισμού των παραγώγων πετρελαίου μέχρι να καταλήξουν στην τελική πώληση προς τους καταναλωτές. Κατά γενική ομολογία, τα βασικότερα ζητήματα που προκύπτουν σε αυτό το χώρο δεν συνάδουν με τον τρόπο διαμόρφωσης των τιμών βραχυπρόθεσμα. Οι λόγοι που μπορεί να τον επηρεάσουν είναι η μεταβλητότητα που επιδέχεται η αγορά και ο περιορισμένος ανταγωνισμός. Πρόκειται για δύο ζητήματα που ενδέχεται να απομακρύνουν τις τιμές από το ανταγωνιστικό επίπεδο (Σχοιναράκη και συν., 2014).

Υπό το πρίσμα των προβλημάτων στην αγορά των πετρελαιοειδών έρχεται να προστεθεί το γεγονός ότι οι διαδικασίες για τον εκτελωνισμό των πετρελαιοειδών περιλαμβάνουν μία σειρά από γραφειοκρατικά έγγραφα και περιορισμένο επίπεδο αυτοματοποίησης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η μελέτη του IOBE αναφέρει το γεγονός ότι, «η υποχρέωση φυσικής παρουσίας τελωνειακού υπαλλήλου κατά τον εκτελωνισμό των πετρελαιοειδών από τα

διυλιστήρια προς την εγχώρια αγορά περιορίζει τη δυνατότητα εφοδιασμού σε ώρες εκτός του ωαρίου του δημοσίου. Η εισαγωγή ηλεκτρονικής παρακολούθησης των ροών και δειγματοληπτικών τελωνειακών ελέγχων αναμένεται να επιφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στον εφοδιασμό με πολλαπλά οφέλη για την κοινωνία. Παράλληλα, η δυνατότητα συνολικού εκτελωνισμού ανά τακτές προθεσμίες (όπως γίνεται στα άλλα προϊόντα με ΕΦΚ δηλαδή αλκοόλ και καπνό) είναι τεχνικά εφικτή χωρίς απώλεια εσόδων ή χρηματοοικονομική υστέρηση εσόδων για το δημόσιο» (Κορρές και συν., 2009).

Προχωρώντας παρακάτω, έχει παρατηρηθεί επίσης ότι η περίπτωση λαθραίου εμπορίου των προϊόντων πετρελαίου, περιορίζει τις φορολογικές εισπράξεις, μεταβάλλει την αγορά δίνοντας ώθηση στην παρανομία και στην πάταξη των επιχειρήσεων που ακολουθούν πιστά το γράμμα του νόμου (Κουμαντάκη, (2011).

Βασικό επίσης θεωρείται το πρόβλημα της πειρατείας. Με άλλα λόγια αυτό συμβαίνει τη στιγμή που ένα πρατήριο υγρών καυσίμων με σήμα κάποιας εταιρείας καταφέρνει να πουλήσει ποσότητες πετρελαιοειδών που προέρχονται από μια άλλη εταιρεία. Ωστόσο, είναι βασικό να επισημανθεί ότι ανάλογες οι συγκεκριμένες εισπράξεις δεν μπορούν να ενισχύσουν ή να οδηγήσουν σε επενδύσεις. Παράλληλα, είναι γνωστό ότι κατ' αυτόν τον τρόπο μειώνονται τα κίνητρα στις εταιρείες πετρελαιοειδών να πραγματοποιήσουν επενδύσεις για την αναβάθμιση των καταστημάτων τους. Έτσι λοιπόν, παρατηρείται να περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό η τεχνολογική βελτίωση τους σχετικά με τον εφοδιασμό. Επίσης, παρατηρείται ότι συστήνεται ένα περιβάλλον παρα-εμπορίας, που συναινεί στην ύπαρξη παράνομων κινητοποιήσεων, όπως για παράδειγμα η μεταφορά με παράνομα βυτιοφόρα) (Μελίδης και συν., 2011).

Σε αυτό το σημείο μπορεί ακόμη να καταγραφεί ότι στην ελληνική αγορά πετρελαιοειδών βασικά προβλήματα που επιβαρύνουν περισσότερο την προοπτική συρρίκνωσης του κόστους εφοδιασμού θεωρούνται:

- Η περιορισμένη έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας ΙΧΒ,
- Η υποχρεωτική κατοχή συγκεκριμένου αριθμού βυτιοφόρων χωριστά ανά είδος καυσίμων.
- Ο καθορισμός των κομίστρων (Νιφόρα, 2008).

Στην όλη την κατάσταση προστίθεται ακόμη ως πρόβλημα η περιορισμένη διαμόρφωση χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά και οι αντιδράσεις της ευρύτερης κοινωνίας στα πλαίσια της εγκατάστασης νέων αποθηκευτικών χώρων για τα προϊόντα πετρελαίου. Επιπλέον, γίνεται λόγος ότι η ελλιπής ανάπτυξη εγκαταστάσεων αποθήκευσης δεν δίνει τη δυνατότητα για αναβάθμιση του συστήματος διάθεσης των προϊόντων πετρελαίου για τον αποτελεσματικό, περιορισμένου κόστους και ελεγχόμενο εφοδιασμό της ελληνικής αγοράς (Βορλόου, 2008).

Εν κατακλείδι, διακρίνεται ότι στην ευρύτερη αγορά Γ (πρατήρια & καταναλωτές), θεωρείται βασικός ο παράγοντα που συμβάλει στην κατάκτηση οικονομιών κλίμακας και στη συρρίκνωση των τιμών είναι η μείωση του ωραρίου λειτουργίας των πρατηρίων. Ειδικότερα, αξίζει να επισημανθεί ότι αυτό παρατηρείται μόνο στην ελληνική αγορά και όχι στις χώρες της ΕΕ (Κορρές και συν., 2009).

