

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Γεμελιάρης Νικόλαος

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Δεκέμβριος 2017

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



**MASTER PROGRAM IN ECONOMIC AND BUSINESS
STRATEGY**

ECONOMIC ANALYSIS OF OIL MARKET

By

Yemeliaris Nikolaos

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy

Piraeus, Greece, December 2017

Στην Οικογένεια μου

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία αποτελεί διπλωματική εργασία στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος «Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική» του τμήματος Οικονομικής Επιστήμης του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Θα ήθελα να δηλώσω την ευγνωμοσύνη μου σε όλους τους δασκάλους και καθηγητές που συνεργάστηκα από την παιδική μου ηλικία μέχρι και σήμερα. Κάθε ένας από εσάς με βοήθησε στο να πραγματοποιήσω τους στόχους μου.

Ευχαριστώ τον επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας, καθηγητή κ. Ιωάννη Πολλάλη, που επέλεξε να συνεργαστούμε.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, Κωνσταντίνο και Άλκηστη, καθώς και την αδερφή μου Πολυξένη για όλα όσα έχουν κάνει, που με έκαναν, πιστεύω, έναν αξιόλογο άνθρωπο.

Σήφη, σου οφείλω κάποιες βόλτες.

Οικονομική Ανάλυση της Αγοράς Πετρελαίου

Περίληψη

Η συγκεκριμένη εργασία έχει ως στόχο την παρουσίαση και την ανάλυση της κατάστασης που επικρατεί στον χώρο των πετρελαιοειδών σήμερα στην Ελλάδα, καθώς και η σύνδεση του με τον ευρύτερο παγκόσμιο πετρελαϊκό κλάδο λόγω της φύσης του προϊόντος που παράγεται και εμπορεύεται, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, πώς οι εμπλεκόμενοι προσπαθούν να τα ξεπεράσουν, προς τα που οδηγούν οι προοπτικές του κλάδου και τέλος ανάλυση των στρατηγικών που ακολουθούνται από τις διοικήσεις.

Πρωταρχικός στόχος την εργασίας είναι η αντικειμενική οικονομική ανάλυση ενός κλάδου που έχει μεγάλη συμβολή στην παραγωγή της χώρας μας, με σκοπό την βαθύτερη κατανόηση των δεδομένων που υπάρχουν.

Αρχικά, γίνεται ανάλυση του κλάδου και της ιστορικότητας στην Ελλάδα για την καλύτερη επικοινωνία του θέματος που πρόκειται να αναλυθεί περαιτέρω με τον αναγνώστη, και μία παρουσίαση της συνολικής διαδικασίας από την παραγωγή του προϊόντος μέχρι και την τελική λιανική πώληση του.

Επίσης, γίνεται μία παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων του κλάδου που θα βοηθήσει στην σύγκριση και στην εις βάθος κατανόηση της λειτουργίας του στην Ελλάδα.

Ακόμη, γίνεται στατιστική ανάλυση μεταξύ των τιμών για δύο όμοια προϊόντα των ομίλων Ελληνικά Πετρέλαια και Μότορ Όιλ Ελλάς.

Μετάπειτα, γίνεται ανάλυση των στρατηγικών για τις δύο εταιρίες διύλισης πετρελαιοειδών (ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ, ΕΛΠΕ) και πώς αυτές διαμορφώνουν και διαμορφώνονται από τον εσωτερικό – εξωτερικό περιβάλλον λειτουργίας τους.

Τέλος γίνεται παρουσίαση των συμπερασμάτων από την οικονομική ανάλυση του κλάδου διύλισης και χονδρικής/λιανικής πώλησης καυσίμων στην Ελλάδα, καθώς και προβλέψεις για την πορεία και την εξέλιξη του κλάδου.

Economic Analysis of Oil Market

Abstract

This paper has as an aim the analysis and presentation of the current situation in the field of petroleum products in Greece and its connection with the world oil industry due to the nature of oil products. Also, the aim is to show the problems that the oil industry in Greece faces, how the managers try to overcome them and to present the prospects of the industry, and finally to present an analysis of the strategies followed by the administrations.

The primary target of the work is the objective economic analysis of oil sector that has a major contribution to the Greece's GDP , in order to gain a deeper understanding of how the two major Groups operate.

At first, it takes place an analysis of Greece's oil industry and history facts, to better present the subject so the reader can be familiar with the later paper's objects. After that, it is shown the whole process as it exists in Greece.

From the refining factor and the two companies that control the market, to the wholesale subsidiary companies and the retail network in Greece and generally in Balkans, it is presented to the reader the structure and their operations. Also, there is a presentation of the statistical data of oil sector, which will help in the comparison and the in-depth understanding of its business.

Furthermore, a statistical analysis is made between the prices for two similar products of the Hellenic Petroleum (EL.PE) and Motor Oil Hellas Group.

Subsequently, the strategies of the two oil refining companies (MOTOR OIL, ELPE) are analyzed and how they affected by their internal - external operating environment.

Finally, the conclusions of the economic analysis of the refining and wholesale / retail oil sector in Greece, as well as forecasts of the route and evolution of the sector, are presented.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Πίνακας 1: Παγκόσμια ανάπτυξη και παραγωγή πετρελαίου..... | 4 |
| Πίνακας 2: Δομή αγοράς πετρελαιοειδών..... | 22 |
| Πίνακας 3: Καταναλώσεις (σύνολο) πετρελαιοειδών 2012-2016 | 26 |
| Πίνακας 4: Αναλυτικές ποσότητες που καταναλώθηκαν ανά είδος 2012-2016..... | 26 |
| Πίνακας 5: Διαχρονική εξέλιξη τιμών απλής αμόλυβδης βενζίνης 95 οκτανίων (€/λίτρο).... | 30 |
| Πίνακας 6: Συνολικές δαπάνες εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών (IOBE) | 31 |
| Πίνακας 7: Αναλυτικά κόστη (σε χιλιάδες ευρώ ανά μετρικό τόνο)..... | 32 |
| Πίνακας 8: Κατανόηση τιμής αντλίας (ΓΓΕ % ΠΚ)..... | 33 |
| Πίνακας 9: ΑΕΠ Ελλάδος σε αγοραίες τιμές 2003-2015..... | 35 |
| Πίνακας 10: Κόστος εισαγωγής αργού πετρέλαιο στην Ελλάδα 1980-2012..... | 37 |
| Πίνακας 11: Πορεία των τιμών του αργού πετρελαίου 2009-2017 | 38 |
| Πίνακας 12: Μεταβολή στην Διυλιστική Δυναμικότητα σε παγκόσμιο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο..... | 40 |
| Πίνακας 13 : Σχέση καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλια για τον όμιλο Μότορ Όιλ..... | 58 |
| Πίνακας 14: Πίνακας ενηλικίωσης υποχρεώσεων του Ομίλου Μότορ Όιλ | 58 |
| Πίνακας 15: S.W.O.T ανάλυση του ομίλου Μότο Όιλ..... | 59 |
| Πίνακας 16: S.W.O.T ανάλυση του ομίλου ΕΛ. ΠΕ | 62 |
| Πίνακας 17: Τα πέντε σημεία δυνάμεων του Porter | 68 |
| Πίνακας 18: Πίνακας SPSS μεταβλητές που εισήχθησαν για την απλή γραμμική παλινδρόμηση μεταξύ των τιμών ΕΛΠΕ & ΜΟΗ..... | 71 |
| Πίνακας 19: Πίνακας Model Summary (SPSS) | 72 |
| Πίνακας 20: Πίνακας ANOVA | 72 |
| Πίνακας 21: Πίνακας Coefficients | 72 |
| Πίνακας 22: Πίνακας Descriptive Statistics για την απλή γραμμική παλινδρόμηση μεταξύ των τιμών της βενζίνης 95 οκτ μεταξύ ΕΛΠΕ & ΜΟΗ..... | 74 |
| Πίνακας 23: Πίνακας μεταβλητών | 75 |
| Πίνακας 24: Πίνακας Model Summary..... | 75 |
| Πίνακας 25: Πίνακας ANOVA | 75 |
| Πίνακας 26: Πίνακας Coefficients | 76 |
| Πίνακας 27: Πίνακας Residual Statistics | 76 |
| Πίνακας 28: Πίνακας είσοδος μεταβλητών για την απλή γραμμική παλινδρόμηση για την συσχέτιση τιμών ΜΟΗ & ΕΛΠΕ..... | 81 |
| Πίνακας 29: Πίνακας Model Summary..... | 81 |
| Πίνακας 30: Πίνακας ANOVA | 81 |
| Πίνακας 31: Πίνακας Coefficients | 82 |

Πίνακας Περιεχομένων

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ευχαριστίες | iv |
| Περίληψη..... | v |
| Abstract | vi |
| ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ | vii |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο Ιστορία του πετρελαίου | 1 |
| 1.1 Ιστορική αναδρομή του πετρελαίου | 1 |
| 1.2 Πετρέλαιο και παγκόσμια οικονομία | 4 |
| 1.3 Αποθέματα και εξάντληση του πετρελαίου..... | 5 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο Ο Κλάδος της Διύλισης Πετρελαίου | 7 |
| 2.1 Ο Κλάδος της Διύλισης Πετρελαίου στην Ελλάδα | 7 |
| 2.2 Ο όμιλος Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε..... | 9 |
| 2.3 Ο Όμιλος Μότορ Όιλ..... | 14 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο Ο Κλάδος της Εμπορίας των Πετρελαιοειδών..... | 20 |
| 3.1 Ο Κλάδος της Εμπορίας των Πετρελαιοειδών (Λιανική/ Χονδρική Πώληση)..... | 20 |
| 3.2 Δομή αγοράς πετρελαιοειδών..... | 22 |
| 3.3 Πορεία Πωλήσεων Καυσίμων 2012-2016..... | 24 |
| 3.4 Κατανόηση της λιανικής τιμής των καυσίμων | 29 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο Οικονομική κρίση και ο κλάδος διύλισης πετρελαίου..... | 35 |
| 4.1 Οικονομική κρίση στην Ελλάδα..... | 35 |
| 4.2 Οικονομική κρίση και οι επιπτώσεις της στον κλάδο της διύλισης πετρελαίου | 36 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο Στρατηγική ανάλυση | 40 |
| 5.1 Στρατηγικό management | 40 |
| 5.2 Ιστορική εξέλιξη της στρατηγικής προσέγγισης | 42 |
| 5.3.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ..... | 48 |
| 5.3.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ..... | 50 |
| 5.3.3 SWOT Analysis για την Μότορ Όιλ..... | 52 |
| 5.3.4 SWOT Analysis για τα Ελληνικά Πετρέλαια | 60 |
| 5.4 ΑΝΑΛΥΣΗ PEST | 63 |
| 5.5 Ανάλυση των 5 δυνάμεων του Porter..... | 66 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο Στατιστική Ανάλυση | 70 |
| 6.1 Στατιστική ανάλυση των τιμών του κλάδου διύλισης..... | 70 |
| 6.1.1 Στατιστική ανάλυση των τιμών για το προϊόν της αμόλυβδης βενζίνης 100 οκτανίων (unleaded 100) | 71 |
| 6.1.2 Στατιστική ανάλυση για τις τιμές της αμόλυβδης βενζίνης 95 οκτανίων..... | 74 |
| 6.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ | 77 |
| 6.2.1 Συστηματικός κίνδυνος..... | 77 |
| 6.2.2 Υπολογισμός – ερμηνεία συστηματικού κινδύνου | 78 |
| 6.2.3 CAPITAL ASSET PRICING MODEL..... | 79 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ^ο Συμπεράσματα | 83 |
| 7.1 Συμπεράσματα..... | 83 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Ιστορία του πετρελαίου

1.1 Ιστορική αναδρομή του πετρελαίου

Η ενέργεια αποτελούσε αδιαμφισβήτητητα από την αρχή της δημιουργίας των ανθρώπινων κοινωνιών αναπόσπαστο κομμάτι της εξέλιξης τους. Η ανακάλυψη των πρώτων κοιτασμάτων πετρελαίου πριν από περίπου 160 χρόνια αποτέλεσε την αρχή για την βιομηχανική επανάσταση, με τις πρώτες μηχανές εσωτερικής καύσης να αποτελούν την δύναμη η οποία ώθησε την παγκόσμια οικονομία και βιομηχανία σε τεχνολογικά άλματα.

Ας ξεκινήσουμε όμως από την ετυμολογία της λέξης πετρέλαιο. Η λέξη πετρέλαιο προέρχεται από την ελληνική λέξη πέτρα και την λατινική *oleum* που σημαίνει «λάδι» και χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον Γερμανό ορυκτολόγο Agricola, το 1556.

Η πρώτη μεία χρησιμοποίησης του γίνεται στη Βίβλο, όπου αναφέρεται ότι ο Νώε πραγματοποίησε επάλειψη της Κιβωτού, πριν από τον κατακλυσμό με κάποιο υλικό ασφαλικής σύστασης. Ο Ηρόδοτος επίσης αναφέρει ότι στη Ζάκυνθο υπήρχε ένα πηγάδι με άσφαλτο. Πριν από 5.000 τουλάχιστον χρόνια, οι Σουμέριοι, οι Ασσύριοι και οι Βαβυλώνιοι χρησιμοποίησαν τις μεγάλες επιφανειακές διαρροές πετρελαίου στο Χιτ του Ευφράτη ποταμού, ενώ χρήση παρόμοιων διαρροών είναι γνωστή σε πολλά μέρη της Μεσοποταμίας και των γειτονικών περιοχών που περιβάλλουν την ανατολική Μεσόγειο. Στην αρχαιότητα η Νεκρά Θάλασσα ήταν γνωστή με την ονομασία Ασφαλιτίτις Λίμνη, λόγω του ημιστερεού πετρελαίου που έβγαине στις ακτές της από υποβρύχιες διαρροές.

Μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα η χρήση του φωτιστικού πετρελαίου στις ΗΠΑ βρισκόταν στο ίδιο επίπεδο που την είχαν αφήσει οι αρχαίοι Έλληνες και οι Ρωμαίοι. Η πρώτη γεώτρηση ειδικά για την αναζήτηση πετρελαίου έγινε από τον Έντγουιν Ντρέικ στην δυτική Πενσυλβάνια τον Αύγουστο του 1859 και σε βάθος 21 μέτρων, έτσι άνοιξε τον δρόμο στη βιομηχανία πετρελαίου. Την ίδια περίπου περίοδο πετρελαϊκά πεδία ανακαλύφθηκαν στην Ευρώπη και την Άπω Ανατολή.

Με την αρχή του 20ου αιώνα η Βιομηχανική Επανάσταση, που χαρακτηρίζεται από την εμφάνιση του αυτοκινήτου, είχε προχωρήσει τόσο πολύ ώστε το επεξεργασμένο πετρέλαιο για φωτιστική χρήση έπαυε να έχει την πρώτη σημασία και η πετρελαϊκή βιομηχανία έγινε η πρώτη πηγή ενέργειας στον κόσμο.

Έτσι ενώ το 1870 η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου ήταν μικρότερη από 1.000.000 τόνους το χρόνο στα χρόνια έφτασε να ξεπερνά τους 3.000.000.000 τόνους. Σήμερα το πετρέλαιο αποτελεί σημαντική πρώτη ύλη στην βιομηχανία των πετροχημικών, αλλά την μεγαλύτερη εφαρμογή βρίσκει στην παραγωγή ενέργειας, από την οποία εξαρτάται το παρόν και το μέλλον της παγκόσμιας οικονομίας.

Η πρώτη πετρελαϊκή των ΗΠΑ, η οποία ιδρύθηκε για να εκμεταλλευτεί το πετρέλαιο που επέπλεε στα νερά της Πενσυλβάνια, ήταν η Pennsylvania Rock Oil Company του Κονέκτικατ (αργότερα μετονομάστηκε σε Seneca Oil Company). Ο νεοϋρκέζος δικηγόρος George H. Bissell και ο επιχειρηματίας James Townsend συνέλαβαν την ιδέα όταν ο καθηγητής στο Πανεπιστήμιο του Γέιλ Dr. Benjamin Silliman, αναλύοντας ένα μπουκάλι από το πετρέλαιο αυτό, αποκρίθηκε επιστημονικά ότι θα μπορούσε πράγματι να μετατραπεί σε ένα πρώτης τάξεως φωτιστικό μέσο.

Ο Bissell αγόρασε κατόπιν μια έκταση κοντά στην πόλη Titusville της Πενσυλβάνια και προσέλαβε τον Edwin L. Drake να εντοπίσει το μέρος απ' όπου χυνόταν το πετρέλαιο στο νερό. Στις 27 Αυγούστου 1859, πέτυχαν διάνα, βρίσκοντας απόθεμα πετρελαίου σε βάθος 21 μέτρων. Ήταν η πρώτη φορά στην ανθρώπινη ιστορία που το πετρέλαιο εξορύχτηκε από την πηγή του, με τη βοήθεια γεωτρύπανου που δούλευε χάρη στον ατμό. Η Titusville και οι άλλες γειτονικές πόλεις σύντομα άνθισαν οικονομικά, με τα συγκλονιστικά νέα για την πρώτη εξόρυξη πετρελαίου να φτάνει στα αυτιά του John Rockefeller. Ο δαιμόνιος επιχειρηματίας θα γινόταν εντός ολίγου ηγετική φυσιογνωμία της αμερικανικής πετρελαιοβιομηχανίας: την ίδια χρονιά αγοράζει έκταση στο Κλίβελαντ και κατασκευάζει ένα μικρό διυλιστήριο. Μέχρι το 1866 λειτουργούσε ήδη εξαγωγικό γραφείο στη Νέα Υόρκη.

Η επόμενη χρονιά ωστόσο θα σταθεί ορόσημο για την πετρελαϊκή περιπέτεια: ο ίδιος, ο αδελφός του William, ο S.V. Harkness και ο Henry Flagler ιδρύουν την εταιρία-σταθμό Standard Oil Company. Με την ανακάλυψη της πετρελαιοπηγής του Drake στην Πενσυλβάνια και την ευρύτατη κυκλοφορία της είδησης, σύντομα θα ξεπετάγονταν τριγύρω κι άλλες

πετρελαιοπηγές, με νέες φίρμες να διεκδικούν μερίδιο στην αυξανόμενη αγορά των πετρελαιοειδών.

Η εταιρία του Rockefeller δεν θα άφηνε το πράγμα στην τύχη του: εξαγοράζει μαζικά τις μικρότερες και συγχωνεύεται με τους μεγάλους ανταγωνιστές, έτσι ώστε μέχρι το 1870 η Standard Oil να έχει μετατραπεί στο κυρίαρχο διυλιστήριο όλης της Πενσυλβάνια.

Μπαίνοντας στον 20ό αιώνα, οι ανάγκες για πετρέλαιο σύντομα θα εκτοξεύονταν στα ύψη: τα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα αρχικά -όπως το περίφημο Model T του Χένρι Φορντ- και κατόπιν τα αεροπλάνα έκαναν τη ζήτηση σε βενζίνη επείγουσα ανάγκη: η πετρελαϊκή βιομηχανία είχε πλέον μια τεράστια νέα αγορά να καλύψει, με τους κινητήρες εσωτερικής καύσης να δημιουργούν τέτοια ζήτηση που τα υπάρχοντα διυλιστήρια δεν μπορούσαν να καλύψουν.

Το πετρέλαιο έπρεπε λοιπόν να αναζητηθεί και αλλού, ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι την ίδια εποχή γίνονται οι πρώτες αναφορές για ενδεχόμενη εξάντληση των αμερικανικών πετρελαϊκών αποθεμάτων. Αμερικανοί υπουργοί αρχίζουν τις πιέσεις στις πετρελαϊκές να αναζητήσουν αποθέματα στο εξωτερικό, με τις φίρμες να επενδύουν σε Μέση Ανατολή, Νοτιοανατολική Ασία και Νότια Αμερική. Μέχρι το 1910, σημαντικά αποθέματα πετρελαίου είχαν ανακαλυφθεί σε Καναδά, Σουμάτρα, Περσία, Περού, Βενεζουέλα και Μεξικό, με τις χώρες να γνωρίζουν σχετική άνθηση.

Το μεμονωμένο γεγονός που θα τόνωνε καθοριστικά τη βιομηχανία του πετρελαίου δεν ήταν άλλο από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, με το πετρέλαιο να γίνεται πλέον το καύσιμο της νέας εποχής και να μετατρέπει την πετρελαϊκή βιομηχανία σε παγκόσμιο κολοσσό.

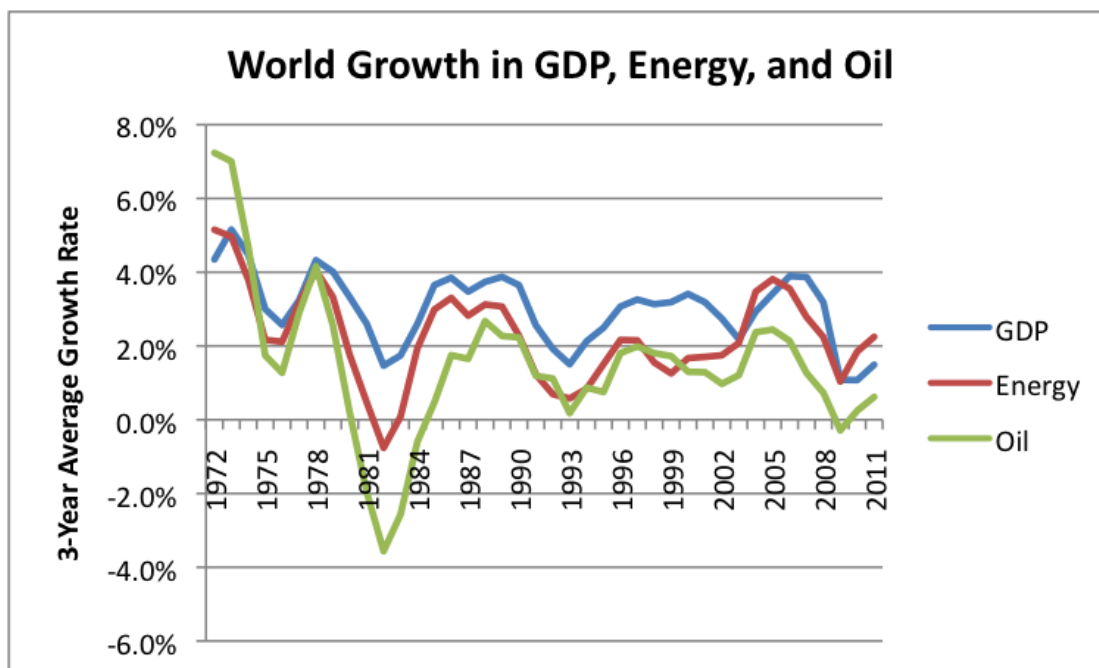
Οι πρώιμες τεχνικές εξόρυξης και η «μανία» του πετρελαίου θα είχαν ωστόσο και ένα τραγικό υποπροϊόν: την εξάντληση πολλών κοιτασμάτων. Έχει υπολογιστεί ότι η απελευθέρωση του φυσικού αερίου που συναντάται συνήθως στα αποθέματα πετρελαίου και οι αναποτελεσματικές τεχνικές εξόρυξης έχουν κατασπαταλήσει περισσότερο από το 75% των αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου των ΗΠΑ.

Όπως υποδεικνύουν οι σύγχρονες περιβαλλοντικές έρευνες, ο κόσμος πρέπει σύντομα να αναζητήσει εναλλακτικές πηγές ενέργειας, εισάγοντας ταυτοχρόνως δραστικές αλλαγές στον τρόπο που ζει και καταναλώνει.

1.2 Πετρέλαιο και παγκόσμια οικονομία

Οι περισσότερες μακροοικονομικές μελέτες που έχουν γίνει κατά καιρούς αποδεικνύουν την μεγάλη αν όχι την μεγαλύτερη επίδραση που έχει απλές τις μορφές ενέργειας, το πετρέλαιο, στην παγκόσμια οικονομία και ανάπτυξη.

Πίνακας 1: Παγκόσμια ανάπτυξη και παραγωγή πετρελαίου



(πηγή: IMF)

Αν μπορούσαμε να δώσουμε μία ικανοποιητική ερμηνεία του παραπάνω διαγράμματος θα ήταν ότι η αύξηση της παραγωγής του πετρελαίου, είναι άμεσα συσχετιζόμενη με την αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ σε συνδυασμό και με τις χαμηλές τιμές λόγω της υψηλής προσφοράς. Αντιστρόφως σε περιόδους κρίσεων και πετρελαϊκών σοκ, η παραγωγή του πετρελαίου μειώνεται, δημιουργείται υπερβάλλουσα ζήτηση που σε συνδυασμό με την χαμηλή προσφορά λόγω της μειωμένης παραγωγής εκτοξεύει τις τιμές του αργού πετρελαίου στα ύψη, που συμπαρασύρει και το γενικό επίπεδο τιμών προς τα πάνω. Έτσι, όταν χρειάζονται

περισσότερα χρήματα για την αγορά της βασικής αυτής μορφής ενέργειας για τις περισσότερες βιομηχανίες του κόσμου, προκύπτει αύξηση της ζητούμενης ποσότητας για χρήμα στην αγορά που έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή περιοριστικής νομισματικής πολιτικής σύμφωνα με την κευνσιανή θεωρία. Στόχος είναι ο περιορισμός αυτής της αύξησης της ζήτησης μέσω αύξησης των προεξοφλητικών επιτοκίων από τις τράπεζες ώστε να γίνει περιορισμός του πληθωρισμού, κάνοντας το χρήμα πιο ακριβό, όχι όμως εις βάρος των επενδύσεων αλλά του εύκολου και φθηνού δανεισμού. Όπως είναι εύκολα αντιληπτό από μία τέτοια κατάσταση πλήττονται η παραγωγή, η κατανάλωση και η απασχόληση.

Έτσι έχουμε σαν αποτέλεσμα η αύξηση του πληθωρισμού, να μειώνει το επίπεδο των πραγματικών μισθών και συνεπώς την προσφορά για εργασία. Από την πλευρά της προσφοράς, βάσει της συνάρτησης της παραγωγής απαιτούνται κεφάλαιο και εργασία ως εισροές. Έτσι έχουμε σαν αποτέλεσμα είτε την μικρότερη αγορά ποσοτήτων πετρελαίου από τις επιχειρήσεις είτε η παραγωγή θα γίνει ακριβότερη, που θα οδηγήσει σε μείωση των παραγόμενων ποσοτήτων, δηλαδή σε συρρίκνωση της παραγωγής και του ΑΕΠ συνολικά.

Γίνεται, επομένως, εύκολα αντιληπτή η σχέση εξάρτησης που υπάρχει στην παραγωγή και την ανάπτυξη της οικονομίας μίας χώρας με τις διακυμάνσεις των τιμών του πετρελαίου.

1.3 Αποθέματα και εξάντληση του πετρελαίου

Κανείς δεν μπορεί να πει με σιγουριά πότε θα τελειώσουν τα αποθέματα πετρελαίου. Παρόλα αυτά το σίγουρο είναι ότι κάποτε θα τελειώσουν. Επίσης σύμφωνα με εκτιμήσεις που έχουν γίνει, σήμερα έχουμε εξαντλήσει περίπου τα μισά αποθέματα πετρελαίου και με την ζήτηση να αυξάνεται συνεχώς λόγω της βελτίωσης των συνθηκών ζωής των ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών, το μόνο σίγουρο είναι ότι η ζήτηση για πετρέλαιο θα συνεχίζει να αυξάνεται με την παραγωγή να παραμένει στάσιμη αν όχι και πτωτική. Οι πετρελαϊκοί κολοσσοί καθησυχάζουν ότι μια εξάντληση του πετρελαίου σύντομα δεν είναι ορατή στον ορίζοντα. Στον αντίλογο όμως, και τα κοιτάσματα που ανακαλύπτονται είναι όλο και λιγότερα και χαμηλότερων αποθεμάτων.

Ο Αμερικάνος γεωλόγος, Marion King Humbert διατύπωσε για πρώτη φορά το 1950 την θεωρία της Πετρ ελαιοπαραγωγικής κορύφωσης, ο οποίος ανάμεσα σε πολλά είχε προβλέψει με ακρίβεια την κορύφωση της παραγωγικής πετρελαίου σε Αμερικανικά εδάφη ανάμεσα στο 1965 -1970 και στην συνέχεια θα άρχιζε να μειώνεται. Η λεγόμενη «καμπύλη Χάμπερτ» - η

οποία έχει το σχήμα μιας συμμετρικής καμπάνας - αποτέλεσε έκτοτε ένα αξιόπιστο εργαλείο πρόβλεψης για την πετρελαϊκή παραγωγή πολλών κρατών. Η λογική στην οποία βασίζεται η καμπύλη Χάμπερτ είναι απλή. Κάθε πεπερασμένος ορυκτός πόρος - όπως είναι το πετρέλαιο, ο άνθρακας, το φυσικό αέριο - φθάνει κάποτε στην εξάντλησή του και η παραγωγή του ακολουθεί μια πορεία με αρχή, μέση και τέλος. Η μέση αυτής της πορείας - η στιγμή στην οποία η παραγωγή φθάνει τον μέγιστο βαθμό ή την κορύφωσή της - βρίσκεται στο σημείο κατά το οποίο έχει εξορυχθεί το 50% των διαθέσιμων αποθεμάτων και απομένει ακόμη το υπόλοιπο μισό.

Πριν από περίπου μία δεκαετία ορισμένοι κορυφαίοι ειδικοί του πετρελαίου - με πιο γνωστούς τον Αμερικανό σύμβουλο επενδύσεων Μάθιου Σίμονς, τον Αμερικανό γεωλόγο και συνεργάτη τού Χάμπερτ Κένεθ Ντιφείζ και τον Βρετανό γεωλόγο Κόλιν Κάμπελ - μετέφεραν την καμπύλη Χάμπερτ σε παγκόσμιο επίπεδο και υποστήριξαν ότι η κορύφωση της παγκόσμιας παραγωγής επίκειται άμεσα. Τόνισαν μάλιστα ότι η μεγάλη εξάρτηση των ανεπτυγμένων κρατών από το πετρέλαιο και η αύξηση της παγκόσμιας κατανάλωσης θα εντείνουν περισσότερο τις τριβές και τις αρνητικές επιπτώσεις που θα έχει η πτώση της παραγωγής, η οποία μοιραία ακολουθεί μετά την κορύφωση. Οι περισσότεροι ειδικοί της «σχολής» αυτής θεωρούν ότι η κορύφωση επήλθε ήδη ή πρόκειται να επέλθει μέσα στα αμέσως επόμενα χρόνια. Παρ' ότι είναι δύσκολο να αρνηθεί κανείς τη βάση αυτών των εκτιμήσεων - το πετρέλαιο είναι πράγματι ένας πεπερασμένος πόρος και από τη στιγμή που το αντλούμε χωρίς να υπάρχει τρόπος αντικατάστασής του κάποτε θα εξαντληθεί -, οι αντιδράσεις που προκάλεσαν ήταν τεράστιες. Οι περισσότερο αισιόδοξοι πολέμιοί τους - οι αποκαλούμενοι και «αρνητές της κορύφωσης» - θεωρούν ότι τα αποθέματα πετρελαίου της Γης επαρκούν για περισσότερο από έναν αιώνα, ότι οι διακυμάνσεις στην παραγωγή και στην προμήθεια του πετρελαίου δεν προκαλούνται τόσο από φυσικούς λόγους όσο από την αύξηση της ζήτησης και ότι η άνοδος των τιμών του πετρελαίου θα ενισχύσει την τεχνολογική ανάπτυξη του τομέα οδηγώντας σε νέες μεθόδους εξόρυξης και σε νέες ανακαλύψεις. Οι λιγότερο αισιόδοξοι δεν αρνούνται την κορύφωση αυτή καθαυτή, απλώς υποστηρίζουν ότι δεν πρόκειται να επέλθει άμεσα και την τοποθετούν από το 2020 ως το 2030, θεωρώντας ότι τα στοιχεία στα οποία βασίζονται οι εκτιμήσεις για τα παγκόσμια αποθέματα είναι ελλιπή και οι υπολογισμοί δεν είναι σωστοί.

