

ELIAMEP Briefing Notes

07 /2013

Φεβρουάριος 2013

Πόσο πραγματικά ανταγωνιστικός είναι ένας αγωγός Κύπρου-Τουρκίας?

Δρ. Θεόδωρος Τσακίρης

Επίκουρος Καθηγητής Γεωπολιτικής των Υδρογονανθράκων, Πανεπιστημίου Λευκωσίας & Συντονιστής Προγράμματος Γεωπολιτικής της Ενέργειας ELIAMEP

Σε πρόσφατη αρθρογραφία τους το περιοδικό *Economist* αλλά και οι *Financial Times* επανέφεραν στο προσκήνιο το ζήτημα κατασκευής ενός αγωγού που θα συνδέει τα κυπριακά αποθέματα φυσικού αερίου με το τουρκικό σύστημα αγωγών και συγκεκριμένα το σχέδιο Nabucco. Δεν είναι προφανώς η πρώτη φορά που τίθεται ένα τέτοιο ζήτημα, αλλά η προεκλογική συγκυρία και η εκτίμηση του *Economist* ότι η Κύπρος δέχεται πιέσεις από την Τρόικα προς αυτήν την κατεύθυνση χρήζουν τεκμηριωμένης αξιολόγησης.

Σύμφωνα τη συλλογιστική προώθησης ενός τέτοιου αγωγού, η οποία φαίνεται ότι απηχεί τη γνώμη, σύμφωνα με αποκαλύψεις του τηλεοπτικού σταθμού *Sigma*, και υπηρεσιών του *Ecofin*,¹ μια εξαγωγή του κυπριακού αερίου προς την Ευρώπη μέσω του δικτύου Nabucco αποτελεί την πλέον συμφέρουσα λύση για την εμπορευματοποίηση των κυπριακών αποθεμάτων. Ένας κυπρο-τουρκικός αγωγός θα ήταν πολύ πιο βιώσιμος οικονομικά και πολύ πιο «χρηματοδοτήσιμος» συγκριτικά με την ανέγερση ενός τερματικού υγροποίησης αερίου στο Βασιλικό ή την κατασκευή ενός υποθαλάσσιου αγωγού που θα συνδέει την Κύπρο με την Κρήτη και την κυρίως Ελλάδα.

Προς επίρρωση αυτών των εκτιμήσεων οι συντάκτες του *Economist* επικαλούνται ότι τα υπάρχοντα αποθέματα της κυπριακής ΑΟΖ δεν επαρκούν για να διασφαλίσουν τη χρηματοδότηση ενός τερματικού LNG (Liquefied Natural Gas) που σε κάθε περίπτωση θα ολοκληρωθεί προς τα τέλη της δεκαετίας. Ένα τέτοιο σχέδιο, σύμφωνα πάντοτε με την ανωτέρω λογική, θα εξυπηρετούσε επίσης την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης μειώνοντας περαιτέρω την εξάρτησή της από τις ρωσικές εξαγωγές αερίου, οι οποίες διέρχονται μέσω πολιτικά ασταθών περιοχών όπως η Ουκρανία. Η ίδια η Τουρκία άλλωστε έχει οικοδομήσει το προφίλ της γεωστρατηγικής της υπεραξίας έναντι των Η.Π.Α. και της Ε.Ε. στηριζόμενη σε σημαντικό βαθμό στο ρόλο της ως διαμετακομιστικού κέντρου ενέργειας από την Κασπία Θάλασσα και τη Μέση Ανατολή προς την Ε.Ε. και τις διεθνείς αγορές.