4.5 Κερδοσκοπία από τον μαύρο χρυσό

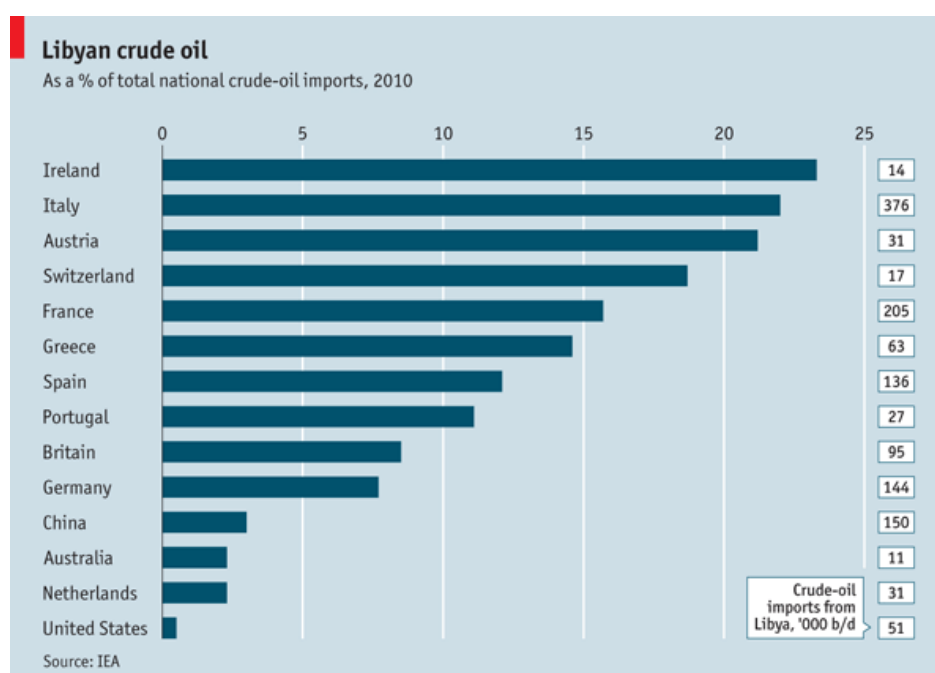
Σε συνάρτηση με όλα τα παραπάνω κρίθηκε βασικό να γίνει μία αναφορά στην κερδοσκοπία των εταιρειών από την πώληση του μαύρου χρυσού. Αναλυτικότερα με τον όρο «κερδοσκοπία» έχει χαρακτηριστεί η εκμετάλλευση που δημιουργείται εντός των αγορών προϊόντων πετρελαίου από τους επονομαζόμενους κερδοσκόπους. Είναι γνωστό πως τα άτομα αυτά είχαν τη δυνατότητα να εκτιμήσουν ή να γνωρίζουν όταν θα υποχωρούσε η τιμή του πετρελαίου (Νιφόρα, 2008).

Ειδικότερα από την χρονική περίοδο του 2008, υπήρχε η αίσθηση ότι θα διαμορφώνονταν πιο άμεσες και πιο επικερδείς ανατιμήσεις, αλλά και μεγαλύτερη άνοδος της ζήτηση σε διεθνές επίπεδο. Ωστόσο, όμως παρατηρείται ότι η έξοδος από τις συγκεκριμένες αγορές οδήγησε στη συρρίκνωση των τιμών στο βαθμό που μπορούσαν να διατηρηθούν. Μέσα από αυτή τη κατάσταση προέκυψε το γεγονός ότι μελλοντικά θα σημειωθούν απότομες ανατιμήσεις. Αυτές υπολογίζονταν να είναι εντονότερες στην αγορά των παραγώγων πετρελαίου τη στιγμή που δεν θα ήταν και τόσο επιθυμητή η προσφορά (Κορρές και συν., 2009).

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, έχει παρατηρηθεί ότι σταδιακά διακρίνονται υψηλές μεταβολές στη διαμόρφωση της τελικής τιμής του πετρελαίου. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο του 2007 η τιμή του ήταν 55\$ το βαρέλι, ενώ ένα χρόνο αργότερα έφτασε στα 147\$. Ωστόσο, μετά το ξέσπασμα της κρίσης στις διεθνείς αγορές την χρονική περίοδο του 2009 η τιμή του μαύρου χρυσού σημείωσε μείωση αγγίζοντας τα 35\$ το βαρέλι (Κουμαντάκη, 2011).

Μετά από αυτή τη κρίσιμη περίοδο της οικονομικής δυσκαμψίας σε πολλές χώρες η τιμή του πετρελαίου έφτασε πάλι στα ύψη, φτάνοντας τα 100\$ το βαρέλι την περίοδο του 2010. Όλα τα παραπάνω στοιχεία σε συνδυασμό με την πτώση των αγορών και την οικονομική ύφεση συνέβαλαν στην κερδοσκοπία. Ωστόσο, όμως οι κερδοσκόποι δεν είναι υπεύθυνοι για τις διάφορες αναταράξεις που σημειώνουν οι μεταβολές του πετρελαίου. Αναλυτικότερα, οι κερδοσκόποι φαίνεται να εμπλέκονται στην όλη κατάσταση τη στιγμή που στην αγορά λαμβάνουν συνολικά προθεσμιακά συμβόλαια πετρελαίου σε πολύ πτωτικές τιμές. Αυτά τα μεταπωλούν όταν αρχίσει να αυξάνεται η τιμή τους κι έτσι κερδίζουν πολλά χρήματα (Νιφόρα, 2008).

Διάγραμμα 4.5.1: Διεθνείς εισαγωγές αργού πετρελαίου από τη Λιβύη



Πηγή: Λαζαρίδου, 2011

Με άλλα λόγια έχει χαρακτηριστεί πως η κερδοσκοπία αποτελεί μία κυρίαρχη δύναμη που κατευθύνει στα ύψη την τιμή του πετρελαίου. Κατά την τελευταία δεκαετία, παρατηρείται λοιπόν ότι οι συναλλαγές που πραγματοποιούνται από τους κερδοσκόπους στην ενεργειακή αγορά παρουσιάζουν αύξηση, λόγω του ότι αυτοί που επενδύουν επιχειρούν να εξισορροπήσουν τις ζημίες που είχαν σε άλλες αγορές. Πέρα όμως από τους επενδυτές που λαμβάνουν μερίδια κέρδους, ως προς τη μεγιστοποίηση της τιμής και της κερδοσκοπίας θεωρείται σπουδαίο το γεγονός ότι δεν γίνονται επενδύσεις (Λαζαρίδου, 2011).

Ως επί το πλείστον ενδείκνυται κατά κύριο λόγο τα διυλιστήρια πετρελαίου σε όλο το κόσμο να προβούν όσο το δυνατόν σε περισσότερες επενδύσεις. Έτσι, θα καταφέρουν να λειτουργούν πλήρως και θα μπορούν να επεξεργαστούν κάθε άνοδο της προσφοράς πετρελαίου του ΟΠΕΚ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η κερδοσκοπία αποτελεί βασικό στόχο για πολλές χώρες του κόσμου, οι οποίες επιδιώκουν να δοθεί μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην περίπτωση της κερδοσκοπίας. Κάποιοι μάλιστα έχουν εκφράσει ότι για την τιμή το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης φέρει η Wall Street, λόγω του ότι κατευθύνει το πώς θα κινηθούν οι τιμές (Cunningham, 2015).

Ουσιαστικά με βάση όλα τα παραπάνω μπορεί να σημειωθεί ότι Οι ανεξέλεγκτη κερδοσκοπία στις διεθνείς αγορές οδήγησε τις τιμές του πετρελαίου στα ύψη. Ακόμη, υποστηρίζεται ότι η κερδοσκοπία στην αγορά πετρελαιοειδών, σε περίπτωση που γίνεται με βάση τους κανονισμούς και τη νομοθεσία, συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση των τιμών ενεργείας (Ταβλαδάκης, 2013).