Σε κάθε περίπτωση, έχουν αρχίσει και γίνονται σημαντικές προσπάθειες από τα κράτη για να απεξαρτηθούν από το πετρέλαιο που σε κάθε περίπτωση αποτελεί έναν πεπερασμένο ενεργειακό πόρο, παρόλα αυτά η δυσκολία στην λήψη αποφάσεων και το πολιτικό κόστος έχουν καθυστερήσει αυτή την στροφή. Σύμφωνα με αναλύσεις θα πρέπει η σταδιακή και οριστική απεξάρτηση από το πετρέλαιο να αρχίσει να συμβαίνει είκοσι χρόνια πριν την οριστική εξάντληση των κοιτασμάτων πετρελαίου, για να γίνει η μετάβαση στις υπόλοιπες μορφές ενέργειες ομαλά. Αν ξεκινήσει δέκα χρόνια πριν, θα υπάρξει σχετικά ομαλή μετάβαση, παρόλαυτα θα πρέπει να υπάρξει κρατική παρέμβαση για τυχόν περιπτώσεις που βιομηχανίες ή και πολίτες θα εξοκείλλουν. Στην εποχή μας το σημαντικότερο πρόβλημα αποτελούν οι μετακινήσεις οι οποίες καταναλώνουν το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής πετρελαίου. Ένα σημαντικό, κυρίως πανεπιστημιακό, ρεύμα των οπαδών της κορύφωσης προτρέπει για εγκατάλειψη του πετρελαίου και στροφή προς τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας, λιγότερη χρήση των αυτοκινήτων, επιστροφή στην τοπική παραγωγή τροφίμων και προϊόντων και γενικότερα υιοθέτηση ενός περισσότερο «πράσινου» τρόπου ζωής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η θεωρία της πετρελαιοπαραγωγικής κορύφωσης έχει μεγάλη απήχηση στους οικολόγους: πολλοί από αυτούς βλέπουν στον φόβο για το τέλος του πετρελαίου τη μόνη ελπίδα για τη σωτηρία του πλανήτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Ο Κλάδος της Διύλισης Πετρελαίου

2.1 Ο Κλάδος της Διύλισης Πετρελαίου στην Ελλάδα

Το ακατέργαστο πετρέλαιο το οποίο προκύπτει από τις εξορύξεις, αποτελείται από ένα μίγμα υδρογονανθράκων καθώς και άλλων στοιχείων (οξυγόνο, θείο, μεθάνιο κλπ.) κάτι που δεν επιτρέπει την άμεση χρησιμοποίησή του. Έτσι θεωρείται απαραίτητη η επεξεργασία του ώστε να απομονωθούν τα περιττά στοιχεία και να παραχθούν τα διαφορετικά προϊόντα – υποπροϊόντα πετρελαίου ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις διάφορες βιομηχανικές δραστηριότητες αλλά και στην λιανική πώληση. Θα μπορούσαμε λοιπόν να πούμε ότι ο κλάδος της διύλισης είναι η κορωνίδα για την προμήθεια του πετρελαίου στους τελικούς καταναλωτές, αφού εισάγει αργό πετρέλαιο και παράγει τα κατάλληλα προϊόντα με τα οποία

προμηθεύει τις εταιρείες λιανικής πώλησης καυσίμων και πετρελαιοειδών οι οποίες με την σειρά τους προμηθεύουν τους καταναλωτές. Ο Κλάδος της Διύλισης του πετρελαίου αποτελείται εγχώρια από τους δύο ομίλους – Ελληνικά Πετρέλαια Α. Ε και Μότορ Όιλ Α.Ε και λειτουργούν συνολικά 4 διυλιστήρια συνολικής δυναμικότητας 526.000 βαρελιών την ημέρα δηλαδή κατά μέσον όρο 131.000 το κάθε διυλιστήριο ενώ ο μέσος Ευρωπαϊκός όρος είναι τα 144.000 βαρέλια ημερησίως. Επιπλέον ο κλάδος , πέραν της ενεργειακής επάρκειας που εξασφαλίζει στην χώρα, έχει σημαντικές εξαγωγές αλλά και γενικότερα μία αξιοσημείωτη συνεισφορά στο συνολικό ΑΕΠ της Ελλάδος, κατέχοντας την δεύτερη θέση στον ευρύτερο κλάδο της μεταποίησης με αξία παραγωγής να διαμορφώνεται στα 14.3 δις. Ευρώ και να ηγείται των εξαγωγών, με την συνολική τους αξία να ξεπερνά τα 7.5 δις. Ευρώ ενώ για κάθε 1 προστιθέμενης αξίας που παράγεται στη διύλιση προκύπτουν 2,7 ΑΕΠ στην εθνική οικονομία, ενώ για κάθε 1 θέση εργασίας στον κλάδο αντιστοιχούν άλλες 9 θέσεις απασχόλησης για τον τόπο. [\(πηγή\)](#)

- Η συνεισφορά των ελληνικών διυλιστηρίων στην εθνική οικονομία αν και ιδιαίτερος σημαντική δεν έχει τύχει ευρύτερης αναγνώρισης. Με περισσότερο από €1 δις. ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας το 2016, που αντιστοιχεί στο 0,5% του ΑΕΠ, ο κλάδος της διύλισης κατατάσσεται δεύτερος μεταξύ των κλάδων της μεταποίησης, παρουσιάζοντας σημαντική διεύρυνση του μεριδίου του τα τελευταία χρόνια.
- Το ανθρώπινο δυναμικό του κλάδου είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένο και διατηρεί καλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας συγκριτικά με άλλους βιομηχανικούς κλάδους. Συνολικά στον κλάδο εργάζονται άμεσα περίπου 4.100 άτομα.
- Οι στενά συνδεδεμένοι με τον κλάδο τομείς χονδρικού και λιανικού εμπορίου προϊόντων πετρελαίου προσφέρουν άμεσα στην εθνική οικονομία επιπλέον €500 εκατ. προστιθέμενης αξίας και τουλάχιστον 23.000 θέσεις εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών καυσίμων από ανεξάρτητους μεταφορείς.
- Επίσης, σύμφωνα με τις μελέτες του IOBE ο κλάδος της διύλισης επηρεάζει με την λειτουργία του έναν μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων και κλάδων στην χώρα μας αν αναλογιστούμε ότι η πορεία του πετρελαίου είναι συνυφασμένη στην χώρα μας και με την πορεία του ΑΕΠ λόγω της εξάρτησης που έχει η Ελλάδα από την συγκεκριμένη μορφή ενέργειας. Έτσι γίνεται αντιληπτό ότι τα οφέλη του συγκεκριμένου κλάδου καθώς και οι επιρροές του είναι πολλαπλάσια από τα προφανή ποσά που αναφέρονται παραπάνω.

2.2 Ο όμιλος Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε



Τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ (ΕΛΠΕ) ιδρύθηκαν το 1958 και αποτελούν έναν από τους κορυφαίους Ομίλους στον τομέα της ενέργειας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, με δραστηριότητες σε 7 χώρες. Οι μετοχές τους διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο Αθηνών (ATHEX: ELPE) και στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου (LSE: HLPD)

1955-1970

Το 1955 με απόφαση της τότε κυβέρνησης, υπογράφεται η σύμβαση κατασκευής του διυλιστηρίου Ασπροπύργου, του πρώτου διυλιστηρίου πετρελαίου στην Ελλάδα. Η κατασκευή άρχισε το 1956 και δυο χρόνια αργότερα, το 1958, εγκαινιάζεται το νέο διυλιστήριο στον Ασπρόπυργο. Οκτώ χρόνια αργότερα, το 1966, ο ελληνικής καταγωγής Τομ Πάππας, εγκαινιάζει το διυλιστήριο της ESSO PAPPAS στη Δυτική Θεσσαλονίκη.

1971-1980

Ιδρύεται η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ Α.Ε. (Δ.Ε.Π.) και εξαγοράζεται από το Ελληνικό Δημόσιο η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ Α.Ε. (ΕΛ.Δ.Α.). Το Δημόσιο ελέγχει πλήρως τη διύλιση, διάθεση και εμπορία διυλισμένων προϊόντων. Ο Όμιλος Ιωάννη Λάτση εγκαινιάζει το διυλιστήριο της ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ στην Ελευσίνα.

1981-1990

Το Δημόσιο εξαγοράζει τον όμιλο εταιρειών ESSO που μετονομάζεται σε ΕΚΟ. Ιδρύεται η ΔΕΠ-ΕΚΥ για την άσκηση των δικαιωμάτων του Δημοσίου στην έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων. Ιδρύεται η Δημόσια Επιχείρηση Παροχής Αερίου Α.Ε. (Δ.Ε.Π.Α.). Η Δ.Ε.Π. αναλαμβάνει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου τη διύλιση και διάθεση διυλισμένων προϊόντων στην εσωτερική αγορά και αποκτά τις μετοχές της ΕΛ.Δ.Α. και της Δ.Ε.Π.Α. Η ΕΛ.Δ.Α. ιδρύει την εταιρεία μελετών ΑΣΠΡΟΦΟΣ, αρχικά μαζί με τη Foster Wheeler Italiana S.r.l., και την εμπορική Εταιρεία ΕΛΔΑ-Ε. Η εμπορική ΕΚΟ ιδρύει συμμετοχικά την ΕΚΟΤΑ-ΚΩ.

1991-1997

Απελευθερώνεται η αγορά πετρελαίου και η Δ.Ε.Π. αναλαμβάνει τη διύλιση και διάθεση προϊόντων για δικό της λογαριασμό μέσω των διυλιστηρίων ΕΛ.Δ.Α. και ΕΚΟ. Η Δ.Ε.Π. αποκτά τις μετοχές του ομίλου ΕΚΟ. Η εμπορική ΕΚΟ ιδρύει συμμετοχικά την ΕΚΟ GEORGIA και την ΕΚΟΛΙΝΑ. Η ΕΛΔΑ-Ε αναπτύσσεται στην εσωτερική αγορά. Δ.Ε.Π. και ΕΛ.Δ.Α. συμμετέχουν στην ίδρυση της V.P.I., βιομηχανίας παραγωγής ρητίνης πολυαιθυλενίου στο Βόλο. Η ΔΕΠ-ΕΚΥ προχωρά σε εκχωρήσεις στη Δυτική Ελλάδα με συμμετοχή της στις κοινοπραξίες έρευνας TRITON και ENTERPRISE.

1998-2008

Συγχώνευση των θυγατρικών του Ομίλου ΔΕΠ και μετονομασία σε ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ. Εισαγωγή στα Χρηματιστήρια Αθηνών και Λονδίνου. Κατά τα επόμενα χρόνια ο Όμιλος ΕΛ.ΠΕ. ιδρύει ή συμμετέχει σε θυγατρικές εταιρείες όπως η ΕΛ.ΠΕΤ. ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΑΕ, μέσω της οποίας αποκτά το διυλιστήριο ΟΚΤΑ στα Σκόπια, η ΕΛ.ΠΕ. - ΠΟΣΕΙΔΩΝ Ν.Ε., η GLOBAL Albania, η HELLENIC PETROLEUM CYPRUS, η ΕΚΟ Serbia AD, η Jugopetrol AD και η ΕΚΟ Bulgaria EAD, για την επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων του Ομίλου σε Αλβανία, Κύπρο, Σερβία, Μαυροβούνιο και Βουλγαρία αντίστοιχα. Το Ελληνικό Δημόσιο διαθέτει με δημόσια εγγραφή δεύτερο πακέτο μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. Συγχωνεύεται στην ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. η εταιρεία ΠΕΤΡΟΛΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.Β.Ε., μέσω της οποίας ο Όμιλος αποκτά το διυλιστήριο Ελευσίνας.

Στα επόμενα χρόνια ακολουθούν κι άλλες συστάσεις θυγατρικών εταιρειών, όπως η ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε., με σκοπό τη δραστηριοποίηση του Ομίλου στον

τομέα παραγωγής και εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας, μέσω της κατασκευής και λειτουργίας εργοστασίου (CCGT) ισχύος 390 MW στη Θεσσαλονίκη, η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ – ΑΠΟΛΛΩΝ Ν.Ε. και η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ Α.Ε.[4], με σκοπό την παραγωγή, διάθεση και εμπορία ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Επίσης, αναπτύσσεται κοινοπραξία της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. (20%) με τις εταιρείες WOODSIDE ENERGY της Αυστραλίας (45%) και REPSOL YPF της Ισπανίας (35%), για έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων σε περιοχές της Λιβύης. Στοχεύοντας στην περαιτέρω ισχυροποίηση του Ομίλου στον τομέα παραγωγής και εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας, σημαντικό βήμα αποτελεί η συνεργασία με την ιταλική EDISON SpA., με την οποία συστήνεται η κοινοπραξία ELPEDISON.

Στον τομέα Έρευνας και Παραγωγής Υδρογονανθράκων υπογράφονται δυο συμβάσεις παραχωρήσεων στις περιοχές West Obayed και Mesaha, στην Αίγυπτο.

Πραγματοποιείται σημαντική εμπορική συμφωνία μεταξύ της ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. και της INEOS CHLORVINYLS, μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες παραγωγής χλωρίου-αλκαλικών στην Ευρώπη, για διανομή ρητινών στην Ελλάδα.

Επίσης, μεταβιβάζονται τα δικαιώματα έρευνας και παραγωγής υδρογονανθράκων στη Λιβύη στον Γάλλο-Βελγικό ενεργειακό όμιλο GDF Suez.

Πραγματοποιείται η εξαγορά του 100% της Opet Aygaz Bulgaria EAD στη Βουλγαρία, ενισχύοντας έτσι το χαρτοφυλάκιο του Ομίλου στη Ν.Α. Ευρώπη.

2009-2013

Με στόχο την ενδυνάμωση της θέσης του Ομίλου στην εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών και την περαιτέρω ανάπτυξη της λιανικής εμπορίας, η BP HELLAS μεταβιβάζει τα εμπορικά δικαιώματά της στην Ελλάδα στα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ, συμπεριλαμβανομένων του δικτύου πρατηρίων καυσίμων, αποθηκευτικών χώρων, καθώς και εμπορικών και βιομηχανικών πελατών.

Ολοκληρώνονται οι εργασίες ανέγερσης νέων μονάδων στο διυλιστήριο της Θεσσαλονίκης.

Με στόχο τη διασπορά τεχνικών και επενδυτικών κινδύνων αποφασίζεται η πώληση μέρους των δικαιωμάτων έρευνας και παραγωγής υδρογονανθράκων στην περιοχή West Obayed στη Δυτική Έρημο της Αιγύπτου, στην εταιρεία VEGAS OIL & GAS S.A. Σκοπός της κοινοπραξίας (VEGAS 70% - ΕΛΠΕ 30%) είναι η συνέχιση των ερευνητικών εργασιών στην περιοχή.

Τίθεται σε εμπορική λειτουργία και δεύτερη μονάδα ηλεκτροπαραγωγής (CCGT) στη Θίσβη Βοιωτίας, δυναμικότητας 420 MW από την ELPEDISON ENERΓΕΙΑΚΗ. Η υλοποίηση αυτής της επένδυσης, ενισχύει σημαντικά το σύστημα της Νοτίου Ελλάδας με αξιόπιστη και περιβαλλοντικά φιλική ηλεκτρική ενέργεια.

Ο Όμιλος, στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης της στρατηγικής του, αποχωρεί από την αγορά της Γεωργίας, με την πώληση του συνόλου της συμμετοχής του στην HELLENIC PETROLEUM Georgia Ltd.

Ολοκληρώνεται η μεγαλύτερη ιδιωτική βιομηχανική επένδυση στην Ελλάδα, που αφορά στον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του διυλιστηρίου Ελευσίνας. Μετά την επιτυχή έναρξη της εμπορικής του λειτουργίας, το νέο διυλιστήριο υποστηρίζει ουσιαστικά την κερδοφορία του Ομίλου, ενώ παράλληλα προσφέρει πολλαπλά οφέλη για το περιβάλλον, την απασχόληση και την εθνική οικονομία.

Ολοκληρώνεται με επιτυχία η πρώτη έκδοση Ευρω-ομολόγου στην ιστορία του Ομίλου, ύψους €500 εκ., επιβεβαιώνοντας την εμπιστοσύνη των διεθνών κεφαλαιαγορών στις προοπτικές και τη στρατηγική του.

Δραστηριότητες του ομίλου

Ο τομέας διύλισης αποτελεί την κύρια δραστηριότητα, αντιπροσωπεύοντας περίπου 75% του συνολικού ενεργητικού του Ομίλου. Ο Όμιλος διαθέτει τα τρία από τα τέσσερα διυλιστήρια που λειτουργούν στην Ελλάδα (Ασπρόπυργος, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη), με συνολική δυναμικότητα 340 kbpd, κατέχοντας μερίδιο περίπου 65% της ελληνικής αγοράς στον τομέα του χονδρικού εμπορίου πετρελαιοειδών.

Ο Όμιλος, την πενταετία 2007-2012 υλοποίησε ένα επενδυτικό πρόγραμμα ύψους €3 δις περίπου, στο πλαίσιο του οποίου εντάσσεται και η ολοκλήρωση της μεγαλύτερης ιδιωτικής βιομηχανικής επένδυσης στην Ελλάδα, που αφορά τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση

του διυλιστηρίου Ελευσίνας. Το 2013 ήταν η πρώτη πλήρης χρονιά εμπορικής λειτουργίας του αναβαθμισμένου διυλιστηρίου της Ελευσίνας, το οποίο αφού ολοκλήρωσε επιτυχώς τη διαδικασία αριστοποίησης, είχε σημαντική συνεισφορά στην κερδοφορία του Ομίλου και την αύξηση των εξαγωγών του.

Ο Όμιλος κατέχει ηγετική θέση στην εγχώρια εμπορία, μέσω των θυγατρικών του ΕΚΟ[5] και ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ[6] (πρώην BP Hellas). Οι δυο εταιρείες δραστηριοποιούνται στην εγχώρια λιανική εμπορία μέσω δικτύου περίπου 1.700 πρατηρίων, καθώς και στις πωλήσεις υγραερίου, βιομηχανικών, αεροπορικών, ναυτιλιακών καυσίμων και λιπαντικών.

Επιπλέον, ο Όμιλος δραστηριοποιείται στις αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Διαθέτει το μοναδικό διυλιστήριο της π.Γ.Δ.Μ. στα Σκόπια και μέσω ενός δικτύου 287 πρατηρίων συνολικά, κατέχει σημαντική θέση στην εμπορία καυσίμων σε Κύπρο, Βουλγαρία, Σερβία και Μαυροβούνιο.

Ο Όμιλος κατέχει δικαιώματα έρευνας υδρογονανθράκων στην Ελλάδα και το Μαυροβούνιο, ενώ οι τρέχουσες δραστηριότητές του επικεντρώνονται σε έρευνες στις περιοχές West Obayed και Mesaha της Αιγύπτου (συμμετοχή 30% ανά περιοχή). Ο Όμιλος συμμετέχει ως διαχειριστής (operator) σε διεθνή κοινοπραξία πετρελαϊκών εταιρειών (συμμετοχή 33%) η οποία έχει επιλεγεί από το ΥΠΕΚΑ ως ο πρώτος προτιμητέος προσφέρων για την απόκτηση δικαιωμάτων έρευνας και παραγωγής στο Δυτικό Πατραϊκό κόλπο, ενώ στις 14 Μαΐου 2014 υπεγράφη η σύμβαση παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο. Ήδη έχουν ξεκινήσει οι αρχικές γεωλογικές μελέτες στην περιοχή [7].

Ο Όμιλος διαθέτει το μοναδικό καθετοποιημένο συγκρότημα παραγωγής πετροχημικών στην Ελλάδα, με κύρια προϊόντα το πολυπροπυλένιο και παράγωγά του, η παραγωγή του οποίου γίνεται σύμφωνα με τα πρότυπα Basel. Το μερίδιο της εγχώριας αγοράς υπερβαίνει το 50% ενώ οι εξαγωγές, κυρίως στην Τουρκία, την Ιταλία και την Ιβηρική χερσόνησο, αντιπροσωπεύουν ποσοστό περίπου 50%-60% των πωλήσεων.

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται επίσης στους τομείς ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Μέσω της ELPEDISON[8], κοινοπραξία με την ιταλική EDISON, ήδη λειτουργεί δύο μονάδες συνδυασμένου κύκλου στη Θεσσαλονίκη και τη Θίσβη Βοιωτίας, συνολικής ισχύος 810 MW. Επιπλέον, τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ δραστηριοποιούνται στον κλάδο των

ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, με χαρτοφυλάκιο άνω των 100 MW σε διάφορα στάδια ανάπτυξης.

Ο Όμιλος συμμετέχει κατά 35% στη Δημόσια Επιχείρηση Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ)[9], που αποτελεί τον κύριο εισαγωγέα και πάροχο φυσικού αερίου στην Ελλάδα. Η ΔΕΠΑ κατέχει το 100% του ΔΕΣΦΑ, ιδιοκτήτη και διαχειριστή του ελληνικού δικτύου φυσικού αερίου, καθώς και το 51% των τοπικών εταιρειών διανομής και παροχής αερίου (ΕΠΑ).

Ο ΔΕΣΦΑ βρίσκεται σε διαδικασία πώλησης στην εταιρεία SOCAR του Αζερμπαϊτζάν, καθώς στις 21 Δεκεμβρίου 2013 υπεγράφη συμφωνία πώλησης των μετοχών (Share Purchase Agreement) ύψους €400εκ. για το 66% των μετοχών, ενώ η ολοκλήρωση της συναλλαγής υπόκειται στην έγκριση των αρμόδιων ρυθμιστικών αρχών ενέργειας και ανταγωνισμού σε Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση.

Συζητιέται η μεταβίβαση του μεριδίου του Ομίλου Λάτση σε 'νεουδρυθέν όμιλο της ΠGroup'.

2.3 Ο Όμιλος Μότορ Όιλ



Η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ (ΕΛΛΑΣ) – Διυλιστήρια Κορίνθου Α.Ε. ή απλά ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ είναι εταιρεία πετρελαιοειδών με έδρα το Μαρούσι της Ελλάδας. Δραστηριοποιείται στον τομέα της διύλισης και εμπορίας αργού πετρελαίου, και σήμερα έχει εξελιχθεί σε βασικό πρωταγωνιστή του κλάδου στην ανατολική Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Η ΜΟΕ είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών και συμπεριλαμβάνεται στο Γενικό δείκτη (ATHEX COMPOSITE INDEX), στο δείκτη Υψηλής κεφαλαιοποίησης (FTSE/ATHEX LARGE CAP) καθώς και σε επιμέρους κλαδικούς δείκτες. Το Διυλιστήριο της εταιρίας, το οποίο βρίσκεται

στους Αγίους Θεοδώρους, Κορινθίας, οι βοηθητικές εγκαταστάσεις και οι εγκαταστάσεις διακίνησης καυσίμων αποτελούν το μεγαλύτερο βιομηχανικό συγκρότημα της Ελλάδος και θεωρείται ένα από τα πιο ευέλικτα διυλιστήρια της Ευρώπης. Έχει την δυνατότητα να κατεργάζεται αργό πετρέλαιο διαφόρων τύπων, παράγοντας ένα ευρύ φάσμα πετρελαϊκών προϊόντων, που καλύπτουν τις πιο αυστηρές διεθνείς προδιαγραφές, εξυπηρετώντας έτσι μεγάλες εταιρείες εμπορίας πετρελαίου στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό. Συγκεκριμένα, η ΜΟΕ παράγει και διαθέτει πετρελαιοειδή προϊόντα ενώ παράλληλα είναι η μοναδική ελληνική εταιρεία παραγωγής, συσκευασίας και διάθεσης λιπαντικών τα οποία πληρούν τις πιο αυστηρές Ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Παράγει ημερησίως 180.000 βαρέλια, προϊόντα από υγραέριο, βενζίνη, μεσαία κλάσματα έως μαζούτ και ασφάλτους ενώ διαθέτει την δυνατότητα να παράγει ειδικά προϊόντα βάση των αναγκών των πελατών της εξυπηρετώντας έτσι και τους πιο απαιτητικούς. Τα παραγόμενα βασικά και τελικά λιπαντικά είναι εγκεκριμένα από διεθνείς οργανισμούς (Association des Constructeur Europeens d'Automobiles, American Petroleum Institute) και από τις Ένοπλες δυνάμεις των ΗΠΑ. Το βιομηχανικό συγκρότημα της εταιρίας είναι στρατηγικά εγκατεστημένο στο εμπορικό σταυροδρόμι της ανατολικής μεσογείου. Διαθέτει 5 προβλήτες οι οποίες μπορούν να δεχτούν μέχρι και ULCC δεξαμενόπλοια, ενώ διαθέτει και αποθηκευτικό χώρο 2,5 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων για την αποθήκευση πρώτων υλών και προϊόντων. Η Διοίκηση της εταιρείας, καθώς και οι Γενικές Διευθύνσεις Εμπορίας, Οικονομικών, Διοικητικού & Ανθρωπίνων Πόρων και Στρατηγικού Επιχειρησιακού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης, στεγάζονται σε σύγχρονο κτίριο στο Μαρούσι Αττικής. Το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας της ΜΟΕ είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με το ISO 9001:2008 για την παραγωγή, εμπορία και παράδοση καυσίμων, βιοκαυσίμων, λιπαντικών, κεριών και προϊόντων ασφάλτου. Το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης είναι και αυτό πιστοποιημένο σύμφωνα με το ISO 14001:2004 για συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης, καθώς επίσης και το σύστημα Υγιεινής και Ασφάλειας με το OHSAS 18001:2007. Το διυλιστήριο της ΜΟΕ είναι το μόνο διυλιστήριο στην Ελλάδα, και ένα από τα ελάχιστα στην Ευρώπη, το οποίο έχει πιστοποιηθεί και για τα τρία συστήματα. Η δέσμευση της Εταιρείας για συνεχή βελτίωση της ποιότητας είναι καθολική. Στα πλαίσια της δέσμευσης αυτής, το Σεπτέμβριο του 2006 έγινε Διαπίστευση του Χημείου του Διυλιστηρίου, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 17025:2005, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.).

Η πιστοποίηση ισχύει μέχρι το Σεπτέμβριο του 2014. Επιπρόσθετα, από το 2007 η Εταιρεία υλοποιώντας τη δέσμευσή της για συνεχή βελτίωση στη Διαχείριση του Περιβάλλοντος,

εκδίδει σε εθελοντική βάση την ετήσια Περιβαλλοντική Δήλωση, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) 1221/2009 επικυρωμένη από τη Bureau Veritas.

Δραστηριότητες Ομίλου

- Παραγωγή Καυσίμων: Βασική πρώτη ύλη στην όλη παραγωγική διαδικασία αποτελεί το αργό πετρέλαιο, το οποίο αφού υποστεί την πρώτη επεξεργασία στις Μονάδες Ατμοσφαιρικής Απόσταξης (συνολικής δυναμικότητας 180.000 βαρελιών ημερησίως) διαχωρίζεται σε υγραέριο, νάφθα, μαζούτ, κεροζίνη και ντήζελ. Το υγραέριο, αφού απομακρυνθούν οι θειούχες ενώσεις, οδηγείται στις σφαιρικές δεξαμενές προς αποθήκευση. Η νάφθα, το μαζούτ η κεροζίνη και το ντήζελ υφίστανται περαιτέρω επεξεργασία στα επιμέρους συγκροτήματα, για να πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές της εταιρίας.
- Παραγωγή βενζίνης: εισέρχεται η νάφθα η οποία, αφού υποστεί αποθείωση με καταλυτική υδρογόνωση, χωρίζεται σε δύο ρεύματα: βαριάς και ελαφριάς νάφθας. Στην ίδια μονάδα κατεργάζεται μια μικρή ποσότητα νάφθας που προέρχεται από την μονάδα θερμικής πυρόλυσης.
- Συγκρότημα Υδρογονοπυρόλυσης (Hydrocracker): Η συγκεκριμένη μονάδα αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες επενδύσεις της Εταιρείας το ύψος της οποίας ανήλθε σε € 350 εκατ.. Μέσω της λειτουργίας της μονάδας αυτή κατέστη δυνατή η παραγωγή νέων καθαρών καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπρόσθετα η μονάδα συνέβαλε αποφασιστικά στη βελτίωση των περιβαλλοντικών όρων του Δυλιστηρίου καθώς οι εκπομπές από το συγκρότημα Καταλυτικής Πυρόλυσης (FCC) μειώθηκαν σημαντικά.
- Συγκρότημα καταλυτικής πυρόλυσης (FCC): χρησιμοποιεί ως πρώτη ύλη το μαζούτ που προέρχεται από τη μονάδα ατμοσφαιρικής απόσταξης ή εισαγόμενο μαζούτ και παράγει υγραέρια, βενζίνη υψηλών οκτανίων, ντήζελ και μαζούτ. Μερικά από τα υγραέρια πηγαίνουν σε άλλες μονάδες και μετατρέπονται σε υψηλής ποιότητας συστατικά βενζινών.
- Παραγωγή Λιπαντικών: χρησιμοποιείται σαν πρώτη ύλη μαζούτ από τη μονάδα ατμοσφαιρικής απόσταξης από το συγκρότημα FCC, εφ' όσον είναι κατάλληλης

ποιότητας, ή εισαγόμενο μαζούτ και παράγονται λιπαντικά. Μετά ακολουθούν διεργασίες που βελτιώνουν τις ιδιότητες τους, όπως δείκτης ιξώδους, σημείο ροής, σημείο θολώσεως για την παραγωγή των βασικών λιπαντικών. Επιπλέον παράγεται άσφαλτος από την μονάδα κενού των λιπαντικών, και μαζί με το υπόλειμμα από την μονάδα κενού του FCC, πηγαίνει στην μονάδα θερμικής πυρόλυσης για αναβάθμιση και παραγωγή μαζούτ.

Ιστορικά στοιχεία

1970-1972: Σύσταση και έναρξη της λειτουργίας του διυλιστηρίου το οποίο διαθέτει μονάδα διύλισης αργού πετρελαίου, διυλιστήριο παραγωγής βασικών λιπαντικών, προβλήτα με σταθμό φόρτωσης, σταθμούς φόρτωσης βυτιοφόρων οχημάτων.

1975: Επέκταση των εργασιών στον τομέα παραγωγής καυσίμων με την προσθήκη της μονάδας Ατμοσφαιρικής Απόσταξης.

1978: Κατασκευή μονάδας Καταλυτικής Αναμόρφωσης (περαιτέρω επεξεργασία νάφθας).

1980: Εγκατάσταση Μονάδας Καταλυτικής Πυρόλυσης (επεξεργασία μαζούτ σε προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας).

1984: Κατασκευή μονάδας Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας που χρησιμοποιεί ως πρώτη ύλη αέριο καύσιμο. Δικαίωμα πώλησης ενέργειας στο εθνικό δίκτυο.