Προφανώς η ανάδειξη της Κύπρου και της Ελλάδος όχι μόνο ως χώρες διαμετακόμισης αλλά πρωτίστως ως χώρες παραγωγής/εξαγωγής υδρογονανθράκων θα αυξήσουν σε ανάλογο βαθμό το ειδικό γεωπολιτικό τους βάρος εντός των ευρωπαϊκών και ευρω-ατλαντικών συσχετισμών. Αυτή η γεωπολιτική υπεραξία δεν θα πρέπει να διαφεύγει της προσοχής όσων διαπραγματεύονται το ενεργειακό και πολιτικό μέλλον των δύο ελληνικών κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πέραν από το γεγονός ότι η οποιαδήποτε κατασκευή ενός κυπρο-τουρκικού αγωγού αερίου φαίνεται να καταδικάζεται ομοθυμαδόν από την κυπριακή πολιτική ηγεσία όσο συνεχίζεται η τουρκική κατοχή, η προαναφερθείσα συλλογιστική –ιδίως σε ότι αφορά το σχέδιο Nabucco- συγκρούεται με την πολιτική και οικονομική πραγματικότητα για τους ακόλουθους λόγους:

(α) Η εκτίμηση του *Economist* ότι τα υπάρχοντα αποθέματα (5-8 τρις κυβικά πόδια) αερίου του πεδίου Αφροδίτη δεν επαρκούν για την κατασκευή του πρώτου τερματικού υγροποίησης στο Βασιλικό είναι ιδιαιτέρως παρακινδυνευμένη. Η πραγματικότητα είναι ότι η επένδυση αυτή είναι οριακά βιώσιμη λόγω της χειμάζουσας

¹ Το τηλεοπτικό δίκτυο *Sigma* της Κύπρου στο πλαίσιο της εκπομπής 60 Λεπτά που φιλοξένησε συνέντευξη με τον Υπουργό Εμπορίου κ.Συλικιώτη στις 5 Φεβρουαρίου εμφάνισε κείμενο του *Ecofin* με ημερομηνία σύνταξης τον Ιούλιο του 2012 το οποίο ισηγείτο την κατασκευή του κύπρο-τουρκικού αγωγού προς ενίσχυση του Nabucco.

Πόσο πραγματικά ανταγωνιστικός είναι ένας αγωγός Κύπρου-Τουρκίας?

οικονομικής κρίσης που έχει πλήξει τη πιστωληπτική ικανότητα της Κύπρου, η οποία θα πρέπει να βάλει και το 50% των χρημάτων για την κατασκευή του τερματικού (περί τα \$5 δις).

Ωστόσο εάν η επιβεβαιωτική γεώτρηση στο πεδίο της Αφροδίτης διευρύνει, όπως αναμένεται, τη βάση των αποθεμάτων από τα 5-8 τρις στα 9-10 τρις τότε το τερματικό υδροποίησης είναι απολύτως χρηματοδοτήσιμο και χωρίς την ανάγκη υδροποίησης ισραηλινού αερίου. Αυτό θα το γνωρίζουμε το αργότερο έως τον Οκτώβριο του 2013. Σε περίπτωση δε που υπάρξει μια ακόμη ανακάλυψη μέσα στην επόμενη τριετία από τις ENI/Kogas και Total για τα πεδία 2,3,9, 10 και 11, τότε μπορούν να κατασκευασθούν πολλαπλά τερματικά υδροποίησης και με μικρότερο προφανώς κόστος.

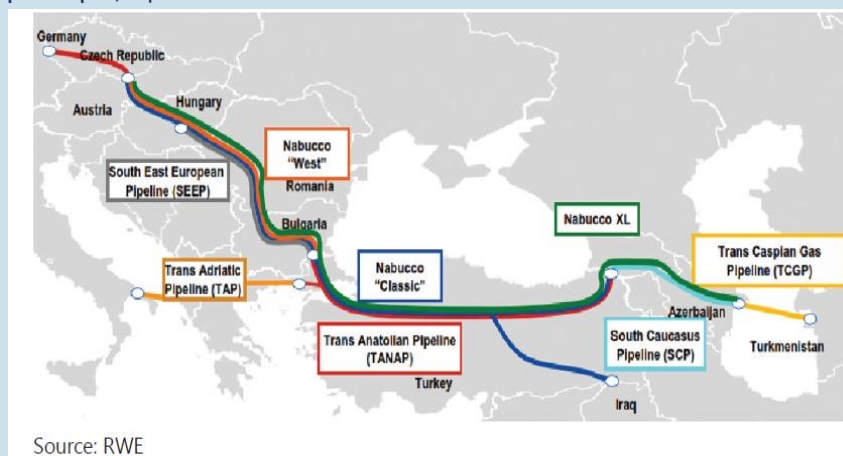
(β) Το εσωτερικό κείμενο του Ecofin, με ημερομηνία Ιουλίου 2012, όπου υποστηρίζεται ξεκάθαρα η διασύνδεση των κυπριακών αποθεμάτων με το σχέδιο Nabucco, **αναφέρεται σε ένα σχέδιο αγωγού το οποίο πολύ απλά πλέον δεν υπάρχει και ήταν σαφές ότι δεν θα υπάρξει έξι περίπου μήνες πριν την έκθεση του Ecofin.**