Στην περίπτωση της ελληνικής αγοράς πετρελαιοειδών, παρατηρείται ότι η κερδοσκοπία από την κατανάλωση υγρών καυσίμων έχει φτάσει περίπου το ένα δις ευρώ ετησίως. Από την άλλη πλευρά διακρίνεται ότι τα κέρδη από το πετρέλαιο διπλασιάζονται χρόνο με το χρόνο σε σχέση με τον μέσο όρο της ΕΕ. Κατά γενική ομολογία, η απουσία του ανταγωνισμού στην ελληνική βιομηχανία διύλισης πετρελαίου επιφέρει μεγαλύτερο κόστος προς το κοινό που αγοράζει το πετρέλαιο και τα προϊόντα του κατά ένα δις ευρώ (Μελίδης και συν., 2011).

Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, υπήρξαν έντονες ανησυχίες ότι η εμφάνιση των παραγώγων επί εμπορευμάτων ως μία ξεχωριστή κατηγορία

ενεργητικού έχει οδηγήσει σε αποσταθεροποιητική κερδοσκοπία. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, η ανησυχία αυτή έχει εκδηλωθεί ως αποσταθεροποιητικός σοκ στη ζήτηση των αποθεμάτων. Με άλλα λόγια, ο ισχυρισμός θα ήταν ότι η ζήτηση έχει ανταποκριθεί στις μεταβολές των futures πετρελαίου, δεν στηρίζεται στις νέες πληροφορίες σχετικά με τα μελλοντικά βασικά μεγέθη της αγοράς πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων των μεταβολών της οικονομικής δραστηριότητας. Οι προθεσμιακές τιμές του πετρελαίου ήταν άλλωστε παρόμοιες με τις τιμές άλλων συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης και αντανάκλα μια μεγαλύτερο θόρυβο και ανησυχίες (Beidas-Strom et al., 2014).

Γενικότερα όμως όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά της κερδοσκοπίας συνέβαλαν στην εμφάνιση ποικίλων διαρθρωτικών προβλημάτων σε εθνικό επίπεδο. Μέσα από τις απόψεις και τις βλέψεις των μελετητών, η κερδοσκοπία δυσχεραίνει περισσότερο το επίπεδο διαβίωσης και τα νοικοκυριά αδυνατούν να ξεφύγουν από τον κλοιό της οικονομικής κρίσης. Πιο συγκεκριμένα είναι γνωστό ότι οι πρακτικές και τα καρτέλ καθίστανται ως εμπόδιο στην ύπαρξη ανταγωνισμού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μεταβάλλονται προς τα πάνω οι τιμές του πετρελαίου (Λαζαρίδου, 2011).

Κλείνοντας, αξίζει να επισημανθεί ότι όλα τα παραπάνω είναι αποτέλεσμα των ενεργειών που έχει κάνει το ελληνικό κράτος, καθώς το ΔΝΤ προχώρησε στην επίπληξη της Motor oil και των ΕΛ.ΠΕ.. Σύμφωνα με αυτό μπορεί να σημειωθεί ότι τα συγκεκριμένα διυλιστήρια παρακολουθούν το 70% της αγοράς και το 60% του συνόλου των πρατηρίων σε εθνικό επίπεδο. Όσον αφορά την προμήθεια των καύσιμων συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην εξέλιξη της ελληνικής οικονομίας (Ταβλαδάκης, 2013).

Σε γενικές γραμμές, στην ελληνική αγορά χρησιμοποιείται ο όρος «buy low, sell high». Με βάση αυτόν τον όρο υποδηλώνεται ότι αγοράζουν σε χαμηλές τιμές και πουλάν σε πιο υψηλές. Πρόκειται για μία κατάσταση που επιφέρει θετική εξέλιξη στην κερδοσκοπία. Σχετικά με την πρακτική που υιοθετείται στο πλαίσιο των υγρών καύσιμων αφορά στο ότι όταν αγοράζεται το πετρέλαιο διοχετεύεται σε διυλιστήρια, προκειμένου να πουληθεί τη στιγμή που μεγιστοποιηθούν οι τιμές πώλησης (Σχοιναράκη και συν., 2014).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

5.1 Γενικά στοιχεία

Είναι γεγονός ότι ο κλάδος πετρελαίου να έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από την κατάσταση που επικρατεί στις αγορές, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης (Beidas-Strom et al., 2014). Επίσης, σε εθνικό επίπεδο, ο κλάδος αυτός έχει υποστεί μεγάλες αναταραχές, χάρη στις εξελίξεις που σημειώνονται στην ελληνική οικονομία. Ειδικότερα, η κατάσταση αυτή επιδρά άμεσα στα προϊόντα του πετρελαίου και στις διαδικασίες που συμβάλουν στην διαμόρφωση των τιμών του. Τα κύρια στοιχεία στα οποία ασκεί μεγάλη επιρροή σχετίζονται:

- Στο συνολικό ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών, για το λόγο ότι τα προϊόντα του κλάδου πετρελαίου συμβάλουν στη διαμόρφωση του εθνικού ενεργειακού Ισοζυγίου.
- Στην εύρυθμη λειτουργία της Βιομηχανίας, των Μεταφορών, των Ενόπλων Δυνάμεων και στη δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης καυσίμων σε ολόκληρη τη χώρα, δίνοντας προτεραιότητα στις νησιωτικές και ορεινές περιοχές.
- Στη διαμόρφωση των τιμών, λόγω του ότι η κοστολόγηση των εμπορευμάτων και υπηρεσιών διακυμαίνεται ανάλογα με το πώς θα εξελιχθούν οι τιμές του πετρελαίου.
- Στην άμεση οικονομική επιβάρυνση των νοικοκυριών, τα οποία έχουν στην κατοχή τους Ι.Χ. αυτοκίνητα και έχουν ανάγκη για πετρέλαιο για την παραγωγή θέρμανσης.
- Στην Εθνική Άμυνα, καθώς είναι βασικό να διατηρεί εφεδρικά καύσιμα για να μπορεί να ανταπεξέλθει σε έκτακτες ανάγκες (Γιασιδής και συν., 2014).

Ως επί το πλείστον όλα τα ανωτέρω χαρακτηριστικά που αφορούν βασικές ανάγκες της κοινωνίας, αλλά και της οικονομίας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με ποικίλες προσεγγίσεις εν συγκρίσει με το ρόλο και τα πλεονεκτήματα του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα να συμβάλουν στην λήψη

αποφάσεων και να παίρνουν μέρος στον έλεγχο των τιμών (Κορρές και συν., 2009).