1993: Πιστοποίηση για όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων την Εταιρείας κατά ISO 9002.

1996: Αγορά του 50% των μετοχών της Εταιρείας από την Aramco Overseas Company BV, 100% θυγατρική της Saudi Arabian Oil Company (Saudi Aramco). Μεταφορά των διοικητικών υπηρεσιών της Εταιρείας σε σύγχρονες εγκαταστάσεις στο Μαρούσι Αττικής.

2000: Ολοκλήρωση επενδύσεων με σκοπό την παραγωγή προϊόντων σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2000. Την ίδια χρονιά πιστοποιείται το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης της Εταιρείας κατά ISO 14001:1996.

2001: Εγκατάσταση νέου αεριοστροβίλου στο σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Αναβάθμιση της μονάδας κενού των λιπαντικών. Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας με δημόσια εγγραφή και έναρξη διαπραγμάτευσης των μετοχών της στο Χ.Α.

2002: Εξαγορά του 100% της εταιρείας εμπορίας πετρελαιοειδών AVIN OIL A.B.E.N.E.Π.

2003: Πιστοποίηση Ποιότητας για όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της Εταιρείας κατά ISO 9001:2000.

2004: Επαναπιστοποίηση του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης της Εταιρείας κατά ISO 14001:2000 με ισχύ μέχρι το 2007.

2005: Έναρξη λειτουργίας του συγκροτήματος Υδρογονοπυρόλυσης (Hydrocracker) που δίνει τη δυνατότητα παραγωγής «καθαρών» καυσίμων σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 2009 (Auto Oil II). Απόκτηση από τη Motor Oil Holdings S.A του ποσοστού που κατείχε η Aramco Overseas Company B.V στην Εταιρεία.

2006: Διαπίστευση του Χημείου του Διύλιστηρίου κατά ISO/IEC 17025:2005 από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ) με ισχύ μέχρι το Σεπτέμβριο 2010.

2007: Επαναπιστοποίηση του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης της Εταιρείας κατά ISO 14001:2004 με ισχύ μέχρι το 2010. Έκδοση σε εθελοντική βάση της πρώτης ετήσιας Περιβαλλοντικής Δήλωσης σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό EMAS ER 761/2006 (Eco-Management and Audit Scheme – EMAS) επικυρωμένη από τη Bureau Veritas.

2008: Συμφωνία συνεργασίας με τη ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ Α.Ε. – ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ μέσω της ΚΟΡΙΝΘΟΣ POWER Α.Ε. για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση μονάδας συνδυασμένου κύκλου με καύσιμο φυσικό αέριο που θα ευρίσκεται εντός των εγκαταστάσεων του Διύλιστηρίου της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας. Πιστοποίηση του Συστήματος Υγιεινής & Ασφάλειας του Διύλιστηρίου (Health & Safety Management) κατά το διεθνές πρότυπο OHSAS 18001:2007 με ισχύ μέχρι το 2011.

2009: Επαναπιστοποίηση του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας σύμφωνα με το νέο πρότυπο ISO 9001:2008 με ισχύ μέχρι το 2012. Απόκτηση ποσοστού 64,06% του μετοχικού κεφαλαίου της “ΟFC ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ Α.Ε.” με αποτέλεσμα η συμμετοχή του Ομίλου ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ στην OFC Α.Ε. να αυξηθεί σε 92,06%.

2010: Έναρξη λειτουργίας της νέας Μονάδας Απόσταξης Αργού (new Crude Distillation Unit) με ικανότητα διύλισης 60.000 βαρελιών αργού ημερησίως. Ολοκλήρωση της εξαγοράς του 100% των μετοχών των εταιρειών “SHELL HELLAS Α.Ε.” (μετονομάστηκε σε “Coral

A.E.”) και “SHELL GAS A.E.B.E. ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ” (μετονομάστηκε σε “Coral Gas A.E.B.E.Y”). Επαναπιστοποίηση του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης του Διυλιστηρίου κατά ISO 14001:2004 με πιστοποιητικό ισχύος μέχρι τον Ιανουάριο 2013 και του Χημείου του Διυλιστηρίου κατά ISO / IEC 17025 με πιστοποιητικό ισχύος μέχρι το Σεπτέμβριο 2014. Έκδοση της ετήσιας Περιβαλλοντικής Δήλωσης σύμφωνα με τον πιο πρόσφατο Ευρωπαϊκό Κανονισμό EMAS III 1221/2009. Η MOTOP ΟΪΑ ιδρύει από κοινού με τη ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ Α.Ε. – ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ την εταιρεία “Μ και Μ Α.Ε. ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ”.

2011:Ολοκλήρωση της κατασκευής του 5ου αεριοστρόβιλου στο συγκρότημα συμπαραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και ατμού του Διυλιστηρίου, του οποίου η συνολική ισχύς διαμορφώνεται σε 85 MW (από 68 MW). Επαναπιστοποίηση του Συστήματος Διαχείρισης Υγιεινής και Ασφάλειας σύμφωνα με το OHSAS 18001:2007 με ισχύ μέχρι το 2014. Ολοκλήρωση κατασκευής της μονάδας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της ΚΟΡΙΝΘΟΣ POWER Α.Ε.

2012:Επαναπιστοποίηση του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας κατά ISO 9001:2008 με ισχύ μέχρι το 2015. Έναρξη της εμπορικής λειτουργίας της ΚΟΡΙΝΘΟΣ POWER Α.Ε.

2013: Πραγματοποίηση του μεγαλύτερου προγράμματος περιοδικής συντήρησης (major turnaround program) στην ιστορία της Εταιρείας το οποίο περιελάμβανε τις μονάδες μετατροπής ήτοι το συγκρότημα Υδρογονοπυρόλυσης m (Hydrocracker) και το συγκρότημα μονάδων καταλυτικής πυρόλυσης (Fluid Catalytic Cracking).

2014: Εξαγορά μέσω δημόσιας πρότασης του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας CYCLON ΕΛΛΑΣ και διαγραφή των μετοχών της τελευταίας από το Χρηματιστήριο Αθηνών. Ανανέωση των πιστοποιητικών ISO 9001:2008, ISO 14001: 2004 και OHSAS 18001:2007 με διάρκεια ισχύος μέχρι το Δεκέμβριο 2017. Ανανέωση της διαπίστευσης του Χημείου του Διυλιστηρίου κατά το πρότυπο ISO/IEC 17025 με πιστοποιητικό ισχύος μέχρι το Σεπτέμβριο 2018.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Ο Κλάδος της Εμπορίας των Πετρελαιοειδών

3.1 Ο Κλάδος της Εμπορίας των Πετρελαιοειδών (Λιανική/ Χονδρική Πώληση)

Ο κλάδος των πετρελαιοειδών είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες της ελληνικής οικονομίας και εκείνος που επηρεάζει σαφέστατα την ευρύτερη παραγωγή και παροχή υπηρεσιών. Συνδέεται στενά με την ανάπτυξη της οικονομίας και συχνά σηματοδοτεί εξελίξεις στην γενικότερη εύρυθμη λειτουργία της παραγωγής. Η ελληνική οικονομία χαρακτηρίζεται ως μια καθαρά εξαρτημένη από το πετρέλαιο και αυτό προκύπτει από την δυναμική παρουσία του πετρελαίου στο εμπορικό και ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας εδώ και δεκαετίες.

Η Ελλάδα, έχοντας μείνει αρκετά πίσω σε σχέση με τις υπόλοιπες οικονομίες της Ευρωπαϊκής ένωσης στην ανεξάρτηση από την κατανάλωση του πετρελαίου, καλύπτει τις ενεργειακές απαιτήσεις της σχεδόν 75% με πετρέλαιο. Η μεγάλη συμμετοχή που έχει ο κλάδος στην εύρυθμη λειτουργία της οικονομίας, της αγοράς και εξέλιξη της χώρας, έχει ως συνέπεια την δυναμική εμπλοκή του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με στόχο την διαμόρφωση των τιμών, τον κοινωνικό χαρακτήρα και το κοινωνικό αντίκτυπο, τις μεγάλες επενδύσεις για την παραγωγή προϊόντων πετρελαίου για την καλύτερη κάλυψη της αγοράς κ.α.

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η απαραίτητη συμμόρφωση της με τους ευρωπαϊκούς κανόνες και τα ρυθμιστικά πλαίσια επιφέρουν σημαντικές αλλαγές στην αγορά της ενέργειας με απελευθέρωση της, με δημιουργία εσωτερικού δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας, με την ισχυροποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, με συμμόρφωση ως προς τους ρυπογόνους ρύπους και τέλος την σταδιακή ανεξάρτηση από το πετρέλαιο σηματοδοτούν κινδύνους και απειλές που τυχόν θα κληθούν να αντιμετωπίσουν οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο.

Ο κλάδος των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα κατηγοριοποιείται σε τρία επίπεδα δραστηριοτήτων. Το πρώτο αφορά την διαδικασία της διύλισης, το δεύτερο της χονδρικής εμπορίας και το τρίτο της λιανικής που έχουν ως απώτερο στόχο τον εφοδιασμό του τελικού καταναλωτή σε πετρελαιοειδή.

Στον τομέα της διύλισης δραστηριοποιούνται δύο εταιρίες (Μότορ Όιλ και ΕΛΠΕ) και παρατηρούνται στοιχεία ολιγοπωλίου ανταγωνισμού. Η Μότορ Όιλ διαθέτει διυλιστήριο στην Κόρινθο και η ΕΛΠΕ στον Ασπρόπυργο, την Ελευσίνα και την Θεσσαλονίκη. Στον τομέα της χονδρικής εμπορίας δραστηριοποιούνται περίπου 50 εταιρίες με τις 23 να έχουν άδεια τύπου Α η οποία αφορά την δυνατότητα εμπορίας προϊόντων πετρελαίου εκτός των ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων, υγραερίου και ασφάλτου. Στον τομέα της λιανικής πώλησης δραστηριοποιούνται περίπου 6.100 πρατήρια στην Ελληνική επικράτεια (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ) η πλειοψηφία των οποίων φέρει σήμα συγκεκριμένης εταιρίας εμπορίας. Επιπλέον κατά την διάρκεια του διαστήματος Οκτωβρίου- Απριλίου δραστηριοποιούνται και περίπου 250 μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης.

Η δραστηριότητα εμπορίας πετρελαιοειδών στην Ελλάδα ασκείται από νομικά πρόσωπα που κατέχουν μια από τις άδειες που προβλέπει ο Νόμος 3054/2002, ο οποίος ρυθμίζει την οργάνωση και την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς Πετρελαιοειδών. Οι άδειες εμπορίας διαχωρίζονται σε 4 κατηγορίες ανάλογα με τα προϊόντα που διακινούνται:

ΑΔΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ «Α»: (Εμπορία Βενζινών, Πετρελαίου Κίνησης, Πετρελαίου Θέρμανσης, Μαζούτ:1) Απευθείας σε τελικούς καταναλωτές (κατασκευαστικές εταιρίες, εμπορικούς και βιομηχανικούς πελάτες (βιομηχανίες –βιοτεχνίες –ξενοδοχεία – θερμοκήπια -κρατικούς φορείς κλπ.), πελάτες θέρμανσης και 2) Σε κατόχους άδειας λιανικής πώλησης: (πρατήρια λειτουργούντα σε χώρους ελεγχόμενους από εταιρίες εμπορίας ή από πρατηριούχους), ανεξάρτητα πρατήρια –χωρίς σήμα Εταιρίας Εμπορίας, πωλητές Πετρελαίου Θέρμανσης)

ΑΔΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ «Β1»: Εμπορία ναυτιλιακών προϊόντων (πετρελαίου και μαζούτ): Απευθείας ή μέσω traders σε ποντοπόρα πλοία και σε πλοία ακτοπλοΐας. Για τις παραδόσεις χρησιμοποιούνται ιδιόκτητα ή συμβεβλημένα σλέπια ή βυτιοφόρα αυτοκίνητα. Οι παραδόσεις γίνονται με παραστατικά της εταιρίας.

ΑΔΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ «Β2»: Εμπορία jetfuels (κηροζίνη) σε ελληνικές και ξένες αεροπορικές εταιρίες. Για τις παραδόσεις χρησιμοποιούνται εγκαταστάσεις και ειδικά αυτοκίνητα (με ειδικά φίλτρα) ανεφοδιασμού αεροσκαφών, στα διάφορα αεροδρόμια.

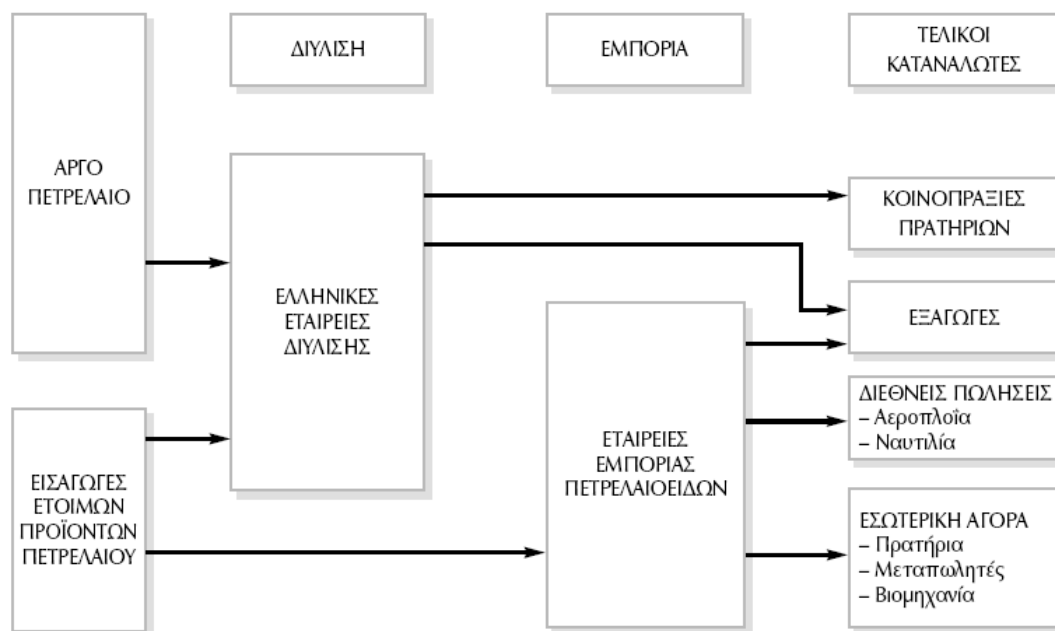
ΑΔΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ «Γ»: 1) Εμπορία Χύμα Υγραερίου. Απευθείας σε: Βιομηχανικούς και εμπορικούς πελάτες (βιομηχανίες, βιοτεχνίες, θερμοκήπια, αγροτικά ξηραντήρια), Νοσοκομεία, ξενοδοχεία, κατοικίες για θέρμανση, μαγείρεμα, παραγωγή ζεστού νερού, Πρατήρια autogasγια την κίνηση οχημάτων. 2) Εμπορία Εμφιαλωμένου Υγραερίου σε: Διανομείς Εμφιαλωμένου Υγραερίου, καταστήματα λιανικής πώλησης

ΑΔΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΤΟΥ «Δ»: Εμπορία και Διανομή Ασφάλτου.

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ: Ο Ν. 3054/02 ουσιαστικά δεν καλύπτει τα λιπαντικά παρά το ότι, πολλές εκ των ως άνω εταιριών δραστηριοποιούνται και στον τομέα των λιπαντικών.

3.2 Δομή αγοράς πετρελαιοειδών

Πίνακας 2: Δομή αγοράς πετρελαιοειδών



(πηγή: IOBE)

Στην ελληνική αγορά δραστηριοποιούνται:

- 23 εταιρίες εμπορίας με άδεια Α με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης ανά την Ελλάδα.

- 29 εταιρίες με άδεια Β1 ή/και Β2 για ναυτιλιακά ή / και αεροπορικά καύσιμα με ευκολίες ανεφοδιασμού πλοίων σε λιμάνια και με σταθμούς ανεφοδιασμού αεροσκαφών σε περίπου 25 αεροδρόμια. Από αυτές τις εταιρίες, οι 14 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α.

- 31 εταιρίες με άδεια Γ –δηλαδή εμπορίας Υγραερίου με εγκαταστάσεις ή/και εμφιαλωτήρια υγραερίων. Από αυτές τις εταιρίες, οι 4 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α.

- 23 εταιρίες με άδεια Δ –δηλαδή εμπορίας Ασφάλτου. Από αυτές τις εταιρίες, οι 8 διαθέτουν και Άδεια τύπου Α.

- 1 εταιρία με Άδεια Μεταφοράς με Αγωγό που δραστηριοποιείται στη μεταφορά καυσίμων για αεροπλάνα (Jet fuels) από τα Διυλιστήρια στον Αερολιμένα Ε. Βενιζέλος.

- Περίπου 6.100 πρατήρια (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ), που η πλειοψηφία τους φέρει σήματα εταιριών.

- Περίπου 250 Πωλητές Πετρελαίου Θέρμανσης με εγκατάσταση και ένας μικρός αριθμός Πωλητών Πετρελαίου Θέρμανσης χωρίς εγκατάσταση.

- Για τη διακίνηση των καυσίμων χρησιμοποιούνται:

- δίκτυο αγωγών (pipelines)

- περίπου 1.550 βυτιοφόρα Δημόσιας Χρήσης

- περίπου 300 βυτιοφόρα Ιδιωτικής Χρήσης των Εταιριών Εμπορίας

- περίπου 8.400 μικρά βυτιοφόρα Ιδιωτικής Χρήσης διανομής θέρμανσης

Οι μεταφορές πετρελαιοειδών από τα διυλιστήρια ή το εξωτερικό προς τις εγκαταστάσεις των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών πραγματοποιούνται με τους εξής τρόπους:

- μέσω πετρελαιαγωγών, εφόσον βρίσκονται κοντά στα διυλιστήρια.

- μέσω δεξαμενόπλοιων, εφόσον βρίσκονται μακριά από τις εγκαταστάσεις των διυλιστηρίων και υπάρχουν διαθέσιμες λιμενικές εγκαταστάσεις.

- μέσω σιδηροδρομικού δικτύου, όπου αυτό καθίσταται εφικτό και μόνο για τις περιπτώσεις που υπάρχει σταθερό και προγραμματισμένο μεταφορικό έργο.

–μέσω βυτιοφόρων αυτοκινήτων, εφόσον δεν επαρκεί ή δεν είναι δυνατός ο εφοδιασμός με έναν από τους ανωτέρω τρόπους.

–Βυτιοφόρα αυτοκίνητα χρησιμοποιούνται για τον εφοδιασμό σε πετρελαιοειδή άλλων προμηθευτών, όπως τα πρατήρια, οι πελάτες του πετρελαίου θέρμανσης μικρών βιομηχανιών και βιοτεχνιών κ.λπ. είτε απευθείας από τα διυλιστήρια για λογαριασμό των εταιρειών εμπορίας είτε από τις εγκαταστάσεις των τελευταίων.

Η χρήση των πετρελαιοειδών και οι ανάγκες οι οποίες αυτά καλύπτουν διαφέρουν μεταξύ των τελικών καταναλωτών της οικονομίας, όπως τα νοικοκυριά, τη βιομηχανία, τις μεταφορές και τις υπηρεσίες. Αντίστοιχα, διαφέρει ο τρόπος εφοδιασμού, αλλά και η οργάνωση των εταιριών χονδρικής εμπορίας για κάθε κατηγορία πελατών. Οι εταιρίες χονδρικής εμπορίας πετρελαιοειδών διαχωρίζουν τις εμπορικές τους δραστηριότητες σε αυτές των λιανικών πωλήσεων, των βιομηχανικών πωλήσεων, των πωλήσεων πετρελαίου θέρμανσης και των διεθνών πωλήσεων. Η τελευταία κατηγορία διακρίνεται σε δύο επιμέρους βασικές υποκατηγορίες (εφοδιασμός πλοίων και εφοδιασμός αεροσκαφών).

3.3 Πορεία Πωλήσεων Καυσίμων 2012-2016

Εσωτερική Αγορά

- Οι πωλήσεις Βενζινών μειώθηκαν κατά 16,12% (2016 vs 2015: -1,49%).
- Οι πωλήσεις Πετρελαίου Θέρμανσης μειώθηκαν κατά 37,91% (2016 vs 2015: -13,62%).
- Οι πωλήσεις Πετρελαίου Κίνησης αυξήθηκαν κατά 23,11% (2016 vs 2015: 4,65%).
- Οι πωλήσεις Μαζούτ μειώθηκαν κατά 8,10% (2016 vs 2015: -5,02%).
- Οι πωλήσεις Υγραερίου σημειώνουν αύξηση κατά 21,82% (2016 vs 2015: 4,47%) λόγω της ανάπτυξης της υγραεριοκίνησης.

Διεθνή Αγορά

- Τα αεροπορικά καύσιμα (Jet Fuels), παρουσιάζουν αύξηση κατά 27,90% (2016 vs 2015: 7,75%) λόγω αύξησης της τουριστικής κίνησης.
- Τα Ναυτιλιακά καύσιμα παρουσίασαν συνολική μείωση κατά 18,08% (2016 vs 2015 -1,88%).

Πιο συγκεκριμένα:

- το Πετρέλαιο Ναυτιλίας αυξήθηκε κατά 22,38% (2016 vs 2015: 5,16%)
- το Μαζούτ Ναυτιλίας μειώθηκε κατά 25,77% (2016 vs 2015: -3,89%).

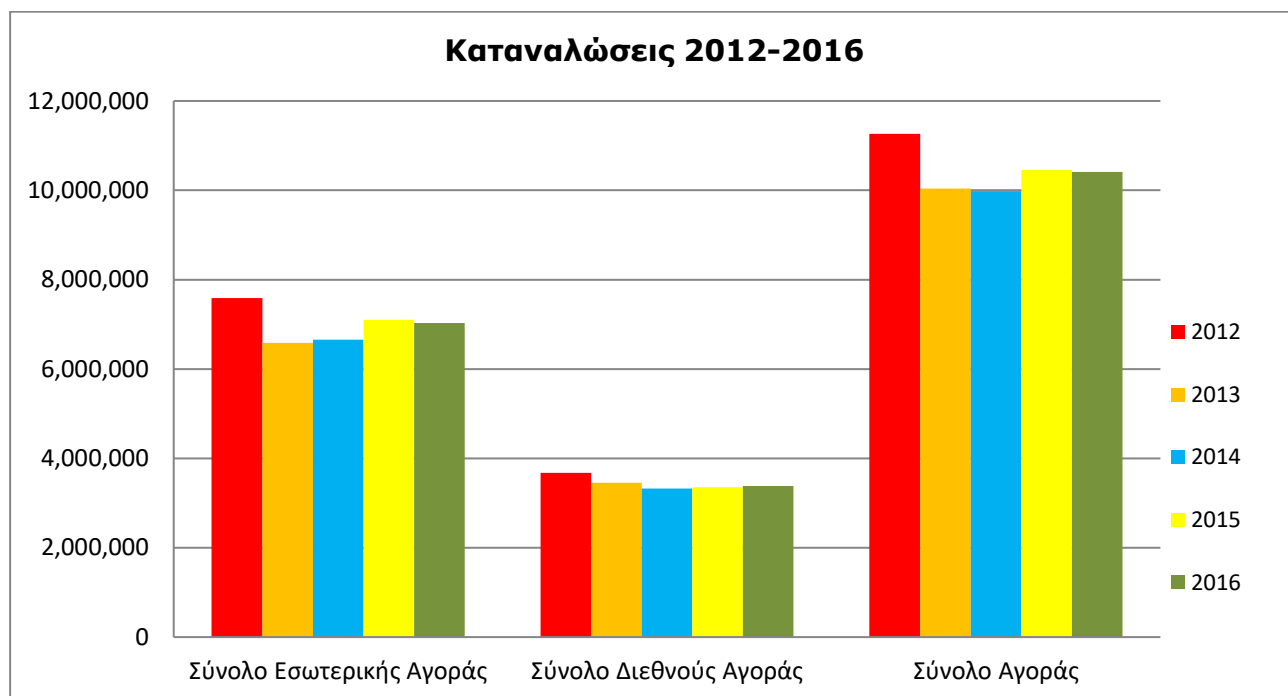
Η σημαντικότερη μείωση στις πωλήσεις Βενζινών οφείλεται αφενός στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες και αφετέρου στη μετακίνηση των καταναλωτών στην κατανάλωση Πετρελαίου Κίνησης και Autogas. Παρόλα αυτά οι αναλυτές έχουν προβλέψει ότι οι πετρελαιοκινητήρες σιγά σιγά θα αποσυρθούν από την αγορά των αυτοκινήτων ιδιωτικής συμβατικής χρήσεως, αφού οι εξελιγμένοι κινητήρες βενζίνης πλέον αποδίδουν περισσότερο με χαμηλότερη κατανάλωση. Ήδη δύο μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν αποσύρει από τα μοντέλα με τις υψηλότερες πωλήσεις, τους πετρελαιοκινητήρες, και τους αντικατέστησαν με βενζινοκίνητους τέταρτης γενιάς. Αυτή η τάση στις αυτοκινητοβιομηχανίες θα προωθήσει και θα ενισχύσει και πάλι τις βενζίνες, και θα μειώσει σταδιακά τις πωλήσεις του πετρελαίου κίνησης.

Οι πωλήσεις μαζούτ μειώθηκαν διότι μαζούτ χρησιμοποιούν κυρίως οι κατασκευαστικές εταιρείες, και γενικά οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες. Όπως είναι γνωστό ο κατασκευαστικός κλάδος βιώνει ίσως από όλους τους κλάδους που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα τις μεγαλύτερες συνέπειες από την οικονομική κρίση. Οπότε είναι προφανής η αιτιολόγηση της μείωσης των πωλήσεων.

Για το πετρέλαιο θέρμανσης, η υπερβολική φορολόγηση ανέκοψε μέσα στα χρόνια της κρίσης την ανοδική του πορεία. Επίσης τα ολοένα και χαμηλότερα εισοδήματα των καταναλωτών και η μειωμένη αγοραστική τους δύναμη, τους έστρεψε σε εναλλακτικές μορφές ενέργειας. Μορφές ενέργειας όπως, καυσόξυλα, πέλετ, ηλεκτρικές θερμάστρες κλπ., που δεν τους στοιχίζουν τόσο ακριβά. Το ποσοστό μείωσης στην τετραετία 2012 – 2016 37% είναι εξαιρετικά σημαντικό για όλο τον κλάδο. Είναι γεγονός ότι αρκετοί μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης, οι οποίοι ήταν υπεράριθμοι πριν την κρίση, πλέον δεν δραστηριοποιούνται στην αγορά.

Συνοπτικά, οι καταναλωτές έχουν προσπαθήσει να απεξαρτηθούν από το πετρέλαιο, κυρίως λόγω της κρίσης, παρόλα αυτά, λόγω του χαρακτηρισμού των προϊόντων του πετρελαίου ως προϊόντα πρώτης ανάγκης η ζήτηση τους είναι ανελαστική.

Πίνακας 3: Καταναλώσεις (σύνολο) πετρελαιοειδών 2012-2016



Πίνακας 4: Αναλυτικές ποσότητες που καταναλώθηκαν ανά είδος 2012-2016

| ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ 2012-2016 | | | | | |
|--------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ | | | | | |
| ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ | | | | | |
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Βενζίνη Αμόλυβδη | 2.838.592 | 2.639.477 | 2.511.981 | 2.447.507 | 2.412.001 |

| | | | | | |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| Βενζίνη LRP | 38.968 | 16.365 | 4.289 | 2.662 | 1.767 |
| Σύνολο | 2.877.560 | 2.655.842 | 2.516.270 | 2.450.169 | 2.413.768 |
| Πετρέλαιο Θέρμανσης | 1.931.716 | 929.541 | 967.746 | 1.388.676 | 1.199.490 |
| Πετρέλαιο Κίνησης | 2.063.411 | 2.247.539 | 2.363.892 | 2.427.425 | 2.540.313 |
| Σύνολο | 3.995.127 | 3.177.080 | 3.331.638 | 3.816.101 | 3.739.803 |
| Μαζούτ 1500 | 138.922 | 136.372 | 146.759 | 145.516 | 142.184 |
| Μαζούτ 3500 | 68.257 | 58.223 | 61.270 | 54.938 | 48.205 |
| Σύνολο | 207.179 | 194.595 | 208.029 | 200.454 | 190.389 |
| | | | | | |
| Υγραέριο | 405.374 | 425.136 | 437.955 | 472.711 | 493.828 |
| | | | | | |
| Κηροζίνη | 7.353 | 4.472 | 3.145 | 4.450 | 3.357 |
| | | | | | |
| Άσφαλτος | 99.299 | 126.194 | 158.683 | 154.272 | 190.181 |
| | | | | | |
| Σύνολο Εσωτερικής Αγοράς | 7.591.892 | 6.583.319 | 6.655.720 | 7.098.157 | 7.031.326 |
| | | | | | |
| ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΓΟΡΑ | | | | | |
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| JET-A1 | 813.061 | 828.665 | 932.128 | 965.078 | 1.039.901 |
| | | | | | |
| Marine Gasoil | 456.686 | 451.319 | 470.098 | 531.447 | 558.888 |
| | | | | | |
| Ναυτιλιακό Μαζούτ | 2.404.014 | 2.172.457 | 1.922.052 | 1.856.838 | 1.784.607 |
| | | | | | |
| Σύνολο Διεθνούς Αγοράς | 3.673.761 | 3.452.441 | 3.324.278 | 3.353.363 | 3.383.396 |
| | | | | | |
| ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΑΣ | | | | | |
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Σύνολο Αγοράς | 11.265.653 | 10.035.760 | 9.979.998 | 10.451.520 | 10.414.722 |

Ανάλυση λιανικής αγοράς καυσίμων

Είναι γεγονός ότι ο αριθμός των πρατηρίων στην Ελλάδα είναι αρκετά μεγαλύτερος αναλογικά με τους κατοίκους (αυτοκίνητο/πρατήριο) σε σχέση με εκείνους των υπολοίπων χωρών της Ε.Ε. Αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό είναι η παρουσία πρατηρίων ακόμα και σε απομακρυσμένους επαρχιακούς δρόμους πολύ μακριά από τον κοντινότερο σταθμό φόρτωσης, με αποτέλεσμα την παρουσία φυτοζωούντων πρατηρίων στην ελληνική επικράτεια.

Για τους πρατηριούχους υπήρξε περίοδος εύκολου κέρδους με σιγουριά χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις με αποτέλεσμα την εκτόξευση του αριθμού των πρατηρίων.

Σε προϊόντα όπως η βενζίνη 95άρα ή το πετρέλαιο κίνησης η διαφοροποίηση του προϊόντος από εταιρία σε εταιρία είναι μηδαμινή. Ο καταναλωτής δεν έχει κριτήριο και η υποκατάσταση του προϊόντος είναι αρκετά εύκολη. Έτι ο καταναλωτής επιλέγει πρατήριο με βάση την κοντινότερη απόσταση, την τιμή του λίτρου και ίσως και την προσωπική σχέση με το υπαλληλικό προσωπικό.

Οι εταιρίες που προμηθεύουν τα πρατήρια και φέρουν το σήμα τους τιμολογούν με βάση συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του λιανέμπορου.

