

Προς

ΑΔΜΗΕ

89 Δυρραχίου και Κηφισού,
104 43 Αθήνα

Υπόψη: Προέδρου & Αναπληρωτή Διευθύνοντος Συμβούλου, κ. Εμμανουήλ Κορωνιωτάκη
Διευθύνοντος Συμβούλου, κ. Ιωάννη Μπλάννα

Κοινοποίηση

ΡΑΕ

Πειραιώς 132,
118 54 Αθήνα

Υπόψη: κ. Προέδρου, Δρος Ν. Μπουλαξή

ΘΕΜΑ: Δημόσια διαβούλευση: Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ περιόδου
2017-2026-Προκαταρκτικό Σχέδιο

ΑΡ. ΠΡΩΤ.: 378
Αθήνα, 09/03/2016

Αξιότιμοι Κύριοι,

Το Σύστημα Μεταφοράς αποτελεί τη σπονδυλική στήλη κάθε Ηλεκτρικού Συστήματος κι επομένως το πρόγραμμα ανάπτυξής του αποτελεί βασικό εργαλείο για το μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό του τομέα ηλεκτρισμού στην Ελλάδα. Ακριβώς για αυτό το λόγο τόσο ο ν. 4001/2011 (άρθρο 94), όσο και ο Κώδικας Διαχείρισης του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (άρθρο 229), προβλέπουν την εκπόνηση, σε ετήσια βάση, κυλιόμενου Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης (ΔΠΑ) του Συστήματος Μεταφοράς από τον ΑΔΜΗΕ. Παρόλη τη διπλή αυτή υποχρέωση για εκπόνηση σε ετήσια βάση του ΔΠΑ, κάτι που και ο ίδιος ο ΑΔΜΗΕ αναφέρει στην εισαγωγή του παρόντος σχεδίου ΔΠΑ 2017-2026, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι κατά το 2015 δεν τέθηκε σε διαβούλευση από τον ΑΔΜΗΕ και δεν εγκρίθηκε από τη ΡΑΕ το αντίστοιχο ΔΠΑ 2016-2025, με ό,τι επιπτώσεις συνεπάγεται αυτό για το σχεδιασμό και την έγκαιρη υλοποίηση του πλάνου ανάπτυξης του Ηλεκτρικού Συστήματος της χώρας.

Όσον αφορά στον παρόν σχέδιο ΔΠΑ για την περίοδο 2017-2026 ο ΕΣΑΗ καταθέτει τις απόψεις του για δύο από τα κεντρικότερα ζητήματα που περιλαμβάνει το Πρόγραμμα Ανάπτυξης.

1) Εξέλιξη της ζήτησης για ηλεκτρική ενέργεια και των αιχμών ζήτησης-ασφάλεια εφοδιασμού

Στις ενότητες 2.3.2 και 2.3.3, που περιλαμβάνουν τις προβλέψεις για τη συνολική ζήτηση, καθώς και τις αιχμές ζήτησης στη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, ο ΑΔΜΗΕ αναφέρει ότι βασικός παράγοντας που επιδρά στη ζήτηση είναι το ΑΕΠ της χώρας. Για την πρόβλεψη των ρυθμών μεταβολής του ΑΕΠ ο Διαχειριστής χρησιμοποιεί τις τριμηνιαίες προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την περίοδο ως το 2017 και αυτές του ΔΝΤ για το μετέπειτα διάστημα.

Θα πρέπει επομένως να χρησιμοποιηθούν οι πλέον πρόσφατα διαθέσιμες προβλέψεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δηλαδή αυτές που δημοσιοποιήθηκαν το Φεβρουάριο του 2016. Επίσης, όσον αφορά στις προβλέψεις που υιοθετεί ο ΑΔΜΗΕ για την εξέλιξη του ΑΕΠ, όπως αυτές καταγράφονται στον Πίνακα 14, παρατηρούμε ότι το σενάριο Μέσης Ανάπτυξης αποκλίνει αρνητικά ως προς τις προβλέψεις που περιλαμβάνονται στην έκθεση του ΔΝΤ (Ιούνιος 2015) και στην οποία παραπέμπει ο ΑΔΜΗΕ. Θα πρέπει συνεπώς οι προβλέψεις του ΔΝΤ να αντιστοιχούν στο σενάριο Μέσης Ανάπτυξης. Ως γενική παρατήρηση, θεωρούμε ότι ο ΑΔΜΗΕ θα πρέπει να υιοθετεί ως κεντρικό σενάριο για τους ρυθμούς ανάπτυξης τις προβλέψεις των διεθνών οργανισμών π.χ. ΕΕ, ΔΝΤ, τις οποίες άλλωστε και η ελληνική κυβέρνηση χρησιμοποιεί στην κατάρτιση του προϋπολογισμού, και οποιαδήποτε παρέκκλιση από αυτές θα πρέπει να τεκμηριώνεται.