Σχετικά με όλα όσα έχουν καταγραφεί παραπάνω μπορεί να σημειωθεί ότι όλοι οι στόχοι και ανάγκες, μπορούν ανά πάσα στιγμή να επηρεαστούν από τις ενεργειακές πολιτικές που ορίζει η ΕΕ. Αυτές οι πολιτικές που έγκεινται κυρίως στη διαμόρφωση του πλαισίου της διεθνούς θέσης της ελληνικής αγοράς στην ενεργειακή αγορά, ορίζουν τα διευρωπαϊκά ενεργειακά δίκτυα, τον τρόπο διαμόρφωσης της εσωτερικής αγοράς ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου. Επιπροσθέτως, έχει παρατηρηθεί ότι περιλαμβάνουν όλες εκείνες τις βλέψεις για την προστασία του περιβάλλοντος, μέσα από την διαμόρφωση προγραμμάτων εξοικονόμησης ενέργειας, αναζήτησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (Μελίδης και συν., 2011).

Κατά γενική ομολογία, έχει εκτιμηθεί ότι οι παράγοντες που μπορεί να μεγιστοποιήσουν τον ανταγωνισμό είναι:

- η σύσταση όλο και περισσότερων επιχειρήσεων στον ενεργειακό χώρο,
- οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις,
- η εξεύρεση οικονομικών πόρων για την πραγματοποίηση επενδύσεων (Κορρές και συν., 2009).

Σε σχέση με όλα όσα καταγράφονται παραπάνω και σε συνδυασμό με την εξάπλωση των δράσεων κλάδου των πετρελαιοειδών στην ελληνική αγορά, αλλά και λόγω της εμπλοκής της Ελλάδα στα ενεργειακά δίκτυα έχουν χαρακτηριστεί ως οι πλέον σπουδαιότεροι παράγοντες που συμβάλουν στην αναδιάρθρωση του κλάδου των πετρελαιοειδών (Γιατσιώδης και συν., 2014).

Εν κατακλείδι, είναι γνωστό πως τα χαρακτηριστικά του πετρελαϊκού κλάδου χρήζουν αναγκαία την παρακολούθηση των εκάστοτε πολιτικών - οικονομικών δεδομένων, μέχρι το σημείο που φαίνεται να επηρεάζονται από τις εξελίξεις στον κλάδο. Κατά γενική ομολογία, τα τελευταία χρόνια από την μία πλευρά η αλληλεξάρτηση των οικονομιών, καθιστούσε αδύναμη την αγορά ενέργειας. Από την άλλη πλευρά, η εξασφάλιση νέων ενεργειακών πηγών και δικτύων, επηρέασε αρκετά τους υπόλοιπους κλάδους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, να μην υπάρχει οικονομική σταθερότητα και να μην δίνεται κάποιο ενδιαφέρον προς την προστασία του περιβάλλοντος (Κορρές και συν., 2009).

5.2 Οικονομικά αποτελέσματα

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα διαφόρων μελετών διακρίνεται ότι κατά τη χρονική περίοδο του 2014 ο κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων του κλάδου εμπορίας πετρελαιοειδών άγγιξε τα €10.697 εκατ. εν συγκρίσει με €10.933 εκατ. και €12.472 εκατ. που είχε σημειώσει την περίοδο του 2013-2012 αντίστοιχα. Αυτό είχε ως συνέπεια να δημιουργηθεί πτώση της τάξεως του 2,2% μεταξύ του 2014-2013 και 12,5% μεταξύ του 2013-2012. Παρόλα αυτά, παρατηρείται ότι ο συνολικός κύκλος εργασιών παρουσίασε μία ανοδική πορεία κατά 7% εν αντιθέσει με την περίοδο του 2013 (Βαλαβανιώτη, 2015).

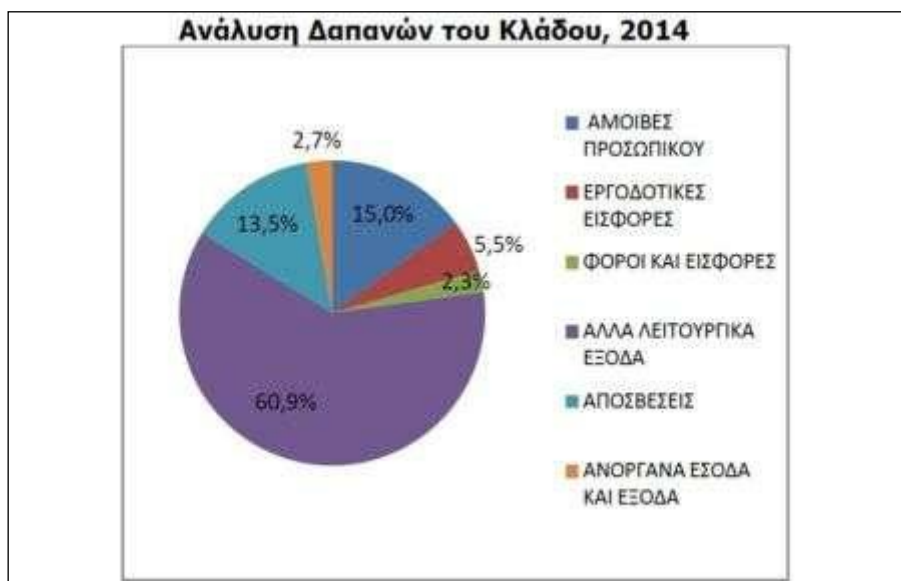
Σχετικά με όλα αυτά μπορεί να σημειωθεί ότι έγκεινται κατά βάση στη συρρίκνωση των τιμών πώλησης των προϊόντων. Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται ότι τα μικτά κέρδη την περίοδο του 2014 αυξήθηκαν στα €385 εκατ. ενώ την περίοδο του 2013 μειώθηκαν ακόμη περισσότερο αγγίζοντας τα €373 εκατ., αν και το 2012 είχαν φτάσει τα €405 εκατ.. Επιπροσθέτως, κατά την ίδια χρονική περίοδο το συνολικό κόστος πωληθέντων ελαχιστοποιήθηκε κατά 2,4%.

Με γνώμονα όλα τα μεγέθη του συνολικού κόστους πωληθέντων, διακρίνεται πως τη δεδομένη χρονική στιγμή το 66,3% αναφέρονταν στο κόστος εισαγωγής CIF, το οποίο σημείωσε πτώση περίπου 1,4% εν αντιθέσει με τη χρονική περίοδο του 2013. Σύμφωνα με μελέτες που έχουν διεξαχθεί παρατηρείται ότι στο ποσό αυτό είχαν ενσωματωθεί οι φόροι και οι δασμοί, που άγγιξαν το 33,2%. Πρόκειται για ακόμη ένα στοιχείο που συνέβαλε στη διαμόρφωση του κόστους πωληθέντων.

