

«Μάχη» ακτοπλοϊκών στο Αιγαίο

Κερδισμένες οι μεγάλες εταιρείες και όσες διαθέτουν σύγχρονα και γρήγορα πλοία

Του **ΝΙΚΟΥ ΜΠΑΡΔΩΝΙΑ**

Από τη φετινή επιβατική κίνηση, φαίνεται, ότι βγαίνουν κερδισμένες οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες διαθέτουν σύγχρονα πλοία, συμβατικά αλλά και ταχύπλοα. Ωστόσο, μερίδιο των κερδών, αναμένεται να «καρπώθουν» και ορισμένες μικρές εταιρείες, που διαθέτουν ταχύπλοα σκάφη και είναι συνεπείς προς τις υποχρεώσεις τους, χωρίς να ευθύνονται για καθυστερήσεις ή μη εκτέλεση δρομολογίων.

Η ελληνική ακτοπλοία, βάσει των οικονομικών μεγεθών της θα μπορούσε να χωριστεί, σήμερα, σε τρεις κατηγορίες: Τη μεγάλη, όπου βρίσκονται οι εταιρείες Attica Group του ομίλου MIG και οι Μινωϊκές Γραμμές του ομίλου Grimaldi. Στη μεσοία κατηγορία βρίσκονται οι εταιρείες ANEK και HSW του Γιάννη Βαρδινογιάννη, η Aegean Speed Lines του Λεωνίδα Δημητριάδη - Ευγενίδη και η NEΛ με διευθύνοντα σύμβουλο τον πρόεδρο της Ενωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ) Απόστολο Βεντούρη.

Οι ισχυροί

Στη μικρή κατηγορία ανήκουν οι εταιρείες GA Ferries, Kallisti Ferries, ΣΑΟΣ που αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα, ενώ τα περισσότερα πλοία τους βρίσκονται «δεμένα», καθώς και η εταιρεία

LANE, θυγατρική της ANEK. Οι δύο μεγάλοι όμιλοι, Attica Group και Grimaldi Group με θυγατρική τις Μινωϊκές Γραμμές, φαίνεται ότι έχουν ορισμένα κοινά στοιχεία σχετικά με τη φιλοσοφία ανάπτυξής τους.

Επέλεξαν να ναυπηγήσουν και να δρομολογήσουν πλοία με μεγάλες δυνατότητες μεταφοράς επιβατών και οχημάτων. Ουσιαστικά στρίζονται στα τεράστια γκαράζ και στους ενοποιημένους κοινόχρηστος χώρους για τους επιβάτες. Η Attica Group κατασκευάζει δύο επιβατικά οχηματαγωγά πλοία σε νοτιοκροατικά ναυπηγεία για να εξυπηρετήσουν τις συνδέσεις με τα νησιά. Τα νέα πλοία θα έχουν ταχύτητα 26 κόμβους, ολικό μήκος 145,5 μέτρα και μεταφορική ικανότητα 2.400 επιβάτες και 450 Ι.Χ. αυτοκίνητα, ή 50 φορτηγά και 150 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Η παράδοση του πρώτου πλοίου θα γίνει την άνοιξη του 2011 και του δεύτερου στις αρχές του 2012.

Οι Μινωϊκές Γραμμές, από την πλευρά τους, κατασκευάζουν στη Νάπολη δύο πλοία, που είναι τα μεγαλύτερα επιβατικά οχηματαγωγά πλοία της Μεσογείου. Θα έχουν μήκος 225 μέτρων και μεταφορική ικανότητα 250 Ι.Χ. αυτοκινήτων και 3.000 linear metres για φορτηγά. Επίσης μπορούν να μεταφέρουν 3.000 επιβάτες σε 413 καμπίνες εκ των οποίων 18 είναι σουίτες

Οι μεγάλοι του κλάδου επέλεξαν να ναυπηγήσουν και να δρομολογήσουν πλοία με μεγάλες δυνατότητες μεταφοράς επιβατών και οχημάτων.

και 50 Junior Suites. Η ταχύτητά τους θα ανέρχεται στους 28 κόμβους. Στη μεσοία κατηγορία ανήκουν οι εταιρείες ANEK και Hellenic Seaways (HSW) του Γιάννη Σ. Βαρδινογιάννη, η Aegean Speed Lines, του Λεωνίδα Δημητριάδη - Ευγενίδη και η NEΛ. Όλες οι εταιρείες, με εξαίρεση την ANEK η οποία όμως ελέγχει την πλειοψηφία της HSW, διαθέτουν ταχύπλοα επιβατικά οχηματαγωγά πλοία.

Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες με ταχύπλοα, από τις

αρχές του Ιουνίου έως και την 15η Αυγούστου αποδείχθηκε σκληρός με νικητές... το επιβατικό κοινό που προτιμάει να μετακινείται με ταχύπλοα.

Η HSW διαχειρίζεται τον μεγαλύτερο στόλο ταχύπλων που αποτελείται από 18 πλοία. Τα 11 είναι High speed (διαθέτουν γκαράζ) και καταμαράν (μεταφέρουν μόνο επιβάτες) και 7 υδροπτερυγα. Η εταιρεία δραστηριοποιείται με τα πλοία αυτά στις Κυκλάδες, Σποράδες και Σαρωνικό και αποτελεί τη τελευταία χρονία την κορυφαία εταιρεία ταχύπλων επιβατηγών σκαφών.

Η Aegean Speed Lines δραστηριοποιείται, κυρίως, στις γραμμές των Δυτικών Κυκλάδων και στα νησιά Μύκονο, Σαντορίνη, Σύρο και Τίνο, και φαίνεται ότι πέτυχε να αποκτήσει το δικό της μερίδιο στη συγκεκριμένη αγορά. Η εταιρεία διαθέτει πλέον τρία ταχύπλοα πλοία. Το Speedrunner II, το Speedrunner III και το Speedrunner IV. Τα ταχύπλοα αναπτύσσονται ταχύτητα 32 - 34 κόμβων και έχουν μεταφορική ικανότητα 720 - 800 επιβάτες και 150 - 170 αυτοκίνητα.

Η NEΛ εκτελεί δρομολόγια προς τα νησιά του Βόρειου και Ανατολικού Αιγαίου, ενώ η ANEK καλύπτει τη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο με δύο πλοία και τη γραμμή Πειραιάς - Χανιά με δύο πλοία, επίσης.

Στο «κόκκινο» οι μικροί του κλάδου

Στη μικρή κατηγορία κατατάσσονται οι εταιρείες που αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα και αυτά την περίοδο έχουν τα περισσότερα πλοία τους «δεμένα» για διαφόρους λόγους (έλλειψη ρευστότητας, επισκέψεις εργασίας κ.λπ.). Η G.A. Ferries του Γεράσιμου Αγουδήμου κατάφερε δρομολογήσει τρία πλοία της από τα οκτώ που διαθέτει συνολικά. Τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια είναι το «Νταλιάν», στη γραμμή Άγιος Κωνσταντίνος προς Βόρειες Σποράδες. Το «Ροδόνη», στη γραμμή Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Ιος - Θήρα, με τέσσερα δρομολόγια την εβδομάδα, εκ των οποίων τα δύο με υποχρεωτική προσέγγιση σε Φολεγάνδρο - Σίκινο - Ανάφη και το «Μαρίνα», στη γραμμή Πειραιάς - Σύρος - Μύκονος - Άγιος Κήρυκος - Καρλόβισσι - Βαθύ. Η ΣΑΟΣ του Φώτη Μανουσίου δρομολογεί ένα πλοίο, από τα 11 που διαθέτει, στη γραμμή Αλεξανδρούπολη - Σαμοθράκη, ενώ σοβαρά προβλήματα έχει και η Κallisti του Γιώργου Σπανού, που διέθετε δύο πλοία αλλά τα απέσυραν οι Ιταλοί που στήριζαν την εταιρεία. Η LANE, που είναι θυγατρική της ANEK, αν και ανήκει στη μικρή κατηγορία εν τούτοις έχει δρομολογημένα τα δύο πλοία της εκτελώντας δρομολόγια σε νησιά της «άγονης» γραμμής.

Ενισχύεται η Aegean Speed Lines στις Κυκλάδες

Στοχεύοντας στην καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών αλλά και στην αναβάθμιση της ποιότητας των πλοίων που εκτελούν δρομολόγια στο Αιγαίο η εταιρεία Aegean Speed Lines, που έχει άμεση σχέση με τον όμιλο Ευγενίδη υπό την προεδρία του κ. Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη, φέ-

Με την παρουσία των τριών ταχυπλών, η εταιρεία ενδυνάμωσε την παρουσία της σε νησιωτικές περιοχές με «δύσκολα» ακτοπλοϊκά κριτήρια.

