

Met de opkomst van China, de terugkeer van Rusland op het wereldtoneel en de concentratie van grote energiereserves in niet-marktgeoriënteerde economieën wordt het geopolitieke spel feller. Wie heeft straks toegang tot de belangrijke energiecorsidors? Europa, dat bijna geheel afhankelijk wordt van buitenlandse olie en gas, staat erbij te kijken.

De vraag naar olie en gas intensiveert wereldwijd. De productie zal zich steeds meer concentreren in de landen met de grootste reserves, vooral in het Midden-Oosten, Rusland, Canada en Venezuela. 's Werelds belangrijkste economische regio's worden de komende twintig jaar in toenemende mate afhankelijk van deze toeleveranciers. De importafhankelijkheid zal voor alle economische centra – de Verenigde Staten, de Europese Unie, China en India – boven de 80 procent uitstijgen. Net als de Aziatische grootverbruikers Japan en Zuid-Korea zal ook Europa bijna volledig afhankelijk worden van buitenlandse producenten. De geografie van de



Europa wordt bijna geheel afhankelijk van de aanvoer van buitenlandse olie en gas – zoals hier in de overslaghaven van Zeebrugge.

Oost-Azië en de EU profiteren van de veiligheidsgarantie die de VS met hun militaire aanwezigheid in de regio afgeven.

leidingen. Voor Zuid-Europa komen die importen voornamelijk uit Noord-Afrika, Trinidad-Tobago en het Midden-Oosten. In Noordwest-Europa is de aanvoer van Noors en Russisch gas een belangrijke bron. Oost-Europa is nagenoeg geheel aangewezen op Russisch gas. Rusland draagt momenteel al 25 procent bij aan de Europese gasvoorziening (en olievoorziening). Daarvan wordt 80 procent door de pijpleidingen van de Oekraïne-connector vervoerd en 20 procent via Wit-Rusland. De grote afhankelijkheid van de Oekraïne-route vormt voor Europa én Rusland een risico. De hoeveelheid gas die langs deze weg vervoerd kan worden neemt jaarlijks af door achterstallig onderhoud. Vóór 2004 stond de nieuwe pijpleiding door de Baltische Zee – direct van Rusland naar Duitsland – nog hoog op de prioriteitenlijst van Europa en Rusland. Nu is deze pijpleiding (55 bcm) in Brussel omstreden, omdat Polen en de Baltische staten bezwaar maken. Zij vrezen 'hindermacht' te verliezen, lopen potentiële transitkosten mis en blijven toch afhankelijk van de traditionele routes. Rusland en Italië ontwikkelen een plan om via de Zwarte Zee en Turkije een route te openen zodat de afhankelijkheid van de Oekraïne-connector (ongeveer 130 bcm) ook daar afneemt.

De Zwarte Zee is ook van strategische betekenis voor de oliehandel uit Rusland en de Kaspische Zee. Rusland exporteerde veel van de olie via de Zwarte Zeehavens, maar is nu een noordelijke route via de Baltische Zee aan het ontwikkelen zodat Rusland een betere toegang tot de wereldoliemarkt heeft en minder afhankelijk wordt van de doorvoercapaciteit in de Baltische staten, Wit-Rusland en de Bosporus. Ook worden plannen ontwikkeld om meer olie via pijpleidingen naar de Turkse Middellandse Zeekust te brengen en de smalle en kwetsbare Bosporus zo te vermijden. De nieuwe zuidelijke route voor Russisch gas is de meest recente

Geopolitiek spel om energiecorsidors

internationale olie- en gasstromen zal door deze ontwikkelingen grote verschuivingen vertonen. Met de opkomst van China, de terugkeer van Rusland op het wereldtoneel en de concentratie van een groot deel van de energiereserves in niet-marktgeoriënteerde economieën intensiveert het geopolitieke spel. Daarin draait het mede om de toegang tot, of het opzetten van energiecorsidors. Wie mag straks de richting van de olie- en gasstromen bepalen? Welke energiecorsidors moeten in de toekomst zorgen voor de energievoorziening van de VS, EU en Oost-Azië? Hoe kijken de spelers aan tegen deze corsidors en de geopolitieke veranderingen?