Ωστόσο διακρίνεται ότι αρκετά περιορισμένη φαίνεται είναι η επίδραση των άμεσων εξόδων αγορών, που συμπεριληφθήκαν στον υπολογισμό του κόστους πωληθέντων με ποσοστό κάτω από το 1%. Επίσης, διακρίνεται ότι τη δεδομένη χρονική περίοδο όλες οι επιπρόσθετες δαπάνες των επιχειρήσεων που ανήκουν στο κλάδο των πετρελαιοειδών περιορίστηκαν την ίδια χρονική περίοδο κατά 2,3% περίπου σε συνάρτηση με την περίοδο του 2013. Ουσιαστικά, η τιμή αφορούσε τα €450 εκατ. έναντι των €460 εκατ. του 2013. Εκτός όμως από αυτά όλα τα υπόλοιπα στοιχεία των δαπανών παρουσίασαν πτώση, εξαιρώντας τα ανόργανα έσοδα/έξοδα (Βαλαβανιώτη, 2014).

Κατά γενικό συμπέρασμα, την χρονική περίοδο του 2014, 2013 και 2012 ο κλάδος των πετρελαιοειδών σημείωσε ζημίες στα καθαρά αποτελέσματα του, αγγίζοντας τα €65,8 εκατ., €98,0 εκατ. και €81,7 εκατ. αντίστοιχα για κάθε χρονική περίοδο (Βαλαβανιώτη, 2015).

Διάγραμμα 5.2.1: Ανάλυση Δαπανών του Κλάδου, 2014



Πηγή: Βαλαβανιώτη, 2015

5.3 Περιουσιακή διάρθρωση

Κάτω από το πρίσμα της εν λόγω μελέτης διακρίνεται ότι η περιουσιακή διάρθρωση του κλάδου πετρελαιοειδών σημειώνει πτώση την περίοδο του 2014 στα περισσότερα μεγέθη του. Πιο συγκεκριμένα διακρίνεται ότι το πάγιο ενεργητικό του κλάδου τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο έφτασε στο 1,3%, ενώ συγχρόνως σημειώθηκε μία άκρως βασική συρρίκνωση της τάξεως του 9% στο σύνολο του κυκλοφορούν ενεργητικό εν αντιθέσει με την περίοδο του 2013 (Γιατσιδης και συν., 2014).

Στα πλαίσια της αξιολόγησης των βασικότερων μεγεθών του κλάδου διακρίνεται μία άνοδος στο σύνολο των βραχυπροθέσμων υποχρεώσεων κατά 3,3%. Ως αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν να προκύψει μία μείωση στο κεφάλαιο κίνησης, που προκύπτει μέσα από τον υπολογισμό του

κυκλοφορούντος ενεργητικού μείον τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Συγκεκριμένα, διακρίνεται μία πτώση της τάξεως του 1,1%, εφόσον από 714 εκατ. ευρώ που ήταν το 2013 έπεσε στα 705 εκατ. ευρώ το 2014 (Σχοιναράκη και συν., 2014).

Πίνακας 5.3.1: Ανάλυση Αποτελεσμάτων 2014

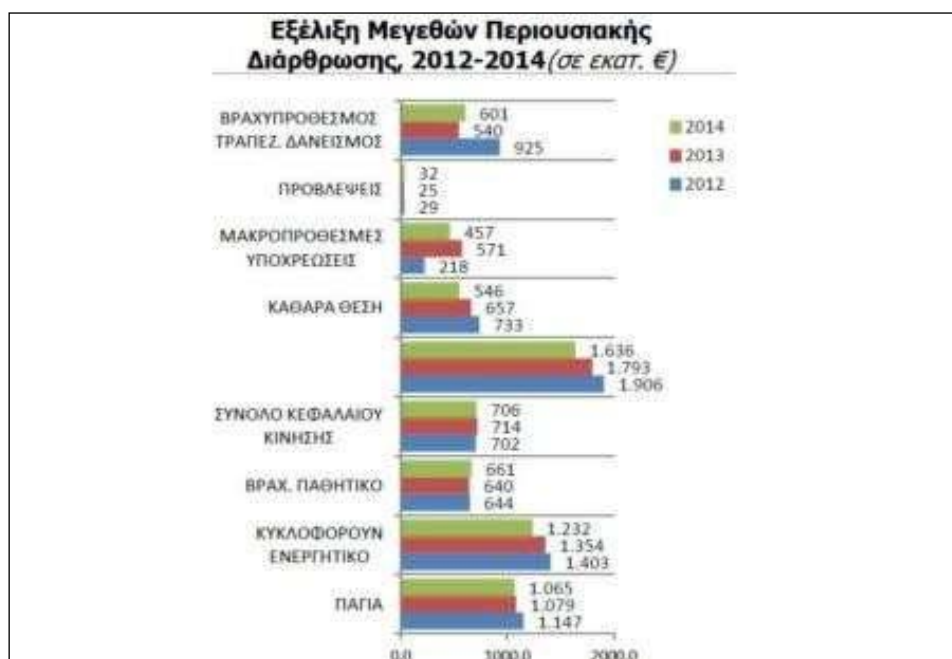
(σε χιλ. €)	2013	2014	% Μεταβολή 2013/2014
(Α) ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΕ ΧΙΛ Μ.Τ.	9.855	10.547	7%
ΑΞΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	10.933.687	10.697.190	-2,20%
ΚΟΣΤΟΣ CIF	6.932.208	6.838.296	-1,40%
ΔΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΦΟΡΟΙ	3.591.135	3.425.630	-4,60%
ΆΜΕΣΑ ΈΞΟΔΑ ΑΓΟΡΩΝ	37.177	47.321	27,30%
(Β) ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	10.560.520	10.311.246	-2,40%
(Α-Β) ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ	373.166	385.944	3,40%
(Γ) ΆΛΛΑ ΈΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	92.358	88.006	-4,70%
(Δ) ΣΥΝΟΛΟ (Α-Β)+Γ	465.525	473.950	1,80%
ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	75.698	67.455	-10,90%
ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ	27.810	24.819	-10,80%
ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ	10.788	10.450	-3,10%
ΆΛΛΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΈΞΟΔΑ	272.376	274.258	0,70%
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	66.978	60.901	-9,10%
ΑΝΟΡΓΑΝΑ ΈΣΟΔΑ ΚΑΙ ΈΞΟΔΑ	6.958	12.195	75,30%
(Ε) ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ	460.608	450.078	-2,30%
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ & ΦΟΡΩΝ (Δ-Ε)	4.917	23.872	385,50%
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ Τ&Φ ΝΑΝ Μ.Τ. (Δ-Ε)/Α	0,50	2	353,70%
ΤΟΚΟΙ	78.318	76.888	-1,80%
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	-73.401	-53.016	-27,80%
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΑΝΑ Μ.Τ.	-7,45	-5,03	-32,50%
ΜΕΙΟΝ ΦΟΡΟΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	24.660	12.867	-47,80%
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ)	-98.061	-65.883	-32,80%
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΑΝΑ Μ.Τ.	-10	-6	-37,20%

Πηγή: IOBE, 2015

Σε αυτό το σημείο αξίζει να καταγραφεί επίσης ότι, το σύνολο του απασχολούμενου κεφαλαίου κατά την χρονική περίοδο του 2014 ελαχιστοποιήθηκε με ποσοστό της τάξεως του 8,8% εν συγκρίσει με την προηγούμενη χρήση. Ακόμη διακρίνεται ότι, η διαφορά μεταξύ του συνόλου του ενεργητικού και των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων περιορίστηκε κατά 16,9%, καθώς από €656 εκατ. που ήταν την περίοδο του 2013 έφτασε τα €546 εκατ. περίπου το 2014 (Ταβλαδάκης, 2013).