τος το καλοκαίρι έκανε αισθητή την παρουσία της με τρία ταχύπλοα σκάφη.

Ο όμιλος Ευγενίδη, με μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία, το 2005 προχώρησε στην επέκταση των δραστηριοτήτων του και στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά. Ίδρυσε την Aegean Speed Lines σε συνεργασία με τον αγγλικό όμιλο εταιρειών Sea Containers έχοντας στη διάθεσή της ένα ταχύπλοο σκάφος, το πρώτο πλοίο με ξένη σημαία στην ελληνική ακτοπλοία. Τα πρώτα δρομολόγια του σκάφους ήταν από την Πειραιά προς τις Δυτικές Κυκλάδες. Το 2007 η εταιρεία ενίσχυσε



Στις αρχές του 2008, η Aegean Speed Lines πούλησε το ένα από τα δύο ταχύπλοα, αλλά γνωστοποίησε ότι «η πώληση του "Speedrunner I" σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει τη μείωση της θέσης της εταιρείας στην ελληνική ακτοπλοία».

τον στόλο της με δεύτερο ταχύπλοο. Την ίδια περίοδο η Sea Containers αποκώρησε από το μετοχικό σχήμα της Aegean Speed Lines. Τη θέση της καταλαμβάνει μεγάλος ελληνικός επιχειρηματικός όμιλος, με σημαντική παρουσία και στην ποταπόρο ναυτιλία. Ο όμιλος Ευγενίδη εξακολουθεί να διατηρεί το σημαντικό μερίδιο μετοχών που κατείχε.

Όπως προέκυψε η νέα αυτή σύμβαση παρέιχε στην Aegean Speed Lines νέα ενισχυμένη δυναμική και προοπτική. Στις αρχές του 2008 η Aegean Speed Lines πούλησε το ένα από τα δύο ταχύπλοα, αλλά γνωστοποίησε ότι «η πώληση του "Speedrunner I" σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει τη μείωση της θέσης της εταιρείας στην ελληνική ακτο-

πλοία». Το 2009 βρήκε την Aegean Speed Lines με τρία ταχύπλοα στις Κυκλάδες. Εκτός από το «Speedrunner II», φέτος η εταιρεία δρομολογήσε δύο ακόμη ταχύπλοα: τα «Speedrunner III» και «Speedrunner IV». Ετσι με την παρουσία των τριών ταχύπλων η εταιρεία ενδυνάμωσε την παρουσία της σε νησιωτικές περιοχές με «δύσκολα» ακτο-

πλοϊκά κριτήρια, χωρίς επιδοτήσεις και με γνώμονα όχι μόνο την αποδοτικότητα των κεφαλαίων αλλά και την εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών. Το «Speedrunner II», αναπτύσσει ταχύτητα 32 κόμβων έχει μήκος 94,86 μέτρα, βύθισμα 3,4 μέτρα, πλάτος 16,00 μέτρα και μπορεί να μεταφέρει 720 επιβάτες και 150 αυτοκίνητα ή 125 αυτοκίνητα και 6 λεωφορεία.

Το «Speedrunner II» ναυπηγήθηκε το 1996, ενώ τα «Speedrunner III» και «Speedrunner IV» το 1999 και είναι αδελφά πλοία. Αναπτύσσονται ταχύτητα 34 κόμβων, έχουν μήκος 100,4 μέτρα, βύθισμα 4,6 μέτρα, πλάτος 17 μέτρα και έχουν μεταφορική ικανότητα 800 επιβατών και 170 αυτοκινήτων, ή 145 αυτοκίνητων και 6 λεωφορείων.

«Το όλο εγχείρημα της εταιρείας κατέστη δυνατόν και κέρσι στη στήριξη του τοπικού πληθυσμού των νησιών αλλά και την εμπιστοσύνη που επικεντρώνει η εταιρεία στην ελληνική ναυτοσύνη» ανέφεραν στην «Κ» κύκλοι της εταιρείας. Τα τρία ταχύπλοα της εταιρείας εκτελούν δρομολόγια: το «Speedrunner II» στη γραμμή Πειραιάς - Ιος - Θήρα - Σύρος - Σίκινο - Σέριφος. Το «Speedrunner III» στη γραμμή Πειραιάς-Σύρος-Τίνο-Μύκονο και το «Speedrunner IV» στη γραμμή Πειραιάς-Σέριφος-Σίφνος-Φολεγάνδρος-Κίμωλος.

