

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Τεύχος 64
Αθήνα, 18 Μαρτίου 2005

**ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΟΙ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ-
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ»**

**ΤΟΜΕΑΣ:
ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΑΜΥΝΤΙΚΟΥ ΔΟΓΜΑΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**Ο ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΤΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΥ ΥΠΟΜΝΗΜΑΤΟΣ:
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΙΑΑ
Καθηγητής Ιωάννης Θ. Μάζης**

**ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΤΟΜΕΩΣ:
Λέκτορας, Δρ. Ιωάννης Σαριδάκης**

**ΣΥΝΤΑΚΤΗΣ:
Καθηγητής Ιωάννης Θ. Μάζης**

Επιμέλεια κειμένων Δέσποινα Σπανού & Μπέλλα Καπόν

**ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ
ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
«ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ- ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ»**

Το πρόβλημα της ενεργειακής ασφαλείας συνιστά σήμερα ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που απασχολούν τους κύριους παγκόσμιους καταναλωτές των ενεργειακών πηγών. Οι μη εκπληρωθέντες εισέτι στόχοι αναφορικός με τις Ιρακινές πετρελαϊκές προμήθειες και οι υψηλές πετρελαϊκές τιμές με αυξανόμενη κατανάλωση ενέργειας στις βασικές χώρες εισαγωγής τους, καθιστούν αναγκαία την λήψη δραστικών μέτρων προκειμένου να αποφευχθούν κρίσεις.

Το πρόβλημα αυτό είναι εξαιρετικής σημασίας και για τις Ευρωπαϊκές χώρες. Οι συχνές διακοπές των προμηθειών προελεύσεως Μέσης Ανατολής (που προκαλούνται συχνά από σαμποτάζ εναντίων των κυρίων Ιρακινών οδών εξαγωγής πετρελαίου), η φθίνουσα παραγωγή πετρελαίου στη βασική ευρωπαϊκή περιοχή παραγωγής, την Βόρειο Θάλασσα, αναγκάζουν τα ευρωπαϊκά κράτη να προσπαθούν περισσότερο να παραλλάσσουν τις πηγές ενέργειας ανάλογα με το είδος και την περιοχή.

Προς το παρόν η έρευνα για εναλλακτικές πηγές ενέργειας που θα μπορούσαν να αποδυναμώσουν την εξάρτηση από τους παραδοσιακούς υδρογονάνθρακες δεν έχει οδηγήσει σε κάποια επαναστατική καινοτομία. Παρ' όλα αυτά, είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι οι Ευρωπαϊκές χώρες (καθώς και οι ΗΠΑ και τα κράτη Ασίας-Ειρηνικού) αυξάνουν ενεργά την κατανάλωση φυσικού αερίου - και του διακινουμένου μέσω αγωγών, αλλά και του υγροποιημένου (LNG). Σε άμεση σχέση, οι θέσεις του πετρελαίου στις παραδοσιακές αγορές μπορεί να θεωρηθούν υπό καθεστώς διαταραχής στο προβλεπόμενο μέλλον.

Η προοπτική αυτή συνδέεται άμεσα με την επέκταση των προμηθειών αερίου μέσω αγωγών στην Ευρώπη, πρωταρχικά από Αφρικανούς παραγωγούς, με την Αλγερία και την Λιβύη ως κύριους εξαγωγείς. Η Λιβύη χρειάστηκε να αποχωρήσει από την ευρωπαϊκή αγορά στα μέσα της δεκαετίας του '80 λόγω των διεθνών οικονομικών κυρώσεων. Αλλά φέτος, αφότου οι ΗΠΑ μετρίασαν τις κυρώσεις, η Τρίπολις έκανε την επανεμφάνισή της στις Ευρωπαϊκές αγορές. Τον Οκτώβριο του 2004 οι προμήθειες του λιβυκού αερίου διεκινήθησαν μέσω του θαλάσσιου αγωγού Greenstream προς την Σικελία, ένα κοινό έργο υποδομής που πρήλθε από τη σύμπραξη της ENI, δηλ. της μεγαλύτερης Ιταλικής εταιρείας πετρελαίου και φυσικού αερίου και της Λιβυκής κρατικής εταιρείας πετρελαίου Libya's National Oil Co. (το κόστος του έργου ανήλθε στα 7 δις ευρώ). Λόγω του Greenstream, η Λιβύη θα έχει μεταφέρει μέχρι το τέλος του έτους περίπου 1 δις κυβικά μέτρα αέριο, και την επόμενη χρονιά οι εξαγωγές αναμένεται να αυξηθούν και να φτάσουν τα 8

δης κ.μ. Μέρος του εν λόγω φυσικού αερίου θα καταναλωθεί στην Ιταλία και το υπόλοιπο θα προωθηθεί προς εξαγωγή σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες.

Ωστόσο, η Ρωσική Gazprom δεν θα παραμείνει μόνο μία από τις κύριες εξαγωγείς φυσικού αερίου προς την Ευρώπη, αλλά θα επεκτείνει επίσης την παρουσία της εκεί προς τους παραδοσιακούς πελάτες της* και των νέων έργων**.

Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οι θέσεις του, μέσω αγωγών, μεταφερομένου αερίου στην Ευρώπη θα κλονισθούν λόγω του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), η παρέμβαση του οποίου συνδέεται άμεσα με την ενεργή εξερεύνηση που πραγματοποιείται σε ανοιχτό πέλαγος (offshore). Σύμφωνα με την Διεθνή Υπηρεσία Ενέργειας (IEA), η ζήτηση LNG θα ξεπεράσει την ζήτηση άλλων πηγών ενέργειας έως το 2030. Εξάλλου, η παγκόσμια ζήτηση LNG θα αυξηθεί έως και 5 φορές και η ζήτηση αερίου μέσω αγωγών απλά θα διπλασιαστεί.

Σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου LNG λαμβάνει χώρα σε Ασία-Ειρηνικό, αν και το 30% περίπου των διεθνών εισαγωγών αντιστοιχεί σε 7 μόνο κράτη της Δ. Ευρώπης με ηγέτιδα δύναμη τη Γαλλία (εισάγει σχεδόν 11 εκατ. τόνους). Η Ευρωπαϊκή αγορά LNG υπόσχεται πολύ καλύτερες προοπτικές σε σύγκριση με αυτή του Ειρηνικού. Έως το 2020 η ζήτηση LNG στην Ευρώπη θα έχει διπλασιαστεί φτάνοντας τα 50-60 εκατ. τόνους, γεγονός που μπορεί να επιβεβαιωθεί και από την ενεργή κατασκευή νέων σταθμών επαναεριοποίησης (re-gasification): υπάρχουν 11 έργα τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικό στάδιο ετοιμότητας. Η Ευρώπη έχει ήδη 13 σταθμούς εν ενεργεία - οι περισσότεροι βρίσκονται στην Ισπανία, τη Γαλλία και την Τουρκία. Το Βέλγιο, η Κύπρος, η Ιταλία, η Ελλάδα και η Πορτογαλία έχουν όλες από έναν σταθμό.