Συγκεκριμένα, το γεωγραφικό σημείο αποτελεί πρώτο παράγοντα καθώς και η παρουσία ανταγωνιστών στο ευρύτερο μικροοικονομικό περιβάλλον του πρατηριούχου. Επίσης η πιστοληπτική ικανότητα του πελάτη καθώς και η συσσωρευμένη υποχρέωση του πελάτη προς την εταιρία και η συμπεριφορά του ως προς την διαδικασία της αποπληρωμής του χρέους αυτού, είναι εξίσου παράγοντας που ρυθμίζει την τελική τιμή μαζί με τις προοπτικές για την εξέλιξη των κυβικών πωλήσεων του πρατηρίου στο εύλογο χρονικό διάστημα που ορίζει το τμήμα τιμολόγησης της εταιρίας.

Σε καμία περίπτωση όμως η εταιρία απαγορεύεται να ορίζει τιμή μεταπώλησης σε πρατήρια DODO-CODO (dealer owned – dealer operated & company owned-dealer operated) παρά

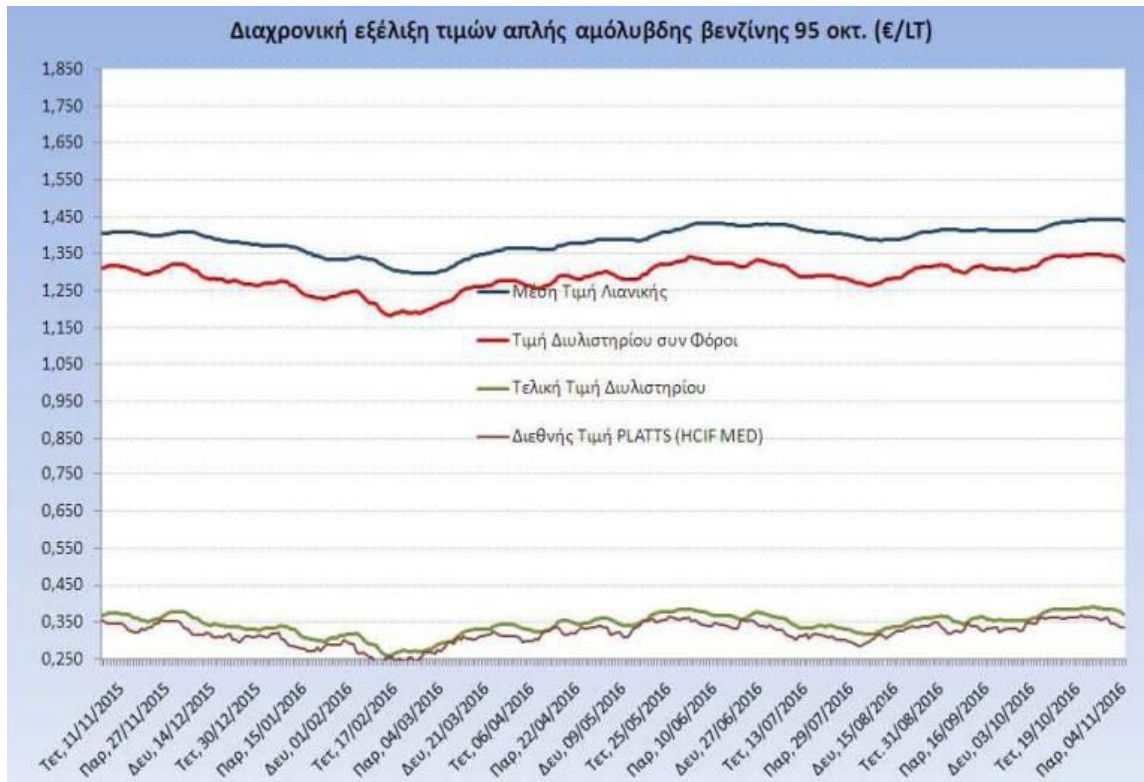
μόνο σε αυτά που είναι COCO-COMO (company owned -company operated & company owned-manager operated) .

Λόγω του αρκετά μεγάλου αριθμού πρατηρίων , το ομοιογενές προϊόν που εμπορεύονται, την μικρή έως ανύπαρκτη επιρροή στην τιμή του προϊόντος ενός μόνο πρατηρίου, της εύκολης εισόδου – εξόδου απο τον κλάδο καθώς και της ελεύθερης πληροφόρησης των τιμών των ανταγωνιστών θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε τον κλάδο της λιανικής πώλησης καυσίμων ως τέλει ανταγωνισμό.

3.4 Κατανόηση της λιανικής τιμής των καυσίμων

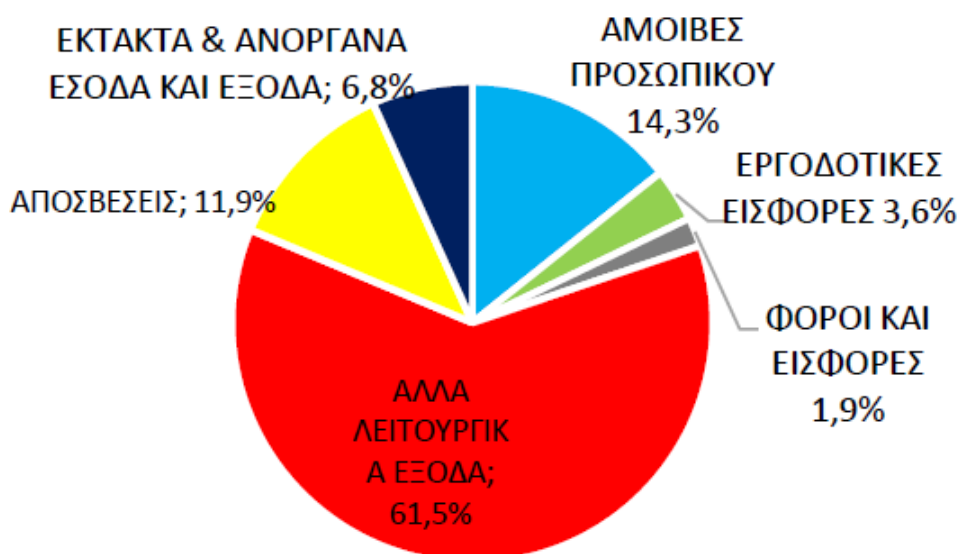
Πολλά ερωτήματα προκύπτουν για την προέλευση της τελικής τιμής στην αντλία των υγρών καυσίμων. Εύλογη είναι συνήθως η σύγκριση που γίνεται με την γενικότερη παγκόσμια τάση των τιμών των καυσίμων σε σχέση με τις ελληνικές. Για παράδειγμα το 2014 είχαμε παγκόσμια πτώση της τιμής της αμόλυβδης βενζίνης 29% και στην Ελλάδα αντιθέτως είχαμε μείωση μόνο 7%. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, η χώρα μας να βρίσκεται στην τρίτη θέση πανευρωπαϊκά με την ακριβότερη τιμή βενζίνης.

Πίνακας 5: Διαχρονική εξέλιξη τιμών απλής αμόλυβδης βενζίνης 95 οκτανίων (€/λίτρο)



Τα υψηλά ποσοστά φορολογίας (63% περίπου της τελικής τιμής στις βενζίνες) είναι πράγματι ένας παράγοντας που κρατάει υψηλά τις τιμές, δεν δικαιολογούν όμως τις αποκλίσεις από τις διεθνείς τιμές. Επιπλέον, από το συνολικό αυτό ποσοστό της φορολογίας μόνο ο ΕΦΚ και το τέλος ΡΑΕ είναι σταθερά, σχεδόν το 30% αυτής είναι μεταβαλλόμενο και εξαρτάται από την τιμή βάσης του προϊόντος. Αυτό σημαίνει ότι η διεθνής τιμή θα έπρεπε κανονικά να επηρεάζει το 60% της τελικής τιμής του καυσίμου και όχι το 30% όπως υποστηρίζεται από το υπουργείο Ανάπτυξης και από τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών.

Πίνακας 6: Συνολικές δαπάνες εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών (IOBE)



Επίσης, όπως βλέπουμε και από τον Πίνακα 6, τα κόστη κάθε εμπορίας πετρελαιοειδών αναλύονται με τα λειτουργικά έξοδα να έχουν την πρώτη θέση. Ακολουθούν οι αμοιβές προσωπικού, όπου ακόμα ο κλάδος στις ημέρες μας αμείβει αρκετά καλά τους υπαλλήλους, λόγω και της δυσκολίας που εμφανίζει ο κλάδος και της εξειδίκευσης που χρειάζεται. Έπειτα, στην Τρίτη θέση βρίσκουμε τις αποσβέσεις, όπου είναι εξαιρετικά σημαντικό στοιχείο γιατί αποτυπώνουν την εξοδοποίηση της συνολικής επένδυσης που έχουν κάνει οι εμπορίες στα συνεργαζόμενα πρατήρια. Μηχανολογικός και διαφημιστικός εξοπλισμός για την προώθηση του σήματος της εταιρείας και των προϊόντων τους. Ακόμη ακολουθούν τα έκτακτα και ανόργανα έξοδα και οι διάφορες εισφορές και φόροι στο κράτος.

Πίνακας 7: Αναλυτικά κόστη (σε χιλιάδες ευρώ ανά μετρικό τόνο)

| (σε χιλ. €) | 2015 | 2016 | % Μεταβολή 2015/2016 |
|-------------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------------|
| (Α) ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΕ ΧΙΛ Μ.Τ. | 11.008 | 12.745 | 15,8% |
| (Β) ΑΞΙΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ | 9.059.014 | 9.002.879 | -0,6% |
| (1) ΚΟΣΤΟΣ CIF | 5.222.659 | 5.002.077 | -4,2% |
| (2) ΔΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΦΟΡΟΙ | 3.371.108 | 3.467.049 | 2,8% |
| (3) ΆΜΕΣΑ ΈΞΟΔΑ ΑΓΟΡΩΝ | 56.557 | 64.855 | 14,7% |
| (Γ) ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ (1+2+3) | 8.650.324 | 8.533.981 | -1,3% |
| (Δ) ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ (Β-Γ) | 408.690 | 468.898 | 14,7% |
| (Ε) ΆΛΛΑ ΈΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ | 90.528 | 95.230 | 5,2% |
| (Ζ) ΣΥΝΟΛΟ (Δ+Ε) | 499.218 | 564.128 | 13,0% |
| (4) ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ | 63.902 | 69.845 | 9,3% |
| (5) ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ | 19.041 | 17.484 | -8,2% |
| (6) ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ | 9.148 | 9.521 | 4,1% |
| (7) ΆΛΛΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΈΞΟΔΑ | 281.799 | 300.546 | 6,7% |
| (8) ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ | 55.246 | 58.286 | 5,5% |
| (9) ΑΝΟΡΓΑΝΑ ΈΞΟΔΑ/ΈΣΟΔΑ | 3.403 | 33.103 | 872,8% |
| (Η) ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ (4+5+6+7+8+9) | 432.540 | 488.785 | 13,0% |
| (Θ) ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ & ΦΟΡΩΝ (Ζ-Η) | 66.678 | 75.342 | 13,0% |
| ΚΕΡΔΗ(ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ & ΦΟΡΩΝ ΑΝΑ Μ.Τ. (Θ/Α) | 6,06 | 5,91 | -2,5% |
| (Ι) ΤΟΚΟΙ (net) | 57.436 | 52.292 | -9,0% |
| (Κ) ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ (Θ-Ι) | 9.242 | 23.050 | 149,4% |
| ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΑΝΑ Μ.Τ. (Κ/Α) | 0,84 | 1,81 | 115,5% |
| (Λ) ΦΟΡΟΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ | -7.562 | 15.781 | 308,7% |
| (Μ) ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) (Κ-Λ) | 16.804 | 7.269 | -56,7% |
| ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΑΝΑ Μ.Τ. (Μ/Α) | 1,53 | 0,57 | -62,7% |

Πηγή: Οικονομικά στοιχεία επιχειρήσεων, Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ.

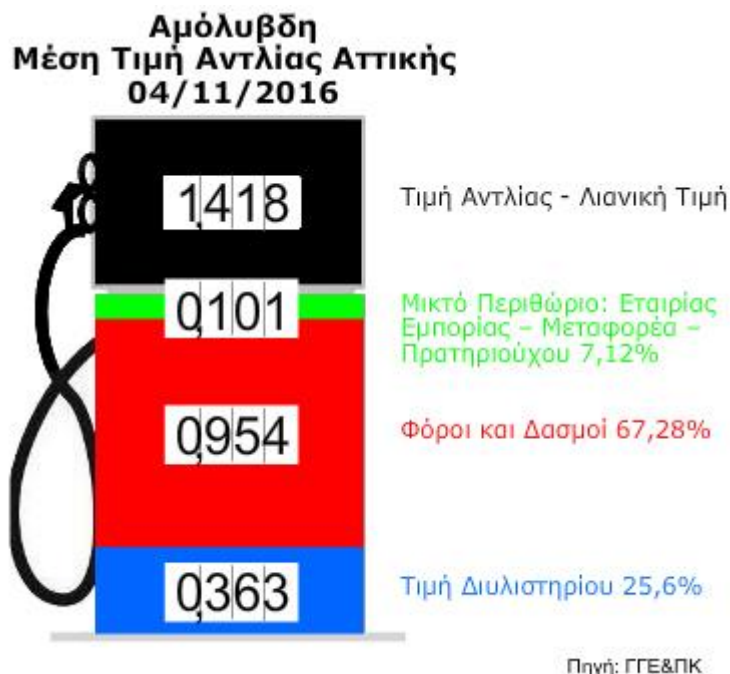
Αν μπορεί να γίνει ανάλυση των συνολικών δαπανών , που παρουσιάζονται και στον Πίνακα 7, θα γίνει εύκολα αντιληπτό ότι τα τόσα κόστη που εμφανίζουν οι εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών είναι αδύνατον να καλύπτονται από το περίπου 7,12% όπως μας δίνει το μικτό περιθώριό κέρδους ο Πίνακας 8 (που βέβαια είναι αθροιστικό για την εταιρεία εμπορίας, τον μεταφορέα και τον πρατηριούχο). Γίνεται κατανοητό ότι το περιθώριο είναι πολύ μικρό για να μοιράζεται και όλας σε τρεις συνεργαζόμενους. Εδώ γίνεται εύκολη η συσχέτιση του χαμηλού περιθωρίου κέρδους με τους δύο ομίλους δύλισης.

Τα ερωτήματα ξεκινούν από τον τρόπο τιμολόγησης των διυλιστηρίων. Ως τιμή βάσης των προϊόντων έχει καθιερωθεί να λαμβάνεται υπόψη η διεθνής τιμή Platt's της Μεσογείου και όχι αυτή της Βόρειας Ευρώπης (Rotterdam). Την πρακτική αυτή ακολουθούν και οι υπόλοιπες χώρες της Μεσογείου, με αποτέλεσμα να βρίσκονται μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις υψηλότερες τιμές αμόλυβδης.

Τα ελληνικά διυλιστήρια τιμολογούν μάλιστα στην υψηλότερη τιμή από τις τιμές Platt's της Μεσογείου . Η τιμή Platt's, που αποτελεί τη βάση κοστολόγησης του προϊόντος, υπολογίζεται σε δολάρια/μετρικό τόνο. Για τη μετατροπή της σε ευρώ ανά λίτρο, λαμβάνεται υπόψη η ισοτιμία δολαρίου/ευρώ. Η φόρμουλα υπολογισμού τόσο της τιμής Platt's όσο και της ισοτιμίας που ακολουθούν τα διυλιστήρια, φαίνεται να είναι καθοριστικός παράγοντας στη διαμόρφωση της διυλιστηριακής τιμής. Και ευθύνεται, σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, για το γεγονός ότι σημειώνεται δυσανάλογη μείωση, η οποία θα μπορούσε πιθανόν να αποφευχθεί.

Ενδεχομένως, αν άλλαζε ο τρόπος υπολογισμού της τιμής Platt's από τα διυλιστήρια και κατά τη μετατροπή από δολάρια σε ευρώ, αντί να λαμβάνεται υπόψη ο μέσος όρος των τεσσάρων τελευταίων δημοσιεύσεων, λαμβάνονταν υπόψη η ημερήσια, τότε η μείωση θα ήταν μεγαλύτερη.

Πίνακας 8: Κατανόηση τιμής αντλίας (ΓΓΕ % ΠΚ)



Τα δύο διυλιστήρια, εκμεταλλεζόμενα τις διεθνείς συνθήκες και λόγω της μη πλήρους καθετοποιημένης μορφής της αγοράς (η πρωτογενής παραγωγή αργού πετρελαίου είναι ελάχιστη παρότι αρκετές μελέτες έχουν αποδείξει την παρουσία αρκετών ορυκτών υποθαλάσσιων κοιτασμάτων στον Ελληνικό χώρο) έχουν διατηρήσει αυξημένο περιθώριο κέρδους σε σχέση με του υπόλοιπους κλάδους στην Ελλάδα και έχουν μεταφέρει την «πίεση» στις εταιρίες εμπορίας που σε συνδυασμό με την ολοένα και μειωμένη ζήτηση για κατανάλωση, την οριακή κερδοφορία των εταιριών. Αναγκαστικά οι εταιρίες χονδρικής μετέφεραν το κόστος αυτό στα πρατήρια που πλέον το 1/6 από αυτά υπολειτουργεί με ορατό τον κίνδυνο διακοπής δραστηριοτήτων.

Από τον παραπάνω πίνακα διαπιστώνεται ότι το 25,6% αποτελεί το κέρδος του διυλιστηρίου, το 67,28% είναι φόροι και δασμοί και μόλις το 7,12% αποτελεί το περιθώριο κέρδους για τον πρατηριούχο, την εταιρία χονδρικής και τον μεταφορέα.

Γενικά οι τιμές των προϊόντων επηρεάζονται σημαντικά από τις τιμές του διυλιστηρίου και τις τιμές του αργού πετρελαίου. Οι τιμές του διυλιστηρίου διαμορφώνονται καθημερινά με βάση τις τιμές της Ανατολικής Μεσογείου συν την διαφορά συναλλάγματος ευρώ/δολαρίου συν ένα premium ανάλογα με το προϊόν. Οι τιμές του αργού πετρελαίου έχουν μεγάλη διακύμανση τα τελευταία έτη παρόλα αυτά παρατηρείται το φαινόμενο οι τιμές στην αντλία βραχυπρόθεσμα να είναι σταθερές αν και μακροπρόθεσμα προσαρμόζονται με τις διεθνείς τιμές. Ο παράγοντας της συναλλαγματικής ισοτιμίας ευρώ-δολαρίου ο οποίος γενικότερα είναι σταθερός συν ότι η τιμολογιακή πολιτική της εκάστοτε εταιρίας διύλισης παραμένει σταθερή, κρατάει χαμηλά την μεταβλητότητα των τιμών του διυλιστηρίου ακόμα και αν οι τιμές του αργού πετρελαίου μπορεί να έχουν μεγάλες διακυμάνσεις όπως παρατηρούμε τα τελευταία χρόνια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Οικονομική κρίση και ο κλάδος διύλισης πετρελαίου

4.1 Οικονομική κρίση στην Ελλάδα

Στην παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008, η Ελλάδα δεν αποτέλεσε εξαίρεση. Παρόλο που παγκόσμια η κρίση ξεκίνησε ως απόρροια της κακής λειτουργίας των χρηματοπιστωτικών προϊόντων, η Ελλάδα δεν είχε αυτές τις παθογένειες στο τραπεζικό της σύστημα που θα την οδηγούσαν στο αδιέξοδο. Όμως, ο δημόσιος δανεισμός ήταν πλέον απαγορευτικός για το ελληνικό δημόσιο με τα συνεχή ελλείμματα να οδηγούν το επιτόκιο δανεισμού σε μεγέθη που δεν ήταν δυνατόν να εξυπηρετηθούν. Το αποτέλεσμα είναι η ελληνική οικονομία να οδηγηθεί σε μακροχρόνια ύφεση και να εφαρμοστούν πρόγραμμα λιτότητας (μέσω της στήριξης μηχανισμών συνεργασίες από κοινού μεταξύ ΔΝΤ και Ο.Ν.Ε) που είχαν ως αποτέλεσμα την εσωτερική υποτίμηση. Έτσι πραγματοποιήθηκαν σημαντικές μειώσεις μισθών, επιπέδων παραγωγής, δαπανών (κρατικών και μη) και της συνολικής ζήτησης των καταναλωτών.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία το ΑΕΠ στην χώρα μας έχει μειωθεί από την αρχή της κρίσης το 2008 μέχρι και το 2016 κατά 25,8%.

Πίνακας 9: ΑΕΠ Ελλάδος σε αγοραίες τιμές 2003-2015

| ΑΕΠ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΕ ΑΓΟΡΑΙΕΣ ΤΙΜΕΣ | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ΚΑΤΑ | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |

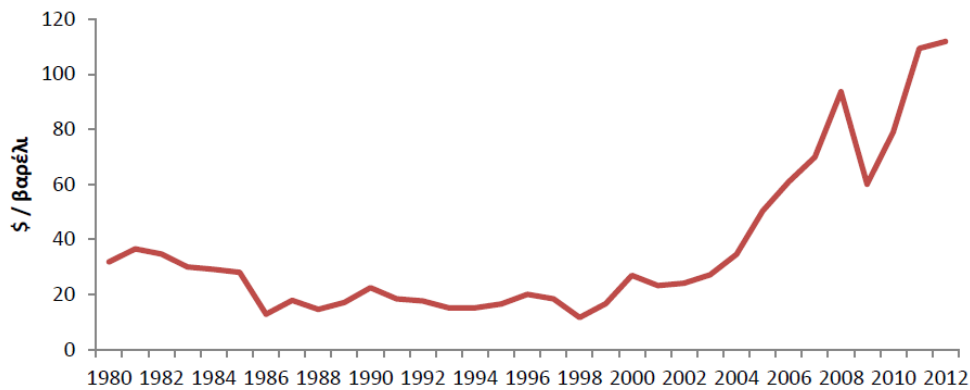
| | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ | | | | | | | | | | | | | |
| ΥΨΟΣ ΑΕΠ | 16371 | 17683 | 18134 | 19769 | 21061 | 21845 | 21386 | 20324 | 18643 | 17311 | 16475 | 16336 | 16181 |
| ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΕΠ | 5,8 | 5,1 | 0,6 | 5,7 | 3,3 | -0,3 | -4,3 | -5,5 | -9,1 | -7,3 | -3,2 | 0,7 | -0,2 |

[πηγή](#)

4.2 Οικονομική κρίση και οι επιπτώσεις της στον κλάδο της διύλισης πετρελαίου

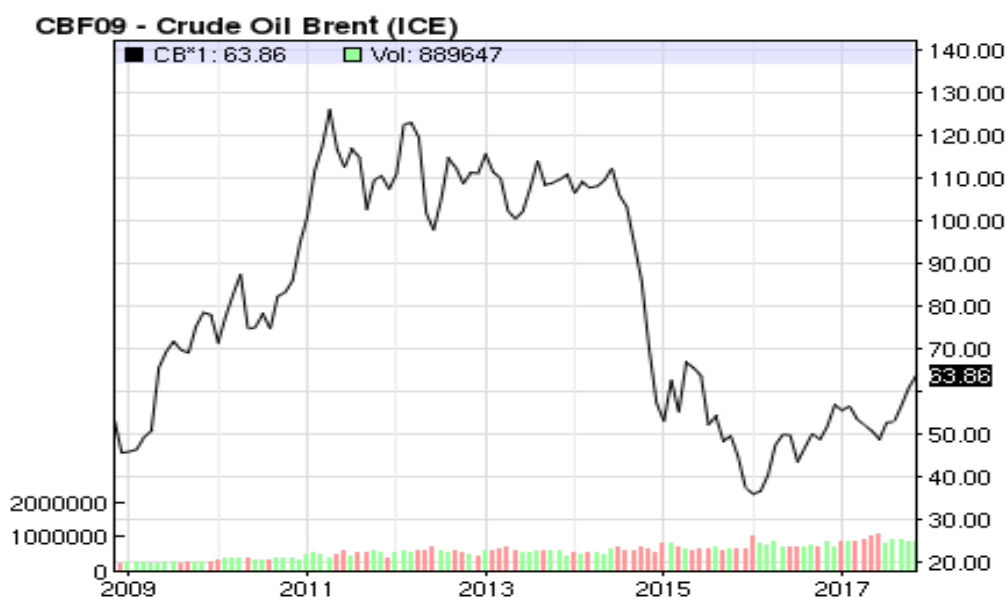
Όπως κάθε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, έτσι και οι δύο όμιλοι, βρέθηκαν αντιμέτωποι με την οικονομική κρίση και τις επιπτώσεις της στην χώρα μας. Το 2008 λοιπόν, αντιμετώπισαν τα πρώτα σημάδια της μείωσης της εγχώριας ζήτησης η οποία σε συνδυασμό με το μειωμένο ενεργειακό κόστος σε άλλες χώρες, επηρέασαν την ζήτηση των παραγόμενων προϊόντων τους σε συνολικό επίπεδο. Όλες αυτές οι μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν στην Ευρώπη σε συνδυασμό με την ύφεση που είχε λάβει χώρα σε όλη την Ευρωζώνη, άλλαξαν ριζικά το πλαίσιο λειτουργίας των διυλιστηρίων. Σήμερα, λόγω αυτών των προβλημάτων και της σταθερά πτωτικής τάσης του ΑΕΠ της χώρας μας και της έλλειψης μεταρρυθμίσεων για την διέξοδο από την κρίση, ο κλάδος αντιμετωπίζει δυσκολίες εξαιρετικά σημαντικές, όπως είναι το υψηλό κόστος εφοδιασμού αργού πετρελαίου, κατακόρυφη πτώση της εγχώριας ζήτησης και της ευρύτερης ζήτησης λόγω της στροφής των κρατών από την εξάρτηση τους σε νέες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας καθώς επίσης και τα χαμηλά περιθώρια διύλισης τα οποία από το 2009 και μετά έχουν μειωθεί δραστικά χωρίς να ανέβουν έκτοτε. Επιπλέον, κάθε διυλιστήριο που δραστηριοποιείται μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, επιβαρύνεται με κόστος για την περιβαλλοντολογική συμμόρφωση των προϊόντων που παράγει αλλά και λόγω των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων κατά την διαδικασία παραγωγής. Αν συμπεριλάβουμε και το υψηλό κόστος δανεισμού και την έλλειψη χρηματοδότησης τότε συμπεραίνουμε ότι ο κλάδος της διύλισης αντιμετωπίζει και αυτός αρκετά προβλήματα εν μέσω οικονομικής κρίσης.

Πίνακας 10: Κόστος εισαγωγής αργού πετρελαιο στην Ελλάδα 1980-2012



Η παγκόσμια οικονομική κρίση , λοιπόν, οδήγησε σε δραματική πτώση των τιμών του πετρελαίου το 2008 λόγω της αναμενόμενης πτώσης της παγκόσμιας οικονομίας και την εισαγωγή της υπό καθεστώς οικονομικής κρίσης. Σε απάντηση της ευρύτερης αυτής πτώσης των τιμών, ο OPEC αποφάσισε τον περιορισμό της παραγωγής, ο οποίος συγκράτησε την πτώση των τιμών, όπως αυτό εξηγείται από τον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Οι ενέργειες του OPEC σε συνδυασμό με την σταδιακή παγκόσμια ανάπτυξη και την έξοδο από την οικονομική κρίση, βοήθησε στην συγκράτηση της πτώσης των τιμών του αργού πετρελαίου παρά όλα αυτά αξίζει να σημειωθεί ότι οι τιμές του αργού πετρελαίου παρουσιάζουν σημαντική μεταβλητότητα, η οποία οφείλεται στην αρκετά σημαντική ελαστικότητα του πετρελαίου στις κοινωνικό-πολιτικές εξελίξεις που παρουσιάζουν κυρίως οι χώρες της Ασίας και της Αφρικής (πόλεμοι, αποσταθεροποίηση των κυβερνήσεων, Αραβική Άνοιξη, πόλεμος στην Συρία και στον Λίβανο κ.α.) γεγονότα τα οποία δημιουργούν ανησυχίες και πιέσεις στις τιμές του πετρελαίου.

Πίνακας 11: Πορεία των τιμών του αργού πετρελαίου 2009-2017



Από το παραπάνω διάγραμμα βλέπουμε την διακύμανση των τιμών του πετρελαίου τα τελευταία χρόνια. Γενικότερα στην Ελλάδα η τιμή του εισαγόμενου αργού πετρελαίου brent παραμένει σε χαμηλότερα επίπεδα από τα προηγούμενα χρόνια της κρίσης αλλά οι υψηλοί φόροι και δασμοί σε συνδυασμό με το ενεργειακό κόστος, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον κλάδο.

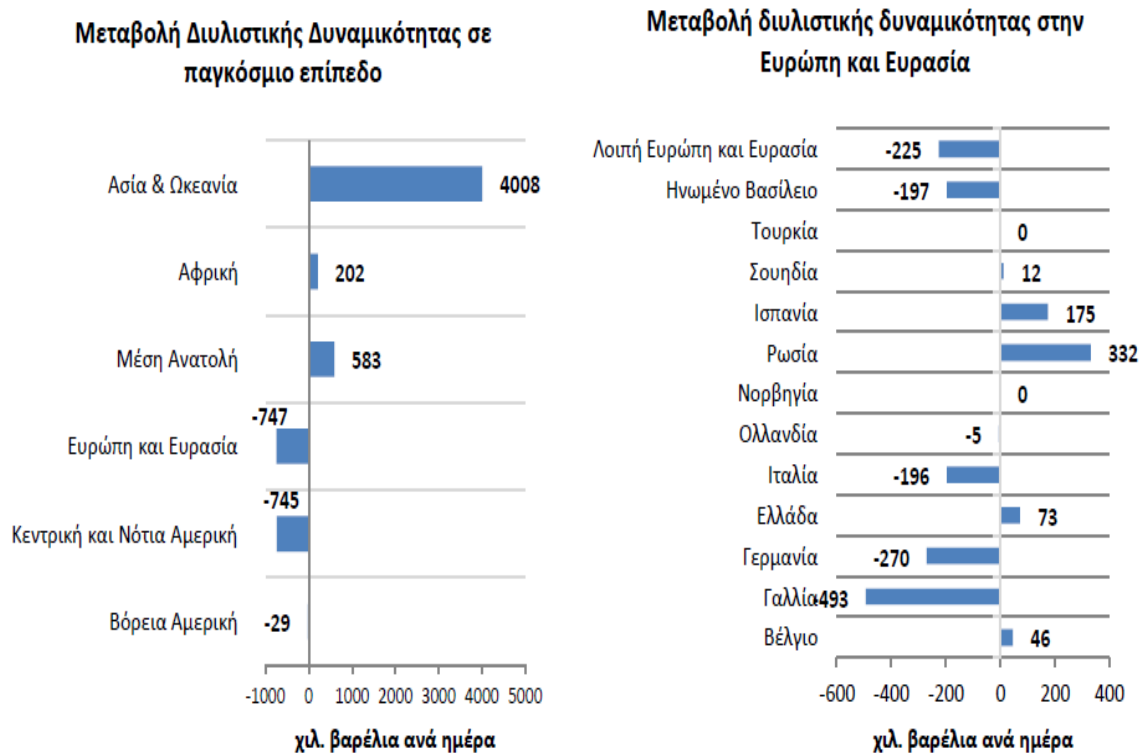
Ο κλάδος διύλισης πετρελαίου παρουσιάζει σημαντική επιρροή από τις συνθήκες χρηματοδότησης που παρέχεται στις επιχειρήσεις. Αυτό οφείλεται κυρίως στις συνεχείς ανάγκες για επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό των παραγωγικών μονάδων του διυλιστηρίου, αλλά και για την αύξηση της παραγόμενης ποσότητας αλλά και καλύτερων προϊόντων. Αν αναλογιστούμε τα επιτόκια των Ελληνικών τραπεζών τα οποία από το 2009 άρχισαν να ανεβαίνουν σχεδόν διευρύνοντας τα 2% από τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά. Αυτό καθιστά αρκετά κοστοβόρο τον δανεισμό, το οποίο δυσχεραίνει τον ανταγωνισμό των δύο ελληνικών ομίλων σε σχέση με τα παραγόμενα προϊόντων εταιριών διύλισης της ευρύτερης Νοτιοανατολικής Ευρώπης, βάζοντας εμπόδια στην εξωτερίκευση των ελληνικών ομίλων η οποία θα ήταν μία αξιόπιστη λύση για να διώξουν τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στον κλάδο τους.

