

Κάθετος Διάδρομος: Ζήτηση Αερίου και Οικονομική Βιωσιμότητα

Σεπτέμβριος 2026



Κείμενο:

Σταύρος Γεννίτσαρης, Συνεργάτης Βιομηχανικής Πολιτικής, The Green Tank
Νίκος Μάντζαρης, Επικεφαλής Αναλυτής Πολιτικής & Συνιδρυτής, The Green Tank

Για αναφορά

The Green Tank (2026) «Κάθετος Διάδρομος: Ζήτηση αερίου και οικονομική βιωσιμότητα»

Copyright © The Green Tank, 2026

Σχέδιο μορφοποίησης

Design Nature



Στοιχεία επικοινωνίας

Λεωφ. Βασ. Σοφίας 50, Αθήνα 115 28

☎ 210 7233384

🌐 thegreentank.gr

✉ info@thegreentank.gr

Σύνοψη

Ο Κάθετος Διάδρομος (ΚΔ) αποτελεί ένα σχέδιο διασύνδεσης των συστημάτων ορυκτού αερίου χωρών της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων των Δυτικών Βαλκανίων, με αφετηρία την Ελλάδα, το οποίο επανήλθε στο προσκήνιο μετά την ψήφιση του Κανονισμού για την απαγόρευση των εισαγωγών ρωσικού ορυκτού αερίου έως το 2027. Το σχέδιο απέκτησε ακόμα μεγαλύτερη δυναμική λόγω της στρατηγικής των ΗΠΑ για την προώθηση του αμερικανικού LNG ως βασικής πηγής κάλυψης των αναγκών αερίου των χωρών της περιοχής. Παράλληλα, αναθερμάνθηκε και το ενδιαφέρον για την υλοποίηση των σχεδίων για τέσσερις νέους τερματικούς σταθμούς LNG (Πλωτές Μονάδες Αποθήκευσης και Επαναεριοποίησης - FSRUs) στην Ελλάδα, πέραν των δύο ήδη λειτουργούντων σε Ρεβυθούσα και Αλεξανδρούπολη.

Οι εξελίξεις αυτές εγείρουν δύο βασικά ερωτήματα: πρώτον, ποιο είναι το πραγματικό «κενό» εισαγωγών αερίου που επιδιώκει να καλύψει ο ΚΔ μέσω των ελληνικών FSRUs και δεύτερον, πόσο οικονομικά ανταγωνιστική είναι η διαμετακόμιση ορυκτού αερίου μέσω Ελλάδας σε σχέση με τις εναλλακτικές διαδρομές από άλλες αφετηρίες στην Ευρώπη. Για τον σκοπό αυτό, διαμορφώθηκαν δύο σενάρια (Α: αυξημένη χρήση αερίου, Β: ταχύτερη απεξάρτηση από το αέριο) με βάση τα ΕΣΕΚ των εμπλεκόμενων χωρών και άλλες επίσημες πηγές, με ορίζοντα το 2040. Ωστόσο, μία σειρά πολιτικών εξελίξεων προμηνύουν την στροφή χωρών κατά μήκος του Κάθετου Διαδρόμου σε μία κατεύθυνση απανθρακοποίησης του ενεργειακού τους μίγματος. Συγκεκριμένα, η ζήτηση αερίου στην περιοχή είναι πιθανό να κινηθεί πτωτικά εξαιτίας ενός συνόλου παραγόντων, όπως η πολιτική στροφή στην Ουγγαρία μετά την εκλογή Μάγκιαρ, η ενταξιακή πορεία της Ουκρανίας και της Μολδαβίας στην ΕΕ και η αναμενόμενη ευθυγράμμιση τους με τους κλιματικούς στόχους της Ένωσης αλλά και οι πολύ μικρές ανάγκες εισαγωγών αερίου της Ουκρανίας που αποτέλεσαν το αρχικό έναυσμα για την ανάπτυξη του ΚΔ.

Η ανάλυση δείχνει ότι ακόμα και στο σενάριο υψηλής χρήσης αερίου, στην υποθετική περίπτωση που οι ανάγκες των χωρών του ΚΔ καλύπτονται εξολοκλήρου από FSRUs στην Ελλάδα, μόλις ένας από τους τέσσερις προτεινόμενους νέους σταθμούς, επιπλέον των δύο υπαρχόντων, θα ήταν αρκετός για την κάλυψη των πρόσθετων αναγκών της περιοχής. Στο σενάριο ταχύτερης απεξάρτησης που αποτυπώνεται στους κεντρικούς σχεδιασμούς των χωρών, δεν υπάρχει ανάγκη για την δημιουργία οποιουδήποτε νέου FSRU. Είναι αξιοσημείωτο πως σε αυτό το σενάριο ακόμα και ο δεύτερος εν λειτουργία τερματικός σταθμός, θα έχει συντελεστή χρησιμοποίησης περίπου 75% ήδη από το 2030, ενώ θα έπαυε να είναι αναγκαίος έως το 2035.

Επιπλέον με βάση τα στοιχεία των εμπλεκόμενων διαχειριστών των συστημάτων αερίου, το κόστος διαμετακόμισης μέσω ΚΔ προς Ουκρανία (11.2-13.1 €/MWh) υπερβαίνει κατά 21-76% αυτό των εναλλακτικών διαδρομών με αφετηρία την Πολωνία, την Κροατία, την Γερμανία, και την Λιθουανία. Αντίστοιχα, το κόστος διαμετακόμισης προς Ουγγαρία (7.6-9.5 €/MWh) είναι συγκρίσιμο μόνο με τη διαδρομή μέσω Γερμανίας-Τσεχίας, αλλά σημαντικά ακριβότερο από τις ανταγωνιστικές διαδρομές μέσω Αυστρίας ή Κροατίας. Αν το κόστος αυτό εκφραστεί ως ποσοστό της συνολικής τιμής παράδοσης αερίου, χρησιμοποιώντας μία ενδεικτική τιμή προμήθειας LNG ίση με 45 €/MWh, η επιβάρυνση για τις χώρες του ΚΔ από την προμήθεια αερίου μέσω Ελλάδας φτάνει το 25-29% (Ουκρανία) και 16.5-21% (Ουγγαρία), έναντι 7-20.5% για τις εναλλακτικές διαδρομές.

Τα παραπάνω ευρήματα προκαλούν προβληματισμό τόσο για την αναγκαιότητα όσο και για την οικονομική βιωσιμότητα του σχεδίου του ΚΔ. Επιπλέον, η επένδυση κεφαλαίων για υποδομές που ενδέχεται να μείνουν σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητες δημιουργεί το ρίσκο μετάθεσης του κόστους στους τελικούς καταναλωτές, είτε μέσω τελών ανάκτησης επενδύσεων, είτε μέσω παρατεταμένης δέσμευσης της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Δυτικών Βαλκανίων σε ένα καύσιμο που είναι ακριβό και έντονα εξαρτώμενο από γεωπολιτικές μεταβολές.

Πίνακας Περιεχομένων

ΣΥΝΟΨΗ	3
ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ	6
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΑΕΡΙΟΥ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΚΑΘΕΤΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ	7
Τρέχουσες ανάγκες ορυκτού αερίου	8
Εκτίμηση μελλοντικών αναγκών	9
Σύγκριση με τις δυναμικότητες των σταθμών LNG στην Ελλάδα	11
ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ & ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ	14
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	18

Το Σχέδιο του Κάθετου Διαδρόμου

Ο Κάθετος Διάδρομος (Vertical Corridor) αποτελεί ένα σχέδιο διασύνδεσης των συστημάτων μεταφοράς ορυκτού αερίου εννέα χωρών της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης: της Ελλάδας, της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Ουγγαρίας, της Σλοβακίας, της Μολδαβίας, της Ουκρανίας, της Βόρειας Μακεδονίας και της Σερβίας¹. Το σχέδιο προβλέπει τη δημιουργία μιας αμφίδρομης διαδρομής μεταφοράς αερίου, η οποία ξεκινά από την Ελλάδα -μέσω των υφιστάμενων υποδομών εισόδου αερίου, συμπεριλαμβανομένων του αγωγού TAP και των τερματικών σταθμών LNG της Ρεβουθούσας και της Αλεξανδρούπολης- και εκτείνεται προς τις υπόλοιπες οκτώ χώρες.

Η ιδέα του Κάθετου Διαδρόμου (ΚΔ) έχει διατυπωθεί ήδη από το 2014, ωστόσο παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό αδρανής για σχεδόν μια δεκαετία². Το ενδιαφέρον για την υλοποίηση του έργου ανακινήθηκε εκ νέου κατά τη διάρκεια της ενεργειακής κρίσης του 2022, η οποία προκλήθηκε από τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και την επακόλουθη απότομη μείωση των εισαγωγών ρωσικού αερίου στην Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, τον Δεκέμβριο του 2022 οι διαχειριστές συστημάτων αερίου της Βουλγαρίας, της Ελλάδας, της Ρουμανίας και της Ουγγαρίας υπέγραψαν μνημόνιο κατανόησης για την ανάπτυξη του Κάθετου Διαδρόμου³. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς αερίου της Σλοβακίας, της Μολδαβίας και της Ουκρανίας ακολούθησαν την ίδια κατεύθυνση στις αρχές του 2024⁴.

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πλήρη κατάργηση των εισαγωγών ρωσικού ορυκτού αερίου έως το 2027, όπως προβλέπεται στον Κανονισμό 2026/261⁵, αποτέλεσε βασικό παράγοντα επιτάχυνσης του σχεδιασμού ανάπτυξης του ΚΔ. Παράλληλα με την ευρωπαϊκή αυτή απόφαση, οι Ηνωμένες Πολιτείες επιδιώκουν ενεργά να καλύψουν το αναμενόμενο κενό εφοδιασμού που αφήνει η απεξάρτηση από το ρωσικό αέριο με αμερικανικό LNG, προβάλλοντας τον Κάθετο Διάδρομο -και ειδικότερα την Ελλάδα- ως βασική πύλη εισόδου του αμερικανικού αερίου στη Νοτιοανατολική και Κεντρική Ευρώπη.