Παρ' όλα αυτά, μια σημαντική στροφή προς το φυσικό αέριο στην πλάστιγγα της ενεργειακής ισορροπίας των κύριων Ευρωπαίων καταναλωτών, η οποία θα μπορούσε πράγματι να ασκήσει κάποια πίεση στο πετρέλαιο είναι πιθανόν να αποτελέσει «ζήτημα του μέλλοντος». Επί του παρόντος, πρέπει να αντιμετωπιστούν τα σοβαρά προβλήματα όσον αφορά τις απρόσκοπτες και συνεχούς ροής πετρελαϊκές προμήθειες στα διωλιστήρια. Η ενεργειακή στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στοχεύει στην σταδιακή μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο της Μέσης Ανατολής και στην αξιοποίηση και εκμετάλλευση άλλων πηγών - ιδίως καζάχων και ρώσων παραγωγών.

Ειδικά με τη ρωσική παραγωγή εντοπίζεται από την τουρκική, κυρίως, πλευρά πρόβλημα ως προς τη μεταφορά πετρελαίου προς καταναλωτές της συνδεδεμένο με το πρόβλημα της χρήσεως / διελεύσεως των Στενών της

* Σ.Σ.: για παράδειγμα, την Ελλάδα, όπου η Gazprom πρόκειται να καλύψει άνω του 80% των εισαγωγών αερίου της χώρας

** Σ.Σ.: π.χ. αγωγός πετρελαίου Β. Ευρώπης μέσω της Βαλτικής

Μαύρης Θάλασσας. Υπάρχουν πολλές εκτιμήσεις επί του ζητήματος της μειωμένης χρήσεως / διελεύσεως των Στενών αλλά ασφαλώς δεν ανακινείται μόνο λόγω των οικολογικών επιβαρύνσεων. Παραλλήλως, το επιχείρημα χρησιμοποιείται μετ' επεκτάσεως από τις Τουρκικές αρχές για την προώθηση των οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων της χώρας τους (π.χ. Αγωγός Μπακού - Τσεϊχάν, Βλ. Χάρτη 1, 1α, 1β).

Σύμφωνα με την Τουρκική Ναυτική Οργάνωση Πλοηγών (Turkish Maritime Pilot Association) από το 1999 έως το 2002 ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων που περνούν από τα Στενά έχει διπλασιαστεί. Αξίζει να αναφέρουμε ότι η αύξηση της κυκλοφορίας προκλήθηκε όχι μόνο λόγω της αύξησης της παραγωγής στις χώρες που προσανατολίζονται στις εξαγωγές μέσω Μαύρης Θάλασσας, αλλά κυρίως από την ίδια την Τουρκία. Η ύπαρξη σκληρότερων κανονισμών για τα πλοία που περνούν από τα Στενά ανάγκασαν τους εμπόρους να αυξήσουν την χρήση των δεξαμενόπλοιων μετρίου νεκρού φορτίου, γεγονός που λειτούργησε εις βάρος τους.

Η ικανότητα διέλευσης των Στενών αποτελεί ένα ζήτημα που επιφέρει συζήτηση μεγάλης διάρκειας μεταξύ των κύριων συμμετεχόντων στην διακίνηση πετρελαίου στην περιοχή - ιδίως τη Ρωσία και την Τουρκία. Οι πληροφορίες όσον αφορά τις ποσότητες του πετρελαίου και των πετρελαϊκών προϊόντων που μεταφέρονται μέσω των Στενών διαφέρουν σημαντικά: σύμφωνα με τουρκικά στοιχεία ήγγισαν τα 140 εκατ. τόνους για το 2003, ενώ οι ρωσικές πηγές για το 2003 δηλώνουν ότι τα ανωτέρω μόλις ξεπέρασαν τα 80 εκατ. τόνους και οι «κυκλοφοριακές συμφορήσεις» προκαλούνται λόγω της ανεπαρκούς οργανώσεως, από πλευράς Άγκυρας, της ίδιας της κυκλοφορίας των πλοίων.

Εν τούτοις, η κατάσταση στον Βόσπορο, κατά την παραμονή του 2004, ανάγκασε τα tankers να παραμείνουν στην είσοδο των Στενών έως και 3 εβδομάδες, με φυσικό επακόλουθο οι έμποροι καθώς και οι τελικοί καταναλωτές (τα Ευρωπαϊκά διυλιστήρια) να απολέσουν εκατοντάδες χιλιάδες δολάρια. Η πραγματικότητα αυτή ανάγκασε τα ενδιαφερόμενα μέρη, για μια ακόμη φορά, να προχωρήσουν στην έρευνα και αξιολόγηση σχεδίων έργων υποδομής τα οποία θα αποτελούσαν παρακαμπτήριες οδούς.

Τα τουρκικά συμφέροντα όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα δεν έχουν αλλάξει για πολλά χρόνια και επικεντρώνονται στον πετρελαιαγωγό Μπακού-Τυφλίδα-Τσεϊχάν (BTC) (βλ. Χάρτες 1 και 1β) ο οποίος προορίζεται για την μεταφορά πετρελαίου από τα πετρελαϊκά κοιτάσματα Azeri, Chirag και Guneshli στο Αζερμπαϊτζάν (βλ. Χάρτες 2, 2α και 2β). Είναι προφανές σήμερα ότι το δυναμικό των κοιτασμάτων αυτών δεν επαρκεί για την κανονική φόρτωση του αγωγού και δεν έχουν υπάρξει πρόσφατα νέες ανακαλύψεις στον υπεράκτιο τομέα του Azeri, οπότε μόνο οι εταιρείες οι οποίες ασχολούνται με τις εξερευνήσεις στην Ρωσία και το Καζακστάν

μπορούν να βοηθήσουν τον BTC να καλύψει το κόστος κατασκευής και λειτουργίας του.

Από την πλευρά αυτή, οι σκληρότεροι κανονισμοί που επιβάλλει η Άγκυρα στη διακίνηση πετρελαίου μέσω των Στενών αξιολογούνται ως μέσο πίεσης επί της Ρωσίας και του Αζερμπαϊτζάν προκειμένου να εξαναγκαστούν να προσανατολίσουν εκ νέου ένα μέρος των δικών τους εξαγωγών πετρελαίου προς το Μπακού-Τσεϊχάν.

Οι ενεργές διαπραγματεύσεις με το Καζακστάν διεξάγονταν κατά τα τελευταία δύο έτη. Η Ρωσία, από την πλευρά της, πρότεινε μερικούς τρόπους σύνδεσης των συστημάτων μεταφοράς του κρατικού μονοπωλίου των πετρελαιαγωγών της Transneft με τον BTC. Ποικίλλουν, από μια αντίστροφη χρήση της οδού Μπακού-Νοβοροσίσκ [(βλ. Χάρτες 1, 1α, 1β και 3), που έχει χρησιμοποιηθεί για την εξαγωγή πετρελαίου από την Αζερική Κρατική Πετρελαϊκή Εταιρεία Azeri State Oil Company] μέσω του ρωσικού λιμανιού στην Μαύρη Θάλασσα) – η οποία θεωρητικά είναι βιώσιμη – μέχρι το ουτοπικό σχέδιο έργου ενός αγωγού από το Νοβοροσίσκ προς την Γεωργία. Ο νέος Γεωργιανός Πρόεδρος Mikhail Saakashvili έφτασε μέχρι το σημείο να προτείνει κατά την επίσκεψή του στην Μόσχα τον Φεβρουάριο του 2004 να χτίσει η Ρωσία έναν αγωγό από το Νοβοροσίσκ προς το Τσεϊχάν παράλληλα με τον Μπακού-Τσεϊχάν!