Straat van Hormuz

De Straat van Hormuz verbindt de Perzische Golf met de Indische Oceaan. De nauwe zee-engte meet 21 kilometer en wordt geflankeerd door Iran in het noorden en Oman en de Verenigde Arabische Emiraten (VAE) in het zuiden. Hormuz is de belangrijkste uitvoeroute voor olie en gas uit het Midden-Oosten. Dagelijks transporteren tankers 17 miljoen vaten olie – 20 procent van de totale wereldconsumptie – en 31,2 miljoen ton vloeibaar gas (LNG) langs deze waterweg. De twee vaargeulen vormen 's werelds drukste scheepvaartroute voor petroleum, en zijn van cruciaal belang voor de internationale oliehandel. De Golfstaten herbergen bijna tweederde van de olie- en ruim 40 procent van de bewezen gasreserves in de wereld. Productievolumes in Europa, de Verenigde Staten en Azië zullen de komende jaren slinken en dus zal de productie in het Midden-Oosten navenant omhoog moeten om aan de wereldwijd stijgende vraag naar olie en gas te kunnen

voldoen. Het Internationaal Energie Agentschap (IEA) voorspelt dat de olie-exporten vanuit de regio bijna zullen verdubbelen tot 35 miljoen vaten per dag. Het leeuwendeel zal via de Straat van Hormuz moeten worden getransporteerd. Hetzelfde geldt voor de toenemende gashandel. Hoewel je vraagtekens kunt zetten bij de haalbaarheid van dergelijke productievolumes wint de Straat van Hormuz nog altijd aan belang als energiecorsidor voor de wereldeconomie. Dit vindt zijn weerslag in de geopolitiek. De VS, die dagelijks ongeveer 2,5 miljoen vaten uit de regio importeren, hebben hier de militaire controle in handen. Wat betreft de olie-exporten beschouwen de VS vooral Iran als een gevaar. Iran is strategisch gelegen zodat het een bedreiging vormt voor de doorgang in de Straat van Hormuz. Iraanse leiders hebben herhaaldelijk gewaarschuwd dat ze olietransporten zullen verstoren in geval van een



buitenlandse aanval. Japan, Zuid-Korea en China, samen goed voor bijna 9 miljoen vaten per dag, en de EU (2,7 miljoen vaten/dag) profiteren van de veiligheidsgarantie die de VS met hun militaire aanwezigheid in de regio afgeven. Het is echter afwachten hoe de verhoudingen tussen de consumerende regio's zich het komend decennium ontwikkelen wanneer de concurrentie om toegang tot petroleum uit de Golfstaten verder verscherpt. Zeker is dat China de Amerikaanse dominantie in de regio nu al als een potentiële bedreiging beschouwt voor de eigen leveringszekerheid van olie. Ze promoot dan ook actief de ontwikkeling van exportroutes die de Straat van Hormuz omzeilen. Onlangs kondigde de regering van Abu Dhabi aan dat zij een oliepijpleiding naar de Golf van Oman gaat aanleggen. In 2010 kan via deze route volgens plan de helft van de ruwe olieproductie van de Emiraten buiten de Straat van Hormuz om naar de exportmarkten worden vervoerd. Hoofdaannemers in dit project zijn twee dochters van de Chinese staatsoliemaatschappij CNPC. Deze ontwikkeling onderstreept niet alleen China's belang bij stabiele olietransporten, maar ook de toenemende verbondenheid tussen de economieën in het Midden-Oosten en Oost-Azië.