Ιδιαίτερα σημαντική επίδραση βέβαια και στη συνολική ζήτηση και τις αιχμές ζήτησης του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ) έχει η διασύνδεση της Κρήτης με την ηπειρωτική χώρα. Ενώ λοιπόν στο σχέδιο ΔΠΑ 2015-2024 που είχε θέσει σε διαβούλευση ο ΑΔΜΗΕ το 2014 προβλεπόταν ότι η διασύνδεση αυτή θα λειτουργήσει το 2020/21, και στις αντίστοιχες χρονιές εμφανιζόταν η σημαντική αύξηση στην πρόβλεψη ζήτησης του ΕΣΜΗΕ, στο παρόν σχέδιο ΔΠΑ η σημαντική αύξηση της ζήτησης εμφανίζεται το 2025. Θεωρούμε, όπως αναλυτικά θα περιγράψουμε και στην επόμενη ενότητα, ότι δεν υφίσταται κανείς λόγος για την τόσο μεγάλη καθυστέρηση στη διασύνδεση της Κρήτης και συνεπώς ο ΑΔΜΗΕ θα πρέπει να διαμορφώσει εκ νέου τα σενάρια πρόβλεψης ζήτησης κι αιχμών ζήτησης με ορίζοντα διασύνδεσης της Κρήτης, και άρα σημαντικής μεταβολής στη ζήτηση και τις αιχμές του ΕΣΜΗΕ, την περίοδο 2021/22. Και βέβαια θα πρέπει ήδη από το 2017 να αποτυπώνεται στις εκτιμήσεις για τη ζήτηση του Συστήματος η ολοκλήρωση της διασύνδεσης των Κυκλάδων με το ηπειρωτικό Σύστημα.

Παράλληλα, θεωρούμε ότι η μη δέσμευση του ΑΔΜΗΕ ως προς τον καθορισμό σταθερού χρονοδιαγράμματος κατασκευής της διασύνδεσης της Κρήτης και η συνεχής χρονική μετάθεση της υλοποίησης της επένδυσης σε μελλοντικό χρόνο λειτουργούν και ως εμπόδιο για τη διοργάνωση σχετικού ανοικτού διαγωνισμού από τις ελληνικές αρχές και ειδικότερα την ΡΑΕ. Υπενθυμίζουμε ότι σύμφωνα με το Άρθρο 22 παράγραφος 7 στοιχείο β) της Οδηγίας 2009/72/ΕΚ,

το Άρθρο 108 παράγραφος 7 στοιχείο β) του ν. 4001/2011 και το Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της Απόφασης 2014/536/ΕΕ οι ελληνικές αρχές και ειδικότερα η ΡΑΕ, είτε με δική της πρωτοβουλία είτε κατόπιν απλού αιτήματος τρίτου ενδιαφερομένου, θα πρέπει να διοργανώσουν διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών και σχετικό ανοικτό διαγωνισμό για τη διασύνδεση της Κρήτης, καθώς η εν λόγω επένδυση είχε ήδη ενταχθεί στα επενδυτικά σχέδια της επόμενης τριετίας με το ΔΠΑ 2014-2023 και το ΔΠΑ 2015-2024 αλλά, προφανώς, δεν πρόκειται να υλοποιηθούν εντός του χρονοδιαγράμματος αυτού. Ταυτόχρονα, ο μη δεσμευτικός καθορισμός ενός σταθερού επενδυτικού πλάνου και χρονοδιαγράμματος κατασκευής της διασύνδεσης επί της ουσίας παρεμποδίζει την ανάπτυξη οποιουδήποτε ιδιωτικού επενδυτικού σχεδίου για νέα δυναμικότητα παραγωγής στην Κρήτη, καθώς δημιουργεί σημαντική ασάφεια σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής του Άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) της Απόφασης 2014/536/ΕΕ. Ως αποτέλεσμα, ταυτόχρονα με την προφανή καθυστέρηση υλοποίησης της διασύνδεσης αποτρέπεται και πιθανή είσοδος νέας δυναμικότητας, προκαλώντας συνδυαστικά δυσμενείς συνέπειες στην ασφάλεια εφοδιασμού της Κρήτης.