Διάγραμμα 5.3.1: Εξέλιξη Μεγεθών Περιουσιακής Διάρθρωσης, 2012-2014

(σε εκατ. €)



Πηγή: Βαλαβανιώτη, (2015)

Από την άλλη πλευρά διακρίνεται ακόμη ότι το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων ελαχιστοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό κατά τη χρονική περίοδο του 2014, με ποσοστό της τάξεως του 19,1% εν συγκρίσει με την προηγούμενη χρήση. Παρόλα αυτά, παρατηρείται ότι αναπτερρώθηκε αρκετά η επιθυμία των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών να λάβουν ξένα κεφάλαια, σημειώνοντας μεγέθυνση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων τους προς τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα κατά 11% την χρονική περίοδο του 2014 (Σχοιναράκη και συν., 2014).

5.4 Αντιμετώπιση προβλημάτων

Στα πλαίσια της αντιμετώπισης των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κλάδος των πετρελαιοειδών, αλλά και το ελληνικό κράτος, κλήθηκε να λάβει η ελληνική κυβέρνηση μερικά μέτρα για την πάταξη τους και κατ' επέκταση για την αποκόμιση υψηλότερων μεριδίων κέρδους. Ειδικότερα, τα μέτρα που

έλαβε σχετίζονταν τόσο με προσωπικά οφέλη του κράτους, αλλά και των εταιρειών που εμπορεύονται πετρελαιοειδή (Γιασιδής και συν., 2014).

Συγκεκριμένα ένα από τα μέτρα που έλαβε ήταν να προχωρήσει στην εξίσωση του πετρελαίου θέρμανσης με το πετρέλαιο κίνησης. Ως προς αυτή τη πρωτοβουλία, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Οικονομικών, λήφθηκε η απόφαση για υπέρμετρη μεγιστοποίηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης του πετρελαίου θέρμανσης, με σκοπό να εξισωθεί με τον αντίστοιχο φόρο που επιβάλλεται στο πετρέλαιο κίνησης. Αυτή η απόφαση, ενώ είχε προγραμματιστεί να ψηφιστεί στα τέλη της περιόδου του 2011, το ελληνικό κράτος άρχισε να την εφαρμόζει από τις αρχές του ίδιου έτους (Σχοιναράκη και συν., 2014).

Η συγκεκριμένη πολιτική της κυβέρνησης στηρίχθηκε κατά βάση στο να καταφέρει να καλύψει το έλλειμμα των 4,3-4,5 δισ. Ευρώ που είχε, βάσει των οικονομικών εκτιμήσεων. Ειδικότερα οι προδιαγραφές του εν λόγω σχεδίου περιλαμβάνουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Καταργείται ο μειωμένος ΕΦΚ του πετρελαίου θέρμανσης, ο οποίος άγγιζε περίπου τα 0,021 ευρώ το λίτρο κατά την χειμερινή περίοδο. Από την αρχή του έτους του 2011, διακρίνεται πως ο Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου θέρμανσης ήταν όμοιος με τον Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης. Με άλλα λόγια αν ο Ε.Φ.Κ. του πετρελαίου κίνησης ανέρχονταν σε 0,412 ευρώ το λίτρο, σύμφωνα με το σχέδιο της κυβέρνησης θα επιδέχονταν πρόσθετη φορολογική επιβάρυνση κατά 0,391 ευρώ το λίτρο για το πετρέλαιο θέρμανσης. Αν σκεφτεί κανείς τον Φ.Π.Α. που αντιστοιχεί στη διαφορά των 0,391 ευρώ, τότε θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η συνολική πρόσθετη φορολογική επιβάρυνση για κάθε λίτρο πετρελαίου θέρμανσης άγγιξε τα 0,48 ευρώ το λίτρο.
- Περιορισμένη συρρίκνωση του ενιαίου φόρου κατανάλωσης για το πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης. Με σκοπό η πρόσθετη επιβάρυνση των καταναλωτών να μη καταλήξει στα 0,48 ευρώ το λίτρο, αλλά να είναι χαμηλότερη, πήραν την απόφαση για μία ελάχιστης σημασίας μείωση του ενιαίου Ε.Φ.Κ. για το πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης κάτω από τα 0,412 ευρώ το λίτρο, κατά 5% (Deloitte Development, 2015).

Επιπλέον, το ελληνικό κράτος προχώρησε στην εφαρμογή μέτρων με σκοπό να περιοριστούν τα φαινόμενα λαθρεμπορίας (Cunningham, 2015). Ως προς αυτήν την επιθυμία της κυβέρνησης κρίθηκε αναγκαίο να υπάρξει ενδιαφέρον και να περιοριστεί σε μεγάλο βαθμό η γραφειοκρατία. Ειδικότερα, τα μέτρα που έλαβε ήταν τα εξής:

➤ **Μεταφορές – Βυτιοφόρα Αυτοκίνητα**

- Δυνατότητα έκδοσης αδειών κυκλοφορίας ΙΧ βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων που δίνονται προς τις Εταιρίες Εμπορίας Πετρελαιοειδών με σκοπό να εξυπηρετήσουν κάθε δραστηριότητα τους.
- Δυνατότητα ρύθμισης για την έκδοση αδειών ΙΧ βυτιοφόρων οχημάτων για τις άδειες Εμπορίας κατηγορίας B1 και B2. Σε αυτό το σημείο πολύ βασικό θεωρείται το γεγονός να έχει ισχύ το μέτρο της εναλλαξιμότητας ανάμεσα στις άδειες Εμπορίας κατηγορίας A, B1 και B2. Με άλλα λόγια, τα ΙΧ βυτιοφόρα οχήματα θα μπορούν πλέον να μεταφέρουν όλα τα καύσιμα άσχετα από την κατηγορία της άδειας Εμπορίας.
- Καθορισμός της κατάστασης που φαίνεται να επικρατεί στο πλαίσιο των Μεταφορών. Σε αυτό το σημείο το κράτος προχωρά σε αφαίρεση των αδειών κυκλοφορίας των βυτιοφόρων οχημάτων Ιδιωτικής και Δημόσιας Χρήσης (Danchev et al., 2014).

