

Kao i u većini zemalja, u Sloveniji se nastavljaju živahne rasprave o najispravnijem načinu (de)regulacije cena goriva. Poziv tržišta igra ključnu ulogu u ovim diskusijama. Međutim, tržišta nema jer u praksi gotovo da postoji monopol. A, po svemu sudeći, zbog istrajnosti na fosilnim gorivima i podmetanja proizvođačima, ni budućnosti nema.

Dugi redovi automobila ispred benzinskih pumpi, nedostatak goriva na pojedinim pumpama i gnev javnosti obeležili su društveni život u Sloveniji poslednjih dana. Gorivo je postalo glavna tema nakon što je novi premijer Robert Golob najavio promenu režima regulacije cena motornih goriva, čime su benzin i dizel poskupeli za oko 10 odsto.

Svi se još dobro sećamo vremena kada smo rezervoare punili gorivom po ceni od jednog evra po litru. Nedugo zatim, kako je tokom pandemije naglo pala potražnja za naftnim derivatima, pale su i cene. Naftna industrija je odgovorila smanjenjem proizvodnje, ali brzi oporavak privredne aktivnosti nije bio praćen nivoom proizvodnje; visoke cene donose visoke profite naftnom biznisu. Naime, planiranje proizvodnje sirove nafte je – posebno nakon naftnih šokova 1970-ih – ključno političko i ekonomsko pitanje u kojem glavnu reč vode Sjedinjene Američke Države. Istovremeno, inflatorni pritisci su pogoršani ratom u Ukrajini, s obzirom na to da je Rusija važan snabdevač energentima.

Deregulacija

Vlada Janeza Janše je u proleće, pred parlamentarne izbore, pokušala prilično opsežnim merama da ograniči rast cena energenata, kako struje tako i motornih goriva. Slovenija je pre dve decenije bila među onim evropskim državama koje su najduže zadržale regulisane cene goriva: prvu deregulaciju duž autoputeva izvela je centristička vlada Mira Cerara, a „besplatne“ cene širom zemlje uvela je Janšina vlada. pre manje od dve godine.

Deregulacija je rezultat dugogodišnjeg pritiska privatnih vlasnika Petrola da povećaju profit kompanije, čime bi se povećale dividende i cena akcija – što bi omogućilo „vlasničku konsolidaciju“ i učinilo Petrol atraktivnom metom za međunarodni veliki kapital.

Zbog ponovo uvedenog Janšinog metoda regulacije cena širom zemlje, trgovci naftom tražili su visoke naknade iz državnog budžeta – što im je vlada obećala. Međutim, propis istovremeno subvencionišu strane autoprevoznike koji gorivo kupuju na graničnim pumpama, pa je zbog toga, između ostalog, nova vlast odlučila da promeni regulatorni režim.

Ekonomija benzina

„Nažalost, tržište van autoputeva ne funkcioniše. Premijer Golob je tako pompezno najavio promene, iako ova izjava nema smisla. Novim načinom regulacije, po kome trgovci mogu slobodno da određuju cene na autoputevima, dok će oni van autoputa biti drugačije

regulisani, poskupeli su benzin i dizel za oko 20 centi po litru.

Promenjenim načinom regulacije, koji ograničava trgovinske marže samo na onim benzinskim pumpama koje nisu pored autoputeva, Vlada je želela da postigne balans između različitih interesa. Potrošači mogu jeftinije točiti gorivo van autoputeva (ovo očigledno ne funkcioniše), državni budžet je manje opterećen (prihodi od akciza i poreza na dodatu vrednost od prodaje goriva su važan deo prihodne strane budžeta), a trgovci gorivom može zaraditi „fer“ profit (naročito duž autoputeva od tranzitnog saobraćaja koji se povećava tokom praznika).

Istovremeno, dok je posvećena zelenoj tranziciji - kojoj trenutno nedostaje najmanje 9 milijardi evra do 2030. - vlada je odustala od ekoloških dažbina, zatim napravila ustupke prevoznicima i privremeno ukinula druge namete na dizel, iako je to prljavo gorivo.

Monopol

Benzinska tržišna ekonomija dr Goloba, uprkos balansiraju, ne može da zadovolji suprotstavljene društvene interese, pa naravno naginje ka kapitalu, odnosno najjačoj frakciji kapitala. Tržište motornih goriva ni izbliza ne funkcioniše van mreže autoputeva. To „ne radi“ bar u smislu neoklasične ekonomije, odnosno, jednostavno rečeno po formuli - konkurencija, koordinacija ponude i tražnje, uspostavljanje ravnoteže. Međutim, on funkcioniše u smislu da je sličan mnogim tržištima (potrošačkih dobara) na kojima pojedinačni kapital stiže ovu ili onu prednost, što mu donosi iznadprosečne profite. Najveći deo prodaje u Sloveniji kontroliše Petrol, koji zauzima oko 70 odsto tržišta naftnih derivata. Zajedno sa drugim najvećim dobavljačem, austrijskim OMV-om, ostvaruju tržišni udeo od oko 90%. Osim toga, OMV se čak povlači jer će mađarski MOL zajedno sa hrvatskom INA-om preuzeti njihovih 120 benzinskih pumpi širom zemlje. Ukratko, tržište je visoko koncentrisano, praktično monopolizovano. Da bi to funkcionisalo - kako su politički funkcioneri obećali tokom deregulacije - bio bi nam potreban ulazak novih dobavljača, koji bi morali da instaliraju stotine benzinskih pumpi, jer je lokacija ključna u ovom poslu: pored tržišnog monopola, sama lokacija daje zakup.