Η κατεύθυνση αυτή αποτυπώθηκε μέσω της συμμετοχής της Ελλάδας στη Σύμπραξη για τη Διατλαντική Ενεργειακή Συνεργασία (Partnership for Transatlantic Energy Cooperation - P-TEC), μίας πρωτοβουλίας συνεργασίας των ΗΠΑ με χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης για την ενεργειακή ασφάλεια της περιοχής⁶. Η 6^η Υπουργική Συνάντηση του P-TEC φιλοξενήθηκε στην Αθήνα τον Νοέμβριο του 2025, όπου η ελληνική κυβέρνηση προέβαλε τη

¹ Το δίκτυο των διαχειριστών που συνθέτουν τον Κάθετο Διάδρομο περιλαμβάνει τον Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΔΕΣΦΑ) και την Gastrade (διαχειρίστρια εταιρία του τερματικού σταθμού LNG Αλεξανδρούπολης) από την Ελλάδα, καθώς και τις Bulgartransgaz και ICGB (Διαχειριστής του Ελληνο-Βουλγαρικού Διασυνδεδετήριου Αγωγού IGB) από τη Βουλγαρία. Το σχήμα συμπληρώνεται από τη ρουμανική Transgaz, την FGSZ της Ουγγαρίας, την Eustream της Σλοβακίας, τη Vestmoldtransgaz της Μολδαβίας, τον Διαχειριστή του Συστήματος Μεταφοράς Αερίου της Ουκρανίας (Gas Transmission System Operator of Ukraine - GTSOU), τη NOMAGAS της Βόρειας Μακεδονίας και την Transportgas Serbia της Σερβίας.

² European Commission, Joint Press Statement by Ministers and Representatives of Austria, Bulgaria, Croatia, Greece, Italy, Romania and Slovenia and VP Šefčovič (December 2014): <https://shorturl.at/5h6as>

³ Memorandum of Understanding between gas systems operators from Bulgaria, Greece, Romania, and Hungary for the development of the “Vertical Corridor” (December 2022): <https://shorturl.at/Ksb63>

⁴ DESFA, Cooperation for the Vertical Corridor is strengthened with the signing of a Memorandum of Understanding for the participation of Slovakia, Moldova and Ukraine (January 2024): <https://shorturl.at/FGLFF>

⁵ Regulation (EU) 2026/261 of the European Parliament and of the Council of 26 January 2026 on phasing out Russian natural gas imports and preparing the phase-out of Russian oil imports, improving monitoring of potential energy dependencies and amending Regulation (EU) 2017/1938: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202600261

⁶ U.S. Department of Energy, The Partnership for Transatlantic Energy Cooperation (P-TEC): <https://shorturl.at/6AO8X>

χώρα ως το «φυσικό σημείο εισόδου» του αμερικανικού LNG στην περιοχή⁷. Στο περιθώριο της συνάντησης υπογράφηκαν σχετικές εμπορικές συμφωνίες, όπως η μακροχρόνια συμφωνία προμήθειας υδροποιημένου αερίου μεταξύ της ATLANTIC SEE LNG TRADE και της αμερικανικής Venture Global αλλά και τα μνημόνια κατανόησης για προμήθεια LNG μεταξύ της πρώτης και χωρών του Κάθετου Διαδρόμου⁸. Επιπλέον, τον Μάιο του 2026, μετά από μία τετραμερή υπουργική συνάντηση της Ελλάδας, της Σερβίας, της Βόρειας Μακεδονίας και της Βουλγαρίας αποφασίστηκε η επέκταση του Κάθετου Διαδρόμου προς τη Βόρεια Μακεδονία και τη Σερβία, μέσω του υπό κατασκευή διασυνδεδεμένου αγωγού μεταξύ Ελλάδας και Βόρειας Μακεδονίας και του σχεδιαζόμενου αγωγού Βόρειας Μακεδονίας και Σερβίας⁹. Η απόφαση αυτή επικυρώθηκε με την πρόσφατη υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας από τις εταιρείες που συμμετέχουν στον ΚΔ στα περιθώρια του 10ο Φόρουμ Ενέργειας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης¹⁰.

Η συγκεκριμένη δυναμική που αναπτύχθηκε αναθέρμανε το ενδιαφέρον για τα ήδη ανακοινωμένα επενδυτικά σχέδια για τέσσερις νέους τερματικούς σταθμούς LNG σε διάφορες περιοχές της ελληνικής επικράτειας, πέραν των δύο ήδη εν λειτουργία σταθμών. Οι εξελίξεις αυτές δημιουργούν συγκεκριμένα ερωτήματα: **Πόσες προβλέπεται να είναι οι μελλοντικές ανάγκες σε αέριο των χωρών του Κάθετου Διαδρόμου λόγω της απαγόρευσης εισαγωγών ρωσικού αερίου τις οποίες καλούνται να καλύψουν οι σταθμοί LNG της Ελλάδας; Πόσο οικονομικά ανταγωνιστική θα είναι η μεταφορά αερίου από την Ελλάδα προς τις χώρες του ΚΔ συγκριτικά με εναλλακτικές διαδρομές που ήδη έχουν αναπτυχθεί σε άλλες χώρες της Ευρώπης;**

Για να απαντηθούν τα ερωτήματα αυτά, καταστρώθηκαν δύο βασικά σενάρια μελλοντικών αναγκών εισαγωγών ορυκτού αερίου για όλες τις χώρες του ΚΔ, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, και ειδικά του «κενού» προσφοράς που θα δημιουργηθεί από την απαγόρευση εισαγωγών ρωσικού αερίου. Τα σενάρια βασίστηκαν πρωτίστως στα Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) των εμπλεκόμενων χωρών καθώς και σε αιτήματα πληροφοριών ή πρόσθετα επίσημα έγγραφα. Επιπλέον, αξιοποιήθηκαν τα στοιχεία για τα μηνιαία τέλη διαμετακόμισης όλων των διαχειριστών που μεταφέρουν αέριο από και προς τις χώρες του ΚΔ προκειμένου να γίνει συγκριτική αξιολόγηση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας των διάφορων εναλλακτικών διαδρομών τροφοδοσίας των χωρών αυτών με LNG.

Εκτίμηση ζήτησης αερίου στις χώρες του Κάθετου Διαδρόμου

Δεδομένου ότι το σχέδιο του Κάθετου Διαδρόμου ενεργοποιήθηκε ως εναλλακτική πηγή τροφοδοσίας αερίου των χωρών της Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης λόγω της

⁷ Ελληνική Δημοκρατία - Πρωθυπουργός, Ομιλία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη στην 6η Υπουργική Συνάντηση της Διατλαντικής Συνεργασίας για την Ενέργεια (P-TEC), στο Ζάππειο Μέγαρο (Νοέμβριος 2025): <https://shorturl.at/pWkSJ>

⁸ ΔΕΠΑ Εμπορίας, Συμφωνία ATLANTIC - SEE LNG TRADE και Venture Global για την προμήθεια LNG (Νοέμβριος 2025): <https://shorturl.at/rkPAj>

⁹ Joint Press Communiqué by Greece, Serbia, North Macedonia and Bulgaria following Ministerial Meeting in Athens (May 2026): <https://shorturl.at/qSPHi>

¹⁰ DESFA, Vertical Corridor expands into the Western Balkans with the participation of North Macedonia and Serbia (September 2026): <https://shorturl.at/I33Ai>

απαγόρευσης εισαγωγών ορυκτού αερίου ρωσικής προέλευσης, καθίσταται αναγκαία η ποσοτικοποίηση του πραγματικού κενού εφοδιασμού που συνεπάγεται η εν λόγω απαγόρευση.

Τρέχουσες ανάγκες ορυκτού αερίου

Για τον σκοπό αυτό, αξιοποιήθηκαν τα μηνιαία δεδομένα της Eurostat σχετικά με την πρωτογενή κατανάλωση ορυκτού αερίου, ώστε να υπολογιστεί η μέση ετήσια κατανάλωση της τελευταίας πενταετίας για τις συμμετέχουσες χώρες, με εξαίρεση τη Μολδαβία, όπου η ανάλυση γίνεται σε διάστημα τεσσάρων ετών και την Ουκρανία, για την οποία δεν παρέχονται επαρκή δεδομένα από τη Eurostat. Στην περίπτωση της Ουκρανίας, για τις ανάγκες εισαγωγών αερίου λόγω διακοπής τροφοδότησης από την Ρωσία, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα του τελευταίου ανακοινωμένου ΕΣΕΚ της χώρας¹¹. Η επιλογή του χρονικού παραθύρου έγινε με γνώμονα την αντιπροσωπευτικότητα των δεδομένων, επιλέγοντας τα πιο πρόσφατα έτη όπου καταγράφονται μη μηδενικές εισαγωγές ρωσικού αερίου για κάθε κράτος. Συγκεκριμένα, η ανάλυση αφορά τα έτη 2018-2022 για τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, την περίοδο 2020-2024 για την Ελλάδα, την Ουγγαρία και τη Σλοβακία και το διάστημα 2020-2023 για τη Μολδαβία. Με ανάλογο τρόπο, προκειμένου να εκτιμηθεί το κενό προσφοράς λόγω της απεξάρτησης από τις εισαγωγές ρωσικού αερίου, αξιοποιήθηκαν τα δεδομένα της Eurostat για τις εισαγωγές αερίου¹² ανά χώρα προέλευσης για τις ίδιες χώρες και κατά τις ίδιες χρονικές περιόδους. Δεδομένου ότι με εξαίρεση τη Ρουμανία και την Ουγγαρία οι εξεταζόμενες χώρες δεν είναι παραγωγοί αερίου, η μέση πρωτογενής κατανάλωση ορυκτού αερίου θεωρείται ίση με τις αντίστοιχες εισαγωγές. Για την εκτίμηση των μέσων εισαγωγών από τις υπόλοιπες πηγές για τις δύο αυτές χώρες λαμβάνεται υπόψη και η εγχώρια παραγωγή ορυκτού αερίου¹³.

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι μέσες ετήσιες εισαγωγές ορυκτού αερίου ανά εξεταζόμενη χώρα, οι αντίστοιχες εισαγωγές ρωσικού αερίου, καθώς και οι εισαγωγές από τις υπόλοιπες πηγές, οι οποίες προκύπτουν από τη διαφορά των δύο πρώτων μεγεθών κατά τις αντίστοιχες περιόδους αναφοράς.