➤ **Εγκατάσταση Ταμειακών Μηχανών στα πρατήρια Υγρών Καυσίμων.** Γίνεται πλέον απαραίτητη η τοποθέτηση Ταμειακών Μηχανών σε όλα τα πρατήρια και για όλα τα προϊόντα. Επιπλέον, έχει επιβληθεί σε όλα τα πρατήρια να εφαρμόζουν την ηλεκτρονική σύνδεση με τις αντλίες (Ταβλαδάκης, 2013).

➤ **Πλήρης απελευθέρωση του ωραρίου λειτουργίας των Πρατηρίων καυσίμων.** Ως προς αυτό το μέτρο δίνεται το ελεύθερο ωράριο λειτουργίας των πρατηρίων με σκοπό την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κάλυψη των αναγκών των πελατών τους. Επίσης, σε πολλά πρατήρια έχουν επιτραπεί οι αυτόματοι πωλητές, οι οποίοι για να τεθούν σε εφαρμογή απαιτείται υψηλό κόστος επένδυσης και γραφειοκρατία.

Επίσης, το μέτρο της απελευθέρωσης συμβάλει στην αναπτέρωση του ανταγωνισμού (Deloitte Development, 2015).

- **Εκσυγχρονισμός των τελωνειακών διαδικασιών.** Ενδείκνυται να προχωρήσουν τα τελωνεία της χώρας σε πλήρη εκσυγχρονισμό με όσο το δυνατόν πιο απλές γραφειοκρατικές διαδικασίες. Επίσης κρίνεται αναγκαίο να γίνει σφράγιση και αποσφράγιση των δεξαμενών και της πύλης με την παρουσία τελωνειακών εντός των εγκαταστάσεων. Ακόμη ένα μέτρο είναι η δημιουργία μητρώου Εμπόρων Λιπαντικών – Πρατηρίων – Πωλητών Θέρμανσης και γενικά των κατόχων Άδειας Λιανικής Εμπορίας (Ταβλαδάκης, 2013).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με τη μελέτη που πραγματοποιήθηκε, το πετρέλαιο έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από τα πολύ σοβαρά γεγονότα που έλαβαν χώρα στη Μέση Ανατολή. Η περίοδος του 1973 θεωρήθηκε ιδιαίτερα σοβαρή, εξαιτίας του ξεσπάσματος του 4^{ου} πολέμου μεταξύ του αραβικού και ισραηλινού λαού. Από οικονομικής απόψεως, η πετρελαϊκή κρίση επέφερε έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών στις περισσότερες αγορές του κόσμου. Είναι γεγονός, λοιπόν ότι η πρώτη πετρελαϊκή κρίση, συνέβαλε επίσης στην μεγιστοποίηση του πληθωρισμού, οδηγώντας τη παγκόσμια οικονομία σε μακροχρόνια ύφεση.

Από την χρονική περίοδο του 1980 μέχρι και το 2009 έχουν διπλασιαστεί τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου. Ο παράγοντας που συμβάλει στη σταδιακή απεξάρτηση από το πετρέλαιο και προκύπτει μέσα από την επιθυμία αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Οι στρατηγικές για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στις μεταφορές δεν έχουν επεκταθεί.

Η μεγιστοποίηση στις τιμές του πετρελαίου συμβάλει στην αύξηση του πληθωρισμού, εξαιτίας του ότι δημιουργούνται επιβαρυντικές επιπτώσεις στο κόστος των προϊόντων που παράγονται. Με άλλα λόγια, όταν αυξάνεται η τιμή του πετρελαίου αυξάνεται και το κόστος των προϊόντων και κατ' επέκταση οι τιμές τους. Έτσι, λοιπόν, προκύπτουν πολλά προβλήματα στις επιχειρήσεις και στο καταναλωτικό κοινό.

Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία (2000-09) παρατηρείται ταχεία διάδοση στη χρηματιστικοποίηση των εμπορευμάτων, δηλαδή, στη δημιουργία και στην διαπραγμάτευση των χρηματοπιστωτικών μέσων σε συνάρτηση με τις τιμές των βασικών εμπορευμάτων. Υπάρχει έντονη αβεβαιότητα στην αγορά του πετρελαίου, η οποία προκύπτει μέσα από την αυξομείωση των τιμών του. Αυτή η κατάσταση έχει ως αποτέλεσμα να επιδρά αρνητικά στην οργάνωση των επενδυτικών προοπτικών και ενδεχομένως να επιφέρει πολλαπλά οικονομικά προβλήματα ή να οδηγήσει την αγορά σε κρίση.

Οι τιμές του αργού πετρελαίου τοις μετρητοίς διαμορφώνονται σε επίπεδο στο οποίο η ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης τείνει να

εξαλειφθεί. Οι μεσοπρόθεσμες τιμές μπορούν να επηρεαστούν από τη ζήτηση του αργού πετρελαίου και των παραγωγών του σε διεθνές επίπεδο. Η κατάσταση που επικρατεί στην προσφορά, αλλά και η μακροχρόνια τιμολογιακή πολιτική της παραγωγής αποτελούν τους πλέον σπουδαιότερους παράγοντες στα πλαίσια της διαμόρφωσης των τιμών του πετρελαίου.

Ακόμη οι παράγοντες που συμβάλουν στην μεταβολή της τιμής του πετρελαίου είναι η παγκόσμια διάθεση και ζήτηση, η απογραφή ζήτησης πετρελαίου και η κερδοσκοπία. Ακόμη, μεγάλο ρόλο παίζουν οι καιρικές συνθήκες και η εποχή, οι πολιτικές ή στρατιωτικές κρίσεις, η διαθεσιμότητα μονάδων διύλισης, οι επιδοτήσεις και η φορολογία που επιβαρύνονται οι καταναλωτές.

Το σύνολο όλων των παραγόντων που συμβάλουν στη διαμόρφωση των τιμών του πετρελαίου υπολογίζονται αθροιστικά στη τελική τιμή, με την οποία προμηθεύονται τα διυλιστήρια αργό πετρέλαιο. Αναλυτικότερα, οι παράγοντες που παίζουν ρόλο στη διαμόρφωση της τιμής αφορούν το κόστος μεταφοράς, τη δυσκολία άντλησης κοιτασμάτων πετρελαίου, τις περιορισμένες επενδύσεις που πραγματοποιούνται στα διυλιστήρια πετρελαίου και κυρίως στη κερδοσκοπία μέσω παραγωγών και άλλων μορφών συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης

Σε εθνικό επίπεδο οι τιμές προ φόρων είναι πολύ πιο υψηλές εν συγκρίσει με εκείνες του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Το 2014, η τιμή του αργού πετρελαίου μειώθηκε από \$ 108 ανά βαρέλι στις 2 Ιανουαρίου έως \$ 57 ανά βαρέλι στις 31 Δεκεμβρίου. Οι παράγοντες όπως η αύξηση της παγκόσμιας προσφοράς αργού πετρελαίου, χαμηλότερη διαταραχή εφοδιασμού με αργό πετρέλαιο, κατώτερες προσδοκίες οικονομικής ανάπτυξης, και συναλλαγματικών διακυμάνσεων είναι εκείνοι που επηρέασαν την κατάσταση.