Η ζήτηση για τα παραγόμενα προϊόντα των δύο διυλιστηρίων παρουσίασε ιστορικό υψηλό το 2007. Μετά το ξέσπασμα της κρίσης και στην Ελλάδα η πορεία είναι πτωτική. Πέραν της

κρίσης, σε αυτό συνέβαλαν η συνεχής αύξηση της φορολογίας καθώς και η αύξηση των πωλήσεων των υποκατάστατων σε συνδυασμό με την στροφή σε άλλες πηγές ενέργειας φιλικότερες προς το περιβάλλον. Σε σχέση με το 2007 η συνολικές εγχώριες πωλήσεις των ειδών πετρελαίου παρουσίασαν συνολική μείωση μέχρι και 38%, κυρίως λόγω της αύξησης του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης, του Φ.Π.Α και των τελών κυκλοφορίας που οδήγησαν στην ελαχιστοποίηση της χρήσης των αυτοκινήτων.

Παρόλα αυτά ο στρατηγικός σχεδιασμός των δύο ομίλων κατάφερε να αντιμετωπίσει την συνεχή εγχώρια πτώση της ζήτησης με εξωτερίκευση , δηλαδή εξαγωγές προς τρίτες χώρες κυρίως εκτός Ε.Ε. Αυτή η προοπτική ελλοχεύει όμως αρκετές προκλήσεις και αρκετά υπολογίσιμους επιχειρηματικούς κινδύνους, για να καταφέρει να γίνει βιώσιμη. Οι ανταγωνιστικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν τα εγχώρια διυλιστήρια είναι ιδιαίτερα ισχυρές και αναμένεται να γίνουν ισχυρότερες, αν αναλογιστεί κανείς την δυναμική ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των διυλιστηρίων της Ν.Α Ασίας και της Μέσης Ανατολής, σε συνδυασμό με την πλεονάζουσα προσφορά σε παγκόσμια επίπεδα. Είναι χαρακτηριστικό ότι την περίοδο 2008-2014 η δυναμικότητα διύλισης στην Ασία αυξήθηκε κατά 15%, στη Μέση Ανατολή κατά 8% και στη Ρωσία κατά 6%. Τα νέα διυλιστήρια έχουν αυξημένο δείκτη συνθετότητας (complexity) που τους δίνει τη δυνατότητα να παράγουν προϊόντα υψηλής αξίας, ενώ το μέγεθός τους επιτρέπει την επίτευξη οικονομιών κλίμακας (IOBE). Επίσης θα πρέπει να συνυπολογισθεί ότι τα διυλιστήρια εκτός Ε.Ε δεν είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με περιβαλλοντολογικούς κανόνες όπως αυτά εντός της Ε.Ε , κάτι που δίνει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην τιμή των παραγόμενων προϊόντων αφού τα προϊόντα των διυλιστηρίων εντός της Ε.Ε είναι επιβαρυνμένα με κόστη λόγω αυτής της συμμόρφωσης. Επιπλέον, αν αναλογιστεί κανείς τα αυξημένα κόστη παροχής ενέργειας (δηλαδή κυρίως ηλεκτρικού ρεύματος και αγοράς αργού πετρελαίου) καθιστούν τις μελλοντικές καταστάσεις ευάλωτες και αρκετά ρευστές ως προς την αντιμετώπιση τους.

Πίνακας 12: Μεταβολή στην Διυλιστική Δυναμικότητα σε παγκόσμιο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο



[\(πηγή\)](#)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Στρατηγική ανάλυση

5.1 Στρατηγικό management

Στην προσπάθεια μας να ορίσουμε και να αναλύσουμε την έννοια της στρατηγικής θα πρέπει ίσως να αρχίσουμε από την αρχική σημασία της λέξεως όπου οι ρίζες της εμφανίζονται στην Αρχαία Ελλάδα και η λέξη αυτή είχε την σημασία της τέχνης, του σχεδιασμού και της αντιμετώπισης μια πολεμικής σύρραξης. Ετυμολογικά, προέρχεται από την σύνθεση των λέξεων στρατός και άγω, δηλαδή αυτός που διαχειρίζεται τον στρατό. Για πολλά χρόνια η

έννοια αυτή έχει ταυτιστεί με την επέκταση ή την διατήρηση ενός ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος έναντι κάποιου άλλου. Στον τομέα της επιχειρησιακής στρατηγικής και την εφαρμογή της στην οικονομική ζωή των οργανισμών, πρώτος έδωσε τον ορισμό και την συσχέτιση αυτή ο καθηγητής Michael Porter στο Harvard Business School πάνω στην έρευνα του για την απόδειξη κάποιας μεθοδολογίας που έκανε τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις να ξεχωρίζουν από τις υπόλοιπες του κλάδου διατηρώντας και δημιουργώντας ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Οι εφαρμογές και τα εργαλεία που ανέπτυξε ο συγκεκριμένος καθηγητής έτυχαν μεγάλης απήχησης και εφαρμογής από διάφορα στελέχη και από τους άμεσα εμπλεκόμενους των επιχειρηματικών σχέσεων (υπόδειγμα 5 δυνάμεων πχ), όχι μόνο στην εφαρμογή τους στην εκάστοτε επιχείρηση αλλά στον ευρύτερο κλάδο. Ουσιαστικά, η στρατηγική εξηγεί την άριστη αξιοποίηση και εφαρμογή των πόρων που διαθέτει ένας οργανισμός, την άριστη αντίληψη του περιβάλλοντος και την εκμετάλλευση των ευκαιριών που εμφανίζονται καθώς και αντιμετώπιση τυχόν απειλών που δημιουργούνται, καθώς επίσης και την ανάπτυξη και εφαρμογή πρωτότυπων και ρηξικέλευθων ιδεών για την δημιουργία και διατήρηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων. Τέλος σημαντικό ρόλο παίζει η σωστή εφαρμογή για την κατάλληλη περίπτωση της κατάλληλης στρατηγικής. Γιατί η στρατηγική είναι σημαντική όταν αποδίδει και έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Προκειμένου να σχεδιάσει την πορεία που θέλει να ακολουθήσει, η εκάστοτε επιχείρηση ή οργανισμός πρέπει να γνωρίζει ακριβώς το σημείο που βρίσκεται. Τότε και μόνο τότε μπορεί να οριστεί το σημείο που θέλει να βρεθεί, το πώς θα το κάνει αυτό και το πότε θα γίνει. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητος ο καθορισμός μιας ξεκάθαρης στρατηγικής που θα έχει εφαρμογή σε όλη την επιχείρηση.

Η Επιχειρησιακή Στρατηγική καθορίζει τα σημαντικότερα θέματα, από τα οποία κρίνεται το μέλλον μιας επιχείρησης. Εφαρμόζεται σε ολόκληρη την επιχείρηση και καλύπτει όλους τους τομείς και όλα τα τμήματά της, δανείζεται τις καλύτερες πρακτικές από κάθε τμήμα, τις συνδυάζει με πρακτικές άλλων τμημάτων και δημιουργεί το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα. Η επιχειρησιακή στρατηγική προσδίδει αξία σε όλη την επιχείρηση, βοηθώντας τη να διατηρήσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα. Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός είναι η διαδικασία που ακολουθεί ένας οργανισμός για να καθορίσει την στρατηγική του ή την κατεύθυνση και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των πόρων, συμπεριλαμβανομένου του κεφαλαίου και των ανθρώπων, για την επίτευξη του οράματος.

Αν και ο Στρατηγικός Σχεδιασμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αποτελεσματική αποτύπωση της μακροπρόθεσμης κατεύθυνσης της εταιρείας και αποτελεί την επίσημη εξέταση της μελλοντικής πορείας ενός οργανισμού, δεν μπορεί κανείς να τον χρησιμοποιήσει για να προβλέψει αξιόπιστα πως θα εξελιχθεί η αγορά και ποια θέματα θα εμφανιστούν στο άμεσο μέλλον. Ως εκ τούτου, στο «στρατηγικό σχέδιο» η στρατηγική καινοτομία και η σταδιακή βελτίωση πρέπει να αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο για έναν οργανισμό που θέλει να επιβιώσει στο ταραχώδες επιχειρηματικό κλίμα. Η υιοθέτηση μιας κουλτούρας καινοτομίας είναι πλέον απαραίτητη όχι μόνο για τη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος αλλά και για την επιβίωσή της.

5.2 Ιστορική εξέλιξη της στρατηγικής προσέγγισης

Η λέξη στρατηγική χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1951 από τον Newman όταν έγινε αντιληπτό ότι οι επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου που χρησιμοποιούσαν την ίδια τεχνολογία, εφαρμόζαν διαφορετικές «τακτικές», τόσο ως προς τη διανομή και διακίνηση των προϊόντων τους, όσο και στην εσωτερική τους οργάνωση και στα δικά τους συστήματα. Αυτές οι διαφορετικές τακτικές, άρχισαν να αναφέρονται ως διαφορετικές στρατηγικές. Παρόλα αυτά, η πιο αξιοσημείωτη συνεισφορά στον χώρο του στρατηγικού μάνατζμεντ και ειδικά στον ορισμό της επιχειρησιακής στρατηγικής, γίνεται από μια σειρά από εργασίες στις δεκαετίες του 60' και του 70' , χάριν στους K.Andrews και τον R. Christensen και την ομάδα τους στο Harvard Business School των ΗΠΑ. Μέχρι εκείνη την περίοδο η έννοια της στρατηγικής περιοριζόταν στις διαφορετικές τακτικές στις ξεχωριστές λειτουργίες της επιχείρησης δηλαδή στο μάρκετινγκ, στην παραγωγή, στις πωλήσεις κ.α. Αντίθετα, η συγκεκριμένη ομάδα έδωσε έναν πιο ουσιαστικό ορισμό της έννοιας του μάνατζμεντ στην επιχείρηση ο οποίος αξίζει να αποτυπωθεί ολόκληρος:

«Η επιχειρησιακή στρατηγική είναι το πακέτο των αποφάσεων μιας επιχείρησης που καθορίζει και αποκαλύπτει τους στόχους - σκοπούς και τις επιδιώξεις της, παράγει τις βασικές πολιτικές της και σχεδιάζει τα πλάνα για την επίτευξη αυτών των στόχων, ορίζει το εύρος των δραστηριοτήτων που η επιχείρηση θα ασχοληθεί, το είδος του οικονομικού και ανθρώπινου οργανισμού που είναι ή σκοπεύει να είναι στο μέλλον, και τη φύση της

οικονομικής ή μη οικονομικής συνεισφοράς που πρόκειται να κάνει στους μετόχους, στο προσωπικό, στους πελάτες της και στην ευρύτερη κοινότητα (Andrews, 1971).

Πρακτικά ο ορισμός αυτός αναλύει τον σχεδιασμό και την διαμόρφωση των τακτικών και των μεθόδων που καθορίζουν τους επιχειρησιακούς στόχους, δημιουργούν τις βασικές πολιτικές για την επίτευξή τους και διαμορφώνουν το εύρος των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων μέσω των οποίων η επιχείρηση θα λειτουργήσει ομαλά. Ο ορισμός αντιμετωπίζει την επιχειρησιακή στρατηγική ως την στρατηγική που θα καθορίσει ποιες θα είναι οι δραστηριότητες που η επιχείρηση θα ανταγωνιστεί, κατά προτίμηση με τέτοιο τρόπο ώστε να εστιάζει στους πόρους που είναι απαραίτητοι ώστε να μετατραπούν οι ικανότητες σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Έρχεται σε αντίθεση, λοιπόν, από την αντίστοιχη στρατηγική της επιχειρηματικής μονάδας (business strategy) που περιλαμβάνει τον καθορισμό του τρόπου με τον οποίο η επιχείρηση θα ανταγωνιστεί σε συγκεκριμένη πλέον αγορά (συγκεκριμένο δηλαδή προϊόν) και το πώς θα τοποθετηθεί σ' αυτήν σε σχέση με τους ανταγωνιστές της.

Το 1963 ο πρώην γενικός διευθυντής της General Motors A. Sloan διατυπώνει την προσωπική του ερμηνεία για την έννοια της στρατηγικής που θα πρέπει να έχει κάθε μονάδα και οργανισμός. Βέβαια, η ερμηνεία του αυτή διακατέχεται από ένα στοιχείο έντονης κερδοσκοπίας και μοναδικού σκοπού την μεγιστοποίηση του κέρδους της επιχειρηματικής μονάδας. Παρόλα αυτά αυτός είναι και ο αυτοσκοπός κάθε επιχειρηματικής μονάδας. «Ο στρατηγικός στόχος κάθε επιχειρηματικής μονάδας είναι να φτάσει τον δείκτη ρυθμού απόδοσης κεφαλαίου (return of capital) σε ικανοποιητικά επίπεδα, και αν σε κάθε περίπτωση ο ρυθμός απόδοσης δεν είναι ο αναμενόμενος, η ανεπάρκεια που οδήγησε εκεί θα πρέπει να διορθωθεί ή να εγκαταλειφθεί η προσπάθεια και η συγκεκριμένη δραστηριότητα». Η συγκεκριμένη ερμηνεία του Sloan ήταν τόσο σημαντική ώστε να γίνει, από διάφορους συγγραφείς, η βάση για την μετέπειτα ερμηνεία της στρατηγικής αλλά να θεωρείται και πηγή για το πρώτο εγχειρίδιο επιχειρησιακής στρατηγικής που εξέδωσε ο Ansoff το 1965. Οι προαναφερθέντες συγγραφείς θεωρούνται στην βιβλιογραφία ως κλασσικοί της Στρατηγικής, οι οποίοι είναι ταγμένοι γύρω από τον μοναδικό στόχο που πρέπει να έχει κάθε εταιρεία και αυτός είναι η κερδοφορία και πώς όλες οι λειτουργίες πρέπει να εναρμονιστούν και να συγχρονιστούν ώστε να ικανοποιήσουν αυτόν τον στόχο.

Οι Chandler, Sloan και Ansoff ήταν που απέδωσαν τα χαρακτηριστικά σε αυτήν την προσέγγιση : 1) την εξορθολογισμένη ανάλυση, 2) τον διαφορετικότητα του σχεδίου από την εκτέλεση και 3) στον μοναδικό στόχο της μεγιστοποίησης του κέρδους. Επιπλέον, η κλασική σχολή δίνει μεγάλη έμφαση στην ύπαρξη ενός μικρού συνόλου ανθρώπων (managers) που είναι ικανοί να υιοθετήσουν αυτές τις στρατηγικές μεγιστοποίησης κέρδους.

Ο Andrews, λοιπόν, θέλοντας να εξελίξει αυτήν την προοπτική, παρουσίασε μία στρατηγική ανάλυση - πρόγονο της λεγόμενης SWOT ανάλυσης που διδάσκεται σε όλες τις σχολές διοίκησης επιχειρήσεων και εφαρμόζεται από τις περισσότερες επιχειρήσεις: Κάθε επιχείρηση έχει τα δυνατά και αδύνατα στοιχεία της. Επομένως, η διαδικασία καθορισμού της στρατηγικής της επιχείρησης αρχίζει από τον εντοπισμό τους. Γενικά, η επιχείρηση πρέπει να εντοπίσει τα πιο δυνατά στοιχεία της επιχείρησης (Strengths). Αντίστοιχα βέβαια η επιχείρηση πρέπει να εντοπίσει και τις αδυναμίες της (Weaknesses). Κάθε στρατηγική πρέπει λοιπόν να έχει ως στόχο να μεγιστοποιήσει τα Strengths και να ελαχιστοποιήσει τα Weaknesses. Έπειτα, εντοπίζονται οι ευκαιρίες (Opportunities) που έχει η επιχείρηση ,ενώ ταυτόχρονα να εντοπιστούν και οι απειλές (Threats) .

Η δυσκολία , της κάθε στρατηγικής είναι η σωστή επιλογή εκείνων των ευκαιριών που εμφανίζονται για την επιχείρηση, μέσω των οποίων η επιχείρηση θα καταφέρει να έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, ελαχιστοποιώντας τυχόν απώλειες από τις απειλές. Άρα, η σωστή σχεδίαση και επιλογή στρατηγικής περιλαμβάνει τον εντοπισμό των συνθηκών που υπάρχουν στο εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Μέσω αυτής της σχεδίασης θα καθοριστούν και οι στόχοι της Επιχείρησης. Αυτός ο σωστός συνδυασμός και σχεδιασμός των ευκαιριών έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι απειλές για μία εταιρία μέσω διαφορετικών λειτουργιών και ενεργειών για την κάθε επιχείρηση, αποδεικνύει εν τέλει γιατί παρόμοιες εταιρίες λειτουργούν με διαφορετικές λογικές. Σε συνέχεια των παραπάνω, οι Hoffel & Schendlel διατυπώνουν ότι «η στρατηγική είναι η αντιστοίχιση ενός οργανισμού μεταξύ των πόρων και ικανοτήτων του (εσωτερικό περιβάλλον) και των ευκαιριών και απειλών που δημιουργούνται στο εξωτερικό περιβάλλον» (Hoffel & Schendlel, 1978).

Ωστόσο, η κλασική προσέγγιση διακατέχεται απλό ένα μεγάλο βασικό της αρνητικό χαρακτηριστικό. Η ανάλυση που γίνεται δεν εξηγεί πως αυτή η διάκριση και ο σωστός συνδυασμός θα μπορέσει να οδηγήσει την επιχείρηση στον αρχικό σκοπό της. Δεν εξηγεί δηλαδή γιατί η επιχείρηση να διέπεται απο μία ανώτερη στρατηγική και όχι από πολλές

μικρές στρατηγικές από τα εκάστοτε τμήματα της. Παρόλα αυτά όμως, η κλασική προσέγγιση και οι εργασίες των θεμελιωτών της δεν παύουν να αποτελούν την πρώτη προσπάθεια να περιγραφεί η έννοια της στρατηγικής σε θεωρητικό επίπεδο.

Στη δεκαετία του 70' η μελέτη της στρατηγικής μεταφέρεται από τον ακαδημαϊκό χώρο, στο χώρο του business consulting. Η Boston Consulting Group, BCG (1970), είναι υπεύθυνη για την εμφάνιση του χώρου του Consulting την έννοια της διαμόρφωσης στρατηγικής, δημιουργώντας και κάνοντας δημοφιλή τη μήτρα ανάπτυξης/μεριδίου (growth/share matrix). Η κεντρική ιδέα είναι η επιχείρηση να προχωρήσει σε μια όσο το δυνατόν καταλληλότερη κατανομή των πόρων στις διάφορες περιοχές στις οποίες δραστηριοποιείται.

Η κατάλληλη στρατηγική σύμφωνα με την ιδέα, είναι αυτή που θα δημιουργήσει μια ισορροπία των επιχειρηματικών στοιχείων, έτσι ώστε τελικά η επιχείρηση να διαθέτει ένα ισορροπημένο χαρτοφυλάκιο και να αναπτύσσεται γρηγορότερα. Η μήτρα αυτή έγινε εξαιρετικά δημοφιλής γιατί ήταν απλή, οπτικοποιημένη, λανσαρίστηκε με σωστό marketing. Η ικανοποιητική εφαρμογή της, ιδιαίτερα σε επιχειρήσεις με αρκετές διευθύνσεις εντός τους, είχε ως αποτέλεσμα να την υιοθετήσουν οι περισσότερες από τις μισές εταιρίες της Αμερικής. Παράλληλα, έδωσε το έναυσμα για την εμφάνιση άλλων εξελίξεων της μήτρας, όπως τη General Electric Business Screen, τις μελέτες PIMS, την Shell matrix και τη μέθοδο Mckinsley.

Συμπερασματικά, η ανάλυση χαρτοφυλακίου συνεχίζει να είναι σημαντική στον χώρο της διαμόρφωσης στρατηγικών, καθώς υπενθυμίζει πως οι διαφορετικές δραστηριότητες πρέπει να αντιμετωπίζονται διαφορετικά.

Η εξελικτική θεωρία που αναπτύχθηκε κυρίως στη δεκαετία του 80' στο χώρο της οικονομίας, η οποία βασίστηκε σε διάφορες εργασίες από το 60', πιστεύει ότι η μεγιστοποίηση του κέρδους θα έρθει από την αγορά και όχι από τον ορθολογικό καταναλωτή. Οποιαδήποτε στρατηγική και αν επιλέξει να εφαρμόσει κάποιος manager, μόνο οι καλύτεροι «εφαρμοστές» θα επικρατήσουν. Οι απόψεις αυτής της θεωρίας πηγάζουν τουλάχιστον από το 1950 και τον Alchian, ο οποίος χρησιμοποιώντας το λεγόμενο βιολογικό ανάλογο προσέδιδε στις επιχειρήσεις και τις αγορές μια διαδικασία αντίστοιχη της φυσικής επιλογής. Πιο συγκεκριμένα, στην εργασία του, ο Alchian, έδινε λιγότερη σημασία στην στρατηγική επιλογή και έδινε περισσότερο έμφαση στην περιβαλλοντική προσαρμογή της εταιρίας.

Ουσιαστικά υποστήριξε, ότι οι καταλληλότερες στρατηγικές θα διαμορφωθούν από το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον και η καλύτερη και αποτελεσματικότερη θα επικρατήσει. Ακολούθως, το περιβάλλον θα ωθήσει εκτός αγοράς τις εταιρίες εκείνες που έχουν εφαρμόσει τις αναποτελεσματικές στρατηγικές. Είναι επομένως οι αγορές και όχι οι managers που καθορίζουν τις στρατηγικές που τελικά είναι καταλληλότερες για κάποιο περιβάλλον. Η παρατήρηση που γίνεται λοιπόν εδώ είναι ότι η διαφοροποίηση των εταιρειών ουσιαστικά δεν γίνεται ή είναι δύσκολα πραγματοποιήσιμη, αφού το περιβάλλον θα επιλέξει εκείνο την στρατηγική που είναι άριστη, άρα όσες εταιρίες παραμείνουν θα έχουν όλες εφαρμόσει τις ίδιες στρατηγικές. Επισημαίνεται επιπλέον, πως οι μακροπρόθεσμες στρατηγικές δεν γίνεται να πετύχουν, αφού οι αγορές και ο ανταγωνισμός μεταβάλλονται πάρα πολύ γρήγορα. Συνοψίζοντας επομένως, η εξελικτική θεωρία δεν αναζητά την καλύτερη στρατηγική, αφού είναι αναμενόμενο ότι το ανταγωνιστικό περιβάλλον θα κάνει αυτή την επιλογή, όχι οι managers.

Από τους σημαντικότερους μελετητές που προσέφερε στην ανάλυση και στην περεταίρω εξήγηση της έννοιας της στρατηγικής, είναι ο M.Porter. Ο Porter, μελετά το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, το κλαδικό δηλαδή περιβάλλον, αναλύοντας αρκετά τις αιτίες και δυνάμεις που το διαμορφώνουν. Γιαυτό πιστεύει και εκείνος στον διαχωρισμό των στρατηγικών ανάλογα με τις διευθύνσεις της εταιρίας, όπου ο κεντρικός στόχος είναι η απόκτηση διατηρήσιμου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε συγκεκριμένη και διακριτή αγορά και τη στρατηγική σε εταιρικό επίπεδο , δηλαδή το συνολικό πλάνο για μια διαφοροποιημένη επιχείρηση (Porter,1987). Ο ίδιος είχε αναπτύξει τις στρατηγικές για τις επιμέρους μονάδες μιας εταιρίας. Ακολούθως προσπάθησε να αναπτύξει αντίστοιχες στρατηγικές και στο εταιρικό επίπεδο. Οι δύο από αυτές, η διαχείριση χαρτοφυλακίου και η αναδιάρθρωση μπορούν να εφαρμοστούν κυρίως σε τμήματα της επιχείρησης που είναι μάλλον εντελώς ασυσχέτιστα. Η πρώτη στρατηγική αναλύει την ικανότητα της εταιρίας να βρίσκει και να εξαγοράζει εταιρίες ανταγωνιστικές ή και όχι που είναι υποτιμημένες σε χαμηλό τίμημα, και επίσης να είναι διατεθειμένη να πουλήσει αντίστοιχα κάποιο τμήμα της που δεν είναι τόσο λειτουργικό στο αντίστοιχο ποσό. Αντίθετα, η αναδιάρθρωση αναφέρεται στην ικανότητα της επιχείρησης να βελτιώνει τα μη λειτουργικά τμήματα, αλλάζοντας την εφαρμοσμένη στρατηγική βελτιώνοντας την αποδοτικότητά τους. Οι άλλες δύο στρατηγικές, η μεταφορά ικανοτήτων και η κοινοποίηση λειτουργιών, μπορούν να εφαρμοστούν σε τμήματα που έχουν κάποιας μορφής συσχέτιση. Η πρώτη αναλύει και εξηγεί ότι οι

επιτυχημένες ικανότητες που έχει ένα τμήμα της εταιρίας να μπορούν να μεταφερθούν σε άλλο τμήμα, βελτιώνοντας έτσι την αντίστοιχη ανταγωνιστικότητά τους. Τέλος, η κοινή χρήση λειτουργιών αναφέρεται στην χρησιμοποίηση από διαφορετικά τμήματα της επιχείρησης των ίδιων λειτουργιών, όπως για παράδειγμα ενός ενιαίου δικτύου διανομής, ή της έρευνας και ανάπτυξης, επιτυγχάνοντας έτσι οικονομίες κλίμακας. Ωστόσο, αυτές οι έννοιες που ανέπτυξε ο Porter φαίνεται να χάνουν την ικανοποιητική εφαρμογή τους, όταν η επιχείρηση αντιμετωπίζεται ως ένα σύνολο από πόρους και ικανότητες, μοιράζονται όλα τα τμήματα.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, στις σύγχρονες μεθόδους στρατηγικής και έχοντα ως βάση τους, τους πόρους της επιχείρησης, οι Johnson & Scholes (1997), ορίζουν την στρατηγική ως «την κατεύθυνση και το εύρος δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης μακροπρόθεσμα, η οποία εξασφαλίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την επιχείρηση μέσω της διάταξης των πόρων της σε ένα εναλλασσόμενο περιβάλλον, με στόχο να ανταποκριθεί στις ανάγκες των αγορών και να ικανοποιήσει τις προσδοκίες των μετόχων». Επομένως, τα κύρια χαρακτηριστικά μιας στρατηγικής, είναι η προσαρμογή σε ένα ρευστό περιβάλλον, η δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, ο καθορισμός τους εύρους των δραστηριοτήτων και η κατεύθυνσή της μακροπρόθεσμα, καθώς και η ανταπόκριση στις ανάγκες των αγορών και η ικανοποίηση των «ιδιοκτητών ή μετόχων». Πιο συνοπτικά, η επιχειρησιακή στρατηγική ορίζεται ως «ο τρόπος με τον οποίο η επιχείρηση δημιουργεί αξία μέσα από την διαμόρφωση (configuration) και τον συντονισμό (coordination) των δραστηριοτήτων της στην αγορά» (Collis & Montgomery, 1998).

Ο τελευταίος ορισμός διακρίνεται για τρία σημαντικά χαρακτηριστικά: α) τη δημιουργία αξίας, ως τον απώτερο στόχο κάθε επιχειρησιακής στρατηγικής, β) την έμφαση στο εύρος των δραστηριοτήτων, όπου περιλαμβάνονται τα προϊόντα, οι γεωγραφικές αγορές, αλλά και τα όρια της επιχείρησης και γ) την έμφαση στο τρόπο με τον οποίο η επιχείρηση διαχειρίζεται τις λειτουργίες και τις δραστηριότητές της στην εσωτερική της ιεραρχία. Το πλεονέκτημα αυτού του τελευταίου ορισμού είναι ότι βρίσκει εφαρμογή είτε αναφερόμαστε σε μια μεγάλη πολυτμηματική επιχείρηση, είτε όμως και σε μια μικρότερη επιχείρηση, αφού άμεσα ή έμμεσα οι επιχειρήσεις ανεξαρτήτως μεγέθους κάνουν επιλογές σχετικά με τον ποιες αγορές θα επιλέξουν να δραστηριοποιηθούν, αλλά και πώς θα οργανώσουν τις δραστηριότητές τους πιο αποτελεσματικά.

Επομένως, και για να επανέλθουμε στο αρχικό ερώτημα περί κατάλληλης στρατηγικής, αντιλαμβανόμαστε ότι όχι μόνο δεν μπορεί να υπάρξει μία τέτοια «συνταγή», αλλά αντίθετα η διαμόρφωσή της είναι μια διαρκής διαδικασία που λαμβάνει συνεχώς υπόψη το εξωτερικό και εσωτερικό περιβάλλον. Προφανώς όμως, η ανάλυση μόνο του εξωτερικού περιβάλλοντος δεν αρκεί. Αντίθετα, κάθε στρατηγική πρέπει να λαμβάνει υπόψη και το εσωτερικό περιβάλλον και το τι μπορεί να κάνει η ίδια η επιχείρηση. (πηγή – διδακτορική διατριβή Αγγελου Τσακανίκα)



5.3.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ

Η στρατηγική των επιχειρήσεων στις μέρες μας έχει κυρίαρχη θέση στο εσωτερικό περιβάλλον κάθε υγιούς οργανισμού και ουσιαστικά αποτελεί την ασπίδα της διοίκησης στους κινδύνους του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος καθώς και η αναγνώριση των ευκαιριών και των δυνατοτήτων που εμφανίζονται.

Στο κομμάτι της στρατηγικής της, η Motor Oil έχει εστιάσει κυρίως σε δυο τομείς: 1) Στην συνεχή της ανάπτυξη με επενδύσεις και 2) Στη διαφοροποίηση των προϊόντος της.

Ακόμη οι συνεχείς βελτιώσεις, επενδύσεις και κεφαλαιοποιήσεις στο πιο σημαντικό και πολύτιμο περιουσιακό στοιχείο της εταιρίας – το δυλιστήριο, οι σχέσεις εμπιστοσύνης και οι

διαχρονικά αξιόπιστες συναλλαγές με τους πελάτες και προμηθευτές, η δημιουργία και η σταθεροποίηση ισχυρών και υψηλών ταμειακών ροών και ταμειακής ρευστότητας μέσω της χρονικής καθυστέρησης μεταξύ εισπράξεων και πληρωμών (εισπράττει σε 30 ημέρες , πληρώνει σε 90) και τέλος, η συνεχής αύξηση του κέρδους ανά μετοχή με αποτέλεσμα την ισχυρή και συνεχή ανοδική πορεία της, να ολοκληρώνουν την στρατηγική του ομίλου της Μότορ Όιλ σε γενικά πλαίσια.