2) Διασύνδεσης Κρήτης

Όπως αναφέρεται στο παρόν σχέδιο ΔΠΑ, οι καταναλωτές, νοικοκυριά κι επιχειρήσεις, της χώρας πληρώνουν κάθε χρόνο πάνω από 300 εκ. Ευρώ (το πόσο μπορεί να αγγίζει και τα 400 εκ. Ευρώ) επιπλέον κόστος λόγω της τροφοδοσίας της Κρήτης με κατά κανόνα ακριβές και ρυπογόνες πετρελαϊκές μονάδες. Η υλοποίηση κατ' επέκταση της διασύνδεσης της Κρήτης είναι το μεγαλύτερο έργο εκσυγχρονισμού του Ελληνικού Ηλεκτρικού Συστήματος κι απαραίτητη προϋπόθεση για τη μακροχρόνια και βιώσιμη μείωση του κόστους ενέργειας στη χώρα μας. Το αναντίρρητο αυτό γεγονός συνεπάγεται και την αδήριτη ανάγκη για την όσο το δυνατόν ταχύτερη υλοποίηση της πλήρους διασύνδεσης της Κρήτης με την ηπειρωτική χώρα.

Έχοντας αυτά υπόψη, ο ΕΣΑΗ με έκπληξη παρατηρεί ότι το παρόν σχέδιο ΔΠΑ παρουσιάζει για πρώτη φορά -και μάλιστα δείχνει να την προκρίνει ως πρώτη λύση - μία διασύνδεση πολύ περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας, 200 MVA (δηλ. 170-180 MW) ανάμεσα στην Κρήτη και την Πελοπόννησο, την επονομαζόμενη «Διασύνδεση Εξοικονόμησης». Σε όλα τα ως τώρα σχέδια ΔΠΑ, αλλά και σε παλαιότερες μελέτες που ο ίδιος ο ΑΔΜΗΕ αναφέρει, η υλοποίηση μίας τέτοιας μικρής διασύνδεσης δεν φαίνεται να είχε ποτέ εξεταστεί, πόσο μάλλον να προκριθεί ως η πλέον αναγκαία προτεραιότητα.

Παρότι αναγνωρίζουμε ότι η εισαγωγή στο φετινό ΔΠΑ διπλής διασύνδεσης της Κρήτης, με τεχνολογία AC στην όδευση Κρήτης-Πελοποννήσου και τεχνολογία DC στην όδευση Κρήτης-Αττικής, μπορεί να προσφέρει ιδιαίτερα οφέλη, εντούτοις οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι από τα εξεταζόμενα σενάρια, ο ΑΔΜΗΕ φαίνεται να προκρίνει αυτό της «Διασύνδεσης Εξοικονόμησης» έναντι του εναλλακτικού και σαφώς ωφελιμότερου σχεδίου Διασύνδεσης της Κρήτης με την Πελοπόννησο μέσω δύο καλωδίων, όταν το εν λόγω σχέδιο σε συνδυασμό με τη διασύνδεση Κρήτης-Αττικής προσφέρει τα ακόλουθα οφέλη:

- Πλήρης επίτευξη της ασφάλειας εφοδιασμού της Κρήτης (ακόμα και σε περίπτωση βλάβης στη μία διασύνδεση).