Πίνακας 1. Μέσες συνολικές ετήσιες εισαγωγές ορυκτού αερίου, εισαγωγές από ρωσικό αέριο και από λοιπές πηγές ανά εξεταζόμενη χώρα (TWh)

Χώρα	Μέσες ετήσιες εισαγωγές ορυκτού αερίου	Εισαγωγές ρωσικού αερίου	Εισαγωγές από τις υπόλοιπες πηγές
Βουλγαρία	32.45	24.70	7.75
Ελλάδα	62.37	27.33	35.04
Ουγγαρία	87.62	71.25	16.37
Ρουμανία	21.46	13.17	8.29
Σλοβακία	51.83	33.79	18.04
Μολδαβία	9.19	7.46	1.73

¹¹ Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) της Ουκρανίας για την περίοδο έως το 2030 - Διαθέσιμο στα Ουκρανικά (Ιούνιος 2026): <https://shorturl.at/ote8V>

¹² Imports of natural gas by partner country: <https://shorturl.at/MLVO3>

¹³ Στην περίπτωση της Ρουμανίας και της Ουγγαρίας, οι εισαγωγές από τις υπόλοιπες πηγές ορυκτού αερίου προκύπτουν αφαιρώντας τις εισαγωγές αερίου ρωσικής προέλευσης και την εγχώρια παραγωγή από τη μέση κατανάλωση αερίου. Για τη Ρουμανία, η μέση τιμή της εγχώριας παραγωγής αερίου για τα έτη 2018-2022 είναι 101.57 TWh, ενώ για την Ουγγαρία η αντίστοιχη τιμή για τα έτη 2020-2024 είναι 15.92 TWh, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat: <https://shorturl.at/uTepk>

Εκτίμηση μελλοντικών αναγκών

Τα ιστορικά δεδομένα κατανάλωσης, που δίνονται στην προηγούμενη ενότητα, αποτυπώνουν τις τρέχουσες ανάγκες των χωρών του ΚΔ. Ωστόσο, η αξιολόγηση της αναγκαιότητας νέων υποδομών απαιτεί μία πιο μακροπρόθεσμη ανάλυση, καθώς οι υποδομές που σχεδιάζονται σήμερα θα λειτουργούν για δεκαετίες. Για τον λόγο αυτό καταστρώθηκαν 2 σενάρια: Το **Σενάριο Α** χαρακτηρίζεται από **αυξημένη χρήση αερίου**, ενώ το αντίθετο συμβαίνει με το **Σενάριο Β** το οποίο προβλέπει μια **ταχύτερη απεξάρτηση από το αέριο**. Ως βάση για την εκτίμηση των αναγκών αυτών και στα δύο σενάρια με χρονικό ορίζοντα έως το 2040, αξιοποιήθηκαν οι επίσημοι ενεργειακοί σχεδιασμοί όλων των χωρών του ΚΔ, όπως αυτοί αποτυπώνονται στα αντίστοιχα Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ).

Ειδικότερα, το σενάριο Α βασίστηκε στο σενάριο WEM (With Existing Measures - Με Υφιστάμενα Μέτρα) των ΕΣΕΚ, ενώ το σενάριο Β των χαμηλότερων απαιτήσεων στο σενάριο WAM (With Additional Measures - Με Επιπρόσθετα Μέτρα). Δεδομένου ότι τα σενάρια WEM και WAM στα ΕΣΕΚ περιγράφουν την εξέλιξη της εγχώριας κατανάλωσης και προκειμένου να εκτιμηθούν οι ανάγκες σε εισαγωγές αερίου, θεωρείται πως οι τελευταίες είναι ίσες με την εγχώρια πρωτογενή κατανάλωση, εκτός από τη Ρουμανία και την Ουγγαρία όπου αφαιρείται η εγχώρια παραγωγή ορυκτού αερίου. Εξαίρεση στη μεθοδολογική αυτή προσέγγιση αποτελούν η Μολδαβία, η Ελλάδα και η Ουκρανία των οποίων τα ΕΣΕΚ δεν περιέχουν δύο σενάρια (WEM και WAM). Στην περίπτωση της Ελλάδας, για το σενάριο των αυξημένων αναγκών αερίου χρησιμοποιήθηκαν οι τελευταίες διαθέσιμες προβλέψεις του ΔΕΣΦΑ¹⁴. Οι προβλέψεις αυτές διαφέρουν κατά πολύ από τις αντίστοιχες του ΕΣΕΚ, τα στοιχεία του οποίου χρησιμοποιήθηκαν στο σενάριο της ταχύτερης απεξάρτησης από το ορυκτό αέριο. Στην περίπτωση της Μολδαβίας, θεωρήθηκε ότι η εξέλιξη των εισαγωγών αερίου θα είναι ίδιες και στα δύο σενάρια με βάση το ΕΣΕΚ. Καθώς οι εισαγόμενες ποσότητες αερίου στη Μολδαβία είναι από τις χαμηλότερες ανάμεσα στις χώρες του ΚΔ, η παραδοχή αυτή δεν αναμένεται να επηρεάσει τα τελικά αποτελέσματα.

Στην περίπτωση της Ουκρανίας, για το σενάριο υψηλής χρήσης αερίου χρησιμοποιούνται οι ανάγκες εισαγωγών αερίου της χώρας για το 2025, οι οποίες ήταν περίπου 6.5 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα (bcm), αυξημένες κατά 9 φορές σε σχέση με το 2024 λόγω των επιθέσεων σε υποδομές αερίου¹⁵, που επηρέασε το 60% της δυναμικότητας της εγχώριας παραγωγής αερίου. Παράλληλα, το πρόσφατα αναθεωρημένο ΕΣΕΚ της Ουκρανίας θέτει ως στόχο για το 2030 την πλήρη κάλυψη των αναγκών του πληθυσμού της χώρας σε ορυκτό αέριο αποκλειστικά μέσω της εγχώριας παραγωγής τουλάχιστον 21.5 bcm ετησίως¹⁶. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται πως οι ανάγκες εισαγωγής αερίου αναμένεται να είναι ελάχιστες, και να μην υπερβαίνουν τα 1.4 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα μετά το 2025¹⁷, που αποτελούν και την τιμή που χρησιμοποιείται ως πρόβλεψη αναγκών εισαγωγών αερίου στο σενάριο απεξάρτησης από το ορυκτό αέριο. Τέλος, για την πρόσφατη επέκταση του ΚΔ προς τη Βόρεια

¹⁴ Για την Ελλάδα, τα δεδομένα για το σενάριο Α προέρχονται από τη μελέτη πρόβλεψης ζήτησης του ΔΕΣΦΑ για τα έτη 2026-2035. Για το έτος 2035 γίνεται πρόβλεψη της ζήτησης αερίου με γραμμική παλινδρόμηση: <https://shorturl.at/25eWE>

¹⁵ Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) της Ουκρανίας για την περίοδο έως το 2030 (σελ. 367) - Διαθέσιμο στα Ουκρανικά (Ιούνιος 2026): <https://shorturl.at/ote8V>

¹⁶ Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) της Ουκρανίας για την περίοδο έως το 2030 (σελ. 84) - Διαθέσιμο στα Ουκρανικά (Ιούνιος 2026): <https://shorturl.at/ote8V>

¹⁷ Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) της Ουκρανίας για την περίοδο έως το 2030 (Διάγραμμα 4.46, σελ. 393) - Διαθέσιμο στα Ουκρανικά (Ιούνιος 2026): <https://shorturl.at/ote8V>

Μακεδονία και τη Σερβία θεωρείται πως οι εισαγωγές ορυκτού αερίου από αυτές τις χώρες θα πραγματοποιηθούν μέσω του αγωγού Ελλάδας - Βόρειας Μακεδονίας. Συνεπώς, γίνεται η παραδοχή πως οι ανάγκες των δύο χωρών θα κυμανθούν μεταξύ της σχεδιαζόμενης αρχικής δυναμικότητας του αγωγού (1 bcm) για το Σενάριο Β και της μέγιστης δυναμικότητας που μπορεί να επιτευχθεί σε μελλοντικό χρόνο αν προχωρήσουν συγκεκριμένα έργα αναβάθμισης του ελληνικού συστήματος μεταφοράς αερίου (2.8 bcm) για το Σενάριο Α¹⁸.

Από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τις προαναφερθείσες πηγές, αφαιρέθηκαν στη συνέχεια οι εισαγωγές από όλες τις υπόλοιπες πηγές πλην Ρωσίας, η συνεισφορά των οποίων στην κάλυψη της ζήτησης των χωρών του ΚΔ θεωρήθηκε σταθερή έως το 2040. Επιπλέον, για τη Ρουμανία και την Ουγγαρία αφαιρέθηκαν και οι προβλέψεις για την εξέλιξη της εγχώριας παραγωγής έως το 2040. Με αυτόν τον τρόπο υπολογίστηκε το «κενό» εισαγωγών που δημιουργείται ανά χώρα και θεωρητικά θα έρθει να καλύψει ο ΚΔ. Τα αποτελέσματα για τα έτη 2030, 2035 και 2040 ανά εξεταζόμενη χώρα παρουσιάζονται στον Πίνακα 2 και για τα δύο σενάρια.

Πίνακας 2. Εκτιμώμενες ανάγκες εισαγωγών ορυκτού αερίου σε όλες τις χώρες του Κάθετου Διαδρόμου για τα έτη 2030, 2035 και 2040 για τα Σενάρια Α & Β (TWh)

Χώρα	2030 - Σενάριο Α	2035 - Σενάριο Α	2040 - Σενάριο Α	2030 - Σενάριο Β	2035 - Σενάριο Β	2040 - Σενάριο Β
Βουλγαρία ¹⁹	21.31	21.12	17.95	17.33	8.34	0.00
Ελλάδα ^{20,21}	27.37	28.24	33.23	7.46	0.00	0.00
Ουγγαρία ²²	56.73	45.48	38.73	40.95	29.70	18.45
Ρουμανία ²³	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Σλοβακία ²⁴	28.96	26.96	23.96	23.96	9.96	0.00

¹⁸ Energypress.gr, Κάθετος Διάδρομος: Δέσμευση 22 GWh ανά ημέρα στη σημερινή ετήσια δημοπρασία - Με επιτυχία η συμμετοχή της Atlantic SEE, «κλείδωσε» ετήσια δυναμικότητα 4,7 TWh (Ιούλιος 2025): <https://shorturl.at/MZaRO>

¹⁹ Για την Βουλγαρία, τα δεδομένα για το σενάριο Α προέρχονται από τις εισαγωγές όπως δίνονται στο πιο πρόσφατο ΕΣΕΚ (2025), στο Διάγραμμα 75: Net imports by fuel WEM (σελ. 289) και για το σενάριο Β από τις καθαρές εισαγωγές, στο Διάγραμμα 14: Net fuel imports - WAM (σελ. 87) : <https://shorturl.at/Y1jsE>

²⁰ Για την Ελλάδα, τα δεδομένα για το σενάριο Α προέρχονται από τη μελέτη πρόβλεψης ζήτησης του ΔΕΣΦΑ για τα έτη 2026-2035. Για το έτος 2035 γίνεται πρόβλεψη της ζήτησης αερίου με γραμμική παλινδρόμηση: <https://shorturl.at/25eWE>

²¹ Για την Ελλάδα, τα δεδομένα για το σενάριο Β προέρχονται από τη Διάθεση Πρωτογενούς Ενέργειας από φυσικό αέριο στο πιο πρόσφατο ΕΣΕΚ (2025), στον Πίνακα 29: Συνοπτικό ενεργειακό ισοζύγιο για την περίοδο 2022 (ιστορικά)-2050 (σελ. 386): <https://shorturl.at/OcCWS>