Ο Nabucco ως αγωγός που θα διατρέχει σχεδόν το σύνολο της Μικράς Ασίας από το Ερζουρούμ έως την Ανατολική Θράκη έχει αντικατασταθεί κατόπιν αζερικής απόφασης ήδη από τον Ιούνιο του 2012 από τον αγωγό TANAP, δυναμικότητας 30 δις κυβικών μέτρων, **ο οποίος ωστόσο θα εξυπηρετεί τη μεταφορά φυσικού αερίου το οποίο παράγεται κατ'αποκλειστικότητα στο Αζερμπαϊτζάν.** Η δε απόφαση των Αζέρων αλλά και της BP να «κάψουν» το τουρκικό τμήμα του Nabucco είχε καταστεί σαφής με δημόσιες δηλώσεις του αζέρου υπουργού ενέργειας από τον Νοέμβριο του 2011. **Οπότε το κείμενο του Ecofin ήταν ακόμη και τον Ιούλιο του 2012 εκτός τόπου και χρόνου.**

Η δυναμικότητα του TANAP, ο οποίος θα κοστίζει περί τα \$7 δις, θα δεσμευθεί αρχικά για τη μεταφορά των 16 δις κ/μ αερίου που θα παραχθούν από το 2018 έως το 2020 από το πεδίο Shah Deniz. Από αυτά τα 16 δις τα 6 δις θα καταναλωθούν στην Τουρκία και τα υπόλοιπα 10 δις κ/μ θα εξαχθούν στην Ευρώπη. Μετά το 2020 η υπολειπόμενη δυναμικότητά του TANAP (περί τα 15 δις κ/μ) θα δεσμευθεί για την μεταφορά των εξαγωγών από άλλα αζερικά πεδία που συνεκμεταλλεύεται η αζερική SOCAR με τις BP, Total και Gaz de France.

Έως το 2025 εκτιμάται ότι θα διοχετεύονται μέσω TANAP προς την Ε.Ε. άλλα 10 δις κ/μ, οπότε θα μείνουν λιγότερο από 5 δις κ/μ ελεύθερης δυναμικότητας για μη αζερικές εξαγωγές, εφόσον αυτό το επιτρέψουν οι Αζέροι που θα ελέγξουν το 51% του TANAP. Η δυναμικότητα άλλωστε τόσο του Nabucco West όσο και του Trans Adriatic Pipeline, που διαγκωνίζονται για τη μεταφορά των αζερικών εξαγωγών φτάνει maximum τα 20 δις κ/μ. Αμφότεροι δε οι αγωγοί στοχεύουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση των αζερικών αναγκών έως το 2025/2030.

Εν κατακλείδι δηλαδή η οποιαδήποτε **τεχνική πιθανότητα** για τη μεταφορά κυπριακού αερίου στην Ευρώπη μέσω Τουρκίας αφορά την περίοδο **μετά το 2025**, ενώ θα απαιτηθεί η κατασκευή νέων αγωγών (ή η αναβάθμιση υπαρχόντων) που θα ξεκινούν από τα σύνορα της Τουρκίας με τη Βουλγαρία και την Ελλάδα, για τη μεταφορά κυπριακού αερίου προς την Ε.Ε.



Πόσο πραγματικά ανταγωνιστικός είναι ένας αγωγός Κύπρου-Τουρκίας?