- Βέλτιστος συνδυασμός εκμετάλλευσης του δυναμικού ΑΠΕ της Κρήτης και αντικατάστασης της παραγωγής πετρελαϊκών μονάδων. Εάν υπάρξει μία μόνο όδευση τότε η διασύνδεση αυτή, ο ένας ή και οι δύο κλάδοι ανάλογα με το αν είναι τεχνολογία συνεχούς ή εναλλασσόμενου ρεύματος, θα πρέπει για μεγάλα χρονικά διαστήματα να λειτουργεί μόνο εξαγωγικά (από Κρήτη προς ηπειρωτική χώρα) ώστε να είναι μελλοντικά δυνατή η έγχυση τοπικά στην Κρήτη ιδιαίτερα αυξημένης ενέργειας από ΑΠΕ. Επομένως τα χρονικά αυτά διαστήματα θα συνεχίσει να είναι απαραίτητη η λειτουργία των πετρελαϊκών μονάδων στην Κρήτη αφού η παραγωγή τους δεν θα μπορεί να αντικατασταθεί από ενέργεια που παράγεται στο ηπειρωτικό Σύστημα. Αρχικοί υπολογισμοί δείχνουν ότι η διπλή διασύνδεση μπορεί ενδεικτικά να οδηγήσει σε αντικατάσταση περί το 80-85% της πετρελαϊκής παραγωγής, ενώ η μονή περί το 40-50%. Άρα η διπλή διασύνδεση μπορεί να προσφέρει πολύ μεγαλύτερη εξοικονόμηση από τις χρεώσεις ΥΚΩ.
- Η μεγάλη συνολική μεταφορική ικανότητα, περί το 1,5 GW, που θα προκύψει από τη διπλή διασύνδεση της Κρήτης, καθώς και η δημιουργία του αντίστοιχου βρόχου, θα αποτελέσει ουσιαστικά και την απαραίτητη βάση για την ταχεία διασύνδεση και των Δωδεκανήσων, μέσω Κρήτης, με το ηπειρωτικό Σύστημα.
- Με τη διπλή πλήρη διασύνδεση της Κρήτης ουσιαστικά θα έχει υλοποιηθεί και το ελληνικό κομμάτι του EuroAsia Interconnector, ένα έργο το οποίο διαδοχικά έχει τη στήριξη, για οικονομικούς αλλά και γεωπολιτικούς λόγους, των ελληνικών κυβερνήσεων ενώ έχει χαρακτηριστεί και ως Project of Common Interest (PCI) από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Βέβαια, για να μπορέσουν να επιτευχθούν αυτά τα οφέλη θα πρέπει οπωσδήποτε να αλλάξει το προτεινόμενο σχέδιο ΔΠΑ όσον αφορά στην όδευση Κρήτη-Πελοπόννησος. Στο κείμενο του ΔΠΑ προκρίνεται η επιλογή μιας μικρής διασύνδεσης 200 MVA αντί μιας διασύνδεσης 2x300 MVA. Ο ΕΣΑΗ θεωρεί ότι η επιλογή αυτή είναι εσφαλμένη και ότι θα πρέπει ο ΑΔΜΗΕ για την όδευση Κρήτη-Πελοπόννησος να επιλέξει ένα σενάριο 2x300 MVA, το οποίο άλλωστε δίνεται και ως εναλλακτική στον Πίνακα 18 του σχεδίου ΔΠΑ. Οι λόγοι είναι οι εξής:

- Ο χρόνος υλοποίησης είτε της διασύνδεσης 200 MVA («Διασύνδεση Εξοικονόμησης») είτε 2x300 MVA είναι παραπλήσιος αφού θα πρέπει να γίνουν σχεδόν όλες οι ίδιες εργασίες (μελετητικά, αδειοδοτικά και κατασκευαστικά). Τυχόν αναβάθμιση δικτύων που θα απαιτηθεί σε Κρήτη και Πελοπόννησο μπορεί να εκκινήσει παράλληλα με το έργο της διασύνδεσης και να μην οδηγήσει σε χρονικές καθυστερήσεις. Σε κάθε περίπτωση αφού η διασύνδεση της Κρήτης χαρακτηρίζεται ως «Έργο Μείζονος Σημασίας» κατά την ελληνική νομοθεσία και μπορεί, ως μέρος του EuroAsia Interconnector, να έχει τον Ευρωπαϊκό χαρακτηρισμό του PCI, τότε οι αδειοδοτικές και άλλες εργασίες μπορεί να ακολουθήσουν διαδικασία fast track και να υπάρξει σημαντική επιτάχυνση του έργου. Αυτό βέβαια θα μπορεί να γίνει μόνο αν η συνολική ισχύς της διασύνδεσης είναι αρκετά μεγάλη ώστε να θεωρηθεί ως το ελληνικό τμήμα του EuroAsia Interconnector.