Oekraïne en Zwarte Zee

Door de afname van de Europese gasproductie met ongeveer 100 bcm (miljard kubieke meter) en de nog steeds toenemende gasvraag neemt het belang van importen toe. Europa zal tussen nu en 2020 bijna 450 bcm aan gas moeten invoeren. De bijdrage van vloeibaar gas (LNG) zal flink groeien, maar de Europese gasvoorziening blijft vooral afhankelijk van vervoer door pijp-



Europa concurreert met Rusland om de aanzienlijke Kaspische gasreserves via de aanleg van pijpleidingroutes.

toevoeging aan de pijpleidingenrace. Deze vormt een commerciële bedreiging voor het ontwikkelen van de Nabucco-pijpleiding, die ooit bedoeld was om Iraans gas naar Europa te brengen. De politieke problemen met dat land hebben de aandacht doen verschuiven naar potentiële gasleveranties uit Turkmenistan en Azerbeidjaan, zodat de import gediversifieerd kan worden. Het gas uit Turkmenistan is echter voornamelijk gecontracteerd door Rusland, dat het gas op de eigen markt verkoopt en deels doorverkoopt aan Europa. Europa concurreert dus met Rusland om de aanzienlijke Kaspische gasreserves via het ontwikkelen van pijpleidingroutes. Voor Rusland is de controle over de gasroutes van belang voor de eigen gasvoorziening en voor de geplande ontginning van de nieuwe gasprovincies in het noordelijke Yamal. Inmiddels is ook China op het Kaspische gastoneel verschenen en concurreert mee om toegang tot de aanzienlijke reserves.

Xinjiang

De economische strategen in Oost-Azië hebben hun aandacht allang gevestigd op de energierijkdommen van Centraal Azië. Zo speelde Japan na het ineenstorten van de Sovjet-Unie enige tijd met de gedachte deze bodemschatten via de legendarische 'Zijderoute' naar het oosten te transporteren. Economische en politieke obstakels temperden het Japanse enthousiasme echter. Ondertussen steeg de vraag naar fossiele brandstoffen in China, wat leidde tot het opdrogen van de Chinese energie-exporten naar Japan. Het idee van een Chinese energiecorridor naar de Japanse markt lijkt inmiddels van tafel. Toch zullen de Centraal-Aziatische grondstof-



FOTO: TERESTIA CHAVARRIA / AFP

In de Miraflores-sluis van het Panamakanaal passeert een olietanker. Vorig jaar is begonnen met de verbreding van het kanaal zodat de doorvoercapaciteit vanaf 2014 zal verdubbelen.

Het Panamakanaal verandert van een handelsroute tussen de 'Amerika's' in een intercontinentale energiecorridor.

verbreding van het kanaal zodat vanaf 2014 grotere schepen kunnen passeren. De jaarlijkse capaciteit zal daarmee verdubbelen.

De toekomst van het kanaal als energiecorridor is nauw verbonden met de plannen van president Hugo Chavez voor de ontwikkeling van de energiesector van Venezuela. Gezien haar aanzienlijke petroleumreserves (ook extra zware olie) is het land in potentie een van de grootste producenten in de wereld. Onder Chavez is de olie-industrie in belangrijke mate genationaliseerd. Een van de doelen is de productie snel te laten groeien. Ook wil Chavez zijn land minder afhankelijk maken van de VS door meer olie te gaan exporteren naar Oost-Azië. Westerse oliebedrijven die in Venezuela hadden geïnvesteerd werden gedwongen nieuwe contractvoorwaarden te accepteren. Bedrijven als Conoco-Phillips en ExxonMobil besloten hierop het land te verlaten. Chinese en Russische bedrijven lijken nu hun plaats in te nemen.

In 2006 verkocht Venezuela gemiddeld 150 duizend vaten per dag aan China. Onlangs hebben bedrijven van beide landen overeenkomsten gesloten om de exporten flink te verhogen. Ook Japan wil olie uit Venezuela importeren en heeft onlangs een miljard dollar aan het land geleend in ruil voor een langjarig leveringscontract. Deze hoeveelheden zullen allemaal vervoerd worden via het uitgebreide Panamakanaal. Daarmee verschuift het geopolitieke zwaartepunt verder van een handelsroute tussen de 'Amerika's' naar een intercontinentale energiecorridor. In dit verband is het interessant dat de VS in 1999 het eigendom over het kanaal aan Panama overdroegen. Het bedrijf Hutchinson-Whampoa van de Hong Kong-Chinese tycoon Li Ka-shing verwierf vervolgens een controlerend belang in de beide ingangen van het kanaal. Door de goede betrekkingen die deze rijke entrepreneur met de Chinese overheid onderhoudt, lijkt China's belang in het kanaal verzekerd.