Οι κερδοσκόποι φαίνεται να εμπλέκονται στην όλη κατάσταση τη στιγμή που στην αγορά λαμβάνουν συνολικά προθεσμιακά συμβόλαια πετρελαίου σε πολύ πτωτικές τιμές. Αυτά τα μεταπωλούν όταν αρχίσει να αυξάνεται η τιμή τους κι έτσι κερδίζουν πολλά χρήματα.

Με άλλα λόγια καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η κερδοσκοπία αποτελεί μία κυρίαρχη δύναμη που κατευθύνει στα ύψη την τιμή του πετρελαίου. Για το λόγο αυτό οι συναλλαγές που πραγματοποιούνται από τους κερδοσκόπους στην ενεργειακή αγορά παρουσιάζουν αύξηση, λόγω του

ότι αυτοί που επενδύουν επιχειρούν να εξισορροπήσουν τις ζημίες που είχαν σε άλλες αγορές. Βασικό επίσης είναι το γεγονός ότι ως προς τη μεγιστοποίηση της τιμής και της κερδοσκοπίας οι επενδυτές που λαμβάνουν μερίδια κέρδους δεν πραγματοποιούν επενδύσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Beidas-Strom et al., (2014), Oil Price Volatility and the Role of Speculation, International Monetary Fund
2. Cunningham, (2015), Why So Much Oil Price Volatility? Blame The Speculators, <http://oilprice.com/Energy/Energy-General/Why-So-Much-Oil-Price-Volatility-Blame-The-Speculators.html>, τελευταία πρόσβαση στις 4/1/2016
3. Danchev et al., (2014), Κλάδος Διύλισης Πετρελαίου στην Ελλάδα: Συμβολή στην Οικονομία και Προοπτικές, IOBE
4. Deloitte Development, (2015), Η τιμή του πετρελαίου σε περίοδο κρίσης Ζητήματα και επιπτώσεις στον κλάδο Πετρελαιοειδών και Αερίου
5. Fawley et al., (2012), When Oil Prices Jump, Is Speculation To Blame?, The Regional Economist
6. Garner C., (2013), A Trader's First Book on Commodities, An Introduction to the World's Fastest Growing Market, Second Edition
7. Gilbert C., (2010), COMMODITY SPECULATION AND COMMODITY INVESTMENT, FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, Rome
8. Hamilton, (2011), Historical Oil Shocks, http://econweb.ucsd.edu/~jhamilto/oil_history.pdf, τελευταία πρόσβαση στις 4/1/2016
9. International Monetary Fund, (2013), Commodity Market Review, *from* WORLD ECONOMIC OUTLOOK
10. iPath (2011), The basics of commodities, About iPath® Exchange Traded Notes (ETNs)
11. Kosakowski P., What Determines Oil Prices?, <http://www.investopedia.com/articles/economics/08/determining-oil-prices.asp#ixzz3ZMYcvcz3>
12. Piebalgs A., (2008), «Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κάνουν τη διαφορά», Ευρωπαϊκές Κοινότητες
13. Tang et al., (2012), Index Investment and the Financialization of Commodities, Financial Analysts Journal

14. Βαλαβανιώτη, (2015), Συγκεντρωτικά Στοιχεία και Αριθμοδείκτες του Κλάδου Πετρελαιοειδών για το έτος 2014, IOBE
15. Βαλαβανιώτη, (2014), Συγκεντρωτικά Στοιχεία και Αριθμοδείκτες του Κλάδου Πετρελαιοειδών για το έτος 2013, IOBE
16. Βορλόου Κ., (2008), Η τιμή του πετρελαίου και η σχέση με το Ευρώ, Οικονομία & Αγορές
17. Γιατσίδης και συν., (2014), Ο ρόλος του πετρελαίου και του φυσικού αερίου στην ελληνική και ευρωπαϊκή οικονομία, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής, Καβάλα
18. Ιωακείμογλου και συν., (1991), Οι δρόμοι του πετρελαίου: Αντιθέσεις και συγκλίσεις
19. Κορρές και συν., (2009), Προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών, IOBE
20. Κουμαντάκη, (2011), Η διαμόρφωση της τιμής των καυσίμων στην ελληνική αγορά και οι παράγοντες που την επηρεάζουν, Πανεπιστήμιο Πειραιά
21. Λαζαρίδου, (2011), Η αγορά των πετρελαιοειδών προϊόντων στην ελληνική αγορά, Τμήμα Λογιστικής, Θεσσαλονίκη
22. Κορωναίος Χ., (2012), Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα
23. Μελίδης και συν., (2011), Η εξέλιξη των τιμών των καυσίμων σε Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση τον προηγούμενο μήνα, Το Βήμα
24. Μπακιρτζής, (2004), Οι πετρελαϊκές κρίσεις των τελευταίων τριάντα ετών, <http://www.kathimerini.gr/197193/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/oi-petrelaikhes-kriseis-twn-teleytaiwn-trianta-etwn>, τελευταία πρόσβαση στις 4/1/2016
25. Νικήτας, (2012), Πετρέλαιο: Οι κρίσεις που συγκλόνισαν τον πλανήτη, <http://news247.gr/eidiseis/afieromata/petrelaio-oi-kriseis-poy-sygklonisan-ton-planhth.1653557.html>, τελευταία πρόσβαση στις 4/1/2016
26. Νιφόρα, (2008), Ο πυρετός των τιμών του μαύρου άτλαντα της παγκόσμιας οικονομίας – Κερδοσκοπική φούσκα ή απόρροια των θεμελιωδών μεγεθών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

27. Σχοιναράκη και συν., (2014), Συνέπειες της μεταβολής της τιμής πετρελαίου στην ελληνική αγορά, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής, Ηράκλειο
28. Ταβλαδάκης Δ., (2013), Βιβλιογραφική ανασκόπηση των διεθνώς δημοσιευμένων επιστημονικών μελετών (papers) την τελευταία τριετία που αφορούν την τιμή του αργού πετρελαίου παγκοσμίως, Τμήμα Λογιστικής, ΤΕΙ Κρήτης
29. <http://www.investopedia.com/ask/answers/033015/why-are-futures-contracts-important.asp#ixzz3ZMZQ1TIA>, τελευταία πρόσβαση στις 4/1/2016
30. https://en.wikipedia.org/wiki/2000s_energy_crisis, τελευταία πρόσβαση στις 4/1/2016