²² Για την Ουγγαρία, τα δεδομένα για το σενάριο Α προέρχονται από τη Διάθεση Πρωτογενούς Ενέργειας από φυσικό αέριο στο πιο πρόσφατο ΕΣΕΚ (2024), στο Διάγραμμα 40: Evolution of primary energy consumption composition by energy carrier, WEM scenario (2019-2050, PJ/year) (σελ. 188) και για το σενάριο Β από την εκτιμώμενη Εξέλιξη Πρωτογενούς Ενέργειας ανά καύσιμο στο Διάγραμμα 107: Expected evolution of primary energy consumption, by fuel and its composition in the WEM and WAM scenarios - impact of new policy measures (2019-2050, PJ) (σελ. 249). Για το έτος 2035 γίνεται πρόβλεψη της ζήτησης αερίου με γραμμική παρεμβολή: <https://shorturl.at/OOFdE>

²³ Για τη Ρουμανία, τα δεδομένα για το σενάριο Α προέρχονται από την Κατανάλωση Πρωτογενούς Ενέργειας από φυσικό αέριο στο πιο πρόσφατο ΕΣΕΚ (2024), συνδυάζοντας το Διάγραμμα 130: Primary energy consumption by fuels - WAM scenario και το Διάγραμμα 131: Difference in Primary energy consumption by fuels -between WEM and WAM scenarios (σελ. 253) και για το Β από την Κατανάλωση Πρωτογενούς Ενέργειας από φυσικό αέριο, στο Διάγραμμα 130: Primary energy consumption by fuels - WAM scenario (σελ. 253):: <https://shorturl.at/CiMr9>

²⁴ Για τη Σλοβακία, τα δεδομένα προέρχονται από επίσημο αίτημα παροχής πληροφοριών προς το Υπουργείο Οικονομίας της Σλοβακίας, καθώς στο ΕΣΕΚ της χώρας δεν παρέχονται αναλυτικά δεδομένα πρωτογενούς κατανάλωσης ενέργειας ανά καύσιμο.

Μολδαβία ²⁵	7.53	7.94	7.03	7.53	7.94	7.03
Ουκρανία	63.5	63.50	63.50	13.68	13.68	13.68
Βόρεια Μακεδονία & Σερβία	27.35	27.35	27.35	9.77	9.77	9.77
Σύνολο χωρών ΚΔ	232.76	220.59	211.76	120.68	79.38	48.93

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2, η Ουκρανία είναι η χώρα με τις μεγαλύτερες ανάγκες εισαγωγών αερίου στο Σενάριο Α της αυξημένης χρήσης αερίου, με την Ουγγαρία να ακολουθεί. Η εικόνα αντιστρέφεται στο Σενάριο Β, καθώς οι ανάγκες εισαγωγών της Ουκρανίας είναι πολύ μικρές, ενώ η Ουγγαρία έχει τις μεγαλύτερες ανάγκες. Συνεπώς, σε ένα τέτοιο σενάριο, η κεντρική στόχευση του ΚΔ αναμένεται να μετατοπιστεί από την Ουκρανία σε άλλες χώρες της περιοχής, όπως φάνηκε και από την πρόσφατη επέκτασή του προς χώρες των Δυτικών Βαλκανίων¹⁸. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε και από τα αποτελέσματα της πρόσφατης δημοπρασίας για την κατανομή δυναμικότητας του ΚΔ όπου δε σημειώθηκε ενδιαφέρον για μεταφορά ορυκτού αερίου προς την Ουκρανία²⁶, ενώ το 2025 όταν οι εισαγωγές αερίου από τον ΚΔ αποτέλεσαν μόλις το 1.5% των συνολικών εισαγωγών ορυκτού αερίου της χώρας. Στην ίδια κατεύθυνση, η Ρουμανία αποτελεί έναν μεγάλο καταναλωτή αερίου με μηδενικές ανάγκες εισαγωγών, μειώνοντας τις συνολικές ανάγκες της περιοχής που στοχεύει να καλύψει ο ΚΔ. Ωστόσο, η Ουγγαρία και η Ουκρανία παραμένουν οι χώρες με τις μεγαλύτερες ανάγκες εισαγωγών αερίου μεταξύ των χωρών του ΚΔ.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, παρατηρείται σημαντική απόκλιση μεταξύ του σχεδιασμού του ΕΣΕΚ, που οδηγεί σε μηδενισμό του «κενού εισαγωγών» λόγω διακοπής της τροφοδοσίας από την Ρωσία ήδη από το 2035 και της μελέτης πρόβλεψης ζήτησης του ΔΕΣΦΑ, που οδηγεί σε σημαντικά υψηλότερες ανάγκες για την Ελλάδα. Επιπλέον, στο Σενάριο Β της ταχύτερης απεξάρτησης από το αέριο τα στοιχεία συνθέτουν μια εικόνα όπου οι περισσότερες χώρες του Κάθετου Διαδρόμου εμφανίζουν φθίνουσα ή και μηδενική ανάγκη εισαγωγών. Η πιθανή αυτή εξέλιξη ενισχύει τον προβληματισμό σχετικά με το κατά πόσο νέες πάγιες επενδύσεις σε υποδομές αερίου θα διασφάλιζαν πράγματι ενεργειακή ασφάλεια, τη στιγμή που η περιοχή φαίνεται να κινείται -έστω με διαφορετικούς ρυθμούς ανά χώρα- προς μια σταδιακή απομάκρυνση από το ορυκτό αέριο.

Σύγκριση με τις δυναμικότητες των σταθμών LNG στην Ελλάδα

Οι τερματικοί σταθμοί LNG της Ελλάδας σχεδιάζεται να καλύψουν τα παραπάνω «κενά» στην προσφορά εισαγόμενου αερίου στις χώρες του ΚΔ. Προκειμένου να αξιολογηθεί η αναγκαιότητα δημιουργίας τους έγινε σύγκριση της συνολικής δυναμικότητάς τους με τις

²⁵ Στην περίπτωση της Μολδαβίας, χρησιμοποιείται το ίδιο προφίλ ζήτησης και στις δύο περιπτώσεις, λόγω έλλειψης κάποιου διαφορετικού σεναρίου από επίσημη πηγή. Δεδομένης της σχετικά χαμηλής ζήτησης ορυκτού αερίου συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες που λαμβάνονται υπόψη στην ανάλυση, η προσέγγιση αυτή δεν αναμένεται να επηρεάσει τα τελικά αποτελέσματα. Τα δεδομένα προέρχονται από την πρόβλεψη εισαγωγών ανά καύσιμο όπως δίνονται στο πιο πρόσφατο ΕΣΕΚ (2024), στον Πίνακα 41: Energy insurance structure of the Republic of Moldova (2010-2040) (σελ. 173-174): <https://shorturl.at/W4u75>

²⁶ ΔΕΣΦΑ, Δημοπρασίες Δέσμευσης Δυναμικότητας (Ιούλιος 2026): <https://shorturl.at/Tokjj>

ανάγκες σε αέριο των χωρών του ΚΔ. Αυτήν τη στιγμή βρίσκονται σε λειτουργία δύο τερματικοί σταθμοί, στη Ρεβυθούσα²⁷ και την Αλεξανδρούπολη²⁸ με ετήσια δυναμικότητα αεριοποίησης 77.6 TWh και 86.7 TWh, αντίστοιχα²⁹. Παράλληλα, έχει ανακοινωθεί η ανάπτυξη τεσσάρων ακόμα FSRUs, εκ των οποίων τα δύο βρίσκονται σε πιο προχωρημένο στάδιο υλοποίησης. Συγκεκριμένα, σχεδιάζεται η ανάπτυξη ενός δεύτερου FSRU στην Θράκη δυναμικότητας 57.8 TWh από την ίδια εταιρία που διαχειρίζεται τον τερματικό σταθμό της Αλεξανδρούπολης, το οποίο έχει ήδη λάβει Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ)³⁰. Το έργο του τερματικού σταθμού Διώρυγα Gas³¹ στην Κόρινθο, παρόλο που βρίσκεται σε πιο πρώιμο αδειοδοτικό στάδιο σε σχέση με το FSRU Θράκης, έχει πρόσφατα εξασφαλίσει μία επταετή εμπορική συμφωνία και έχει βρεθεί στο επίκεντρο του δημοσίου διαλόγου λόγω πιθανής ένταξης νέων εταίρων στην κοινοπραξία υλοποίησης του έργου³². Τέλος, τα άλλα δύο FSRUs είναι εκείνα της Θεσσαλονίκης (54.8 TWh)³³, που βρίσκεται σε στάδιο ανακοίνωσης του επενδυτικού σχεδίου χωρίς ιδιαίτερη πρόοδο υλοποίησης, και το Argo FSRU στον Βόλο (54.4 TWh)³⁴, το οποίο πρόσφατα έλαβε αρνητική γνωμοδότηση από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου³⁵.

Το **Διάγραμμα 1** απεικονίζει τη σύγκριση ανάμεσα στις εκτιμώμενες ανάγκες εισαγωγών ορυκτού αερίου σε όλες τις χώρες του Κάθετου Διαδρόμου για τα έτη 2030, 2035 και 2040 και για τα δύο εξεταζόμενα σενάρια με τις δυναμικότητες επαναεριοποίησης των τερματικών σταθμών LNG στην Ελλάδα.