Η πρόταση αυτή του Γεωργιανού ηγέτη δείχνει και τις γεωστρατηγικές του επιθυμίες, οι οποίες φαίνονται να συμπλέουν απολύτως με εκείνες των ΗΠΑ και της Άγκυρας και να εναντιώνονται στις ρωσικές γεωστρατηγικές αντιλήψεις.

Το γεγονός ότι η Τουρκία δραστηριοποιείται ολοένα και περισσότερο κραδαινώντας το αμφιλεγόμενο ζήτημα της προστασίας του οικοπεριβάλλοντος των Στενών, και ότι αυτό το πράττει αποκλειστικώς και μόνον για το συμφέρον του BTC, κατέστη εμφανές κατά την επίσημη επίσκεψη του Ρώσου Προέδρου Vladimir Putin στην χώρα αυτή τον Δεκέμβριο του 2004. Η ρωσική πρόταση για την βελτίωση της διαδικασίας διελεύσεως των πλοίων μέσω των Στενών και την προταθείσα από τον Β. Πούτιν ανάμιξη Ρώσων ειδικών, δεν επέφερε καμία σοβαρή αντίδραση από την τουρκική πλευρά. Το σημαντικότερο ήταν η αντίδρασή της στο έργο του αγωγού Kiykey-Ibrikhaba το οποίο έχει προωθηθεί ενεργά (και χωρίς να είναι αναμενόμενο απ' όλους) από την Ρωσική Transneft από τις αρχές του 2004.¹ Η Τουρκική «αντιπρόταση» ήταν η οδός Σαμψούντα-Άγκυρα-Τσεϊχάν η οποία στόχευε στην εξασφάλιση επιπρόσθετων προμηθειών πετρελαίου για τον ίδιο BTC.

Τα οφέλη για την Τουρκία και την Γεωργία από τους νέους όγκους διακίνησης είναι εμφανή. Αλλά για τις ρωσικές εταιρείες η κατεύθυνση προς

¹ Η ιδέα του εν λόγω έργου δεν είναι καθόλου νέα: κάποτε θεωρείτο ως εναλλακτική οδός του Μπακού-Τσεϊχάν και ήταν πιο αποτελεσματική όσον αφορά τα περιβαλλοντικά ζητήματα.

το Τσεϊχάν ως παρακαμπτήρια οδός του Βοσπόρου αποτελεί την λιγότερο ενδιαφέρουσα πρόταση μεταξύ όσων έχουν επί του παρόντος (βλ. Χάρτη 4). Μέχρι πρόσφατα ο αγωγός Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη θεωρείτο ως το πιο ελκυστικό έργο παρακαμπτήριας οδού για την Ρωσία.² Έχει, όμως, παρέλθει δεκαετία από τη στιγμή της κατάθεσης της προτάσεως αυτής. Το 2002 μετά από πολλά χρόνια παρατεταμένων συνομιλιών η διαδικασία έμοιαζε να έχει ξεκινήσει: η Ρωσία, η Ελλάδα και η Βουλγαρία υπέγραψαν διακυβερνητική συμφωνία για την ίδρυση κοινοπραξίας (consortium) και συμφώνησαν για τα ποσοστά της συμμετοχής τους στο έργο.

Η θετική δυναμική στην ανάπτυξη του έργου το 2002 προκλήθηκε πιθανότατα λόγω των προσπαθειών της Ρωσικής Lukoil (μαζί με τον «Όμιλος Λάτση») να αγοράσει ένα μέρος της εταιρείας «Ελληνικά Πετρέλαια» από την ελληνική κυβέρνηση. Η σύνδεση μεταξύ των δύο αυτών γεγονότων μπορεί να αποδειχθεί όχι μόνο λόγω της χρονικής συγκυρίας αλλά και λόγω της συμμετοχής του «Όμιλου Λάτση» και των «Ελληνικών Πετρελαίων» στην χρηματοδότηση της μελέτης σκοπιμότητας του έργου.

Η Lukoil στην Ελλάδα είχε το 2002 κάθε προοπτική επιτυχίας (κυρίως εάν λάβουμε υπόψη ότι η κοινοπραξία της Lukoil και του Ομίλου Λάτση συνιστούσε τον μοναδικό πλειοδότη για τα ΕΠ). Παρ' όλα αυτά, στις αρχές του 2003 η ελληνική κυβέρνηση απέρριψε την συμφωνία με την Lukoil. Στην επίσημη δήλωση επ' αυτού του ζητήματος η Αθήνα ισχυρίστηκε ότι η πρόταση ήταν μη αποδεκτή από πλευράς ελληνικών συμφερόντων και ότι η κυβέρνηση θα ερευνούσε για εναλλακτικό ξένο εταίρο με συμμετοχο στην κοινοπραξία τα Ελληνικά Πετρέλαια.

Τότε, η κατάσταση έλαβε μια μη αναμενόμενη τροπή: η ίδια η οικογένεια Λάτση, αλλά χωρίς την Lukoil, έγινε ο εταίρος των Ελληνικών Πετρελαίων.³ Όσο για τον αγωγό, το έργο μπήκε πάλι στο ράφι μετά την αποτυχία της ρωσικής εταιρείας.

Τον Σεπτέμβριο του 2003 το θέμα συζητήθηκε από τον Πρόεδρο της Lukoil τον Vagit Alekperov και τον Vladimir Putin. Ο πρώτος τόνισε ότι η ελληνική

² Η αρχική ετήσια χωρητικότητα του αγωγού αυτού, σύμφωνα με την εργολάβο της μελέτης σκοπιμότητας (την Γερμανική ILF) είναι 23 εκατ. τόνοι, η γενική χωρητικότητα μπορεί να είναι 35 εκατ. τόνοι. Το κόστος του έργου είναι περίπου 700 εκατ. δολάρια.

³ Τον Μάιο του 2003 ο όμιλος Λάτση έκλεισε μια συμφωνία με την ελληνική κυβέρνηση για μια ενοποίηση των πετρελαϊκών μεριδίων σε δύο κινήσεις. Ως πρώτη κίνηση η Paneuropean Oil & Industrial Holding, 100% ιδιοκτησία του ομίλου, θα αγόραζε το 65% των Ελληνικών Πετρελαίων από το κράτος. Ως δεύτερη κίνηση τα Ελληνικά Πετρέλαια θα συγχωνεύονταν με την Petrola Hellas στην οποία ανήκει το τρίτο μεγαλύτερο διυλιστήριο στην χώρα και την διαχειρίζεται η Paneuropean Oil & Industrial Holding. Η συγχώνευση των Ελληνικών Πετρελαίων και της Petrola Hellas ενεκρίθη από την συνέλευση των μετόχων τον Σεπτέμβριο του 2003. Σύμφωνα με τα τελικά αποτελέσματα του συνόλου του έργου η ελληνική κυβέρνηση θα ελέγχει το 35,5% της ενοποιημένης εταιρείας, η Paneuropean Oil & Industrial Holding θα ελέγχει το 24,7%, και το 31,6% θα ανήκει στους μικρότερους μετόχους, οπότε ο Όμιλος Λάτση έχει μια ευκαιρία να εδραιώσει τον έλεγχο επί συνόλου μετοχών των Ελληνικών Πετρελαίων.