N. ΜΠΑΡΔΩΝΙΑΣ

Η κρίση έχει οδηγήσει στα διαλυτήρια 806 πλοία από τις αρχές του έτους

Στα διαλυτήρια για «παλιοσιδερά» έχουν οδηγηθεί 806 πλοία από τις αρχές του 2009 λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης, αριθμός κατά πολύ μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο του 2008. Μάλιστα, μόνο κατά τη διάρκεια των πρώτων 20 ημερών του Αυγούστου οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια 104 σκάφη, σύμφωνα με στοιχεία της N. Cotzias Shipping Consultants (NCSC).

Από τα 806 πλοία που έχουν πάρε φράτα προς τα διαλυτήρια τα 412 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (τα 295 είναι Bulkers & 117 είναι MPP/Tweeneckers) με συνολική χωρητικότητα 12,3 εκατομμύρια τόνοους dwt. Αριθμός ιδιαίτερα αυξημένος εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι το 2008 οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια 140 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου με χωρητικότητα 5,5 εκατομμύρια τόνοους dwt, ενώ το 2007 οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια μόνο 36 πλοία ξηρού φορτίου με χωρητικότητα 0,5 εκατομμύριο τόνοους dwt.

Επίσης, από τις αρχές του έτους έως και την 20ή Αυγούστου οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια 155 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containers) με συνολική χωρητικότητα 4,7 εκατομ-

μύρια τόνοους ή περίπου μεταφορικής ικανότητας 2.350.000 εμπορευματοκιβωτίων (20ft Containers). Ο μέσος όρος ηλικίας απώρουπς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι τα 27 χρόνια.

Ο μέσος όρος ηλικίας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι τα 27 χρόνια.

Για το ίδιο διάστημα έχουν αφαιρεθεί από την ενεργό δράση των παγκόσμιου στόλου:

- 101 πλοία Roll On / Roll Off (RoRo) περίπου 1,25 εκατομμύριο συνολικού τονάζ (dwt) από τα οποία τα 2/3 είναι πλοία αποκλειστικής μεταφοράς αυτοκινήτων (Pure Car Carriers/ Vehicles Carriers). Ο μέσος όρος ηλικίας απώρουπς αυτών είναι τα 28 χρόνια.
- 101 δεξαμενόπλοια (Tankers / Product / Chemicals) και πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) και φυσικού αερίου (LNG). Η συνολική χωρητικότητα των δεξα-

μενόπλοιοι που απεσυρθηκαν για το 2009 ανέρχεται στα 4,7 εκατομμύρια τόνοους.

- 37 πλοία (Reefers / Passenger / Tugs / Stern Trawlers) συνολικής χωρητικότητας 300.000 τόνων dwt που έχουν αποσυρθεί έως σήμερα.

Προτιμούν Ινδία

Από τις χώρες που διαλύουν πλοία την ηγετική θέση, όπως αναφέρεται στα στοιχεία της N. Cotzias Shipping Consultants (NCSC), έχει η Ινδία με ένα συνολικό αριθμό πλοίων 342, από τα οποία το μεγαλύτερο ποσοστό 93% (310 πλοία) είναι dry cargo vessels, ενώ το υπόλοιπο 7% (32 πλοία) είναι δεξαμενόπλοια. Ακολουθεί η Κίνα έχοντας απορροφήσει μόνο 181 πλοία και το Μπανγκλαντές να έχει την Τρίτη θέση με 133 πλοία εκ των οποίων ένας μεγάλος αριθμός είναι δεξαμενόπλοια. Ακολουθούν το Πακιστάν και η Τουρκία που έχουν περίπου 60 πλοία η κάθε χώρα. Το Πακιστάν όμως υπερτερεί στο μέγεθος των πλοίων που έχει εξυπηρετήσει σε σχέση με τα μικρότερα πλοία που εξυπηρετεί παραδοσιακά πάντα η Τουρκία.

Η μέση τιμή προσφοράς από όλα τα διαλυτήρια παγκοσμίως έ-



Η μέση τιμή προσφοράς από όλα τα διαλυτήρια παγκοσμίως έχει αυξηθεί αισθητά για τον μήνα Αύγουστο φθάνοντας στα 280 δολάρια ανά τόνο, έναν τόσο ο Ιούλιος όσο και ο Ιούνιος κυμάνθηκαν στα 250 δολάρια ανά τόνο, ενώ τον Μάιο ήταν στα 230 δολάρια ανά τόνο.