²⁷ ΔΕΣΦΑ - LNG facility: <https://shorturl.at/xob97>

²⁸ GASTRADE - Alexandroupolis INGS - The project: <https://shorturl.at/j2Gpj>

²⁹ Όπου δεν δίνεται η δυναμικότητα επαναεριοποίησης του τερματικού LNG σε GWh από τους διαχειριστές τους, αυτή υπολογίστηκε θεωρώντας θερμογόνο δύναμη ίση με 10.55 kWh/Nm³

³⁰ Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/54618/3827, Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για την εγκατάσταση και λειτουργία του Ανεξάρτητου Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΑΣΦΑ) Θράκης, Π.Ε. Έβρου (Ιανουάριος 2026): <https://shorturl.at/PscQY>

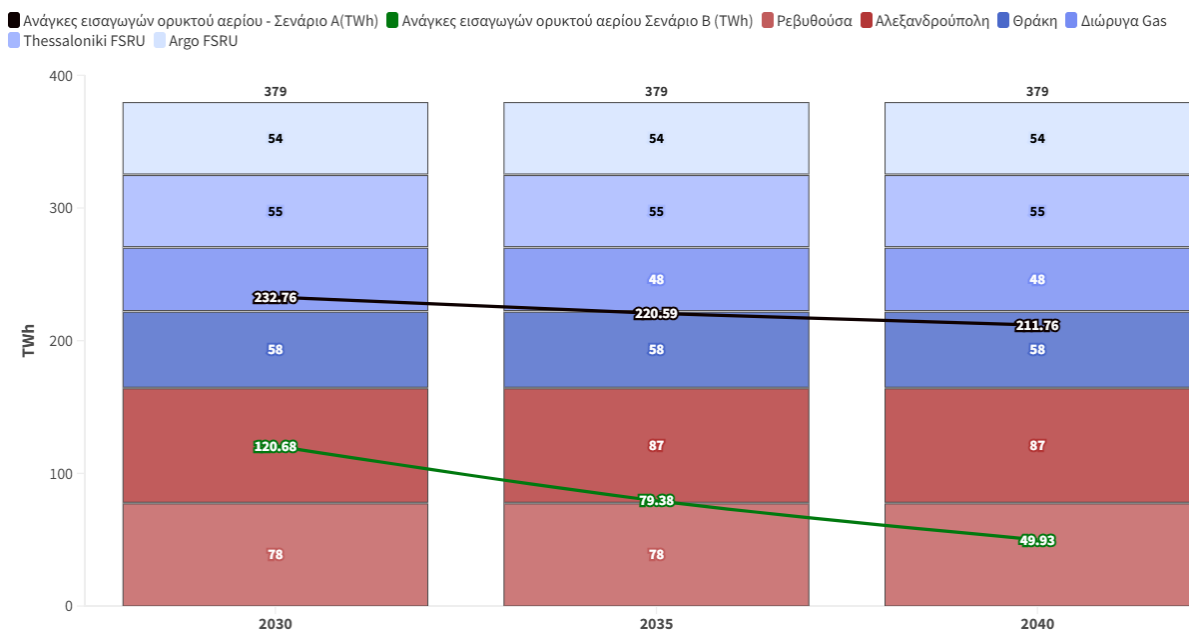
³¹ DIORIGA GAS - The project: <https://shorturl.at/WPzzP>

³² Όμιλος Akto, Σχολιασμός Δημοσιευμάτων (Ιούνιος 2026): <https://shorturl.at/OmsTW>

³³ Thessaloniki FSRU - The project: <https://shorturl.at/1eiLl>

³⁴ ΔΕΣΦΑ, Publication of Advanced Reservation of Capacity Application Summary at New Entry Point of National Natural Gas System in Volos - "ARGO" FSRU - non-Scheduled Project (April 2025): <https://shorturl.at/846Gy>

³⁵ ΥΠΕΝ, Απόρριψη φακέλου ΜΠΕ του έργου: «Εγκατάσταση & Λειτουργία Πλωτού Τερματικού Σταθμού Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (FSRU) «ΑΡΓΩ», Δήμου Βόλου, Π.Ε. Μαγνησίας», Α.Π.: ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/14856/1019 (Ιούνιος 2026): <https://shorturl.at/g6aAP>



Διάγραμμα 1. Αθροιστική δυναμικότητα επαναεριοποίησης τερματικών σταθμών LNG στην Ελλάδα και εκτιμώμενες ανάγκες εισαγωγών ορυκτού αερίου σε όλες τις χώρες του Κάθετου Διαδρόμου για τα έτη 2030, 2035 και 2040 για τα Σενάρια Α και Β.

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι, ακόμη και στο πλέον συντηρητικό σενάριο αυξημένης κατανάλωσης αερίου -όπου οι χώρες του ΚΔ διατηρούν υψηλή εξάρτηση από εισαγόμενο ορυκτό αέριο και το σύνολο του ελλείμματος προσφοράς λόγω της διακοπής εισαγωγών ρωσικού αερίου καλύπτεται αποκλειστικά μέσω των ελληνικών τερματικών σταθμών LNG- η κατασκευή του μεγαλύτερου μέρους των σχεδιαζόμενων νέων υποδομών κρίνεται μη αναγκαία. Συγκεκριμένα, προκύπτει πως οι τερματικοί σταθμοί FSRU Θεσσαλονίκης και Argo FSRU δεν είναι αναγκαίοι για την κάλυψη της ζήτησης αερίου, σε καμία φάση του εξεταζόμενου χρονικού ορίζοντα έως το 2040. Επιπλέον, ακόμα και το έργο του τέταρτου κατά σειρά αδειοδοτικής ωριμότητας τερματικού σταθμού Διώρυγα Gas αναμένεται να έχει πολύ χαμηλό συντελεστή χρησιμοποίησης ήδη από την εκκίνηση της λειτουργίας του και ουσιαστικά να μην είναι αναγκαίος ήδη από το 2035.

Στην περίπτωση, μάλιστα, που ορισμένες από τις χώρες του Κάθετου Διαδρόμου υιοθετήσουν μια πιο φιλόδοξη στρατηγική περιορισμού της χρήσης αερίου, ευθυγραμμιζόμενες με τους στόχους των Εθνικών τους Σχεδίων για την Ενέργεια και το Κλίμα, η ανάγκη για νέες υποδομές περιορίζεται ακόμα περισσότερο. Στο Σενάριο Β (βλ. πράσινη γραμμή στο **Διάγραμμα 1**), όλοι οι νέοι τερματικοί σταθμοί LNG που σχεδιάζονται να αναπτυχθούν στην Ελλάδα καθίστανται μη αναγκαίοι, ακόμα και αν το σύνολο των εισαγωγών αερίου των χωρών του ΚΔ γίνει με αφετηρία την Ελλάδα. Παράλληλα, ο συντελεστής χρησιμοποίησης του δεύτερου ήδη εν λειτουργία τερματικού σταθμού στην Αλεξανδρούπολη, θα διαμορφωνόταν περίπου στο 75% ήδη από το 2030, ενώ θα έπαυε να είναι αναγκαίος έως το 2035, εγείροντας σοβαρά ζητήματα οικονομικής βιωσιμότητάς του.

Εναλλακτικές διαδρομές & Κόστος Διαμετακόμισης

Τα αποτελέσματα που παρουσιάστηκαν στο Διάγραμμα 1 βασίζονται στην παραδοχή ότι το σύνολο των αναγκών σε εισαγωγές ορυκτού αερίου για τις χώρες του ΚΔ θα καλυφθούν εξολοκλήρου μέσω σταθμών LNG στην Ελλάδα. Υπάρχουν, ωστόσο, και άλλες αφετηρίες για την τροφοδοσία των χωρών του ΚΔ. Ήδη η Ουκρανία εξασφαλίζει φορτία LNG από εναλλακτικούς τερματικούς σταθμούς, όπως για παράδειγμα από τη Γερμανία³⁶, την Πολωνία³⁷ αλλά και τη Λιθουανία³⁸. Στην περίπτωση της τελευταίας, η Ουκρανική Naftogaz ήταν μεταξύ των εταιριών που προχώρησαν σε μακροχρόνια δέσμευση δυναμικότητας στον τερματικό σταθμό LNG της Klaipėda κατά την πρόσφατη δημοπρασία για την περίοδο 2033-2044³⁹. Επιπλέον, η Κροατία και συγκεκριμένα η εγκατάσταση LNG στο νησί Krk αποτελεί το σημείο εκκίνησης μίας ακόμα εναλλακτικής διαδρομής τροφοδοσίας της Ουκρανίας και της ευρύτερης περιοχής. Πρόσφατα μάλιστα ολοκληρώθηκε η επέκταση του τερματικού σταθμού στα 6.1 bcm ετησίως, ενώ παράλληλα βρίσκεται σε εξέλιξη η αναβάθμιση του δικτύου μεταφοράς προς τη Σλοβενία και την Ουγγαρία, ένα έργο που αναμένεται να ολοκληρωθεί έως τα τέλη του 2026⁴⁰, καθιστώντας τη χώρα σημαντική εναλλακτική πηγή τροφοδοσίας ορυκτού αερίου των χωρών του ΚΔ.

Τα **Διαγράμματα 2 και 3** αποτυπώνουν όλες τις δυνατές οδεύσεις προς την Ουκρανία και την Ουγγαρία, με την πρώτη να αποτελεί την κατάληξη των υπάρχουσών διαδρομών του ΚΔ και την δεύτερη να αποτελεί μία χώρα με εξίσου μεγάλες ανάγκες εισαγωγών αερίου και τις μεγαλύτερες ανάγκες εισαγωγών αερίου στο σενάριο ταχύτερης απεξάρτησης από το ορυκτό αέριο (βλ. **Πίνακας 2**). Συνεπώς, τίθεται το ερώτημα ποιες από τις διαδρομές είναι πιο οικονομικά ανταγωνιστικές και επομένως συγκεντρώνουν τις περισσότερες πιθανότητες για αυξημένη κάλυψη της ζήτησης των χωρών του ΚΔ. Μια βασική παράμετρος της ανταγωνιστικότητας κάθε διαδρομής είναι το κόστος διαμετακόμισης του αερίου στον τελικό προορισμό του μέσω αυτής της διαδρομής. Το κόστος διαμετακόμισης υπολογίζεται ως άθροισμα των ρυθμιζόμενων χρεώσεων εισόδου-εξόδου (entry-exit tariffs) που επιβάλλει κάθε εθνικός διαχειριστής συστήματος στα σημεία που διασχίζει η ροή ορυκτού αερίου. Συγκεκριμένα, για μια διαδρομή που ξεκινά από έναν τερματικό σταθμό LNG προστίθενται η χρέωση εξόδου από το τερματικό εισόδου LNG, και οι χρεώσεις εισόδου/εξόδου σε κάθε διασυνοριακό σημείο διασύνδεσης και τυχόν πρόσθετες χρεώσεις. Οι υπολογισμοί του κόστους διαμετακόμισης για κάθε διαδρομή βασίστηκαν στις τιμές που παρέχουν οι διαχειριστές των αντίστοιχων υποδομών αερίου για μηνιαία προϊόντα για το έτος αερίου

³⁶ Naftogaz Group, Naftogaz secures first ever delivery of LNG via Germany terminal (February 2026): <https://shorturl.at/K9QOD>

³⁷ CEENERGY NEWS, Record imports in 2025: where did Ukraine get its gas from? (July 2026): <https://shorturl.at/Gm8qT>

³⁸ Naftogaz Group, Naftogaz to deliver U.S. LNG to Ukraine via Klaipėda terminal for first time (February 2026): <https://shorturl.at/xbpYU>

³⁹ KN Energies, Long-term Klaipėda LNG terminal capacities allocated (June 2026): <https://shorturl.at/D5MJU>

⁴⁰ Ministry of the Economy of Croatia, Strategic energy projects presented in Dubrovnik: Croatia strengthens energy security and regional connectivity - Διαθέσιμο στα Κροατικά (June 2026): <https://shorturl.at/sAwJU>