Η στρατηγική της εταιρείας αντανakλάται διαχρονικά στη χρηματιστηριακή της αξία, κάτι που αποτελεί και βούληση του βασικού μετόχου για αντικειμενικότητα στον τρόπο διοίκησης και στη λειτουργία του ομίλου, καθώς η επιβράβευση έρχεται από τους μετόχους και τους κατόχους του πενταετούς ομολόγου σταθερού επιτοκίου με εκδότηρια την εδρεύουσα στο Λονδίνο Motor Oil Finance Plc, 100% θυγατρική της MOH.

Συγκεκριμένα για τον πυλώνα των προϊόντων της η Motor Oil Hellas έχει επικεντρωθεί στις προσπάθειες για την παραγωγή προϊόντων συγκεκριμένων και υψηλών προδιαγραφών έχοντας ως κύριο σκοπό της την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της. Στόχος της εταιρείας είναι να εφοδιάζει τους πελάτες της με αξιόπιστα προϊόντα ποιότητας μέσω καθολικής ενεργοποίησης της διοίκησης και προλαμβάνοντας ενδεχόμενα προβλήματα πριν αυτά εμφανισθούν.

Όσο αφορά των πυλώνα των επενδύσεων ο οποίος είναι και ο κυρίως πυλώνας βασική φιλοσοφία για την επίτευξη οργανικής ανάπτυξης της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ αποτελεί η προσήλωση στη στρατηγική των “συνεχών επενδύσεων”. Το ύψος της συνολικής επενδυτικής δαπάνης της Εταιρείας κατά τη χρονική περίοδο μετά την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αθηνών το 2001 διαμορφώθηκε σε 1,2 δις Ευρώ. Μέσω του Προγράμματος Επέκτασης Διυλιστηρίου (Refinery Expansion Program) υλοποιήθηκε μεγάλος αριθμός επενδυτικών έργων τα κυριότερα και σημαντικότερα των οποίων ολοκληρώθηκαν στην αρχή του κύκλου. Οι δύο επενδυτικοί κύκλοι 2003-2005 και 2008-2010 απορρόφησαν το 50% περίπου της παραπάνω συνολικής επενδυτικής δαπάνης.

Συγκεκριμένα την τριετία 2003-2005 υλοποιήθηκε το έργο κατασκευής του συγκροτήματος Υδρογονοπυρόλυσης (Hydrocracker Complex) συνολικού προϋπολογισμού 350 εκατ. για την παραγωγή νέων “καθαρών” καυσίμων σύμφωνα με τις προδιαγραφές του της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Auto Oil II). Με την προσθήκη του Hydrocracker αυξήθηκε η παραγωγή του

Διυλιστηρίου σε ντίζελ στο οποίο η Ελλάδα και η Ευρώπη γενικότερα παρουσιάζουν έλλειψη. Η επιπρόσθετη παραγωγή ντίζελ υποκατέστησε εισαγωγές του Διυλιστηρίου ενώ προσέδωσε μεγαλύτερη ευελιξία δίνοντας τη δυνατότητα μεγιστοποίησης της παραγωγής ανάλογα με την ζήτηση.

Μετέπειτα την τριετία 2008-2010 υλοποιήθηκε το έργο κατασκευής της Νέας Μονάδας Απόσταξης Αργού συνολικής επένδυσης 200 εκατ.. Η δυναμικότητα της νέας μονάδας ανέρχεται σε 60.000 βαρέλια την ημέρα και με την προσθήκη της η ικανότητα διύλισης αργού πετρελαίου του Διυλιστηρίου αυξήθηκε κατά 50% ενώ η ετήσια παραγωγική δυναμικότητά του ξεπερνά τους 10 εκατ. μετρικούς τόνους ή 180.000 βαρέλια ημερησίως. Ταυτόχρονα, το Διυλιστήριο της Εταιρείας κατέστη το μεγαλύτερο εγχώριο διυλιστήριο.

Πέραν των ανωτέρω έργων σημαντικά ποσά διετεθήσαν για την αναβάθμιση του συγκροτήματος λιπαντικών, για το συγκρότημα συμπαραγωγής ενέργειας, για αποθηκευτικούς χώρους, για την κατασκευή σταθμού φόρτωσης βυτιοφόρων, για νέες μονάδες ανάκτησης θείου, για το σύστημα κατανεμημένου ελέγχου, για το σύστημα αυτόματης ρύθμισης παραγωγικών διαδικασιών και για την εγκατάσταση μονάδων Επεξεργασίας Υγρών Αποβλήτων. Παράλληλα κατάφερε να αυξήσει το δίκτυο καταστημάτων της στο πλαίσιο της καθετοποίησης της είτε με εξαγορές είτε με συγχωνεύσεις έχοντας στο δυναμικό της εταιρίες με πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα των πετρελαιοειδών.

Η τελευταία και πολύ ενδιαφέρον επένδυση της της Motor Oil αφορά μια επένδυση που γίνεται στην Τανζανία με τη θυγατρική MV Upstream Tanzania Ltd (100% θυγατρική της Motor Oil Vegas Upstream στην Κύπρο όπου η Motor Oil συμμετέχει με 65% και το υπόλοιπο 35% ελέγχει η Vegas Oil and Gas Ltd συμφερόντων του κ. Γιάννη Βαρδινογιάννη) και αφορά στην απόκτηση του 25% των δικαιωμάτων έρευνας και ανάπτυξης υδρογονανθράκων.

5.3.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Στο κομμάτι της στρατηγικής του ομίλου των ΕΛΠΕ, έχουμε διαφορετική ίσως προσέγγιση. Λόγω του υψηλού δανεισμού και το επερχόμενο κόστος του, οι μέτοχοι μαζί με τον εκλεστικό διευθυντή έχουν απο κοινού συναποφασίσει να εφαρμόσουν τα εργαλεία της ουσιαστικής μόχλευσης επενδύσεων, να εμφυσήσουν την εστίαση τους σε προγράμματα μετασχηματισμού καθώς επίσης στην απομόχλευση και στην περαιτέρω μείωση του κόστους

δανεισμού με απώτερο στόχο φυσικά την μεγιστοποίηση της αξίας του χαρτοφυλακίου του Ομίλου (τέθηκε ως στόχος η εξοικονόμηση περί τα 50 εκ. Ευρώ για το 2015-2016). Τέλος σημαντικός στρατηγικός στόχος είναι και το ανθρώπινο δυναμικό και η αξιοποίηση του ως πάγια αξία για την εταιρία και τον όμιλο. Στην γενική συνέλευση χαρακτηρίστηκε εκ νέου το διυλιστήριο ως τον ακρογωνιαίο λίθο του ομίλου και ως είναι λογικό η πραγματοποίηση περαιτέρω επενδύσεων για την λειτουργική βελτίωση του και την συνεχή αύξηση της παραγωγής του.

Στο πλαίσιο της χρηματοοικονομικής στρατηγικής, έχει τεθεί ως στόχος η εξοικονόμηση αρκετών κεφαλαίων προς αποπληρωμή τόκων ομολογιακών δανείων κα. Επίσης, η αύξηση της κερδοφορίας καθώς και η βελτίωση των ταμειακών ροών, που σήμερα προβληματίζουν τα διευθυντικά στελέχη του ομίλου, αποτελούν αναπόσπαστοι στόχοι για την στρατηγική ολοκλήρωση του σχεδίου του Ομίλου. Σε συνέχεια της θετικότητας πορείας την νέας διοίκησης είναι η χρονιά ρεκόρ για το 2016 όπου ο όμιλος κατέγραψε πρωτοφανή αποτελέσματα για κέρδη, πωλήσεις και εξαγωγές. Σημαντικότατο λόγο και αιτία σε αυτή την εξυγίανση και την αντιμετώπιση των επιρροών από την γενικότερη οικονομική κρίση στην χώρα, ήταν η επιτυχημένη εφαρμογή του «Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Σταθεροποίησης της περιόδου 2015-17» καθώς επίσης και η αντιμετώπιση για το κορυφαίο ζήτημα της ασφαλούς εργασίας της αποτελεσματικής εκμετάλλευσης των παραγωγικών εγκαταστάσεων μετά και το τραγικό δυστύχημα της 8ης Μαΐου 2015 στον Ασπρόπυργο, καθώς επίσης και τα οξυμένα χρηματοοικονομικά προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί στον Όμιλο. Το Μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα σταθεροποίησης αποτελεί κομμάτι και μέρος ενός ευρύτερου πενταετούς πλάνου που έχει δημιουργηθεί και εφαρμόζεται από τα εκτελεστικά στελέχη του ομίλου. Το πρόγραμμα ονομάζεται «Πενταετές πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης του Ομίλου 2017-2021» και εμπεριέχει τις αναγκαίες προσαρμογές στο πλαίσιο των ραγδαίων παγκόσμιων τεχνοοικονομικών αλλαγών που συντελούνται και της διαχείρισης των κινδύνων της κλιματικής αλλαγής. Επίσης, το πρόγραμμα διακατέχεται και από τους διαχρονικά στρατηγικούς στόχους των ΕΛΠΕ δηλαδή της βελτίωσης της διεθνούς ανταγωνιστικότητας, της εξωστρέφειας, της ενίσχυσης της θέσης του Ομίλου στην εσωτερική αγορά και της αύξησης των εξαγωγών, οι οποίοι ανασχεδιάστηκαν και προσαρμόστηκαν στο πλαίσιο των πολιτικών, των κατευθύνσεων και των επιλογών που επιβάλλουν, τον Ενεργειακό Μετασχηματισμό στο πλαίσιο του οδικού χάρτη της ΕΕ για την κλιματική αλλαγή, καθώς και τον Ψηφιακό Μετασχηματισμό στο πλαίσιο των αναδυόμενων συνθηκών της μεταψηφιακής

εποχής και στη Βιώσιμη Ανάπτυξη στο πλαίσιο των 17 στόχων των Ηνωμένων Εθνών. Τέλος, κεντρικός στόχος του Πενταετούς Προγράμματος παραμένουν τα ισχυρά οικονομικά αποτελέσματα και η υψηλή μερισματική απόδοση, υπογραμμίζοντας την διατήρηση υψηλής κερδοφορίας όλη την περίοδο 2017-21 , με συντηρητικές παραδοχές και μειωμένα περιθώρια κατά 27% από το 2018 και εξής , με EBITDA, περί τα 700 εκατ. Ευρώ, την μείωση του δανεισμού και των υποχρεώσεων κατά 150 εκ. ευρώ , την μείωση κατά 50% του χρηματοοικονομικού κόστους , έως το 2021 αλλά και συνεχή καταβολή και σταδιακή αύξηση , του ποσού των μερισμάτων , με στόχο το 50% των λειτουργικών ταμειακών ροών. [\(Πηγή\)](#)

Με το εργαλείο της SWOT ανάλυσης θα αναδείξουμε τα δυνατά σημεία της επιχείρησης (Strengths) τα αδύνατα (Weaknesses) τις ευκαιρίες (Opportunities) καθώς και τις απειλές (Threats) που ενδέχεται να αντιμετωπίσει.

Τα δυνατά και αδύνατα σημεία της κάθε επιχείρησης προέρχονται από το εσωτερικό της περιβάλλον καθώς αναδεικνύονται από τους πόρους ή τις ελλείψεις που εκείνη διαθέτει, και οι ευκαιρίες μαζί με τις απειλές προέρχονται από το εξωτερικό της περιβάλλον.

5.3.3 SWOT Analysis για την Μότορ Όιλ

Strengths – Δυνατά σημεία

Ο όμιλος, μετά την τελευταία επένδυση σε νέα μονάδα παραγωγής στα διυλιστήρια - από τις πλέον σύγχρονες σε όλη την Ευρώπη - είναι σε θέση να διυλίζει σχεδόν όλες τις μορφές αργού πετρελαίου και να καλύψει την ζήτηση σε πετρέλαιο τόσο εγχώρια όσο και στο εξωτερικό.

Την τριετία 2008-2010 υλοποιήθηκε το έργο κατασκευής της Νέας Μονάδας Απόσταξης Αργού (Crude Distillation Unit) συνολικής επενδυτικής δαπάνης 200 εκατ. Ευρώ. Η δυναμικότητα της νέας μονάδας ανέρχεται σε 60.000 βαρέλια την ημέρα και με την προσθήκη της η ικανότητα διύλισης αργού πετρελαίου του Διυλιστηρίου αυξήθηκε κατά 50% ενώ η ετήσια παραγωγική δυναμικότητά του ξεπερνά τους 10 εκατ. Μετρικούς Τόνους ή 180.000 βαρέλια ημερησίως. Ταυτόχρονα, το Διυλιστήριο της Εταιρείας κατέστη το μεγαλύτερο εγχώριο διυλιστήριο.

Πρόσθετα οφέλη από την προσθήκη της νέας CDU αφορούν τη βελτιστοποίηση προμηθειών αργού λόγω της δυνατότητας κατεργασίας μεγαλύτερης γκάμας τύπων αργού και τη διασφάλιση σε μεγάλο βαθμό της απρόσκοπτης λειτουργίας του Διυλιστηρίου σε περιπτώσεις προγραμματισμένης συντήρησης. Η Νέα Μονάδα Απόσταξης Αργού τέθηκε σε λειτουργία το Μάιο του 2010.

Πέραν των ανωτέρω έργων σημαντικά ποσά διετεθήσαν για την αναβάθμιση του συγκροτήματος λιπαντικών (ετήσια παραγωγική δυναμικότητα: 185 χιλιάδες MT), για το συγκρότημα συμπαραγωγής ενέργειας (η εγκατεστημένη ισχύς αυξήθηκε σε 85 MW από 68 MW διασφαλίζοντας την ενεργειακή αυτονομία του Διυλιστηρίου), για αποθηκευτικούς χώρους (δεξαμενές υγραερίων, καυσίμων και λιπαντικών) η συνολική χωρητικότητα των οποίων ανέρχεται σε 2,5 εκατ. κυβικά μέτρα, για την κατασκευή σταθμού φόρτωσης βυτιοφόρων (Truck Loading Terminal) ο οποίος λειτουργεί στο Διυλιστήριο από το 2004, για νέες μονάδες ανάκτησης θείου (Sulfur Recovery Units), για το σύστημα κατανεμημένου ελέγχου (Distributed Control System), για το σύστημα αυτόματης ρύθμισης παραγωγικών διαδικασιών (Advanced Process Control), για την εγκατάσταση μονάδων Επεξεργασίας Υγρών Αποβλήτων κλπ.

Τέλος εξαιρετικά δυνατό σημείο για την εποχή της κρίσης που βιώνει η οικονομική δραστηριότητα της χώρας, είναι ο έντονος εξαγωγικός χαρακτήρας με περίπου το 74% της παραγωγής των πετρελαιοειδών να εξάγεται στο εξωτερικό, αντιμετωπίζοντας έτσι την εγχώρια κρίση με αποτελεσματικό τρόπο. Όλα τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Μότορ Όιλ μπορεί να θεωρηθεί ως ένας από τους κύριους παράγοντες καθορισμού της τιμής των προϊόντων πετρελαίου.

Weaknesses – Αδυναμίες

Οι υψηλού οικονομικού προϋπολογισμού επενδύσεις που έχουν γίνει και απαιτούνται για την συνεχή εξέλιξη και λειτουργία ενός διυλιστηρίου, δημιουργούν υψηλούς κινδύνους λόγω των ομολογιακών δανείων που έχουν ως υποχρέωση, καθώς και επηρεάζονται άμεσα από τις οικονομικές συνθήκες και την αβεβαιότητα που επικρατεί στην χώρα, η αβεβαιότητα η οποία βάζει στον όμιλο και κάθε όμιλο με μεγάλα επενδυτικά σχέδια εμπόδια, καθώς οποιαδήποτε απόφαση δυσκολεύει την προεξόφληση των αποτελεσμάτων των αποφάσεων στο σήμερα, δημιουργώντας αστάθειες και αποφάσεις που δεν λογίζονται με βάση οικονομικά δεδομένα και τις ορθολογικές αποφάσεις αλλά με γνώμονα την ελαχιστοποίηση του γεωπολιτικού κινδύνου.

Εποχικότητα – Κλιματολογικές Συνθήκες

Τα λειτουργικά αποτελέσματα της Εταιρείας δεν χαρακτηρίζονται από εποχικότητα αν και η ζήτηση για συγκεκριμένα προϊόντα επηρεάζεται από τις κλιματολογικές συνθήκες. Ειδικότερα, η ζήτηση για πετρέλαιο θέρμανσης είναι υψηλότερη το πρώτο και τελευταίο τρίμηνο του έτους. Ως εκ τούτου, οι πωλήσεις πετρελαίου θέρμανσης είναι αυξημένες τις χρονιές που οι θερμοκρασίες κατά τη διάρκεια του χειμώνα είναι χαμηλές για μεγάλο διάστημα και επομένως η συμμετοχή του στον κύκλο εργασιών της Εταιρείας κατά το πρώτο και τέταρτο τρίμηνο είναι μεγαλύτερη σε σχέση με το υπόλοιπο έτος. Επιπρόσθετα, η ζήτηση για βενζίνες είναι υψηλότερη κατά το δεύτερο και κυρίως το τρίτο τρίμηνο του έτους, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, και επομένως η συμμετοχή τους στον κύκλο εργασιών της Εταιρείας είναι μεγαλύτερη σε σχέση με το υπόλοιπο έτος. Ωστόσο, το διυλιστήριο της Εταιρείας είναι ένα από τα πλέον αρτιότερα τεχνολογικά συγκροτήματα στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, παράγοντας πλήρες εύρος προϊόντων πετρελαίου και διαθέτοντας την απαραίτητη ευελιξία παραγωγής ώστε να αριστοποιεί την διάρθρωση της παραγωγής προϊόντων ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς, ελαχιστοποιώντας παράλληλα τις όποιες επιδράσεις από τις εποχικές μεταβολές στη ζήτηση συγκεκριμένων προϊόντων.

Opportunities – Ευκαιρίες

Ο Όμιλος μετά από την εξαγορά του δικτύου της Shell Hellas και την επέκταση του στο δίκτυο του Retail με επιπλέον 740 πρατήρια υπό το σήμα τη Shell, καθετοποιεί περαιτέρω την παραγωγή του παράλληλα με την ήδη υπάρχουσα θυγατρική AVin Oil και την απόκτηση της Cyclon Hellas. Πλέον με την εξαγορά και του δικτύου της Lucoil στην Κύπρο διεθνοποιεί την λειτουργική της δραστηριότητα στην διάθεση και εμπορεία των πετρελαιοειδών αναπτύσσοντας σχέσεις με χώρες Βαλκάνιες όπως η Σερβία, η Βουλγαρία, τα Σκόπια και έπονται και λοιπές Βαλκάνιες και ευρύτερες περιοχές της Ανατολικής Ευρώπης, που προδίδουν το όραμα του ομίλου για την υιοθέτηση ενός πλήρη εξωστρεφή χαρακτήρα, απομακρύνοντας τις επιρροές της ολοένα και συρρικνωμένης ελληνικής αγοράς, και μετατρέποντας τον όμιλο σε ηγέτιδα δύναμη στην Ανατολική Ευρώπη και στα Βαλκάνια στον τομέα της Ενέργειας.

Συνοψίζοντας, οι ευκαιρίες του ομίλου παρουσιάζονται στις νέες αγορές (γεωγραφικά) που ανοίγονται στα Βαλκάνια και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Threats – Απειλές

Μεταβολές στην Τιμή του Αργού Πετρελαίου

Οι μεταβολές στις τιμές του αργού πετρελαίου επηρεάζουν α) την αποτίμηση των αποθεμάτων (οπότε υψηλότερες τιμές αργού πετρελαίου έχουν θετική επίδραση στα λειτουργικά αποτελέσματα της Εταιρείας) και β) τα περιθώρια διύλισης όπως εξηγείται παρακάτω.

Μεταβολές στα Περιθώρια Κέρδους Διύλισης

Τα λειτουργικά αποτελέσματα του κλάδου διύλισης επηρεάζονται σημαντικά από τις διακυμάνσεις των περιθωρίων διύλισης. Τα περιθώρια διύλισης της Εταιρείας επηρεάζονται από τις μεταβολές στις διαφορές μεταξύ των διεθνών τιμών των παραγομένων προϊόντων πετρελαίου και των τιμών του αργού και των πρώτων υλών. Επομένως, η διαθεσιμότητα και οι τιμές των διαφόρων τύπων αργού και πρώτων υλών, οι αιχμές της ζήτησης προϊόντων

πετρελαίου καθώς και οι μεταβολές στην υπάρχουσα δυναμικότητα διύλισης στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης επηρεάζουν τα περιθώρια διύλισης του Εταιρείας.

Μεταβολές στα Περιθώρια Κέρδους Εμπορίας

Εκτός από τη διύλιση αργού πετρελαίου και τη χονδρική εμπορία προϊόντων πετρελαίου που προέρχονται από τη βιομηχανική της δραστηριότητα, η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ δραστηριοποιείται και στην εμπορία προϊόντων πετρελαίου τα οποία αγοράζει προς μεταπώληση στους πελάτες της. Το περιθώριο κέρδους από την εμπορία είναι σε γενικές γραμμές χαμηλότερο από το μέσο περιθώριο κέρδους από τη διύλιση και εξαρτάται από τη διαμόρφωση των τιμών των προϊόντων αυτών διεθνώς, τις τιμές αγοράς, και τις τιμές πώλησής τους.

Μεταβολές στη Συναλλαγματική Ισοτιμία

Η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ τηρεί τα λογιστικά της βιβλία σε ευρώ, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς. Οι περισσότερες συναλλαγές της Εταιρείας, ωστόσο, πραγματοποιούνται σε Δολάρια ΗΠΑ, νόμισμα που χρησιμοποιείται διεθνώς στη βιομηχανία πετρελαίου. Πιο συγκεκριμένα, η Εταιρεία προμηθεύεται αργό πετρέλαιο και τιμολογεί τις χονδρικές πωλήσεις των διυλιστηρίων με βάση τις διεθνείς τιμές που ορίζονται σε Δολάρια ΗΠΑ. Αντίθετα, το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών της Εταιρείας (π.χ. μισθοί προσωπικού) είναι σε ευρώ. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι πολιτική της Εταιρείας αποτελεί η ισοσκέλιση των υποχρεώσεων και των απαιτήσεων σε συνάλλαγμα και σε ευρώ, έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η επίπτωση των διακυμάνσεων των συναλλαγματικών ισοτιμιών και να υπάρχει μία “φυσική αντιστάθμιση” (natural hedging) του συναλλαγματικού κινδύνου. Κατά συνέπεια, τα Καθαρά Κέρδη προ Τόκων, Αποσβέσεων και Φόρων (και αφού έχουν ληφθεί υπόψη τα έκτακτα και ανόργανα έξοδα και έσοδα) της Εταιρείας δεν επηρεάζονται σε σημαντικό βαθμό από τις διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας ευρώ / δολαρίου.

Αποτίμηση Αποθεμάτων

Η Εταιρεία εφαρμόζει τη μέθοδο του μέσου μηνιαίου σταθμικού κόστους για την αποτίμηση των αποθεμάτων, τα οποία αποτιμώνται στη μικρότερη τιμή μεταξύ κόστους κτήσης (με τη μέθοδο του μέσου σταθμικού κόστους) και τρέχουσας τιμής ρευστοποίησης. Η αποτίμηση των αποθεμάτων απεικονίζεται στο ενεργητικό της Εταιρείας και επηρεάζει το κόστος

πωληθέντων στα αποτελέσματα χρήσης. Σε περιόδους μείωσης των τιμών αργού και προϊόντων πετρελαιοειδών, η μέθοδος αποτίμησης οδηγεί σε μείωση της αξίας των αποθεμάτων, δεδομένου ότι υψηλότερης εκτιμώμενης αξίας προϊόντα πωλούνται και αντικαθίστανται με χαμηλότερης αξίας, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους πωληθέντων. Αντίθετα σε περιόδους αύξησης των τιμών των πετρελαιοειδών η μέθοδος αυτή οδηγεί σε αύξηση της αξίας των αποθεμάτων, δεδομένου ότι χαμηλότερης εκτιμώμενης αξίας προϊόντα πωλούνται και αντικαθίστανται με υψηλότερης αξίας, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους πωληθέντων και την αύξηση του μικτού κέρδους εκμετάλλευσης. Η αποτίμηση των αποθεμάτων γίνεται σε ευρώ και επομένως επηρεάζεται και από μεταβολές στην ισοτιμία ευρώ / δολαρίου. Σημειώνεται ότι πολιτική της Εταιρείας αποτελεί η τήρηση όσο το δυνατόν χαμηλότερων ποσοτήτων αποθεμάτων αργού πετρελαίου και προϊόντων κατά το τέλος κάθε χρήσης, προκειμένου να ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις της αποτίμησης των αποθεμάτων στις οικονομικές της καταστάσεις και ιδιαίτερα στα αποτελέσματα χρήσεως της Εταιρείας.

Μεταβολές των Επιτοκίων

Η χρηματοδότηση των αναγκών της Εταιρείας σε κεφάλαιο κίνησης ιδιαίτερα σε περιόδους υψηλών τιμών αργού και προϊόντων πετρελαίου δημιουργεί αυξημένες ανάγκες τραπεζικού δανεισμού ο οποίος με τη σειρά του την επιβαρύνει με τόκους. Πτωτικές τάσεις στα επιτόκια των τραπεζών για κεφάλαια κίνησης έχουν θετική επίδραση στα αποτελέσματα της Εταιρείας, ενώ αντίθετα, σε περιόδους αύξησης των επιτοκίων, η Εταιρεία επιβαρύνεται με αυξημένο κόστος δανεισμού. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι η Εταιρεία έχει τη δυνατότητα να δανείζεται σε εξαιρετικά καλούς όρους από τις διεθνείς χρηματαγορές.

Πίνακας 13 : Σχέση καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλια για τον όμιλο Μότορ Όιλ

| <i>(Ποσά σε γιλ. Ευρώ)</i> | <u>ΟΜΙΛΟΣ</u> | |
|------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| | <u>31/12/2016</u> | <u>31/12/2015</u> |
| Δάνεια τραπεζών | 1.183.838 | 1.351.841 |
| Ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα | (800.285) | (670.559) |
| Καθαρό χρέος | 383.553 | 681.282 |
| Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων | 824.060 | 603.814 |
| Σχέση Καθαρού Χρέους προς Ίδια Κεφάλαια | 0,47 | 1,13 |

Πίνακας 14: Πίνακας ενηλικίωσης υποχρεώσεων του Ομίλου Μότορ Όιλ

| <i>(Ποσά σε γιλ. Ευρώ)</i> | Συνολικό Μέσο Επιτόκιο | <u>ΟΜΙΛΟΣ</u> | | | | | Σύνολο |
|-------------------------------|------------------------|----------------|---------------|------------------|-----------|------------------|--------|
| | | <u>2016</u> | | | | | |
| | | 0-6 μήνες | 7-12 μήνες | 2-5 χρόνια | 5+ χρόνια | | |
| Προμηθευτές & λοιποί πιστωτές | 0,00% | 640.743 | 932 | 0 | 0 | 641.675 | |
| Χρηματοδοτικές μισθώσεις | 7,28% | 15 | 15 | 27 | 0 | 57 | |
| Δάνεια τραπεζών | 5,52% | 49.166 | 41.987 | 1.092.628 | 0 | 1.183.781 | |
| Σύνολο | | 689.924 | 42.934 | 1.092.655 | 0 | 1.825.513 | |

[\(πηγη\)](#)

Αγοραστική δύναμη των πελατών

Η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών ιδίως στην περίοδο της κρίσης που διανύουμε μπορεί να θεωρηθεί ως πτωτική , αλλά αυτή η συνεχιζόμενη εγχώρια πτώση της δύναμης των πελατών ίσως οδηγήσει την εταιρία σε τιμολογιακές πολιτικές κάτω του ποσοστού κέρδους που θεωρεί ότι πρέπει να έχει.

Δύναμη των προμηθευτών

Λόγω της μη καθετοποιημένης παραγωγής του πετρελαίου και των μοναδικών εισαγωγών που γίνονται από Αραβικές χώρες, η εξάρτηση από τους προμηθευτές για τον Όμιλο είναι αρκετά δυνατή, όπως παρατηρείται γενικότερα σε παρόμοιες εταιρίες παγκοσμίως. Η φύση του προϊόντος είναι τέτοια που δημιουργεί στενές σχέσεις προμηθευτή – πελάτη. Οπότε η στενή αυτή σχέση πολλές φορές οδηγεί τον προμηθευτή να ελέγχει τον πελάτη

Πίνακας 15: S.W.O.T ανάλυση του ομίλου Μότο Όιλ

| S.W.O.T ANALYSEH TOY OMILOY Motor Oil | |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Εσωτερικό Περιβάλλον | Εξωτερικό περιβάλλον |
| Δυνατά σημεία | Ευκαιρίες |
| Νέες μονάδες παραγωγής χαμηλότερου κόστους | Διείσδυση σε νέες αγορές |
| Έντονος εξαγωγικός χαρακτήρας | Ανάπτυξη retail δικτύου σε χώρες της Βαλκανικής |
| Μείωση κόστους εργασίας | Αύξηση εξαγωγών |
| Ισχυρό δίκτυο διανομής πωλήσεων (καθετοποίηση παραγωγής μέσω Retail) | Αύξηση μεριδίου αγοράς |
| | Άνοιγμα σε νέες μορφές ενέργειας |
| Αδυναμίες | Απειλές |
| Υψηλό κόστος δανεισμού - υποχρεώσεις ομολογιακά | Υψηλός συναλλαγματικός κίνδυνος |
| Υψηλός ανταγωνισμός | Πολιτική αστάθεια |
| Έκθεση του Ομίλου στην Ελληνική αγορά | Οικονομική και φορολογική αστάθεια |
| Υψηλό κόστος λειτουργίας | Επιβολή ελέγχων στην κίνηση |
| Υψηλές φορολογίες | Εποχικότητα - κλιματολογικές συνθήκες |
| Κίνδυνος αποτίμησης αποθεμάτων | |

5.3.4 SWOT Analysis για τα Ελληνικά Πετρέλαια

Strengths – Δυνατά σημεία

Ο όμιλος Ελληνικά Πετρέλαια κατέχει κυρίαρχη θέση στον κλάδο των πετρελαιοειδών όντας ηγέτης κατέχοντας το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς έναντι της Μότορ Όιλ. Σε μία δύσκολη για την ελληνική οικονομία περίοδο, τα ΕΛ.ΠΕ πραγματοποιούν συνεχείς επενδύσεις (κυρίως για τον εκσυγχρονισμό των διωλιστηρίων της Ελευσίνας) , έχοντας ως επακόλουθο και την αύξηση των θέσεων εργασίας. Έχοντας γίνει σημαντικός και καθοριστικός παράγοντας στον ενεργειακό τομέα των Βαλκανίων και της Ν.Α Ευρώπης καθώς και της απόφασης για την συμμετοχή της σε μεγάλα επενδυτικά σχέδια που καθορίσουν τον ενεργειακό Χάρτη της Ελλάδος αλλά και των ευρύτερων Βαλκανίων (συμμετοχή και διαχείριση του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη) καθιστά τον εαυτό της πρωταγωνιστή και πρωτοπόρο στις εξελίξεις της ενέργειας.