χει αυξηθεί αισθητά για τον μήνα Αύγουστο, φθάνοντας στα 280 δολάρια ανά τόνο όταν τόσο ο Ιούλιος όσο και ο Ιούνιος κυμάνθηκαν στα 250 δολάρια ανά τόνο, ενώ τον Μάιο ήταν στα 230 δολάρια ανά τόνο.

Ολική απώλεια

Εκτός των διαλυτηρίων καταγράφονται και άλλες αιτίες απώρουπς πλοίων από τον παγκόσμιο ενεργό στόλο. Σύμφωνα με την N. Cotzias Shipping Consultants (NCSC) περί τα 233 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου ή έχουν χαθεί ολοκληρωτικά (60 πλοία έγιναν total Loss) ή έχουν εμπλακεί σε κάποια σύγκρουση (173

N. ΜΠ.

Ο κλάδος εμπορίας πετρελαιοειδών

Εταιρείες	ΜΕΡΙΔΙΑ	
	2008	2009
• EKO - ΕΛΛΑΔΑ	15,60%	15,21%
• SHELL	16,82%	16,34%
• BP	16,89%	14,26%
• AVIN	7,06%	6,42%
• AEGEAN	9,38%	10,25%
• JET OIL	5,67%	6,38%
• ελίν	5,00%	5,28%
• REVOIL	5,16%	6,11%
• ETEKA	4,85%	6,13%
• SILK OIL	3,04%	3,61%
• CYCLON	2,36%	2,55%
• DRACOIL	1,33%	1,74%
• KAOIL	1,33%	1,38%
• GALLON-OIL	0,26%	1,30%
• SUNOIL	0,88%	0,79%
• KMOIL	0,85%	0,77%
• APΓO	0,52%	0,50%
• ELPETROL	2,58%	0,37%
• MEDOIL	0,32%	0,31%
• ΧΡΥΣΟΙΛΑ	0,00%	0,21%
• BITOUMINA	0,08%	0,10%
• ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%

Νέες συμμαχίες στην αγορά πετρελαιοειδών

Της **ΧΡΥΣΕΑΣ ΛΙΑΓΓΟΥ**

Νέες ισορροπίες αναζητεί η εγχώρια αγορά πετρελαιοειδών μετά τις ανακατατάξεις που προκάλεσαν οι εξελίξεις στους λιτνερ του κλάδου εμπορίας. Η αποχώρηση της BP και η εξαγορά του δικτύου της από τα ΕΛΠΕ άλλαξαν άρδην τα δεδομένα στον τομέα της εμπορίας και της λιανικής, που είχαν αρχίσει από τις αρχές του έτους να δέχονται τις πρώτες συνέπειες της κρίσης, με το κλείσιμο δύο εταιρειών και σειράς πρατηρίων. Η ενίσχυση των ΕΛΠΕ και συγκεκριμένα των θυγατρικών στον τομέα της εμπορίας ΕΚΟ, η οποία αυξάνει το μερίδιό της από 17% σε 32% περίπου είναι η άμεση και σημαντικότερη αλλαγή που επέφερε η αποχώρηση της BP από την Ελλάδα. Δεν είναι όμως η μοναδική, καθώς οι αλλαγές τέτοιου μεγέθους επηρεάζουν ολόκληρη τη δομή της αγοράς. Η κατάσταση στον τομέα της εμπορίας παραμένει ρευστή και δεν αναμένεται να σταθεροποιηθεί πριν ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός για την πώληση του δικτύου της Shell, που σύμφωνα με πληροφορίες παρατηρείται μέχρι το φθινόπωρο.

Η κατάληξη των περίπου 750 πρατηρίων της Shell στη Motor Oil (οι δύο εταιρείες βρίσκονται σε πολύμηνια διαπραγματεύσεις) θεωρείται από πολλούς αναγκαία για την ισορροπία της αγοράς, καθώς θα δημιουργηθούν δύο ισχυροί πόλοι έναντι του ενός καθετοποιημένου που προέκυψε με το πέρασμα των πρατηρίων της BP στα ΕΛΠΕ. Μεταξύ των δύο αυτών πόλων θα κινηθούν οι μεσαίου μεγέθους εταιρείες του κλάδου, που εμφανίζονται και πιο δυναμικές, επαναπροσδιορίζοντας τη θέση τους και την εμπορική τους πολιτική έναντι των δύο ισχυρών καθετοποιημένων Ομίλων.