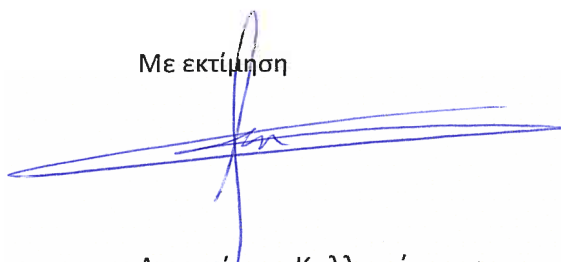
- Η «Διασύνδεση Εξοικονόμησης» δεν επιτυγχάνει ουδεμία οικονομία κλίμακος. Είναι χαρακτηριστικό ότι στη μεγάλη διασύνδεση η μεταφορική ικανότητα αυξάνεται κατά 200% έναντι της «Διασύνδεσης Εξοικονόμησης», ενώ το κόστος επένδυσης κατά 90-100%.
- Η υλοποίηση της «Διασύνδεσης Εξοικονόμησης» δεν θα επιτρέψει παρά μία ελάχιστη περαιτέρω αξιοποίηση του δυναμικού ΑΠΕ της Κρήτης σε αντίθεση με τη διασύνδεση 2x300 MVA (σε συνδυασμό και με την DC διασύνδεση Κρήτης-Αττικής) που θα επιτρέψει τη μέγιστη αξιοποίηση του δυναμικού Ανανεώσιμων Πηγών στην Κρήτη.
- Η «Διασύνδεση Εξοικονόμησης» δεν θα μειώσει παρά σε μικρό βαθμό τις σημερινές χρεώσεις ΥΚΩ, καθώς θα μπορεί να αντικαταστήσει μόνο ένα μικρό ποσοστό της σημερινής παραγωγής των πετρελαϊκών μονάδων.
- Υπάρχουν ήδη αναφορές για υποθαλάσσια καλώδια 220 kV AC και ισχύ 600 MVA. Χαρακτηριστικά είναι τα έργα στο Xiamen Island (Κίνα) και στο Russky Island (Ρωσία).
- Όσον αφορά τις επιφυλάξεις που εκφράζονται στο σχέδιο ΔΠΑ για την εισαγωγή του επιπέδου τάσης 220 kV είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα της διασύνδεσης Ιταλίας-Μάλτας, όπου η διασύνδεση του Συστήματος Υψηλής Τάσης (ΥΤ) 132 kV της Μάλτας με τη διασύνδεση των 220 kV AC δεν προκάλεσε κάποιο πρόβλημα και καθυστέρηση στην υλοποίηση του έργου.

Όσον αφορά την όδευση Κρήτη-Αττική με τη χρήση τεχνολογίας HVDC αναγνωρίζουμε όλα τα πλεονεκτήματα που αναφέρονται στο κείμενο του ΔΠΑ και θεωρούμε ότι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διπλού συστήματος διασύνδεσης της Κρήτης με το ηπειρωτικό Σύστημα. Για το λόγο αυτό και μας ανησυχεί ιδιαίτερα η παραπομπή στις ελληνικές καλένδες που γίνεται στο σχέδιο του ΔΠΑ 2017-2026 όσον αφορά την ολοκλήρωση της, δεδομένου και του γεγονότος ότι είναι ένα σχέδιο που παραμένει στα χαρτιά εδώ και δεκαετίες. Θεωρούμε ότι είναι απολύτως εφικτό η διασύνδεση αυτή να λειτουργήσει το 2022 συμπληρώνοντας μαζί με την όδευση Κρήτη-Πελοπόννησος τη διασύνδεση της Κρήτης με το ηπειρωτικό Σύστημα. Η εκτίμηση μας αυτή συνάδει και με τις έως τώρα εκτιμήσεις του ΑΔΜΗΕ, για το χρονικό διάστημα που απαιτεί η ολοκλήρωση της, όπως αυτές αποτυπώνονται στα προηγούμενα ΔΠΑ. Επιπλέον πρέπει να τονισθεί ότι η επιλογή μιας διασύνδεσης 1000 MW αντί αυτής των 700 MW οδηγεί σε μεγάλες οικονομίες κλίμακος, αφού επιτυγχάνει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας κατά 42% με αύξηση κόστους επένδυσης περί το 15-17%.

Όσον αφορά το επενδυτικό σχήμα υλοποίησης της διασύνδεσης της Κρήτης – και σε συνάρτηση με το θέμα του κόστους επένδυσης και τη δυνατότητα εξασφάλισης της απαραίτητης χρηματοδότησης που αναφέρει ο ΑΔΜΗΕ - ο ΕΣΑΗ θεωρεί ότι αυτή η επένδυση αποτελεί ιδανική εφαρμογή ενός σχήματος ΣΔΙΤ με τη συμμετοχή του ΑΔΜΗΕ και ιδιωτών επενδυτών. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλισθεί η διαθεσιμότητα σε σύντομο χρονικό διάστημα των απαραίτητων ιδίων κεφαλαίων αλλά και η πρόσβαση σε χρηματοδοτικά εργαλεία όπως το European Fund for Strategic Investments, καθιστώντας μία μεγάλη κι απολύτως αναγκαία επένδυση για το Ηλεκτρικό Σύστημα της χώρας, άμεσα υλοποιήσιμη.

Παραμένουμε στη διάθεση σας για κάθε συνεργασία που αφορά τα δύο προαναφερθέντα θέματα και αναμένουμε το νεότερο κείμενο του ΔΠΑ 2017-2026 που θα δοθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας.

Με εκτίμηση



Αναστάσιος Καλλιτσάντης

Πρόεδρος