Petrol je najveća slovenačka energetska kompanija, najveći uvoznik i najveća kompanija po prihodu. Grupa Petrol je prošle godine ostvarila rekordne poslovne rezultate, povećavši neto dobit za čak 72%. Energetska kriza i visoke cene koje ona donosi odlična su prilika za visoke profite naftne industrije. Dobar deo biće raspoređen u vidu dividendi među vlasnicima grupisanim u tri tabora: državi koja kontroliše dobrih 20 odsto, a indirektno oko 30 odsto, finansijskim investitorima koji poseduju nešto manje od 40 odsto i malim akcionarima koji zajedno premašuju 20 odsto akcija. Među njima je i bivši ministar zaštite životne sredine

Andrej Vizjak, koji je slučajno kupio veći paket akcija neposredno pre deregulacije cena.

Manipulacija?

Petrol najveći deo prihoda ostvaruje od prodaje naftnih derivata, petinu od prodaje robe široke potrošnje (postoji i pravno-politički monopol koji stvaraju radnici koji nedeljom zatvaraju radnje kada benzinske pumpe mogu normalno da rade), a ostatak od prodaja ostalih energenata i drugih usluga. U oblasti naftnih derivata, Petrol je vertikalno integrisana kompanija koja se bavi preradom, skladištenjem, veleprodajom i maloprodajom. Jasno je, dakle, da on ima veliku moć i uticaj. Usput je ojačao svoju moć i imidž suosnivanjem ekološke nevladine organizacije koja promovise zelenu tranziciju - naravno, isključivo iz perspektive pogodne za poslovanje i dobrobit kompanije.

Uprkos tome, Petrol u Sloveniji zapošljava nešto više od 3.000 ljudi, jer je velika većina njegovih benzinskih pumpi pod franšizom, tj. Takav sistem snažno pogađa radnike koji su znatno manje plaćeni od zaposlenih u matičnom preduzeću, a uslovi rada su im još teži. Njihovo sindikalno organizovanje je zbog rasparčanosti veoma zahtevno, gotovo nemoguće, što je pokazao i jedan od sindikalnih pokušaja pre deset godina.

Nakon što su pred poskupljenje počeli da se gomilaju redovi ispred benzinskih pumpi, na mnogim mestima je nestalo goriva, što je izazvalo sumnje i optužbe na račun trgovaca naftom. Ne bi bilo neobično da je takva isporuka goriva planirana jer su trgovci sa potpuno istom robom sutradan napravili mnogo više. Međutim, i drugo objašnjenje je podjednako problematično: činjenica da Petrol nije mogao logistički da izdrži navalu ukazuje na krhkost tzv. vitki poslovni modeli. Optimizovani su za maksimalno smanjenje troškova, ali nisu otporni na najmanje udarce. Zbog potencijalne manipulacije tržištem, hajku sada pokreću zagovornici konkurencije i liberalni mediji, što samo ukazuje na njihovu kratkovidost ili čak slepilo.

Ništa bez intervencije

Benzin je stoga lokalna verzija fosilnog kapitala koji zbog uloge nafte u globalnoj akumulaciji kapitala ima neverovatnu snagu i visoku profitabilnost. Petrol je takođe - kao što je to slučaj u svetu - integrisan sa državom i uprkos jasnim upozorenjima o klimatskom kolapsu, nastavlja da ulaže u proizvodnju i potrošnju fosilnih goriva.

Prema nedavnoj studiji, da bi se zadržala polovina šanse da globalno zagrevanje ne pređe +1,5 °C do kraja veka, trebalo bi otpisati vađenje 40% već pripremljenih rezervi fosilnih goriva; dakle već uloženi kapital. Dakle, ne treba računati na to da će kapital jednog dana jednostavno prestati da vadi fosilna goriva.

Naftni „bum“ zapravo ima dve strane medalje: s jedne strane pritisak na realne nivoe zarada

radnika, a s druge, visok profit za fosilni kapital, koji nas vodi u ekološki i klimatski kolaps. Bez ozbiljnih intervencija u radu ovih kompanija biće teško, ako ne i nemoguće, preduzeti ozbiljnije korake ka post-karbonskom društvu, piše Bilten.