Weaknesses – Αδυναμίες

Όπως ισχύει και στην περίπτωση της Μότορ Όιλ οι Αδυναμίες των ΕΛΠΕ είναι παρόμοιες , με την οικονομική κατάσταση στην χώρα μας να δυσχεραίνει την οικονομική θέση του ομίλου, αντιμετωπίζοντας σημαντικές στρεβλώσεις, κυρίως στην έλλειψη παραγωγής του φυσικού αερίου που κάνει την Μότορ Όιλ να έχει ισχυρό πλεονέκτημα στο καταναλωτικό κοινό.

Opportunities – Ευκαιρίες

Η εταιρία με τις αναζητήσεις , τις συνεργασίες και τις επεκτάσεις που πραγματοποιεί στην Ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου εστιάζει σε άλλον κλάδο της ενέργειας , αυτόν της ηλεκτροπαραγωγής (σύμπραξη με Ιταλική Εταιρία Παραγωγής ενέργειας) δημιουργώντας και την εταιρία ELPEDISON. Κίνηση την οποία ακολουθεί και η Μότορ Όιλ ύστερα από σύμπραξη με τον Όμιλο Μυτιληναίου (εταιρία Protergia). Επίσης με τους αρκετά υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης που τρέχουν οι χώρες της Αφρικανικής Μεσογείου (Μαρόκο, Αλγερία, Αίγυπτος κλπ.) οι ευκαιρίες για την παραγωγή και εμπορία μηδενικού ντίζελ (για κατανάλωση από μεγάλα επαγγελματικά φορτηγά και οχήματα βαρέα) αποτελεί ευκαιρία για τον όμιλο.

Threats – Απειλές

Οι απειλές που αντιμετωπίζουν τα ΕΛΠΕ είναι ως προς ένα βαθμό κοινές και έχουν ως βάση την αβεβαιότητα της ελληνικής οικονομίας καθώς και την οικονομική κρίση που επηρεάζει τον κλάδο.

Μεταβολές στην Τιμή του Αργού Πετρελαίου

Οι μεταβολές στις τιμές του αργού πετρελαίου επηρεάζουν α) την αποτίμηση των αποθεμάτων (οπότε υψηλότερες τιμές αργού πετρελαίου έχουν θετική επίδραση στα λειτουργικά αποτελέσματα της Εταιρείας) και β) τα περιθώρια διύλισης όπως εξηγείται παρακάτω.

Μεταβολές στα Περιθώρια Κέρδους Διύλισης

Τα λειτουργικά αποτελέσματα του κλάδου διύλισης επηρεάζονται σημαντικά από τις διακυμάνσεις των περιθωρίων διύλισης. Τα περιθώρια διύλισης της Εταιρείας επηρεάζονται από τις μεταβολές στις διαφορές μεταξύ των διεθνών τιμών των παραγομένων προϊόντων πετρελαίου και των τιμών του αργού και των πρώτων υλών. Επομένως, η διαθεσιμότητα και οι τιμές των διαφόρων τύπων αργού και πρώτων υλών, οι αιχμές της ζήτησης προϊόντων πετρελαίου καθώς και οι μεταβολές στην υπάρχουσα δυναμικότητα διύλισης στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης επηρεάζουν τα περιθώρια διύλισης του Εταιρείας.

Μεταβολές στη Συναλλαγματική Ισοτιμία

Τα ΕΛΠΕ τηρούν τα λογιστικά τους βιβλία σε ευρώ, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς. Οι περισσότερες συναλλαγές της Εταιρείας, ωστόσο, πραγματοποιούνται σε Δολάρια ΗΠΑ, νόμισμα που χρησιμοποιείται διεθνώς στη βιομηχανία πετρελαίου. Πιο συγκεκριμένα, η Εταιρεία προμηθεύεται αργό πετρέλαιο και τιμολογεί τις χονδρικές πωλήσεις των διυλιστηρίων με βάση τις διεθνείς τιμές που ορίζονται σε Δολάρια ΗΠΑ. Αντίθετα, το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών δαπανών της Εταιρείας (π.χ. μισθοί προσωπικού) είναι σε ευρώ. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι πολιτική της Εταιρείας αποτελεί η ισοσκέλιση των υποχρεώσεων και των απαιτήσεων σε συνάλλαγμα και σε ευρώ, έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η επίπτωση των διακυμάνσεων των συναλλαγματικών ισοτιμιών και να υπάρχει μία “φυσική αντιστάθμιση” (natural hedging) του συναλλαγματικού κινδύνου. Κατά συνέπεια, τα Καθαρά Κέρδη προ Τόκων, Αποσβέσεων και Φόρων (και αφού έχουν ληφθεί υπόψη τα έκτακτα και ανόργανα έξοδα και έσοδα) της Εταιρείας δεν επηρεάζονται σε σημαντικό βαθμό από τις διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας ευρώ / δολαρίου.

Πίνακας 16: S.W.O.T ανάλυση του ομίλου ΕΛ. ΠΕ

| S.W.O.T ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ Ελληνικά Πετρέλαια | |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Εσωτερικό Περιβάλλον | Εξωτερικό περιβάλλον |
| Δυνατά σημεία | Ευκαιρίες |
| Στρατηγική θέση διυλιστηρίων | Διείσδυση σε νέες αγορές |
| Έντονος εξαγωγικός χαρακτήρας | Ευκαιρίες μέσω εξαγωγών |
| Μείωση κόστους εργασίας | Αύξηση εξαγωγών |
| Ισχυρό δίκτυο διανομής πωλήσεων (καθετοποίηση παραγωγής μέσω Retail) | Αύξηση μεριδίου αγοράς |
| | Άνοιγμα σε νέες μορφές ενέργειας |
| Αδυναμίες | Απειλές |
| Υψηλό κόστος δανεισμού - υποχρεώσεις ομολογιακά | Υψηλός συναλλαγματικός κίνδυνος |
| Υψηλός ανταγωνισμός | Πολιτική αστάθεια |
| Υψηλό κόστος λειτουργίας | Οικονομική και φορολογική αστάθεια |
| Υψηλές φορολογίες | Επιβολή ελέγχων στην κίνηση κεφαλαίων |
| | Εποχικότητα - κλιματολογικές συνθήκες |
| | Υψηλός ανταγωνισμός στις διεθνείς αγορές |

5.4 ΑΝΑΛΥΣΗ PEST

Η στρατηγική ανάλυση σε κάθε εταιρία , όμιλο κ.α. απαιτεί την ανάλυση του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτουργεί και συναναστρέφεται. Ίσως το περιβάλλον είναι από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν , να ερμηνεύσουν και να εξηγήσουν την οικονομική συμπεριφορά και λειτουργία μιας εταιρίας στον κόσμο. Όλη αυτή ή ανάλυση και η προσπάθεια που γίνεται από τους ερευνητές ονομάζεται ως ανάλυση PEST (αρκτικόλεξο για τις λέξεις Political–Economical–Social–Technological) που αναλύει όλους αυτούς τους παράγοντες που διαμορφώνουν όλο το περιβάλλον μιας εταιρίας αλλά και του επιχειρηματικού κλάδου περισσότερο – σε αντίθεση με την ανάλυση SWOT που είναι πιο στοχευμένη στην εκάστοτε επιχείρηση. Δηλαδή στο παράδειγμα μας δεν θα γίνει ανάλυση PEST για Τα ΕΛ.ΠΕ και άλλη για την ΜΟΗ παρά θα γίνει μία κοινή.

1) Πολιτικό περιβάλλον

Το πολιτικό-οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται γενικά ασταθές δημιουργώντας γενικά στις εταιρίες σημαντικά προβλήματα στην πρόβλεψη της πορείας και την διαμόρφωσης του μακρό-περιβάλλοντος στο οποίο λειτουργούν.

Το περιβάλλον στο οποίο αποτελεί μέρος μία επιχείρηση ενέργειας και πετρελαιοειδών σίγουρα επηρεάζεται από την ελληνική νομοθέτηση καθώς –ίσως και πιο σημαντικά λόγω του κλάδου της ενέργειας – και από την ευρωπαϊκή νομοθέτηση και θέσπιση κανόνων.

Η Ελλάδα είναι δεσμευμένη από την Ευρωπαϊκή Ένωση για μείωση των ρύπων και την σταδιακή απεξάρτηση της από το πετρέλαιο και την στροφή της προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Επίσης, σύμφωνα με την συνθήκη του Κιότο η Ελλάδα πρέπει μέχρι το 2020 να έχει μειώσει τις εκπομπές CO₂ στην ατμόσφαιρα κατά 25% περίπου με έτος βάσης το 1990. Που σημαίνει ταυτόχρονη δέσμευση για 22,7% αύξηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Επίσης δεν θα πρέπει να παραληφθεί ότι το 70% των πηγών πετρελαίου βρίσκεται σε κρατική ιδιοκτησία. Αυτό σημαίνει ότι οι εταιρίες που εμπορεύονται προϊόντα πετρελαίου είναι ευάλωτες στις πολιτικές αλλαγές στις χώρες παραγωγής. Πηγή

Ακόμη, λόγω της αλληλένδετης σχέσης δολαρίου – πετρελαίου οι αποφάσεις της κεντρικής τράπεζας της Αμερικής επηρεάζουν άμεσα τις εταιρίες([πηγή](#)). Μία απόφαση της Κ.Τ.τ.Α μπορεί να δημιουργήσει αύξηση της ισοτιμίας του δολαρίου έναντι άλλων νομισμάτων με κακές επιρροές στις εταιρίες όπως τα ΕΛΠΕ και η ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ που εμπορεύονται αγοράζοντας με ευρώ – δολάρια. [πηγή](#)

OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) – ο συγκεκριμένος οργανισμός αποτελείται από τις χώρες με τις μεγαλύτερες εξαγωγές πετρελαίου παγκοσμίως, συνεργάζονται και συναποφασίζουν τις γενικές τάσεις και τιμές προσφοράς του αργού πετρελαίου καθώς και τους ρυθμούς εξόρυξης κλπ. Οι αποφάσεις που παίρνονται από τις χώρες μέλη επηρεάζουν σημαντικά τις εταιρίες πετρελαιοειδών.[πηγή](#)

2) Οικονομικό περιβάλλον

Φόροι. Στην χώρα μας έχουμε βρεθεί αρκετές φορές μάρτυρες στην συνεχή αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα. Αυτό δημιουργεί πιέσεις προς τους καταναλωτές με σκοπό την συνεχή μείωση της κατανάλωσης του πετρελαίου. Επιπλέον η συνεχής πανευρωπαϊκή στροφή προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας δημιουργούν νέες κουλτούρες και νόρμες προς τους καταναλωτές.

Κρίση. Το δημόσιο χρέος της χώρας μας και η γενικότερη οικονομική κρίση , μεταφερόμενη και στο τραπεζικό μας σύστημα μπορεί να δημιουργήσει αρκετούς τριγμούς στις επιχειρήσεις. Μία ενδεχόμενη πτώχευση μεγάλης θεσμικής τράπεζας θα μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρά προβλήματα λειτουργίας ενός εκ των δύο ομίλων (ΜΟΗ , ΕΛΠΕ).

Τέλος, να σημειωθεί ότι οι μεγαλύτερες πολυεθνικές εταιρίες πετρελαιοειδών, εξόρυξης και διύλισης έχουν σημαντικά χρέη προς τις τράπεζες, και φαίνεται δύσκολη η αποπληρωμή τους στο σύνολο τους 100% από όλες τις εταιρίες με τις συνεχείς πτωτικές τάσεις του πετρελαίου. Μια τέτοια κρίση σε μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες του εξωτερικού μπορεί να δημιουργήσει μεγάλους τριγμούς στους 2 ομίλους.[πηγή](#)

3) Κοινωνικοί παράγοντες

Η κοινωνία μας τα τελευταία 30 χρόνια συνεχώς ενημερώνεται, ενεργοποιείται και κινείται θετικά προς την σταδιακή απεξάρτηση της από το πετρέλαιο. Πλέον η γνώση και παιδεία που λαμβάνει ο μέσος πολίτης τον μετατρέπει σε έναν ενεργειακά ενημερωμένο πολίτη για όλες τις συνέπειες και την καταστροφή του περιβάλλοντος από την συνεχιζόμενη καταστροφή του όζοντος λόγω των τεράστιων όγκων CO₂ που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα. Σταδιακά λοιπόν οι Έλληνες καταναλωτές έχουν αυξήσει την ζήτηση τους για το υγραέριο και το φυσικό αέριο έναντι του πετρελαίου καθώς και άλλων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αυτό καταλαβαίνουμε πως λειτουργεί αντίθετα προς το συμφέρον των δύο ομίλων που όμως αντιλαμβανόμενη την παγκόσμια στροφή που σταδιακά γίνεται στην ενέργεια, έχουν επενδύσει εκατομμύρια ευρώ σε άλλες μορφές ενέργειας.

4) Τεχνολογικοί παράγοντες

Σύμφωνα με έρευνα του Lloyd's η βιομηχανία των πετρελαίων συνεπώς και των δυο ελληνικών ομίλων δεν επενδύει σημαντικά ποσά στην τεχνολογική πρόοδο και εξέλιξη της παραγωγής της και της τεχνογνωσίας της. Αυτό εξηγείται διότι οι εταιρίες δεν είναι σίγουρες αρκετά για την απόδοση που και ανταποδοτικότητα αυτής της επένδυσης και σε ποιο βάθος χρόνου, του σημαντικού κεφαλαίου που απαιτείται για τέτοιες επενδύσεις, αβεβαιότητα για την ετοιμότητα της επένδυσης να προσφέρει κέρδη, το τραπεζικό σύστημα αδυνατεί να διαθέσει δανειακά κεφάλαια προς αναζήτηση και εγκατάσταση τεχνολογικών επιτευγμάτων, αβεβαιότητα προς τιμές του πετρελαίου και του αερίου, κανονισμοί και περιορισμοί από ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς πολύ αυστηροί.

Παρόλα αυτά οι τεχνολογίες που δουλεύονται και εκπονούνται σήμερα με σκοπό την μελλοντική χρησιμοποίηση της είναι ο αυτοματισμός της διαδικασίας διύλισης και οι χημικές βελτιώσεις των παραγόμενων προϊόντων (ενισχυμένα οκτάνια κλπ.) μέχρι το 2020. Μέχρι το 2022 θα έχουν εξορυκτικές μηχανές υψηλής πίεσης και υψηλών θερμοκρασιών που λιώνουν το υπέδαφος. Περί το 2025 και μετά θα έχουν στην διάθεση τους υποθαλάσσια ρομποτική μηχανική και λοιπό εξοπλισμό που θα βοηθάει στην εξόρυξη των τεραστίων αποθεμάτων πετρελαίου που βρίσκονται υποθαλάσσια αλλά είναι πολύ δύσκολη η εξόρυξη τους λόγω του φόβου της ένωσης τους πετρελαίου με το νερό. Επίσης θα γίνει πιο φθηνή όλη αυτή η εξόρυξη των αποθεμάτων μέσω αυτών των τεχνολογικών προόδων που σήμερα καθίσουν αδύνατη την εξόρυξη. Επίσης οι κλασσικές εξορυκτικές μηχανές (τρυπάνια) θα αντικατασταθούν με εκείνα με κεφαλές laser για πλήρη και ακριβή εξόρυξη.

Τέλος, να αναφερθεί ότι μια σημαντική τεχνολογία που θα διαδραματίσει επίσης ζωτικό ρόλο στο μέλλον της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως έως το 2030 είναι η τεχνολογία εξαγωγής μεθανίου. Σύμφωνα με τους εμπειρογνώμονες της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου τα αποθέματα μεθανίου εκτιμώνται περισσότερο από το συνδυασμό των αποθεμάτων πετρελαίου, φυσικού αερίου και άνθρακα μαζί. Η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας συνδέεται βαθιά με τις τιμές του πετρελαίου, διότι δεν είναι φτηνή και απαιτεί πολλά χρήματα για την έρευνα και ανάπτυξη. Οι κορυφαίες χώρες στην τεχνολογία αυτή είναι οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και η Γερμανία.

5.5 Ανάλυση των 5 δυνάμεων του Porter

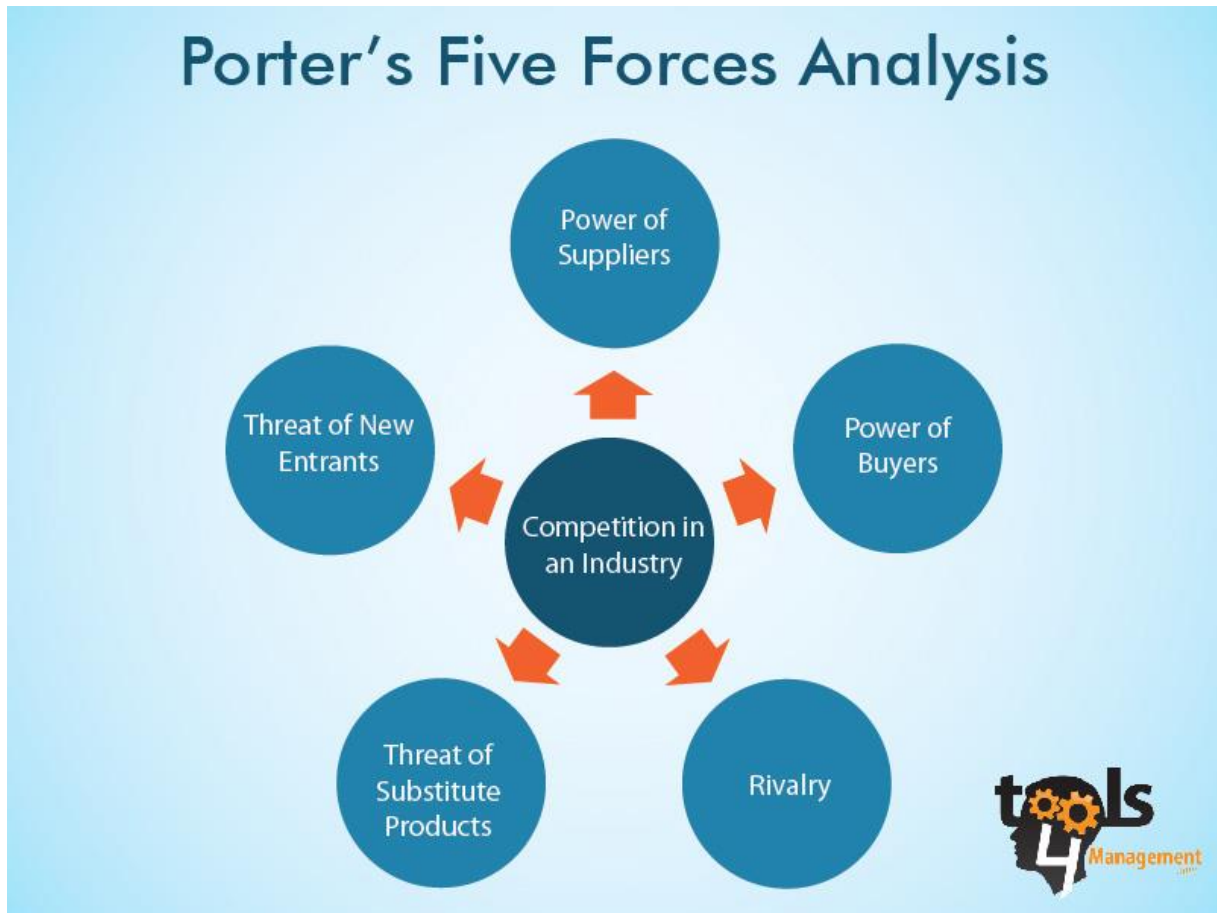
Κάθε επιχείρηση με την είσοδο της στην αγορά έχει να αντιμετωπίσει προβλήματα για τα οποία υπάρχουν διαφορετικές αιτίες οι οποίες τα προκαλούν. Ένας βασικός λόγος που μπορεί να οδηγήσει μια επιχείρηση σε αποτυχία είναι και η ανταγωνιστικότητα της με άλλες επιχειρήσεις ίδιας ασχολίας είτε αυτή είναι παραγωγή κάποιου προϊόντος είτε είναι παροχή υπηρεσίας. Μία καλή λύση για να μπορέσει η επιχείρηση να αποφύγει την αποτυχία και να εξασφαλίσει την επιτυχία της είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της.

Μακροπρόθεσμα ο ανταγωνισμός οδηγεί σε μεγαλύτερη ευημερία καταναλωτών και λόγω της δυναμικής ευεργετικής επίδρασης του στα κίνητρα των επιχειρήσεων, να επενδύουν σε καινοτομίες που βελτιώνουν την ανταγωνιστική τους θέση. Ο ανταγωνισμός καταλήγει σε σύγκριση δυνάμεων, η οποία προστατεύει το κοινό συμφέρον, δηλαδή τον απλό καταναλωτή από τη δημιουργία μονοπωλίων ή ολιγοπωλίων, που ενδέχεται να του επιβάλλουν προϊόντα και τιμές και αναφέρεται στο βαθμό στον οποίο οι εταιρίες αποκρίνονται στις ανταγωνιστικές κινήσεις των άλλων εταιριών. Επίσης ο ανταγωνισμός μεταξύ των υπάρχουσών εταιριών μπορεί να φανερωθεί με διάφορους τρόπους όπως: ο ανταγωνισμός τιμών, νέα προϊόντα, αύξηση στα επίπεδα εξυπηρέτησης πελατών, τις εξουσιοδοτήσεις και τις εγγυήσεις, διαφήμιση και καλύτερα δίκτυα των χονδρικών διανομέων. Είναι επομένως εξαιρετικά σημαντικό και σχεδόν υποχρεωτικό να υπάρχουν υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού σε μια οικονομία τουλάχιστον όσο αφορά την κοινωνία.

Υπάρχουν διάφορες δυνάμεις που επιδρούν στην ικανότητα ενός οργανισμού να ανταγωνίζεται. Ο Michael E. Porter ανέπτυξε το μοντέλο των πέντε ανταγωνιστικών δυνάμεων ή αλλιώς μοντέλο Porter που δείχνει την ένταση του ανταγωνισμού σε μια βιομηχανία και καθορίζει την σχετική ελκυστικότητα και κατά συνέπεια την κερδοφορία της. Όπως προκύπτει, όσο εντονότερος είναι ο ανταγωνισμός τόσο λιγότερο ελκυστική είναι η βιομηχανία και το αντίστροφο. Μια εταιρεία, όπως παρουσιάζεται στο μοντέλο, αντιμετωπίζει τις εξής εξωτερικές απειλές και ευκαιρίες:

1. Υποκατάστατα προϊόντα.
2. Απειλή από νεοεισερχόμενους.
3. Διαπραγματευτική ισχύς πελατών.
4. Διαπραγματευτική ισχύς προμηθευτών.
5. Τοποθέτηση και αντιπαλότητα μεταξύ υφιστάμενων ανταγωνιστών.

Πίνακας 17: Τα πέντε σημεία δυνάμεων του Porter



Η φύση των μελών ενός κλάδου και η διαπραγματευτική ισχύς τους καθορίζουν τη δομή του κλάδου και τη συνολική κερδοφορία της άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας στο συγκεκριμένο περιβάλλον του κλάδου. Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μπορεί να επιτευχθεί με την ενίσχυση της ικανότητας της επιχείρησης να αντιμετωπίζει πελάτες, προμηθευτές, υποκατάστατα προϊόντα και υπηρεσίες, και νεοεισερχόμενους στην αγορά της, πράγμα το οποίο μπορεί με τη σειρά του να αλλάξει το συσχετισμό των δυνάμεων μεταξύ της επιχείρησης και των άλλων ανταγωνιστών στον κλάδο προς όφελος της εταιρείας. Επίσης, πρέπει να αποφασιστεί κατά πόσο ο συνολικός ανταγωνισμός είναι σκληρός, ισχυρός, μέτριος, ή αδύνατος. Στην περίπτωση μας η ανάλυση γίνεται ως εξής:

Υποκατάστατες υπηρεσίες

Οι υποκατάστατες υπηρεσίες αφορούν κυρίως τις εναλλακτικές πηγές ενέργειας που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι καταναλωτές. Στην περίπτωση μας η εταιρία φαίνεται πως αντιλαμβάνεται την κατάσταση και κάνει άνοιγμα και προς τις εναλλακτικές πηγές ενέργειας.

Απειλή στους νεοεισερχόμενους

Όσο αφορά τα διυλιστήρια η είσοδος νέων ανταγωνιστών είναι ιδιαίτερα δύσκολη καθώς πέρα των νομικών δυσκολιών χρειάζεται και ιδιαίτερα μεγάλο κεφάλαιο. Όσο αφορά της εταιρίες διανομής και εμπορίας πετρελαίου τα πράγματα είναι πιο εύκολα παρόλα αυτά λόγω του ήδη έντονου ανταγωνισμού και της μη διαφοροποίησης του προϊόντος καθιστούν δύσκολη την είσοδο νέων ανταγωνιστών. Τέλος στο κομμάτι των πρατηρίων είναι αρκετά εύκολο να υπάρξουν νεοεισερχόμενοι αφού βέβαια τηρούν κάποιες προϋποθέσεις.

Διαπραγματευτική ισχύς πελατών

Οι πελάτες είναι η συνήθως η πιο ανταγωνιστική δύναμη. Ελέγχουν ποιες μεθόδους χρησιμοποιούν πιο πολύ οι ανταγωνιστές για να ενισχύσουν τις θέσεις τους. Οι αγοραστές-πελάτες πιέζουν συνήθως τη βιομηχανία να μειώσει τις τιμές της, να αυξήσει την ποιότητα ενώ μπορεί να στρέφουν την μια επιχείρηση εναντίον μιας άλλης με αποτέλεσμα να μειώνεται η κερδοφορία. Στην περίπτωση μας όμως δύσκολα ισχύει κάτι τέτοιο αφού η τιμή των προϊόντων που διαπραγματεύεται η ΜΟΗ και η ΕΛΠΕ αντίστοιχα καθορίζονται κυρίως από την διεθνή οικονομία και τα διεθνή γεγονότα (όπως π.χ. πόλεμος σε χώρες της μέσης ανατολής).

Διαπραγματευτική ισχύς προμηθευτών.

Η διαπραγματευτική ισχύς των προμηθευτών είναι αρκετά σημαντική καθώς οι όμιλοι δεν έχουν ακόμα καθετοποιήσει την παραγωγή τους, δηλαδή δεν πραγματοποιούν δικές τους εξωρύξεις πετρελαίου. Ανταυτού το αργό πετρέλαιο εισάγεται, κυρίως απο χώρες της Μέσης Ανατολής. Οι εταιρίες εν ολίγοις δεν έχουν καμία ελαστικότητα και δεν ασκούν πιέσεις στους προμηθευτές τους, αντιθέτως είναι υποχρεωμένες να συμμορφώνονται στους όρους που τους επιβάλλουν οι εταιρίες που τους προμηθεύουν με αργό πετρέλαιο.

Τοποθέτηση και αντιπαλότητα μεταξύ υφιστάμενων ανταγωνιστών

Αυτή είναι η κυριότερη δύναμη, διότι καθημερινά οι ανταγωνιστές σε οποιαδήποτε βιομηχανία προσπαθούν με διάφορους τρόπους να υπερτερήσουν των αντιπάλων τους. Οι τρόποι αυτοί περιλαμβάνουν την μείωσή των τιμών, τη βελτίωση των προϊόντων, την ενίσχυση της επωνυμίας, την αποτελεσματικότερη διανομή, την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών κ.λπ. Σε μια έντονα ανταγωνιστική βιομηχανία η διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος είναι πολύ δύσκολο. Ο υφιστάμενος ανταγωνισμός είναι γενικά εντονότερος. Όταν η *πίτα*, δηλαδή το μερίδιο αγοράς, είναι σταθερό, τότε είναι λογικό οι επίδοξοι ανταγωνιστές να προσπαθούν να κρατήσουν ή να αυξήσουν το μερίδιό τους με κάθε τρόπο. Στην περίπτωση μας σίγουρα θα υπάρξουν στρατηγικές κινήσεις για να αυξήσουν όλες οι πλευρές το μερίδιο αγοράς τους αφού όπως έχουμε πει η ανταγωνίστριες είναι η motor oil hellas και η ΕΛΠΕ. Και οι 2 εταιρίες είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένες και δυνατές, προωθούν τα προϊόντα τους, έχουν αποτελεσματική διανομή, ενισχύουν την επωνυμία τους και προσπαθούν να καλυτερεύουν τις παροχές τους στους πελάτες τους. Η διαφοροποίηση έρχεται κυρίως στο οικονομικό κομμάτι που όπως είδαμε η motor oil έχει μια πιο δυνατή μετοχή.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο Στατιστική Ανάλυση

6.1 Στατιστική ανάλυση των τιμών του κλάδου διύλισης

Σε αυτό το σημείο θα γίνει στατιστική ανάλυση των τιμών των καυσίμων που εμπορεύονται οι δύο όμιλοι στην αγορά, μεταξύ των ημερησίων τιμών τους, για το οκτάμηνο από 1/1/2017 μέχρι 31/08/2017. Μέσω του προγράμματος SPSS θα γίνει μία γραμμική παλινδρόμηση με σκοπό την παραγωγή συμπεράσματος για τυχόν συσχέτιση ή και όχι μεταξύ των δύο αυτών τιμών. Τα στοιχεία αντλήθηκαν από το επίσημο site του κράτους για την παρακολούθηση και την ενημέρωση των καταναλωτών ημερησίων για τις τιμές χονδρικής των καυσίμων ([Πηγή](#)).

Για την ανάλυση μας θα θεωρήσουμε ως ανεξάρτητη μεταβλητή τις τιμές καυσίμων των ΕΛΠΕ και ως εξαρτημένη εκείνες της ΜΟΗ. Η ανάλυση θα γίνει ανά προϊόν ώστε να συγκρίνουμε όμοια προϊόντα.

6.1.1 Στατιστική ανάλυση των τιμών για το προϊόν της αμόλυβδης βενζίνης 100 οκτανίων (unleaded 100)

Πίνακας 18: Πίνακας SPSS μεταβλητές που εισήχθησαν για την απλή γραμμική παλινδρόμηση μεταξύ των τιμών ΕΛΠΕ & ΜΟΗ

Variables Entered/Removed^b

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|--------------------------------|-------------------|--------|
| 1 | ELPE_UNLEADED_100 ^a | . | Enter |

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: MOH_UNLEADED_100

Πίνακας 19: Πίνακας Model Summary (SPSS)

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|--------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | 1,000 ^a | 1,000 | 1,000 | ,3768421 |

a. Predictors: (Constant), ELPE_UNLEADED_100

Πίνακας 20: Πίνακας ANOVA

ANOVA^b

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------------|-------------------|
| 1 | Regression | 173862,790 | 1 | 173862,790 | 1224299,990 | ,000 ^a |
| | Residual | 24,284 | 171 | ,142 | | |
| | Total | 173887,073 | 172 | | | |

a. Predictors: (Constant), ELPE_UNLEADED_100

b. Dependent Variable: MOH_UNLEADED_100

Πίνακας 21: Πίνακας Coefficients

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|-------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|----------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | ,845 | 1,065 | | ,793 | ,429 |
| | ELPE_UNLEADED_100 | ,999 | ,001 | 1,000 | 1106,481 | ,000 |

a. Dependent Variable: MOH_UNLEADED_100

Το εκτιμηθέν υπόδειγμα που δημιουργήθηκε ύστερα από την απλή γραμμική παλινδρόμηση ανάμεσα στις δύο μεταβλητές (θεωρούμε εξαρτημένη μεταβλητή την τιμή των καυσίμων της

ΜΟΗ και ανεξάρτητη εκείνη των ΕΛΠΕ, εφόσον είναι και αδιαμφισβήτητος ηγέτης στον κλάδο). Ο πίνακας των Coefficient μας υποδεικνύει ότι το μοντέλο μας θα έχει την μορφή:

$$y = 0,845 + 0,999 * ELPE_{UNLEADED_{100}}$$

Αναλύοντας τον πίνακα Model Summary Βλέπουμε ότι το $R^2 = 1.000$ το οποίο σημαίνει ότι 100% της διακύμανσης της εξαρτημένης μεταβλητής ΜΟΗ_UNLEADED_100 εξηγείται από τις τιμές της μεταβλητής ELPE_UNLEADED_100. Άρα το υπόδειγμα μας είναι άριστο και ερμηνεύει 100% την μεταβλητότητα της εξαρτώμενης μεταβλητής.