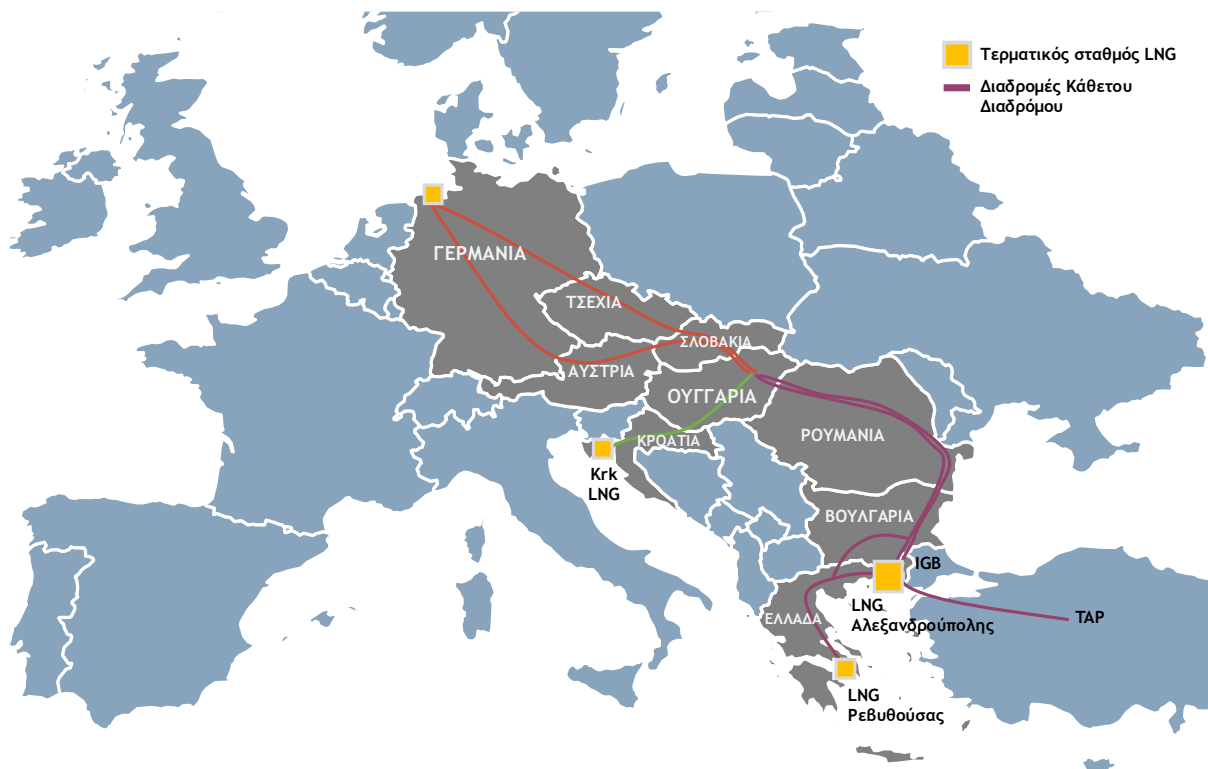
2026-2027 και για τους χειμερινούς μήνες που χαρακτηρίζονται από τις μεγαλύτερες ροές^{41,42}.



Διάγραμμα 2. Διαδρομές του Κάθετου Διαδρόμου και εναλλακτικές διαδρομές προμήθειας ορυκτού αερίου προς την Ουκρανία

⁴¹ Συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται οι χρεώσεις που παρέχουν στις επίσημες ιστοσελίδες τους ο ΔΕΣΦΑ, η Bulgartransgaz και ο ICGB από τη Βουλγαρία, η ρουμάνικη Transgaz, η FGSZ της Ουγγαρίας, η Eustream της Σλοβακίας, η Vestmoldtransgaz της Μολδαβίας, ο GTSOU⁴¹ της Ουκρανίας, ο Plinacro της Κροατίας, η Gaz-System της Πολωνίας, η Amber Grid της Λιθουανίας, η Net4Gas της Τσεχίας, η Gas Connect Austria της Αυστρίας και η GASCADE της Γερμανίας.

⁴² Για τους διαχειριστές που παρέχουν τα στοιχεία για τις χρεώσεις διαμετακόμισης αερίου στο εθνικό τους νόμισμα, χρησιμοποιήθηκαν οι εξής ισοτιμίες: 1 Λέου Ρουμανίας = 0.19 ευρώ, 1 Λέου Μολδαβίας = 0.05 ευρώ, 1 Φιορίνι Ουγγαρίας = 0.0028 ευρώ, 1 Ζλότι Πολωνίας = 0.24 ευρώ, 1 Κορόνα Τσεχίας = 0.041 ευρώ



Διάγραμμα 3. Διαδρομές του Κάθετου Διαδρόμου και εναλλακτικές διαδρομές προμήθειας ορυκτού αερίου προς την Ουγγαρία

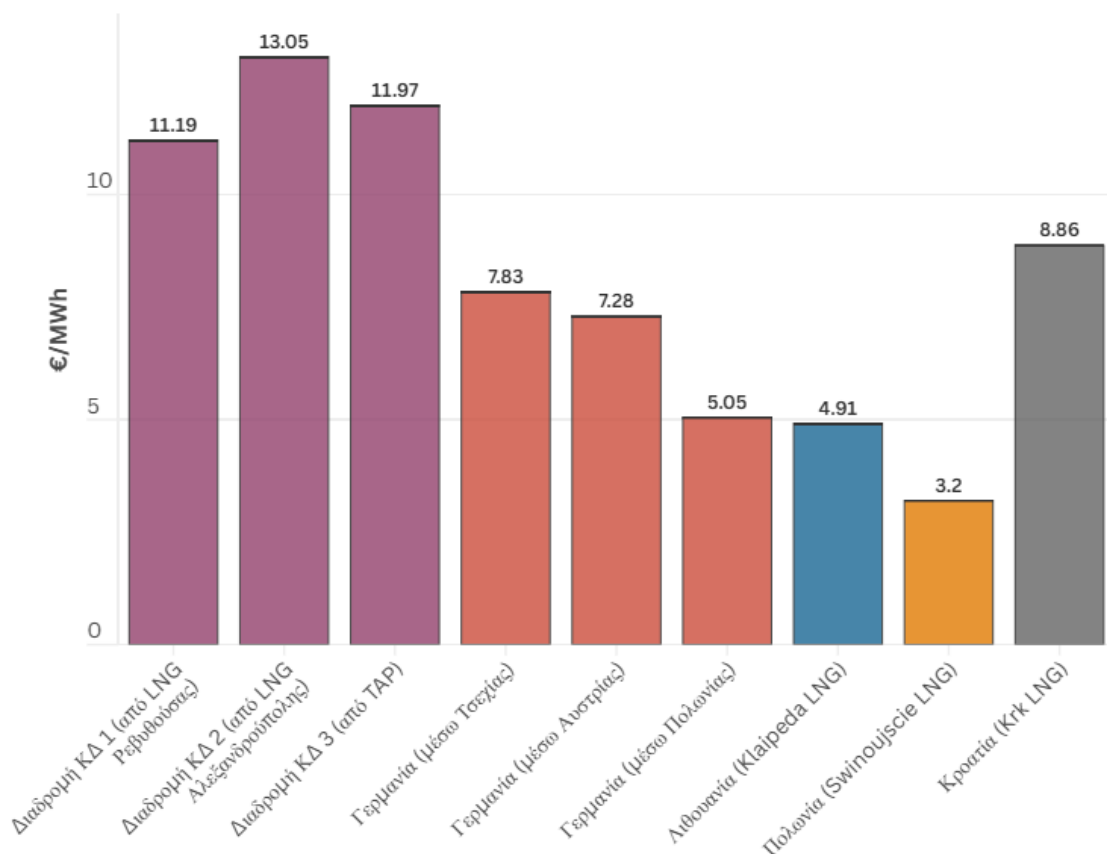
Τα αποτελέσματα των υπολογισμών για το συνολικό κόστος διαμετακόμισης ορυκτού αερίου προς την Ουκρανία για μηνιαία προϊόντα παρουσιάζονται στο **Διάγραμμα 4** και δείχνουν ότι το κόστος διαμετακόμισης με αφετηρία την Ελλάδα μέσω του ΚΔ κυμαίνεται μεταξύ 11.2 €/MWh (τερματικός σταθμός LNG Ρεθυθούσας) και 13.1 €/MWh (τερματικός σταθμός LNG Αλεξανδρούπολης), με το αντίστοιχο κόστος μέσω του αγωγού TAP να είναι περίπου 12 €/MWh. Συγκρίνοντας το κόστος αυτό με το αντίστοιχο των εναλλακτικών διαδρομών προκύπτει πως αυτό παραμένει σημαντικά υψηλότερο, παρά τις πρόσφατες προσπάθειες μείωσής του⁴³. Συγκεκριμένα, το κόστος διαμετακόμισης αερίου στην Ουκρανία μέσω εναλλακτικών διαδρομών κυμαίνεται μεταξύ 3.2 €/MWh (με αφετηρία την Πολωνία) και 8.86 €/MWh (με αφετηρία την Κροατία), δηλαδή χαμηλότερο κατά 76% έως 21%, αντίστοιχα σε σχέση με τις διαδρομές του ΚΔ. Επιπλέον, οι διαδρομές που εκκινούν από τη Γερμανία μέσω Τσεχίας και Αυστρίας έχουν παρόμοιο κόστος, το οποίο είναι χαμηλότερο κατά 30-44% σε σχέση με τις διαδρομές του ΚΔ. Τέλος, η διαδρομή μεταφοράς αερίου από τη Γερμανία μέσω Πολωνίας έχει παρόμοιο συνολικό κόστος διέλευσης με τη διαδρομή που εκκινεί από τον τερματικό σταθμό LNG στην Klaipėda της Λιθουανίας (περίπου 5 €/MWh), το οποίο είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο του ΚΔ κατά 55-62%.

Το σημαντικά χαμηλότερο κόστος διαμετακόμισης των εναλλακτικών διαδρομών σε σχέση με τον ΚΔ δεν αποδίδεται μόνο στο γεγονός πως οι οδεύσεις του περιλαμβάνουν πολλούς διαχειριστές δικτύων οι οποίοι επιβάλλουν ξεχωριστά τέλη εισόδου και εξόδου. Ενώ οι διαχειριστές που εμπλέκονται στον ΚΔ προσπαθούν να συντονιστούν και να μειώσουν το συνολικό κόστος διαμετακόμισης μέσω των διαδρομών που προσφέρουν, διαχειριστές

⁴³ ΔΕΣΦΑ, Συμφωνία μεταξύ Διαχειριστών και Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον Κάθετο Διάδρομο (Μάρτιος 2026): <https://shorturl.at/WTrXj>

άλλων χωρών που παίζουν κρίσιμο ρόλο στις ανταγωνιστικές διαδρομές ήδη μείωσαν σημαντικά τις χρεώσεις χρήσης του δικτύου τους. Συγκεκριμένα, η Gaz System, ο διαχειριστής του συστήματος αερίου της Πολωνίας, προχώρησε σε μείωση των χρεώσεων εισόδου κατά 19% και των χρεώσεων εξόδου κατά 14% για το 2027. Παράλληλα, το κόστος εισαγωγής ορυκτού αερίου από τη Γερμανία προς την Πολωνία μέσω του SGT (πολωνικό τμήμα του διεθνούς αγωγού Yamal-Europe) μειώνεται κατά 58%⁴⁴.