(γ) Ωστόσο, ακόμη και να υπήρχε σχέδιο Nabucco η μεταφορά του κυπριακού αερίου στην Ευρώπη μέσω Τουρκίας δεν είναι ούτε κάτι το απλό, ούτε κάτι το φθηνό όπως φαίνεται να διατείνονται οι συντάκτες των σχετικών άρθρων. Με δεδομένη την ύπαρξη ισραηλινών μελετών που αφορούν τη σκοπιμότητα κατασκευής ενός υποθαλάσσιου αγωγού από το πεδίο Λεβιαθάν στο τουρκικό δίκτυο αγωγών, το κόστος ενός ανάλογου αγωγού από την Αφροδίτη, που απέχει από το Λεβιαθάν περί τα 20-30 χλμ, θα πρέπει να υπολογιστεί στα \$5 δις *ad minimum* καθώς ο αγωγός θα πρέπει να περάσει και από την Κύπρο πριν καταλήξει υποθαλάσσια στην Τουρκία.

Δεδομένου ότι δεν υπάρχει ελεύθερη δυναμικότητα στο τουρκικό δίκτυο αγωγών ούτε διασύνδεση του βασικού τουρκικού δικτύου με τον Κόλπο της Αλεξανδρέττας, το τελικό κόστος του project για να φτάσει το κυπριακό αέριο στο μελλοντικό τουρκικό δίκτυο αγωγών θα φτάσει περί τα \$7 δις. Ο αγωγός προς την Ελλάδα, μολοντί είναι αμφίβολο προς το παρόν για το κατά πόσο είναι τεχνολογικά εφικτός, θα κοστίζει περί τα \$8 δις, οπότε το οικονομικό κόστος δεν είναι τόσο αρνητικό για τον αγωγό Κύπρου-Ελλάδος, ιδίως εάν σε αυτόν προστεθεί και ισραηλινό αέριο. Πρέπει δε να προστεθεί ότι δεν χρειάζεται να χρηματοδοτηθεί κανένα επιπρόσθετο έργο –πέραν του East Mediterranean Pipeline- για τη μεταφορά του κυπριακού αερίου προς τη Βαλκανική, όπως πρέπει να γίνει στην αντίστοιχη περίπτωση της Τουρκίας. Ο Ελληνο-Βουλγαρικός αγωγός IGB (Interconnector Greece Bulgaria) έχει διασφαλίσει την πλήρη χρηματοδότησή του και αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία μέσα στο 2015.



Πηγή Χάρτη: ΔΕΠΑ, παρουσίαση Κωνσταντίνου Καραγιαννάκου (Απρίλιος 2012)

Η καλύτερη επιλογή προφανώς παραμένει το τερματικό υγροποίησης στο Βασιλικό συνολικού κόστους \$10 δις, εκ των οποίων μόνο το 50% θα βαρύνει την Κυπριακή Δημοκρατία. Το τερματικό υγροποίησης ωστόσο, αν και 30% ακριβότερο ενός θεωρητικού κυπρο-τουρκικού αγωγού, δεν ενέχει κανένα απολύτως ρίσκο διαμετακόμισης ενώ δίνει πρόσβαση σε πολύ μεγαλύτερο αριθμό εναλλακτικών αγορών και αγοραστών.

Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής & Εξωτερικής Πολιτικής (ΕΛΙΑΜΕΠ)

Λεωφ. Βασιλ. Σοφίας 49, 10676 Αθήνα | Τηλ. +30 210 7257 110 | Fax +30 210 7257 114 | E-mail eliamep@eliamep.gr

Το ΕΛΙΑΜΕΠ δεν υιοθετεί ως ίδρυμα πολιτικές θέσεις. Καταβάλλει μάλιστα προσπάθεια να παρουσιάζονται στα πλαίσια των εκδηλώσεών του και στο μέτρο του δυνατού όλες οι υπάρχουσες απόψεις. Υπό το πρίσμα αυτό, οι αναλύσεις και οι γνώμες που δημοσιεύονται στις σειρές του θα πρέπει να αποδίδονται αποκλειστικά στους συγγραφείς και να μην θεωρείται ότι αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τις απόψεις του Ιδρύματος..

Learn more about our work - Visit our website at www.eliamep.gr/en

Should you wish to **unsubscribe** from our mailing list please send a blank message to unsubscribe@eliamep.gr