Onmachtig

De Verenigde Staten zijn overal actief, maar Azië – vooral China – roert zich steeds meer en tekent zo de kaart van de energiecorridors van de toekomst. Rusland is steeds beter in staat zijn cruciale rol in de energieproductie en als transitland voor haar eigen belangen te benutten. Het meest opvallend is echter dat Europa, hoewel het niet beschikt over voldoende reserves voor de toekomst, kennelijk niet alleen steeds minder invloed heeft in de producerende regio's, maar ook onmachtig is invloed uit te oefenen op het gebruik van bestaande, en de aanleg van nieuwe energiecorridors. De kritiek op de Europese ondernemingen die – met instemming van de eigen regeringen – deelnemen aan de ontwikkeling van de nieuwe gaspijpleidingen, is in dit opzicht tekenend voor de strategische zwakte van de EU. ■

fen een bijdrage leveren aan de economische groei in Oost-Azië. Chinese energiebedrijven zijn druk bezig de eigen energieregio Xinjiang te integreren met de omringende landen. Sinds 2006 stroomt er al olie door een pijpleiding van centraal Kazachstan naar China. In de komende jaren zal de pijpleiding doorgetrokken worden tot de rijke olievelden bij de Kaspische Zee. Onlangs heeft China ook overeenkomsten gesloten over de levering van gas uit Oezbekistan, Turkmenistan en Kazachstan. Verder heeft Rusland voorgesteld om gas uit West-Siberië via het Altaj-gebergte aan China te leveren. De daarvoor benodigde pijpleidingen zullen alle eindigen in Xinjiang. Xinjiang beschikt zelf ook over olie en gasreserves. Sinds 2001 heeft de Chinese overheid miljarden geïnvesteerd in de energiesector van de regio. Xinjiang produceerde in 2006 ongeveer 25 miljoen ton ruwe olie en 16 miljard kubieke meter aardgas. Xinjiang kan zelf echter maar in beperkte mate bijdragen aan de energievoorziening van de snelgroeiende kustregio's van China. Als energiecorridor naar Centraal Azië en Rusland is de geografische ligging van Xinjiang echter cruciaal. Zo biedt de grens met Pakistan grote strategische mogelijkheden. Chinese bedrijven hebben veel geld geïnvesteerd in de bouw van een haven in het Pakistaanse Gwadar. Voor de Chinezen is de bouw een strategische investering. De haven is slechts 400 kilometer verwijderd van de Straat van Hormuz en biedt toegang tot de Perzische Golf in het westen, en de Golf van Oman in het zuidwesten. De weg van olietransporten vanuit het Midden-Oosten en Afrika naar China zou daarmee verkort kunnen worden. Ook vermindert zo het aandeel van de olie-importen dat via de drukke en strategisch gevoelige Straat van Malakka wordt verscheept. Verder heeft Pakistan voorgesteld een oliepijpleiding langs de 'Karakorum Highway' aan te leggen. Hierover aarzelt de Chinese regering echter nog van-

wege de instabiele situatie in Pakistan. Maar zeker is dat de infrastructuur in Xinjiang op tijd klaar ligt, ook voor de importen vanuit het zuiden.

Panamakanaal

Was het Panamakanaal sinds zijn voltooiing vooral cruciaal voor de Amerikaanse economie, in de toekomst zal het ook een belangrijke energiecorridor worden tussen Latijns-Amerika en Oost-Azië. Het 77 kilometer lange kanaal werd in 1914 geopend. Oorspronkelijk was het Panamakanaal vooral van belang omdat het de scheepvaartroute van New York naar San Francisco halveerde. Bovendien hoefden handelsschepen nu niet meer via de gevaarlijke Kaap Hoorn. De 14.000 schepen die jaarlijks door het kanaal varen, verscheppen 5 procent van de wereldhandel. Grofweg 15 procent hiervan bestond in 2005 uit ruwe olie en petroleumproducten, omgerekend ongeveer 600 duizend vaten per dag. Naast het kanaal ligt een oliepijpleiding die de mogelijkheid biedt nog eens 800 duizend vaten per dag te transporteren. In september 2007 is begonnen met de