■ Διαδρομή ΚΔ 1 (από LNG Ρεβυθούσα) ■ Διαδρομή ΚΔ 2 (από LNG Αλεξανδρούπολης) ■ Διαδρομή ΚΔ 3 (από TAP)
 ■ Γερμανία (μέσω Τσεχίας) ■ Γερμανία (μέσω Αυστρίας) ■ Γερμανία (μέσω Πολωνίας) ■ Λιθουανία (Klaipeda LNG)
 ■ Πολωνία (Swinoujscie LNG) ■ Κροατία (Krk LNG)



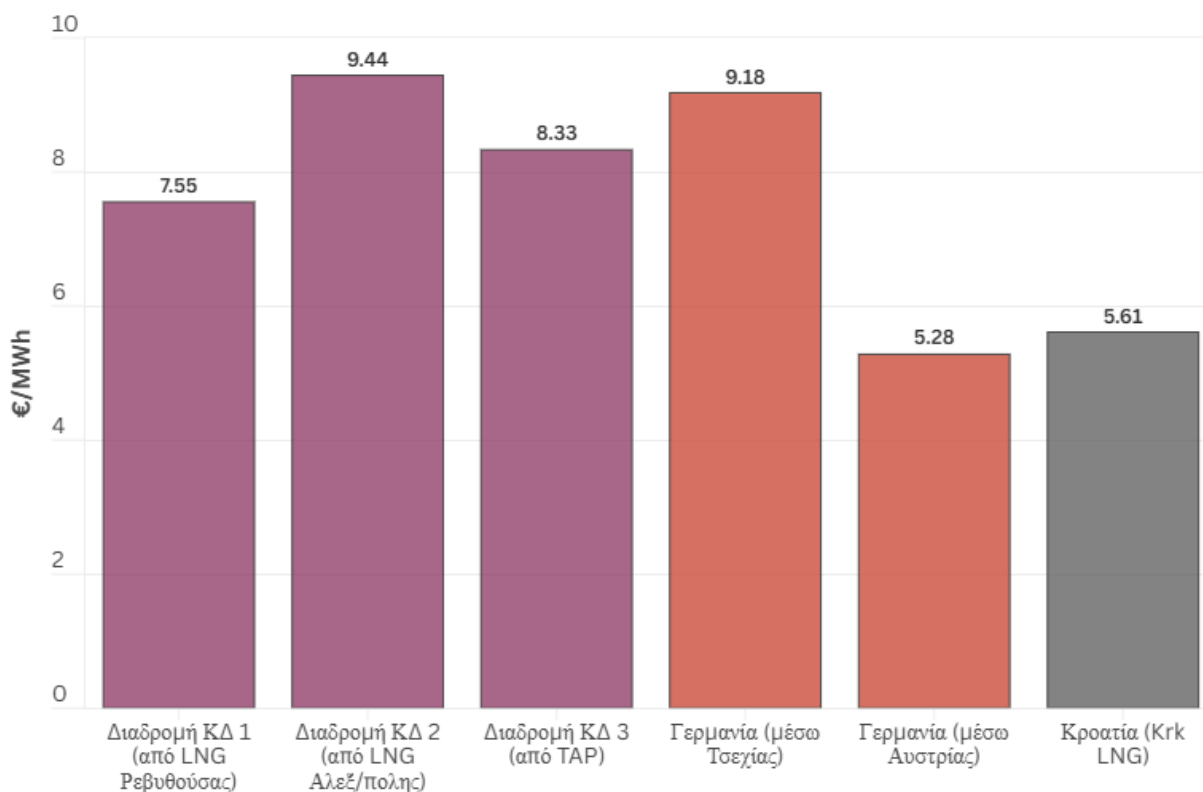
Διάγραμμα 4. Κόστος διαμετακόμισης ορυκτού αερίου προς την Ουκρανία του Κάθετου Διαδρόμου και των εναλλακτικών διαδρομών (μηνιαία προϊόντα).

Τα αντίστοιχα αποτελέσματα για τελικό προορισμό την Ουγγαρία, που έχει τις μεγαλύτερες ανάγκες εισαγωγών ανάμεσα στις χώρες του ΚΔ, παρουσιάζονται στο **Διάγραμμα 5**. Το συνολικό κόστος διαμετακόμισης μέσω των διαδρομών που εκκινούν από την Ελλάδα και ακολουθούν την όδευση του Κάθετου Διαδρόμου κυμαίνεται μεταξύ 7.6 €/MWh (Ρεβυθούσα) και 9.5 €/MWh (Αλεξανδρούπολη), με το αντίστοιχο κόστος μέσω του αγωγού TAP να είναι 8.3 €/MWh. Το κόστος αυτό είναι συγκρίσιμο ή και χαμηλότερο μόνο με το αντίστοιχο κόστος για μεταφορά ορυκτού αερίου από την Γερμανία μέσω Τσεχίας, το οποίο είναι 9.2 €/MWh. Ωστόσο, σαφώς χαμηλότερο από αυτό των διαδρομών που εκκινούν από την Ελλάδα και

⁴⁴ Gaz-System, GAZ-SYSTEM significantly reduces gas transmission costs and simplifies access to the system (June 2026): <https://shorturl.at/49Mjx>

καταλήγουν στην Ουγγαρία είναι το κόστος διαμετακόμισης της διαδρομής που φτάνει στην Ουγγαρία μέσω Αυστρίας (5.3 €/MWh), όπως επίσης και το λίγο υψηλότερο κόστος διαμετακόμισης της διαδρομής από το νησί Κrk της Κροατίας στον ίδιο τελικό προορισμό (5.6 €/MWh).

■ Διαδρομή ΚΔ 1 (από LNG Ρεβυθούσας) ■ Διαδρομή ΚΔ 2 (από LNG Αλεξ/πολης) ■ Διαδρομή ΚΔ 3 (από TAP)
 ■ Γερμανία (μέσω Τσεχίας) ■ Γερμανία (μέσω Αυστρίας) ■ Κροατία (Krk LNG)



Διάγραμμα 5. Κόστος διαμετακόμισης ορυκτού αερίου προς την Ουγγαρία μέσω του Κάθετου Διαδρόμου και των εναλλακτικών διαδρομών (μηνιαία προϊόντα).

Συμπεράσματα

Η επιχειρηματολογία υπέρ της αναγκαιότητας του Κάθετου Διαδρόμου, και κατ' επέκταση της ανάπτυξης τερματικών σταθμών LNG στην ελληνική επικράτεια και νέων υποδομών κατά μήκος των διαδρομών του, στηρίζεται στην εκτίμηση ότι η ζήτηση ορυκτού αερίου στις χώρες της περιοχής θα παραμείνει σταθερή ή θα αυξηθεί σημαντικά. Ωστόσο, τα δεδομένα των Εθνικών Σχεδίων για την Ενέργεια και το Κλίμα των χωρών αυτών κινούνται σε αντίθετη κατεύθυνση.

Οι δύο εν λειτουργία τερματικοί σταθμοί LNG στην Ελλάδα, της Ρεβυθούσας και της Αλεξανδρούπολης, με συνολική ετήσια δυναμικότητα 164.3 TWh, υπερκαλύπτουν τις εκτιμώμενες ανάγκες εισαγωγών των χωρών του ΚΔ στο σενάριο ταχύτερης απεξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα ήδη από το 2030. Επιπλέον, σταδιακά από το 2035 υπερκαλύπτονται οι ανάγκες εισαγωγών ακόμα και από ένα εκ των δύο τερματικών.

Το σενάριο αυτό θεωρείται και το πιο ρεαλιστικό, καθώς η εμπειρία των τελευταίων μηνών κατέρριψε τον ισχυρισμό πως το LNG μπορεί να είναι ένα καύσιμο-γέφυρα, προσφέροντας σταθερότητα τροφοδοσίας και προβλεψιμότητα κόστους. Η επίθεση ΗΠΑ-Ισραήλ στο Ιράν είχε ως αποτέλεσμα την κήρυξη ανωτέρας βίας από μεγάλους παραγωγούς αερίου και την εκτόξευση των τιμών από τα 28-29 €/MWh στα 40-50 €/MWh. Ενδεικτικά, οι εισαγωγές LNG της ΕΕ-27 έχουν ήδη μειωθεί κατά 1.2% μεταξύ Μαρτίου και Μαΐου 2026 σε σχέση με ίδιο διάστημα την προηγούμενη χρονιά⁴⁵.

Η δυναμική αυτή ενισχύεται από μία σειρά πολιτικών εξελίξεων που προμηνύουν μία στροφή σημαντικών κρίκων του Κάθετου Διαδρόμου σε μία κατεύθυνση απανθρακοποίησης του ενεργειακού τους μίγματος. Συγκεκριμένα, υπήρξε μία σημαντική πολιτική μεταβολή στην Ουγγαρία, η οποία έχει από τις μεγαλύτερες ανάγκες εισαγωγών ορυκτού αερίου στην περιοχή. Η νέα κυβέρνηση του Πέτερ Μάγκιαρ εξελέγη με ένα φιλόδοξο προεκλογικό πρόγραμμα που, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει μέτρα απανθρακοποίησης, όπως τον διπλασιασμό του μεριδίου των ΑΠΕ στο εγχώριο ενεργειακό μίγμα έως το 2040, την ανάπτυξη αιολικών πάρκων, την εφαρμογή προγραμμάτων ενεργειακής αναβάθμισης και μόνωσης κατοικιών, καθώς και τον εκσυγχρονισμό των ηλεκτρικών δικτύων⁴⁶. Η νέα κυβέρνηση της Ουγγαρίας έχει ένα ισχυρό κίνητρο ταχείας υλοποίησης αυτών των μέτρων, καθώς έχει ως άμεση προτεραιότητα να ξεκλειδώσει τα δισεκατομμύρια ευρώ από τα Ταμεία Συνοχής της ΕΕ που παρέμεναν παγωμένα λόγω των παραβιάσεων του κράτους δικαίου από την προηγούμενη κυβέρνηση⁴⁷.