Γι' αυτή την κατηγορία των εταιρειών, φαίνεται ότι υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης και διεύρυνσης μεριδίων, εν

αντιθέσει με τις μικρές εταιρείες που σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις δύσκολα θα αντέξουν τον ανταγωνισμό. Οι μεσαίες εταιρείες του κλάδου, όπως η Jet Oil, η Aegean, η Eλινόιλ αλλά και η Revoil και η ETEKA έχουν ήδη επωφεληθεί από τα «λουκέτα» στις μικρές εταιρείες και αναμένουν την ολοκλήρωση των εξαγορών μεταξύ των μεγάλων εταιρειών για να εκμεταλλευτούν τις νέες ευκαιρίες. Αυτές συνδέονται με τις εκτιμήσεις ότι ένας μη ευκαταφρόνητος αριθμός πρατηρίων που υπολογίζεται γύρω στα 300-400 θα «οργανωθεί» με την ολοκλήρωση των εξαγορών, λόγω της αλληλοεπικάλυψης των σημάτων των προς συγχώνευση εταιρειών. Αυτά τα αποκαλούμενα «ορφανά» πρατήρια άρχισαν ήδη να καταγράφονται οι μεσαίες εταιρείες του κλάδου για να τα διεκδικήσουν τη δεδομένη στιγμή ενισχύοντας τη θέση τους. Οι μεσαίοι του κλάδου με μερίδια από 5-10% έκαστος ελέγχουν πάντως ήδη ένα μεγάλο κομμάτι της αγοράς που φτάνει στις βενζίνες το 40% και στο σύνολο των καυσίμων στο 42%.

Το πού θα καταλήξει τελικά το δίκτυο της Shell θα κρίνει και τις εξελίξεις στην εγχώρια αγορά καυσίμων. Η ενίσχυση των δύο ισχυρών πόλων, ΕΛΠΕ και Motor Oil εμφανίζεται μέχρι σήμερα ως το πιο πιθανό και ταυτοχρόνως πιο επιθυμητό από την ίδια την αγορά σενάριο. Η είσοδος τρίτου «παίκτη» θα αποτελέσει μάλλον έκπληξη και σίγουρα θα προκαλέσει περαιτέρω ανακατατάξεις. Αυτό που πρώτιστως ωστόσο αναμένει η αγορά, είναι το κλείσιμο της υποθέσης Shell το συντομότερο δυνατόν. Οι όποιες ανακατατάξεις πάντως δεν αναμένεται σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς να προκαλέσουν μείωση του αριθμού των πρατηρίων στη χώρα μας που ανέρχονται σε 8.000 περίπου. Ενδεχόμενο μείωσης πρατηρίων θα υπάρξει, όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν αρμόδιοι παράγοντες μόνο εάν χτυπηθεί το λαθρεμπόριο, που παρά τις όποιες ανακατατάξεις φαίνεται ότι θα παραμείνει «σταθερά αξία» της αγοράς.

Οι σημαντικότερες ανακατατάξεις στην ελληνική αγορά πετρελαίου

1984. Η ΕΚΟ αγοράζει το σύνολο των μετοχών της ESSO Paros και περιέρχονται στον έλεγχό της οι εγκαταστάσεις της πολυεθνικής.
1998. Πλήρης απορρόφηση των εγκαταστάσεων και των πρατηρίων της MOBIL OIL HELLAS από τη BP HELLAS.
1999. Η TOTAL συγχωνεύεται με την CYCLON.
2000. Διεθνής ανταλλαγή αγορών μεταξύ TEXACO & SHELL (Ελλάδα-Αγγλία) με πλήρη απορρόφηση των πρατηρίων της πρώτης από τη δεύτερη.
2001. Συγκώνευση-απορρόφηση των εγκαταστάσεων και των πρατηρίων της «Γ. Μαιμιάδης ΑΕΕ» από την «ΕΚΟ-ΕΛΛΑΔ ΑΒΕΕ».
2009. Εξαγορά των εμπορικών δραστηριοτήτων και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων της BP Hellas από τα ΕΛΠΕ.