θέση στο ζήτημα των τιμολογίων μεταφοράς συνιστούσε το βασικό εμπόδιο για το έργο και σημείωσε ότι για τα κύρια ζητήματα είχαν ήδη έρθει σε συνεννόηση με την Βουλγαρία. Προκειμένου να επισημάνει την συμφωνία ο Alekperov πρότεινε να αναμείξει την Transneft προκειμένου να καταλήξουν σε ένα τιμολόγιο κατόπιν μεσολάβησης.

Σε αυτό το πλαίσιο στις αρχές του 2004 η Transneft ξεκίνησε την προώθηση της οδού Kiykey-Ibrikhaba.⁴ Συγκρίνοντας την πρόταση αυτή με την οδό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη είναι απαραίτητο να τονίσουμε ότι ούτε το Kiykey ούτε το Ibrikhaba έχουν επί του παρόντος, λιμενική υποδομή. Αναφορικός τώρα με την Ελληνο-βουλγαρική πρόταση, μόνο το τέρμιναλ της Αλεξανδρούπολης πρέπει να υποστεί επανακατασκευή. Το γεγονός αυτό, καθώς και η πολύ υψηλή ικανότητα του συγκεκριμένου αγωγού, καθιστούν το τουρκικό έργο συγκριτικά, πολύ δαπανηρό.

Σχετικό είναι το εξής ζήτημα: εάν η Ρωσία (π.χ. η κρατική Transneft) επιδειξει ενδιαφέρον για το παραπάνω έργο θα το κάνει μάλλον με στόχο να ενδυναμώσει τις διαπραγματευτικές της θέσεις στις συνομιλίες της με την Ελλάδα για τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη. Υπάρχει ήδη ανάλογο προηγούμενο στη ρωσική πρακτική: στις αρχές της δεκαετίας του '90 η Gazprom τοποθέτησε τον αγωγό αερίου Yamal-Ευρώπη παρακάμπτοντας την Ουκρανία όπου η Ρωσία είχε μόνιμα προβλήματα όσον αφορά την διαμετακόμιση. Τώρα η Gazprom σχεδιάζει έναν αγωγό αερίου που θα διασχίζει την Βαλτική και θα παρακάμπτει όχι μόνο την Ουκρανία αλλά και την Λευκορωσία και την Πολωνία.

Υπάρχει σίγουρα πιθανότητα η Transneft να έχει αποκαλύψει τις συζητήσεις για τον αγωγό Kiykey-Ibrikhaba με σκοπό να δημιουργήσει κάποιον ανταγωνισμό μεταξύ των δύο έργων καθώς ήδη από την αρχή έχει υπάρξει ελάχιστη ελπίδα η Τουρκική διοίκηση, όντας απασχολημένη με τον Μπακού-Τσεϊχάν, να εγκρίνει ένα έργο το οποίο μπορεί να αποδειχθεί ανταγωνιστικό του BTC.

Το πρόβλημα των Στενών της Μαύρης Θάλασσας δεν έχει επιλυθεί του έως σήμερα. Παρ' όλα αυτά, η Ρωσία έχει ορισμένες εναλλακτικές λύσεις για την αύξηση της διακίνησης πετρελαίου. Κατ' αρχήν, το Σύστημα του Βαλτικού Αγωγού της Transneft το οποίο δύνανται να επιτύχει τη μέγιστη ικανότητα μεταφοράς του, δηλ.: 62 εκατ. τόνους ετησίως κατά το έτος το 2005. Δεύτερον, ο Κροατικός βαθύς λιμένας Omisalj (αναφέρεται στο έργο ενοποίησης των συστημάτων αγωγών Druzhba και Adria). Τρίτον, υπάρχει το έργο Δυτικής Σιβηρίας-Murmansk (βλ. χάρτη 5) το οποίο επηρεάζεται από τις κυρίαρχες

⁴ Η οδός εκτείνεται στα 913 χλμ., η σχεδιαζόμενη ικανότητα είναι 69 εκατ. τόνοι ετησίως. Το προτεινόμενο κόστος είναι 913 εκατ. δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το Ρωσικό Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας ο όγκος του πετρελαίου που μεταφέρθηκε από τα Στενά του Βοσπόρου το 2003 ήταν 62 εκατ. τόνοι - π.χ. η Transneft σχεδιάζει την οδό Kiykey-Ibrikhaba πράγμα που σημαίνει 100% του ρωσικού όγκου διαμετακόμισης στα Στενά.

ρωσικές πετρελαιοπαραγωγικές εταιρείες. Η Lukoil υποστήριξε επίσης την ανωτέρω οδό και την αξιολόγησε πρόσφατα ως την πιθανότερη για τις πετρελαϊκές εξαγωγές της εταιρείας. Το έργο του Murmansk – εάν υλοποιηθεί – μπορεί να στερήσει την Ευρώπη από το μονοπώλιο των Ρωσικών αγορών πετρελαίου και θα βοηθήσει στην επίλυση του προβλήματος των Στενών της Μαύρης Θάλασσας.

Παρ' όλα αυτά, το έργο δεν έχει πολλές ελπίδες (αν και υπάρχει πραγματικό ενδιαφέρον από πλευράς των ρωσικών εταιρειών να εξάγουν το πετρέλαιό τους στις ΗΠΑ από το βαθύ λιμένα του Murmansk). Παράλληλα η αποδυνάμωση των Ρωσικών πετρελαϊκών και (πολιτικών) συμφερόντων στη Μαύρη Θάλασσα δεν θεωρείται πιθανή. Η διαμετακόμιση μέσω της Μαύρης Θάλασσας αποτελεί την καλύτερη οδό εξαγωγής των υδρογονανθράκων του Ρωσο-Κασπιανού τομέα και, ίσως, του συνόλου της περιοχής της Β. Κασπίας. Στο πλαίσιο αυτό, η λύση του προβλήματος των Στενών αποτελεί και την απαραίτητη προϋπόθεση χρησιμοποίησης της οδού αυτής. Είναι εμφανές ότι αφού αρχίσει ο BTC να λειτουργεί, η Τουρκία θα εντατικοποιήσει τις ενέργειές της κατά των δεξαμενόπλοιων των διερχομένων μέσω των Στενών. Υπό την έννοια αυτή, το έργο «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη» έχει πραγματικές ελπίδες να αποτελέσει τη λύση του προβλήματος.