Επιπλέον, η αλλαγή στάσης της Ουγγαρίας στο ζήτημα της διεύρυνσης της ΕΕ επιταχύνει τις ενταξιακές διαπραγματεύσεις με την Ουκρανία⁴⁸, η οποία μαζί με την Μολδαβία έχουν σημειώσει σημαντική πρόοδο σε αυτή την κατεύθυνση⁴⁹. Η διαδικασία ένταξης των δύο χωρών αναμένεται να οδηγήσει στην πλήρη υιοθέτηση των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για κλιματική ουδετερότητα. Ως αποτέλεσμα, η Μολδαβία αναμένεται να επιταχύνει τα μέτρα απεξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα, τα οποία ήδη εφαρμόζει⁵⁰, ενώ η Ουκρανία θα έχει ισχυρό κίνητρο να σχεδιάσει την μεταπολεμική της ανοικοδόμηση σε μία κατεύθυνση απανθρακοποίησης των ενεργειακών της συστημάτων.

Η απουσία ενδιαφέροντος για μεταφορά αερίου προς την Ουκρανία στην πρόσφατη δημοπρασία δέσμευσης δυναμικότητας του ΚΔ, επιβεβαιώνει τα συμπεράσματα της ανάλυσης των αναγκών εισαγωγών των χωρών της περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό, η πρόσφατη επέκταση του σχεδίου προς τα Δυτικά Βαλκάνια, με έμφαση στη Βόρεια Μακεδονία και τη Σερβία^{51,52},

⁴⁵ Institute for Energy Economics and Financial Analysis, One hundred days of disruption: How the Iran war exposes Europe's energy vulnerabilities (June 2026): <https://shorturl.at/DmjMP>

⁴⁶ Tisza, Τα θεμέλια μιας λειτουργικής και ανθρώπινης Ουγγαρίας (Προεκλογικό μανιφέστο κόμματος Tisza - διαθέσιμο στα Ουγγρικά): <https://shorturl.at/ej7ni>

⁴⁷ Péter Vigh, Hungary's green reset: what to expect from the post-Orbán era (Μάιος 2026): <https://shorturl.at/5ingd>

⁴⁸ Politico, Hungary announces deal with Ukraine on minority rights, clearing Kyiv's path to EU entry talks (June 2026): <https://shorturl.at/GLton>

⁴⁹ European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, 2025 Communication on EU enlargement policy (November 2025): <https://shorturl.at/DT0ii>

⁵⁰ Marta Kos (Commissioner for Enlargement), Speech by Commissioner Marta Kos at EU-Moldova Investment Conference (June 2026): <https://shorturl.at/EXxTL>

⁵¹ Δελτίο Τύπου Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Σταύρος Παπασταύρου: «Ενώνουμε δυνάμεις και ενισχύουμε την ενεργειακή ασφάλεια και γεωπολιτική σταθερότητα της περιοχής» (Μάιος 2026): <https://shorturl.at/6hSxi>

⁵² ΑΠΕ-ΜΠΕ, Ομάδα εργασίας για την ανάπτυξη του Κάθετου Διαδρόμου φυσικού αερίου (Ιούλιος 2026): <https://shorturl.at/6e5yL>

αναδεικνύει την ανάγκη εύρεσης νέων αγορών δεδομένων των πολύ χαμηλών εκτιμώμενων αναγκών εισαγωγών της Ουκρανίας.

Ακόμα και σε ένα σενάριο πολύ αυξημένης χρήσης αερίου και κάλυψης των αναγκών των χωρών της περιοχής αποκλειστικά από ελληνικά τερματικά LNG, από τα τέσσερα νέα FSRUs που έχουν ανακοινωθεί, μόνο ένα θα είχε μεσοπρόθεσμα ικανοποιητικό συντελεστή χρησιμοποίησης. Θα πρέπει, όμως, να σημειωθεί πως εξαιτίας της πεπερασμένης δυναμικότητας των υποδομών αλλά και ύπαρξης ανταγωνιστικών εναλλακτικών διαδρομών τροφοδοσίας δεν θα πρέπει να θεωρείται ρεαλιστικό να καλυφθεί το σύνολο των αναγκών της περιοχής από τερματικά LNG της Ελλάδας. Σε κάθε περίπτωση, τα FSRUs Θεσσαλονίκης και Αργο δεν δικαιολογούνται ούτε στο πιο συντηρητικό σενάριο, με το δεύτερο να έχει άλλωστε ήδη λάβει αρνητική γνωμοδότηση για τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Στο πεδίο των ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, η χρηματοδότηση υποδομών ορυκτού αερίου βρίσκεται σε φθίνουσα πορεία. Είναι χαρακτηριστικό πως ο Κανονισμός TEN-E (2022/869)⁵³ εξαιρεί τα νέα έργα ορυκτού αερίου από το να λάβουν καθεστώς Έργων Κοινού Ενδιαφέροντος (PCI) ή Έργων Αμοιβαίου Ενδιαφέροντος (PMI), ενώ η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) έχει σταματήσει να χρηματοδοτεί έργα παραγωγής και μεταφοράς ορυκτών καυσίμων από το 2022⁵⁴. Επιπλέον, παρά τις έντονες πιέσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παραμένει αρνητική στη συνέχιση της επιδότησης των ορυκτών καυσίμων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής στο πλαίσιο της εαρινής δέσμης του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου 2026. Συγκεκριμένα, διευρύνθηκε το πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας εθνικής ρήτρας διαφυγής για τις αμυντικές δαπάνες ώστε να συμπεριλάβει μέτρα που λαμβάνονται για την αντιμετώπιση της ενεργειακής κρίσης. Η σχετική πρόβλεψη αναφέρει ρητά ότι οι συγκεκριμένες δαπάνες θα πρέπει να κατευθύνονται για τη μείωση της εξάρτησης από εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα⁵⁵.

Τέλος, ο επικεφαλής του ομίλου Κοπελούζου, που συμμετέχει στην κοινοπραξία που διαχειρίζεται το FSRU Αλεξανδρούπολης και σχεδιάζει το FSRU Θράκης, έχει αναγνωρίσει δημόσια πως ένα επιπλέον FSRU στην Ελλάδα θα είναι ένα έργο χαμηλής απόδοσης, που ακόμα κι αυτή θα εξαρτάται από το κόστος διαμετακόμισης του Κάθετου Διαδρόμου⁵⁶. Ωστόσο, το κόστος χρήσης του ΚΔ συγκρινόμενο με αυτό των ανταγωνιστικών εναλλακτικών διαδρομών τροφοδοσίας της Ουκρανίας και της Ουγγαρίας παραμένει υψηλό παρά τις προσπάθειες συντονισμού των εμπλεκόμενων διαχειριστών. Όσον αφορά τις διαδρομές προς την Ουκρανία, το κόστος του ΚΔ (11.2-13.1 €/MWh) υπερβαίνει κατά 21-76% το αντίστοιχο των ανταγωνιστικών διαδρομών από Κροατία, Γερμανία, Λιθουανία και Πολωνία. Παράλληλα, από τις εναλλακτικές διαδρομές προς την Ουγγαρία, που παρουσιάζει από τις μεγαλύτερες μελλοντικές ανάγκες εισαγωγών, μόνο η διαδρομή από τη Γερμανία μέσω Τσεχίας είναι συγκρίσιμη, ενώ οι διαδρομές μέσω Αυστρίας και Κροατίας παραμένουν 26-45% φθηνότερες.

⁵³ European Parliament and of the Council of EU, Regulation (EU) 2022/869 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2022 on guidelines for trans-European energy infrastructure, amending Regulations (EC) No 715/2009, (EU) 2019/942 and (EU) 2019/943 and Directives 2009/73/EC and (EU) 2019/944, and repealing Regulation (EU) No 347/2013 (June 2022): <https://shorturl.at/hA2VP>

⁵⁴ European Investment Bank, EIB energy lending policy: Supporting the energy transformation (November 2019): <https://shorturl.at/BN6YT>

⁵⁵ European Commission, 2026 Spring Semester Package presents a roadmap for advancing economic resilience and social cohesion across the EU (June 2026): <https://shorturl.at/KfaMJ>

⁵⁶ World Energy News, Δ. Κοπελούζος: Αναγκαία για το δεύτερο FSRU η μείωση των ταριφών στις χώρες του Κάθετου Διαδρόμου (Δεκέμβριος 2025): <https://shorturl.at/rolk0>

Αν το κόστος αυτό εκφραστεί ως ποσοστό της συνολικής τιμής παράδοσης αερίου, χρησιμοποιώντας μία ενδεικτική μέση τιμή προμήθειας LNG ίση με 45 €/MWh, η επιβάρυνση του ΚΔ αντιστοιχεί σε περίπου 25-29% του συνολικού κόστους για την Ουκρανία και 16.5-21% για την Ουγγαρία. Το αντίστοιχο κόστος μέσω εναλλακτικών διαδρομών είναι μικρότερο: 7-19.5% για την Ουκρανία και 11.5-20.5% για την Ουγγαρία.

Συνεπώς, τόσο η αναγκαιότητα όσο και η οικονομική βιωσιμότητα του σχεδιασμού του ΚΔ τίθενται υπό αμφισβήτηση. Το οικονομικό διακύβευμα μιας πιθανής υπερεπένδυσης σε επιπλέον FSRUs και επιπρόσθετες υποδομές μεταφοράς αερίου δεν είναι αμελητέο. Το κόστος επένδυσης για το FSRU Θράκης εκτιμάται σε 600-650 εκατ. ευρώ^{56,57}, ενώ για το FSRU Διώρυγα Gas στην Κόρινθο σε περίπου 400 εκατ. ευρώ⁵⁸. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη πως η σχεδιαζόμενη αύξηση της εξαγωγικής δυναμικότητας του ελληνικού συστήματος αερίου στα 11.8 bcm απαιτεί την ανάπτυξη νέων αγωγών και υποδομών μεταφοράς αερίου. Η δέσμευση κεφαλαίων τέτοιου μεγέθους για υποδομές που ενδέχεται να μείνουν σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητες μεταθέτει σημαντικό οικονομικό ρίσκο στους τελικούς καταναλωτές, είτε μέσω τελών ανάκτησης επενδύσεων, είτε μέσω της παρατεταμένης δέσμευσης της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Δυτικών Βαλκανίων σε ένα καύσιμο που είναι ακριβό και έντονα εξαρτώμενο από γεωπολιτικές μεταβολές, τη στιγμή που η ίδια η ενεργειακή και κλιματική πολιτική της περιοχής κινείται προς αντίθετη κατεύθυνση.

⁵⁷ Institute for Energy Economics and Financial Analysis, European LNG Tracker - Data Summary (May 2026): <https://shorturl.at/HnyZB>

⁵⁸ Το Βήμα, Η Mercuria έρχεται στην Ελλάδα: Η «ψήφος εμπιστοσύνης» στη Motor Oil, το κρυφό παζάρι (Μάιος 2026): <https://shorturl.at/q2UQY>