Διαβάζοντας τον πίνακα coefficients βλέπουμε ότι η ανεξάρτητη μεταβλητή ELPE_UNLEADED_100 είναι στατιστικά σημαντική, αφού το $sig=0.0000 = p\text{-value}$ και είναι μικρότερο από το 0,05. Επιπλέον από τον ίδιο πίνακα παρατηρείται ότι η σταθερά που έχει παραχθεί από την παλινδρόμηση δεν είναι στατιστικά σημαντική αφού $sig=0,429 > 0.05 = p\text{-value}$.

Άρα μπορούμε να θεωρήσουμε ο υπόδειγμα που θα ερμηνεύσει 100% σύμφωνα πάντα με το R^2 θα είναι της μορφής $y = ax$ άρα θα έχει την τελική μορφή

$$MOH_{UNLEADED_{100}} = 0,999 * ELPE_{UNLEADED_{100}}$$

Αυτό που ουσιαστικά καταφέραμε μέσω της συγκεκριμένης παλινδρόμησης μεταξύ των καθημερινών τιμών των δυο διυλιστηρίων, είναι να επιβεβαιώσουμε ότι οι τιμές τους εξαρτώνται και έχουν μηδαμινές έως και μηδενικές αποκλίσεις καθημερινά. Επιπροσθέτως, παρατηρούμε την σκληρότητα του συγκεκριμένου κλάδου ως προς την δυνατότητα διακύμανσης των τιμών πώλησης των καυσίμων, καθώς και τις ολιγοπωλιακές πιέσεις που ασκούνται για την συντήρηση των τιμών από τους δύο ομίλους. Κανείς δεν ξεφεύγει της

πορείας εκ των δύο και οι δύο μαζί βέβαια κινούνται με βάση τις διεθνείς τιμές πλατς της ανατολικής Μεσογείου.

Θεωρούμε λοιπόν ακριβή την τέλεια γραμμική σχέση που προέκυψε από την παλινδρόμηση, με απόκλιση ελάχιστη μεταξύ των καθημερινών τιμών της βενζίνης 100 οκτανίων που πωλείται από τους δύο ομίλους.

6.1.2 Στατιστική ανάλυση για τις τιμές της αμόλυβδης βενζίνης 95 οκτανίων

Για την συσχέτιση των τιμών του προϊόντος Unleaded 95 πάλι αντλήθηκαν τα δεδομένα από το πρατήριο τιμών υγρών καυσίμων για το χρονικό διάστημα 1/1/2017 μέχρι και την 31/8/2017. Με την παλινδρόμηση των δύο τιμών θα προσπαθήσουμε να δούμε αν υπάρχει κάποια μορφής συσχέτιση μεταξύ των τιμών που καθημερινά εμπορεύονται το συγκεκριμένο προϊόν οι δύο όμιλοι. Η ανάλυση έγινε μέσω του προγράμματος SPSS.

Πίνακας 22: Πίνακας Descriptive Statistics για την απλή γραμμική παλινδρόμηση μεταξύ των τιμών της βενζίνης 95 οκτ μεταξύ ΕΛΠΕ & ΜΟΗ

Descriptive Statistics

| | Mean | Std. Deviation | N |
|---------|-----------|----------------|-----|
| moh_95 | 1108,5195 | 29,43520 | 173 |
| elpe_95 | 1109,4495 | 29,48134 | 173 |

Correlations

| | | moh_95 | elpe_95 |
|---------------------|---------|--------|---------|
| Pearson Correlation | moh_95 | 1,000 | 1,000 |
| | elpe_95 | 1,000 | 1,000 |
| Sig. (1-tailed) | moh_95 | . | ,000 |

| | | | |
|---|---------|------|-----|
| | elpe_95 | ,000 | . |
| N | moh_95 | 173 | 173 |
| | elpe_95 | 173 | 173 |

Πίνακας 23: Πίνακας μεταβλητών

Variables Entered/Removed^b

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|----------------------|-------------------|--------|
| 1 | elpe_95 ^a | . | Enter |

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: moh_95

Πίνακας 24: Πίνακας Model Summary

Model Summary^b

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|--------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | 1,000 ^a | 1,000 | 1,000 | ,37468 |

a. Predictors: (Constant), elpe_95

b. Dependent Variable: moh_95

Πίνακας 25: Πίνακας ANOVA

ANOVA^b

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------------|-------------------|
| 1 | Regression | 149002,150 | 1 | 149002,150 | 1061379,709 | ,000 ^a |
| | Residual | 24,006 | 171 | ,140 | | |
| | Total | 149026,156 | 172 | | | |

a. Predictors: (Constant), elpe_95

b. Dependent Variable: moh_95

Πίνακας 26: Πίνακας Coefficients

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|----------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | ,895 | 1,075 | | ,833 | ,406 |
| | elpe_95 | ,998 | ,001 | 1,000 | 1030,233 | ,000 |

a. Dependent Variable: moh_95

Πίνακας 27: Πίνακας Residual Statistics

Residuals Statistics^a

| | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation | N |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|----------------|-----|
| Predicted Value | 1059,0155 | 1156,2533 | 1108,5195 | 29,43283 | 173 |
| Residual | -4,45503 | ,75791 | ,00000 | ,37359 | 173 |
| Std. Predicted Value | -1,682 | 1,622 | ,000 | 1,000 | 173 |
| Std. Residual | -11,890 | 2,023 | ,000 | ,997 | 173 |

a. Dependent Variable: moh_95

Όπως παρατηρούμε στον πίνακα Model Summary το $R^2 = 1,000$ το οποίο σημαίνει ότι 100% της διακύμανσης της εξαρτημένης μεταβλητής **moh_95** εξηγείται από τις τιμές της μεταβλητής **elpe_95**. Άρα το υπόδειγμα μας είναι άριστο και ερμηνεύει 100% την μεταβλητότητα της εξαρτώμενης μεταβλητής.

Διαβάζοντας τον πίνακα coefficients βλέπουμε ότι η ανεξάρτητη μεταβλητή **elpe_95** είναι στατιστικά σημαντική, αφού το $\text{sig}=0.0000 = p\text{-value}$ και είναι μικρότερο από το 0,05. Επιπλέον από τον ίδιο πίνακα παρατηρείται ότι η σταθερά που έχει παραχθεί από την παλινδρόμηση δεν είναι στατιστικά σημαντική αφού $\text{sig}=0,406 > 0.05 = p\text{-value}$.

Άρα μπορούμε να θεωρήσουμε το υπόδειγμα που θα ερμηνεύσει 100% σύμφωνα πάντα με το R^2 θα είναι της μορφής $y=ax$ άρα θα έχει την τελική μορφή

$$moh_{95} = 0,998 * elpe_{95}$$

6.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Καθημερινά, στα χρηματιστήρια όλου το κόσμου όπου πραγματοποιούνται τρισεκατομμύρια συναλλαγές, ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την απόδοση μίας μετοχής, και την τελική της επιλογή από τον εκάστοτε επενδυτή, είναι ο κίνδυνος που περιλαμβάνει. Ο κίνδυνος, λοιπόν, κάθε μετοχής διακρίνεται σε συστηματικό και μη συστηματικό.

6.2.1 Συστηματικός κίνδυνος

Ο συστηματικός κίνδυνος ουσιαστικά εμπεριέχει όλους εκείνους τους παράγοντες που επηρεάζουν την πορεία και τελικώς την αξία της μετοχής μίας επιχείρησης, που οφείλονται στους παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά γενικότερα. Είναι δηλαδή ο κίνδυνος που προκύπτει και δημιουργείται από τον εκάστοτε βαθμό συσχέτισης της τιμής της μετοχής μιας εταιρίας με την πορεία της αγοράς. Τέτοιοι παράγοντες είναι η πολιτική κατάσταση στην χώρα, η νομισματική πολιτική που εφαρμόζει η εκάστοτε κυβέρνηση (διοίκηση), η φορολογική/δημοσιονομική πολιτική, κάποιο σημαντικό κοινωνικό συμβάν (μετανάστευση – κύμα προσφύγων) κ. α. Ο συγκεκριμένος κίνδυνος δεν μπορεί να περιορισθεί εντελώς, δεν είναι εύκολα διαχειρίσιμος καθώς οι περισσότερες επιχειρήσεις δεν είναι σε θέση να επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τους παραπάνω παράγοντες, ή τουλάχιστον σε τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα που να καταφέρουν κάποια μεγάλη μεταβολή.

6.2.2 Υπολογισμός – ερμηνεία συστηματικού κινδύνου

Ο υπολογισμός του συστηματικού κινδύνου μία μετοχής γίνεται με βάση τον συντελεστή β (beta) . Ο συντελεστής beta αποτελεί ένα αξιόπιστο και αρκετά παραγωγικό εργαλείο που είναι ικανό να μετρήσει τον κίνδυνο που εμπεριέχει ένα αξιόγραφο που οφείλεται στις διακυμάνσεις της χρηματιστηριακής αγοράς.

ο συντελεστής beta προκύπτει από τον τύπο :

$$Beta(x) = \frac{Cov(r_x, r_m)}{var_m}$$

Με :

- $Beta(x)$: ο συντελεστής β για την μετοχή x
- $Cov(r_x, r_m)$: η συνδιακύμανση της απόδοσης της μετοχής $X (r_x)$ και της απόδοσης της αγοράς (r_m)
- var_m : είναι η διακύμανση της απόδοσης της αγοράς

Ο συντελεστής β αποτελεί έναν δείκτη όπου αποδεικνύει κατά πόσο η τιμή της μετοχής συσχετίζεται με τις τιμές της αγοράς. Δηλαδή, κατά πόσο δείχνει μία ευαισθησία στις διακυμάνσεις των αποδόσεων της αγοράς. Οι μετοχές εκείνες που έχουν πάρα πολύ υψηλό συντελεστή β θεωρούνται ότι έχουν πολύ μεγάλη ευαισθησία σε αυτές τις διακυμάνσεις, και έτσι εμπεριέχουν και μεγαλύτερο συστηματικό κίνδυνο, καθώς εάν η πορεία των αποδόσεων της ευρύτερης χρηματιστηριακής αγοράς είναι ανοδική τότε και η μετοχή εκείνη με τον υψηλό συντελεστή απόδοσης β θα έχει τα αντίστοιχα κέρδη. Όμως, αν π.χ. σε μία περίοδο χρηματοοικονομικής κρίσης, η πορεία των αποδόσεων της αγοράς είναι αρνητική – ακόμα και με μεγάλες διακυμάνσεις, η πορεία της τιμής της μετοχής θα έχει πολλαπλασιαστική επίδραση στην τιμή της μετοχής.

Αναμενόμενη απόδοση

Με τον παραπάνω όρο εννοούμε την αναμενόμενη απόδοση που θα έχει μία μετοχή σε ορισμένη περίοδο. Εννοούμε δηλαδή τον μέσο όρο των πιθανών αποδόσεων που μπορεί

να λάβει η μετοχή κατά την διάρκεια μίας περιόδου. Για να πραγματοποιήσουμε αυτή την εκτίμηση χρειαζόμαστε δεδομένα όπως :

- Η πορεία της οικονομίας γενικότερα υπό την μορφή του ενικού δείκτη τιμών των μετοχών που συμμετέχει η εισηγμένη εταιρία
- Η οικονομική πορεία της εταιρίας και γενικότερα του κλάδου

6.2.3 CAPITAL ASSET PRICING MODEL

Το μοντέλο τιμολόγησης παγίων στοιχείων εξηγεί την σχέση του συστημικού κινδύνου και της αναμενόμενης απόδοσης του παγίου καθώς και των μετοχών και αξιογράφων γενικότερα. Η πρώτη έκδοση αυτού του υποδείγματος αναπτύχθηκε από τον W.F.Sharpe (1964), ο οποίος τιμήθηκε με βραβείο Nobel οικονομικών το 1989 (μαζί με τον H.Markowitz, ο οποίος διαμόρφωσε τη σύγχρονη θεωρία του χαρτοφυλακίου, το1952). Το CAPM μοντέλο χρησιμοποιείται ευρέως στα οικονομικά για την τιμολόγηση αξιογράφων με αρκετό ρίσκο, για την δημιουργία εκτιμώμενων αποδόσεων των πάγιων περιουσιακών στοιχείων – δεδομένου του κινδύνου που εμπεριέχουν – καθώς και για την εκτίμηση του κόστους κεφαλαίου. Το υπόδειγμα αυτό έχει ως βάση μια υπόθεση σύμφωνα με την οποία υπάρχει μια απόδοση ακόμη και όταν ο κίνδυνος είναι μηδενικός . Η απόδοση αυτή είναι γνωστή ως μηδενικό επιτόκιο. Επίσης το υπόδειγμα θεωρεί ότι η απόδοση αυξάνεται όσο αυξάνεται ο κίνδυνος. Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του CAPM είναι ότι επιχειρεί να συσχετίσει την σχέση απόδοσης-κινδύνου μεταξύ διαφορετικών χαρτοφυλακίων ή μεταξύ μεμονωμένων περιουσιακών στοιχείων και της αγοράς γενικότερα. Είναι όμως ευρύτερα αποδεκτό, ότι η αναμενόμενη απόδοση ενός χαρτοφυλακίου είναι ανάλογη του συστηματικού κινδύνου του. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο συστηματικός κίνδυνος που εκφράζεται μέσω της μεταβλητής BETA, δεν είναι και ο μόνος.

Η Συνάρτηση για την εκτίμηση αυτού του μοντέλου δίνεται από τον παρακάτω τύπο:

$$r_a = r_f + \beta_a(r_m - r_f)$$

Όπου:

- r_f = επιτόκιο ακίνδυνου αξιόγραφου
- β_a = beta αξιογράφου
- r_m = αναμενόμενη απόδοση της αγοράς

Η γενικότερη συλλογιστική γύρω από το μοντέλο CAPM κυμαίνεται σε δύο τομείς. Πρώτον, στην χρονική αξία του χρήματος και δεύτερον στον κίνδυνο. Η χρονική αξία του χρήματος εμφανίζεται στο μοντέλο με το ακίνδυνο αξιόγραφο όπου συνήθως ταυτίζεται με την ετήσια απόδοση κρατικών ομολόγων και αναδεικνύει την σταθερή και σχεδόν ακίνδυνη επιλογή των επενδυτών να επενδύσουν τα κεφάλαια τους σε ένα κρατικό ομόλογο. Το δεύτερο μισό του μοντέλου ασχολείται με τον κίνδυνο. Αυτό εκφράζεται ως ένας συντελεστής κινδύνου όπου εξηγεί την συμπεριφορά των αποδόσεων της μετοχής που εξετάζεται σε σχέση με τον γενικότερο δείκτη τιμών, συν το πριμ της αγοράς, δηλαδή την παραπάνω απόδοση που έχει η συγκεκριμένη μετοχή σε σχέση με τον κίνδυνο που εμπεριέχει. Για τις μετοχές ο γενικός δείκτης της αγοράς είναι ο γενικός δείκτης τιμών του χρηματιστηρίου που είναι εισηγμένη η εταιρία. [\(πηγή\)](#)

Δείγμα – περίοδος εκτίμησης

Για τον υπολογισμό της απλής γραμμικής παλινδρόμησης χρησιμοποιήθηκαν οι εισηγμένες στο χρηματιστήριο Αθηνών εταιρείες ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ ΕΛΛΑΣ και ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ που συμπεριλαμβάνεται στο δείκτης υψηλής κεφαλαιοποίησης. Επίσης, η περίοδος εκτίμησης του υποδείγματος αφορά τα έτη 2014– 2017 και τα στοιχεία είναι σε ημερήσια βάση. Τα στοιχεία για την εκτίμηση των οικονομετρικών υποδειγμάτων αντλήθηκαν από το διαδικτυακό τόπο (www.naftemporiki.gr). Για τη στατιστική επεξεργασία των ανωτέρω στοιχείων χρησιμοποιήθηκε το οικονομετρικό πρόγραμμα SPSS.

Πίνακας 28: Πίνακας είσοδος μεταβλητών για την απλή γραμμική παλινδρόμηση για την συσχέτιση τιμών ΜΟΗ & ΕΛΠΕ

Variables Entered/Removed^b

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|-------------------|-------------------|--------|
| 1 | elpe ^a | . | Enter |

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: moh

Πίνακας 29: Πίνακας Model Summary

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,702 ^a | ,493 | ,493 | 3,19371 |

a. Predictors: (Constant), elpe

Πίνακας 30: Πίνακας ANOVA

ANOVA^b

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|------|-------------|----------|-------------------|
| 1 | Regression | 39691,182 | 1 | 39691,182 | 3891,385 | ,000 ^a |
| | Residual | 40829,628 | 4003 | 10,200 | | |
| | Total | 80520,810 | 4004 | | | |

a. Predictors: (Constant), elpe

b. Dependent Variable: moh

Πίνακας 31: Πίνακας Coefficients

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | -,068 | ,172 | | -,395 | ,693 |
| | elpe | 1,433 | ,023 | ,702 | 62,381 | ,000 |

a. Dependent Variable: moh

Στην ανωτέρω παλινδρόμηση, πάρθηκαν ως δεδομένα οι παρατηρήσεις των τιμών κλεισίματος των μετοχών ΕΛΠΕ και ΜΟΗ.

Σύμφωνα με την παλινδρόμηση, στον πίνακα Model Summary παρατηρούμε ότι η τιμή του $R = 0,702$ που δείχνει έναν υψηλό βαθμό συσχέτισης. Επίσης ο δείκτης του $R^2 = 0,493$ που σημαίνει ότι η μεταβλητότητα των τιμών κλεισίματος της μετοχής της ΜΟΗ εξηγείται κατά 49,3% από εκείνες των ΕΛΠΕ.

Στον επόμενο πίνακα ANOVA μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι το υπόδειγμα μας εξηγεί αληθινά την συσχέτιση των τιμών των μετοχών. Αυτό μπορούμε εύκολα να το διαπιστώσουμε από την πρώτη σειρά Regression στην τελευταία στήλη όπου η τιμή Sig = 0.00 το οποίο είναι αρκετά μικρότερο από την τιμή $0.05 = p\text{-value}$

Έτσι και με την βοήθεια από τον πίνακα Coefficients μπορούμε να πούμε ότι το υπόδειγμα μας θα έχει την μορφή $Y = \beta * X$ και αυτό διότι η σταθερά δεν είναι στατιστικά σημαντική όπως μπορούμε να καταλάβουμε από την τελευταία στήλη όπου η τιμή sig = $0,693 > 0,05$.
Επομένως:

Τιμή κλεισίματος ΜΟΗ = 1,433* τιμή κλεισίματος ΕΛΠΕ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο Συμπεράσματα

7.1 Συμπεράσματα

Ο κλάδος της διύλισης πετρελαίου, στον οποίο δραστηριοποιούνται οι δύο όμιλοι ΕΛ.ΠΕ και ΜΟΗ, έχει σημαντικότερη συνεισφορά στην γενικότερη ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας και του ΑΕΠ σε συνδυασμό και με την βελτίωση που παρέχει στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας μέσω των σημαντικά αυξημένων εξαγωγών που πραγματοποιούν οι δύο όμιλοι αλλά και μέσω των υπολοίπων βιομηχανιών και των κλάδων μεταποίησης μέσω της ενέργειας που τους προμηθεύουν. Επίσης, τα τελευταία χρόνια, μέσω της περαιτέρω καθετοποίησης της παραγωγής τους προς τα κάτω, με την εξαγορά των δύο πολυεθνικών BP και Shell Hellas από ΕΛ.ΠΕ και ΜΟΗ αντίστοιχα, έχουν αποκτήσει σημαντικά πλέον μερίδια στην πώληση των πετρελαιοειδών (χονδρική / λιανική) αλλά και μέσω των ιδιολειτουργούμενων πρατηρίων τους (πρατήρια που κατέχουν και λειτουργούν οι θυγατρικές εταιρίες εμπορίας δηλαδή) έχουν καθετοποιήσει περαιτέρω την παραγωγή τους. Επιπλέον μέσω των δικτύων retail σύντομα η ανάπτυξη τους στα Βαλκάνια θα είναι πιο δυναμική. Ήδη η ΜΟΗ μέσω της θυγατρικής της Coral (προηγουμένως Shell Hellas) έχει αναπτυχθεί σε Κύπρο, Σερβία και ακολουθούν Σκόπια, Βουλγαρία, Αλβανία, Μαυροβούνιο. Αντίστοιχα και οι θυγατρικές των ΕΛ. ΠΕ μέσω της ΕΚΟ έχουν ιδιαίτερα δυναμική θέση εδώ και χρόνια σε Σκόπια, Κύπρο, Βουλγαρία Σερβία και Μαυροβούνιο.

Ωστόσο, η οικονομική κρίση σε συνδυασμό με τα χαμηλά περιθώρια διύλισης και τις υψηλές ανταγωνιστικές πιέσεις (διυλιστήρια Ν.Α Ασίας άκρως αναπτυσσόμενα) καθώς επίσης και την στροφή σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας προκάλεσε σημαντική πτώση της ζήτησης, που διαμορφώνουν το περιβάλλον που κινούνται και λειτουργούν τα διυλιστήρια στις μέρες μας.

Μέσω της στρατηγικής ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι οι στρατηγικές που έχουν εφαρμόσει τα δύο διυλιστήρια, δεν απέχουν πολύ μεταξύ τους. Είναι λογικό αφού όπως είχαμε αναλύσει, δεν υπάρχει η τέλεια στρατηγική που θα εφαρμοστεί από τον ικανότερο μάνατζερ, αλλά είναι το περιβάλλον εκείνο που θα οδηγήσει στην καλύτερη εφαρμογή και διαμόρφωση στρατηγικής. Είναι επομένως κατανοητό ότι εφόσον λειτουργούν στο ίδιο περιβάλλον και μιλάμε για δύο ομίλους πανομοιότυπους, η στρατηγική ανάλυση να

οδηγεί στα ίδια συμπεράσματα. Το εξωτερικό περιβάλλον που λειτουργούν τα διυλιστήρια είναι αρκετά επικίνδυνο και ευμετάβλητο και συχνά οδηγεί σε μεγάλες διακυμάνσεις και στην παραγωγή αλλά και στην τιμολογιακή πολιτική. Παρόλα αυτά, ο συνεχής ολιγοπωλιακός ανταγωνισμός που υπάρχει ανάμεσα στους δύο ομίλους, έχει οδηγήσει τους μάνατζερ να εφαρμόζουν τις ίδιες ακριβώς κινήσεις μεταξύ τους. Αυτό δεν είναι σίγουρο όμως ότι θα αποδειχτεί επικερδές και μακροπρόθεσμα προσοδοφόρο, αφού τα μεγέθη των ΕΛΠΕ μπορούν να υποστηρίξουν στρατηγικές κινήσεις και επεκτάσεις σε νέες αγορές και σε νέα προϊόντα. Η ΜΟΗ αντίθετα με μικρότερο μερίδιο αγοράς, δεν θα πρέπει να ακολουθεί πάντα την ηγέτιδα δύναμη του χώρου, αλλά να επικεντρωθεί σε εκείνες τις αγορές που έχει επιτυχία διαχρονικά δηλαδή εκείνες τους εξωτερικού.

Ακόμη, αυτό που γίνεται εύκολα αντιληπτό, κατόπιν της στατιστικής ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε, οι τιμές ΕΛΠΕ και ΜΟΗ, τουλάχιστον για τα δύο προϊόντα που αναλύσαμε (αλλά και για τα υπόλοιπα καύσιμα) έχουν σχεδόν τέλεια συσχέτιση. Παρατηρήσαμε δηλαδή, ότι η σχέση που συνδέει την αμόλυβδη των ΕΛΠΕ με εκείνη της ΜΟΗ μπορεί να εκφραστεί από την σχέση :

$$moh_{95} = 0,998 * elpe_{95}$$

Αυτό ουσιαστικά αποδεικνύει ότι οι τιμές είναι σχεδόν ίδιες σε παρατηρήσεις δείγματος εξαμήνου. Η συμπεριφορά της αγοράς θα μπορούσε να χαρακτηριστεί συμπεριφορά καρτέλ, αλλά η εξήγηση είναι το υψηλό κόστος σε συνδυασμό με τα χαμηλά περιθώρια κέρδους διύλισης. Ακόμη όπως είναι γνωστό μία πτώση τιμής σε μια ολιγοπωλιακή αγορά θα είχε ως συνέπεια την συνεχή πτώση των τιμών σε σημείο που πλέον οι εταιρίες θα είχαν ξεπεράσει το break – even σημείο τους.

Ακόμη, έγινε στατιστική ανάλυση των τιμών κλεισίματος των δύο ομίλων , με την μέθοδο της απλής γραμμικής παλινδρόμησης, και αποδείχθηκε ότι υπάρχει σχέση ανάμεσα στις δύο τιμές και εξηγείται από την σχέση:

$$\text{Τιμή κλεισίματος ΜΟΗ} = 1,433 * \text{τιμή κλεισίματος ΕΛΠΕ}$$

Δηλαδή, αν η τιμή κλεισίματος των ΕΛΠΕ είναι 1 € τότε η τιμή κλεισίματος της ΜΟΗ πιθανότατα θα πάρει την τιμή 1,433.

Μέσα από αυτήν την εργασία έγινε αντιληπτή η επίδραση που έχει το πετρέλαιο στις σύγχρονες κοινωνίες και οικονομίες. Επίσης μέσα από την μελέτη παρατηρήθηκαν όλοι εκείνοι οι παράγοντες διεθνώς που επηρεάζουν τις τιμές του πετρελαίου από την πρωτογενή μορφή του μέχρι και την τελική τιμή που λαμβάνει το καύσιμο στην αντλία του πρατηρίου. Επίσης, μέσω της στατιστικής ανάλυσης έγινε κατανοητό ότι υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των τιμών σε δύο τουλάχιστον προϊόντα των δύο ομίλων (ΕΛΠΕ & ΜΟΗ) το οποίο εξηγεί την ανελαστική αγορά του κλάδου διύλισης και την μικρή δυνατότητα που έχουν οι εταιρίες εμπορίας και οι πρατηριούχοι για να διαμορφώσουν την τελική τιμή.

Σε μια εποχή όμως σαν την σημερινή, όπου η κατανάλωση του πετρελαίου σιγά σιγά μπαίνει σε πτωτική πορεία, λόγω των περιβαλλοντολογικών συνθηκών αλλά και λόγω της πεπερασμένης φύσης του «μαύρου χρυσού» θα έχουν μακροχρόνιο αποτέλεσμα την εξασθένηση της αγοράς, την μείωση των υψηλών τιμών, την μείωση των πρατηριούχων και των εταιριών που δραστηριοποιούνται στην εμπορία των παραγώγων των πετρελαίων, αλλά και την στρόφη σε εναλλακτικές πηγές ενέργειας, κυρίως σε εκείνες που χαρακτηρίζονται ως ανανεώσιμες.

Αυτήν την προοπτική και εξέλιξη του κλάδου δεν ήταν δυνατόν να μην την γνωρίζουν εκείνοι που διαμορφώνουν στρατηγικές στους ομίλους των ΕΛΠΕ και ΜΟΗ. Γιαυτό τον λόγο, βλέπουμε τελευταία μία στρόφη και ένα άνοιγμα σε διάφορες άλλες μορφές ενέργειας για να καλύψουν όλο το φάσμα. Κυρίως μέσω της συμμετοχής τους στις εταιρίες εμπορίας ηλεκτρικού ρεύματος (ELPEDISON & PROTERGIA) αλλά και διάθεσης φυσικού αερίου στις πολυκατοικίες, πλέον έχουν ξεφύγει από τον αυστηρό λειτουργικό τους χαρακτήρα ως όμιλοι διύλισης και εμπορίας πετρελαιοειδών. Αξιοποιώντας της ευκαιρίες που δημιουργούνται μέσω της απελευθέρωσης της αγοράς της ενέργειας, οι δύο όμιλοι βρίσκουν ευκαιρίες να αντισταθμίσουν τις απώλειες στις καταναλώσεις των πετρελαιοειδών σε συνδυασμό με την αυξημένη προσοχή τους στον εξαγωγικό τους χαρακτήρα, αλλά και τις απώλειες από την τροφή σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που επιβάλλει πλέον η εποχή για την οριστική απεξάρτηση των κοινωνιών από τον «μαύρο χρυσό».

Βιβλιογραφία

www.iobe.gr

www.naftemporiki.gr

www.moh.gr

<https://www.helpe.gr>

www.fuelprices.gr

www.seepe.gr

www.opec.org

<http://www.icap.gr>

<http://www.capital.gr/epixeiriseis/1522364/icap-entoni-meiosi-tis-katanalosis-petrelaioeidon-kausimon-stin-elliniki-agera>

<http://www.shell.gr/>

<http://www.euro2day.gr>

<http://energypress.gr/news/motor-oil>

<http://www.reporter.gr/Eidhseis/Oikonomia/item/245115-IOBE-O-klados-ths-diylishs-petrelaioy-sthn-Ellada>

<https://www.investopedia.com/terms/p/porter.asp>

<https://www.strategicmanagementinsight.com/tools/porters-five-forces.html>

<https://hbr.org/product/hbr-tools-swot-analysis/TLSWOT-ZIP-ENG>

https://www.google.com/books?hl=el&lr=&id=Q8SKiG6bqpkC&oi=fnd&pg=PA10&dq=strategy&ots=4FtQdyFVgB&sig=O6cvwsZhWCAHxExmwLB7-pHuI_w (“What is Strategy?” – M. Porter)

www.iobe.gr/docs/research/RES_05_C_27062014_REP_GR.pdf

<http://www.naftemporiki.gr/printStory/204559>

http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_04092015_REP.pdf

https://www.concawe.eu/wp-content/uploads/2017/03/Wood-Mackenzie_European-refinery-of-the-future_Concawe-Symposium_March-2017.pdf

«Λεπτομερής ιζηματολογική ανάλυση του ολισθημένου τεμαχίου ολιγοκαινικής ηλικίας μέσα στην μειοκαινική ακολουθία στο δυτικότερο περιθώριο της λεκάνης προχωράς της Πίνδου, στην περιοχή της Ζακύνθου, και η συμβολή του ολιγοκαινού στο πετρελαϊκό δυναμικό της περιοχής» Κυπαρίσση Χριστίνα

«Το τέλος του Πετρελαίου» Paul Roberts, Εκδόσεις Πατάκη 2008

«Understanding the Crude Oil Prices» Hamilton James, University of California

«Επιχειρησιακή στρατηγική και ερευνητικές συνεργασίες» Α. Τσακανίκας

Danchev και Γ. Μανιάτης 2014 – « Ο κλάδος διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα: συμβολή στην οικονομία και προοπτικές»