Η πρόσφατη ενεργοποίηση των διαδικασιών όσον αφορά το έργο, έγινε συγκρατημένα από τους ειδικούς.⁵ Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του Ρώσου Προέδρου και του Έλληνα Πρωθυπουργού Κ. Καραμανλή που έλαβε χώρα στη Μόσχα τον Δεκέμβριο του 2004, παρά την επιδειχθείσα καλή διάθεση και από τις δύο πλευρές δεν κατέστησε την κατάσταση πιο ξεκάθαρη αναφορικά με το μέλλον του έργου. Παρ' όλα αυτά, ουδείς δύναται να αρνηθεί ότι μεταξύ πολλών «προτεινόμενων» λύσεων παρακαμπτήριων του Βοσπόρου, το περισσότερο επωφελές για τη Ρωσία από γεωπολιτικής απόψεως είναι το Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη. Και είναι λογικό να υποθέσουμε ότι οι ρωσικές αρχές θα καθοδηγηθούν από τα γεωπολιτικά συμφέροντα της χώρας εάν χρειαστεί να λάβουν απόφαση για την υπερπήδηση του πλήρους αδιεξόδου του Βοσπόρου. Τα ίδια συμφέροντα, αναμφίβολα, θα είναι και τα

⁵ Συνδέεται κυρίως με το γεγονός ότι οι περισσότερες Ρωσικές εταιρείες πωλούν το πετρέλαιό τους σε λιμάνια σε συνθήκες FOB (free on board), ως εκ τούτου, οι οδοί οι οποίες παρέχουν την μεταφορά πετρελαίου από ένα από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και η μεταφορά του μέσω αγωγού σε λιμάνι το οποίο βρίσκεται στην «άλλη πλευρά» των Στενών δεν μπορεί να λάβει εγγυήσεις όσον αφορά την φόρτωση. Η λύση του προβλήματος φόρτωσης όσον αφορά τις παρακάμψεις απαιτεί να μεταβληθούν οι συνθήκες των τωρινών συμβολαίων ή του προσανατολισμού τους όσον αφορά στη χρήση μιας ειδικής οδού όταν πρόκειται να υπογραφούν νέα συμβόλαια. Με άλλα λόγια, παρά τις πρόσφατες συμφωνίες μεταξύ της Ρωσίας, της Ελλάδας και της Βουλγαρίας, οι εγγυήσεις όσον αφορά την φόρτωση για τον Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα στις επενδύσεις.

⁶ Υπάρχουν περίπου 10 τέτοια σήμερα. Το Μπουργκάς-Vlore και το Constanza-Omisal μπορούν να ανταγωνιστούν το Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη.

πιο καθοριστικά όσον αφορά την πολιτική των πετρελαϊκών εταιρειών που ενδέχεται να συμμετάσχουν στο έργο.⁷

Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν ότι οι ρωσικές εξαγωγές πετρελαίου ελέγχονται σχεδόν απόλυτα από την κυβέρνηση της χώρας, και η απόφαση όσον αφορά την επιλογή νέων οδών εξαγωγών συνιστά εξ ολοκλήρου αποκλειστικό της προνόμιο. Κατά συνέπεια, τον «τελευταίο λόγο» στο μέλλον του Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη θα τον έχει ο Ρώσος Πρόεδρος.

Το έργο θα μπορούσε επίσης να προωθηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, και να ευθυγραμμίζεται με τα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα της ΕΕ η οποία στο μέλλον θα δύνата να αντιμετωπίσει την κατάσταση σε περίπτωση που η Τουρκία θα ελέγχει την διακίνηση του πετρελαίου από την περιοχή της Κασπίας προς την Ευρώπη. Παρ' όλα αυτά, μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει κάποια ουσιαστική αντίδραση από πλευράς των αρχών της ΕΕ, και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Μεταφορών, Ενέργειας και Επικοινωνιών έχει επικεντρώσει την προσοχή της στην αμφισβητούμενη Ουκρανική οδό Οδησός-Brody.⁸

Η στήριξη της ΕΕ θα αποτελούσε αναμφίβολα καταλύτη για την προώθηση του Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, και πιθανότατα να βοηθούσε στο να ωθήσει τη Ρωσία να λάβει την τελική θετική απόφαση για το έργο καθώς όταν

⁷ Κατά συνέπεια, σε περίπτωση θετικής αποφάσεως της Ρωσικής κυβέρνησης που θα καθιστά πιθανή την υλοποίηση του Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, η Lukoil είναι πιθανότερο να συμμετάσχει στο έργο. Εξακολουθεί να αποτελεί την εταιρεία που θεωρείται ο κύριος προμηθευτής πετρελαίου και ο κύριος παραγωγός στον Ρωσο-Κασπιανό τομέα. Εξάλλου, το γεγονός ότι η ConocoPhillips, η οποία ασχολείται με έργα εξερεύνησης πετρελαίου στο Καζακστάν, είναι μία από τους μετόχους της Lukoil, καθιστά πιθανό να υποθέσουμε ότι και οι δύο προαναφερθείσες εταιρείες θα επιδιώξουν μια κοινή πολιτική. Όπερ σημαίνει ότι το πετρέλαιο της Conoco που θα μεταφερθεί μέσω της οδού της Κοινοπραξίας του Κασπιανού Αγωγού (Caspian Pipeline Consortium) μπορεί να φτάσει στο Μπουργκάς.

Εξάλλου, είναι απίθανο η Lukoil να επιτρέψει δημιουργία εντάσεως στις σχέσεις της με την ρωσική κυβέρνηση όσον αφορά τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη. Στο πλαίσιο της κατάστασης που επικρατεί με την Yukos, η διοίκηση της Lukoil προφανώς προτιμά μια αμοιβαία επωφελή συνεργασία με τις ρωσικές αρχές και όχι αντίσταση (όπως συνέβη στα τέλη του 2001 όταν η Lukoil προσπάθησε να συμμετάσχει στο έργο Μπακού-Τσεϊχάν). Σήμερα τα έργα της Lukoil στο εξωτερικό προωθούνται και επηρεάζονται σε κυβερνητικό επίπεδο και αυτό είναι πολύ χρήσιμο να ληφθεί υπόψη από την Αθήνα.

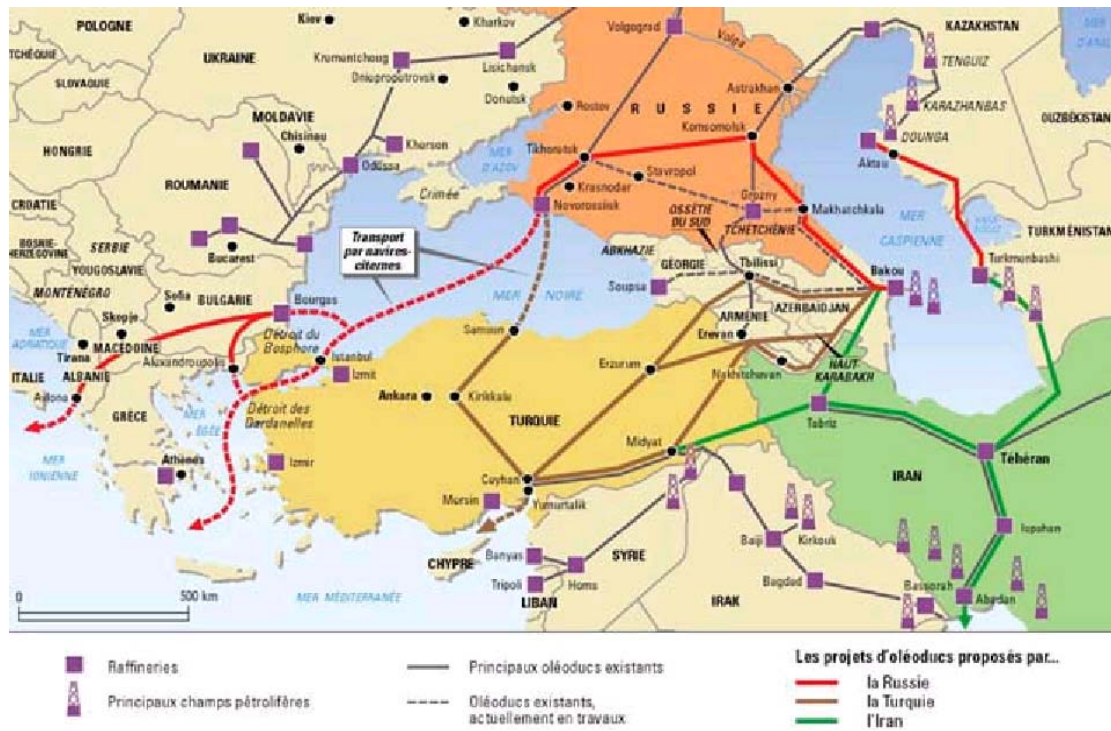
⁸ Ο πετρελαιαγωγός Οδησός-Brody κατασκευάστηκε το 2001 προκειμένου να μεταφέρει Κασπιανό πετρέλαιο στην Ευρώπη (υπήρξε η πρόταση να επεκταθεί η οδός προς το Πολωνικό Gdansk μέσω του Plock). Συνιστά τον πρώτο και τον μοναδικό αγωγό στον κόσμο που έχει κατασκευαστεί χωρίς καθόλου εγγυήσεις για προμήθεια πετρελαίου. Όλες οι προσπάθειες που έχουν γίνει για να χρησιμοποιούν οι πετρελαϊκές εταιρείες τον αγωγό αυτό ήταν άκαρπες μέχρι στιγμής. Η ρωσική πρόταση για να χρησιμοποιηθεί ο αγωγός αυτός αντίστροφα (για μεταφορά πετρελαίου στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας) δέχθηκε έντονες αντιρρήσεις από τις ΗΠΑ και την ΕΕ. Αλλά αυτή η πρόταση ήταν που έγινε τελικά δεκτή από την Ουκρανική κυβέρνηση το 2004 καθώς περισσότερη προσποίηση θα καθιστούσε απλούστατα τον αγωγό άνευ αξίας. Με τη σειρά τους, ούτε οι ΗΠΑ ούτε η ΕΕ που είχαν προειδοποιήσει την Ουκρανία κατά της «ρωσικής επεκτάσεως» δεν έχουν δώσει επαρκή οικονομική στήριξη για την επέκταση του αγωγού προς το Gdansk και την έναρξη μεταφοράς πετρελαίου στην Ευρώπη.

ξεκινήσει να λειτουργεί ο BTC το πρόβλημα στα Στενά της Μαύρης Θάλασσας θα επιδεινωθεί. Οτιδήποτε κι αν συμβεί, αυτή καθεαυτή η απόφαση είναι πιθανόν να αποτελέσει ζήτημα ενός προβλεπόμενου μέλλοντος.

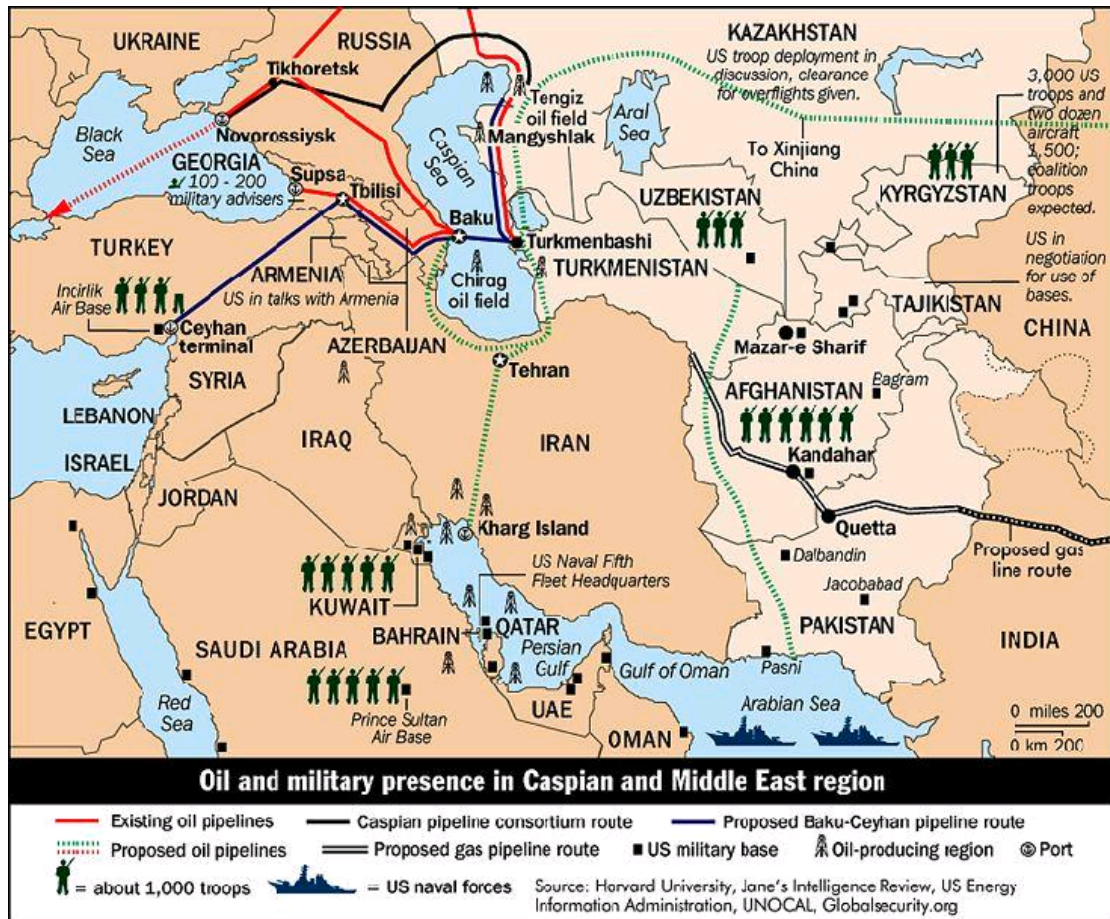
Το ανωτέρω κείμενο ή / και επιμέρους φράσεις του δεν εκφράζουν κατ' ανάγκην τις απόψεις ενός εκάστου μέλους του Τομέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1

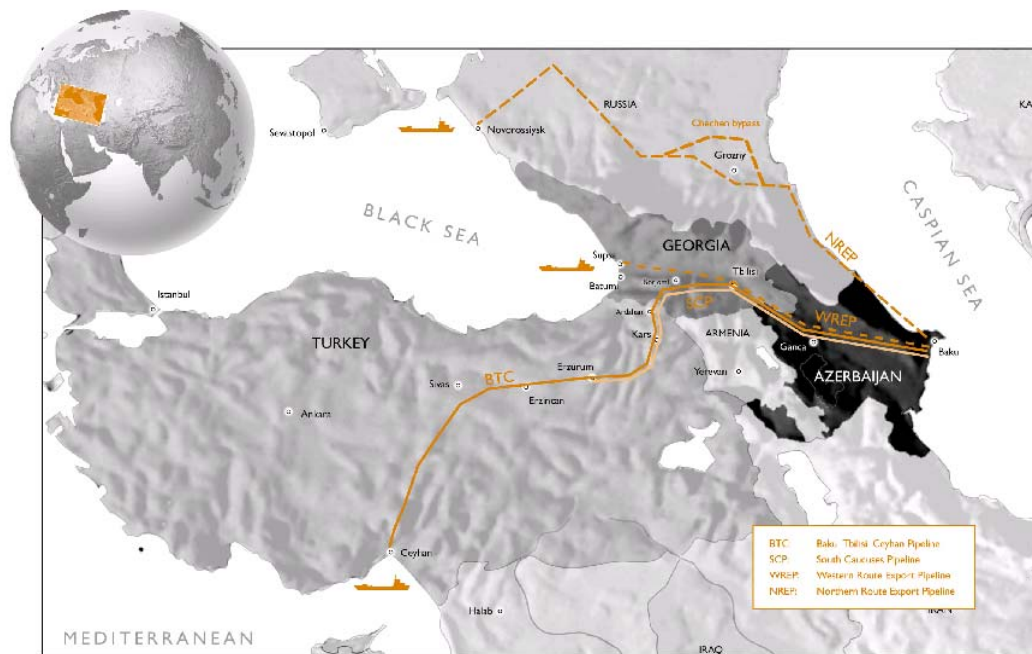


Χάρτης 1α

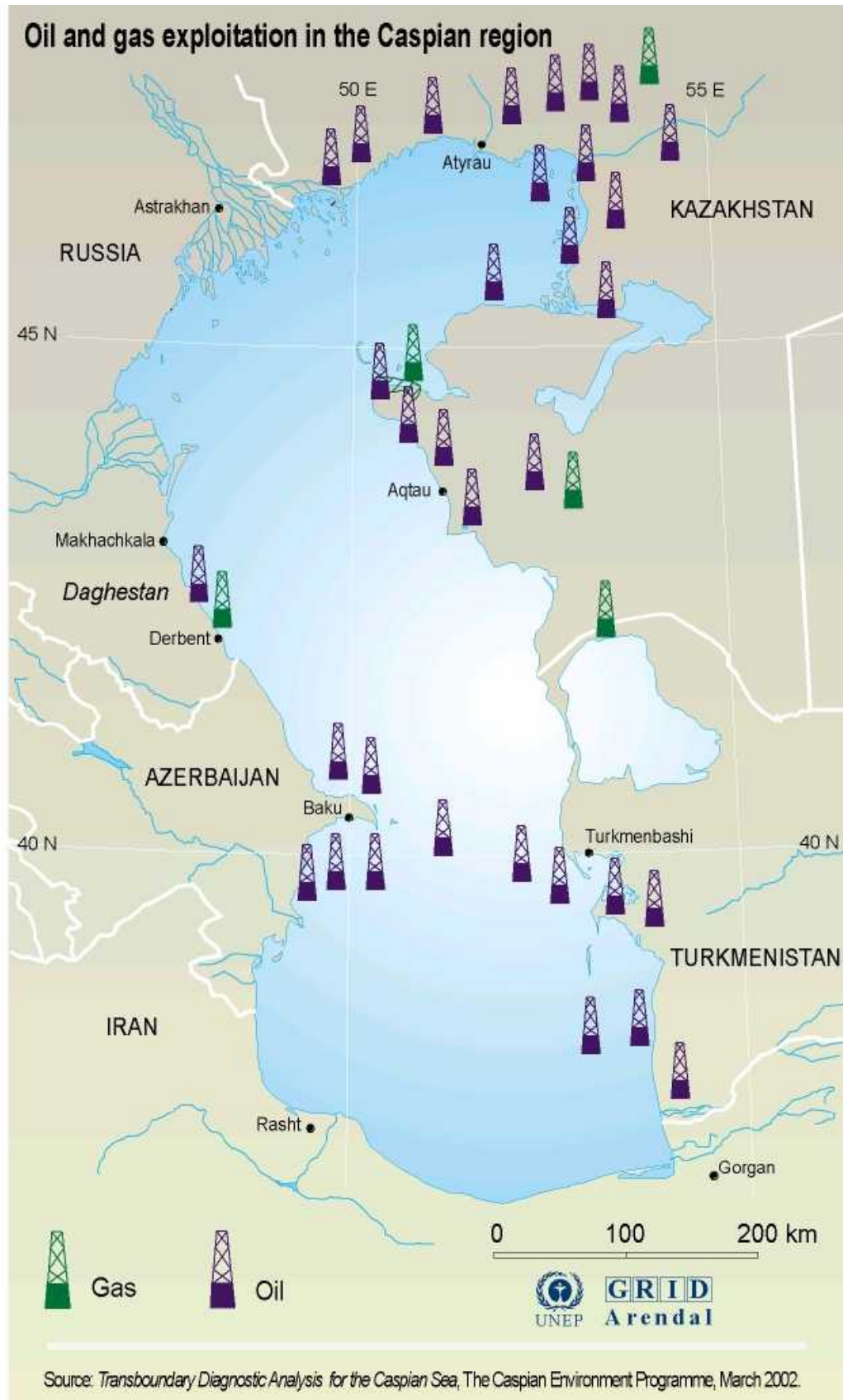


STAFF

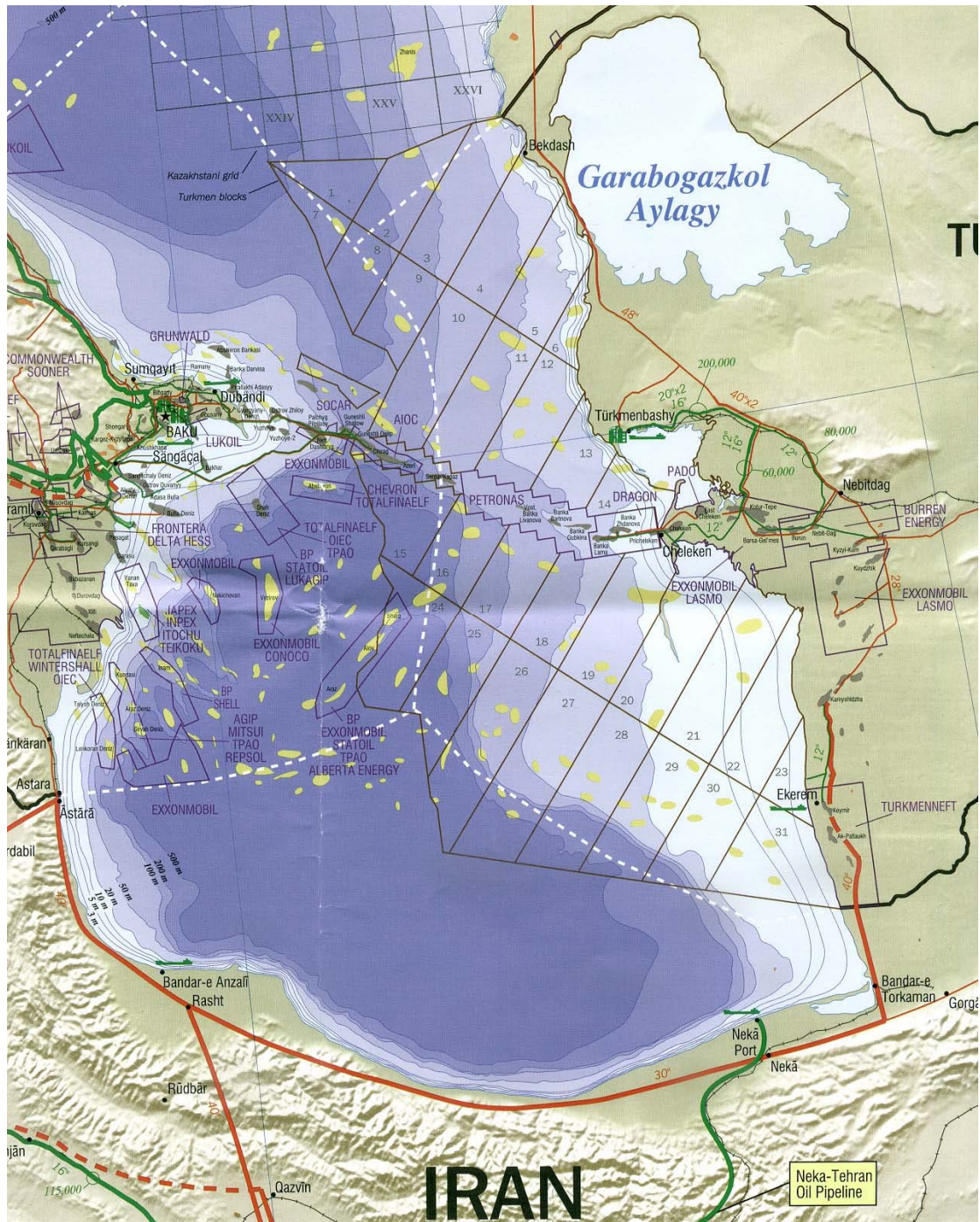
Χάρτης 1 β



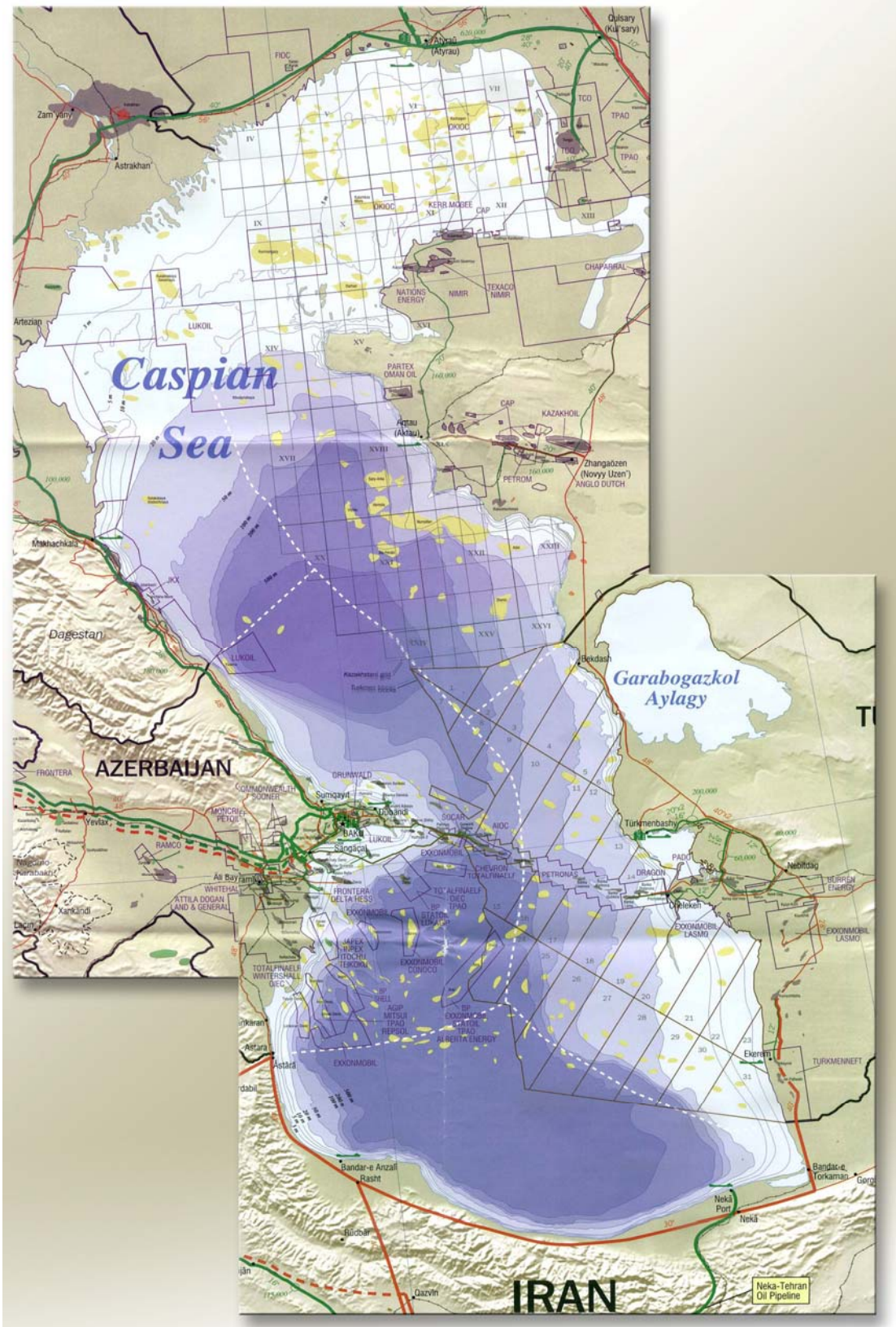
Χάρτης 2



Χάρτης 2α



Χάρτης 2β



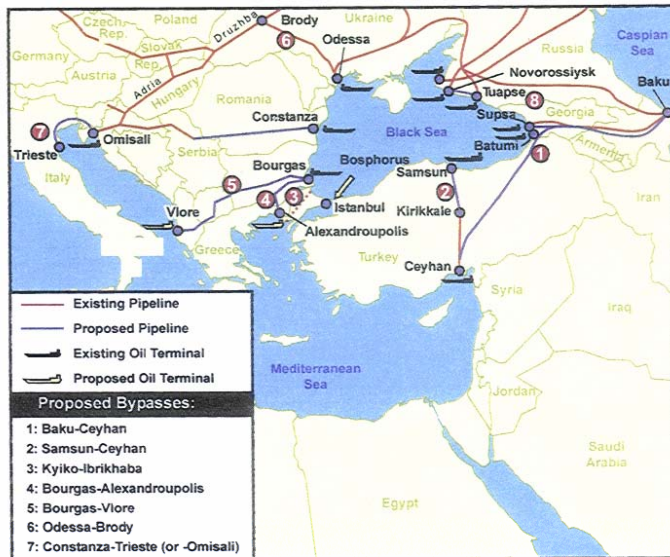
Χάρτης 3



Χάρτης 4

CASPIAN OIL & GAS DEVELOPMENT AND THE BLACK SEA REGION

Figure 4. Bypassing the Bosphorus: Proposed options



Χάρτης 5

