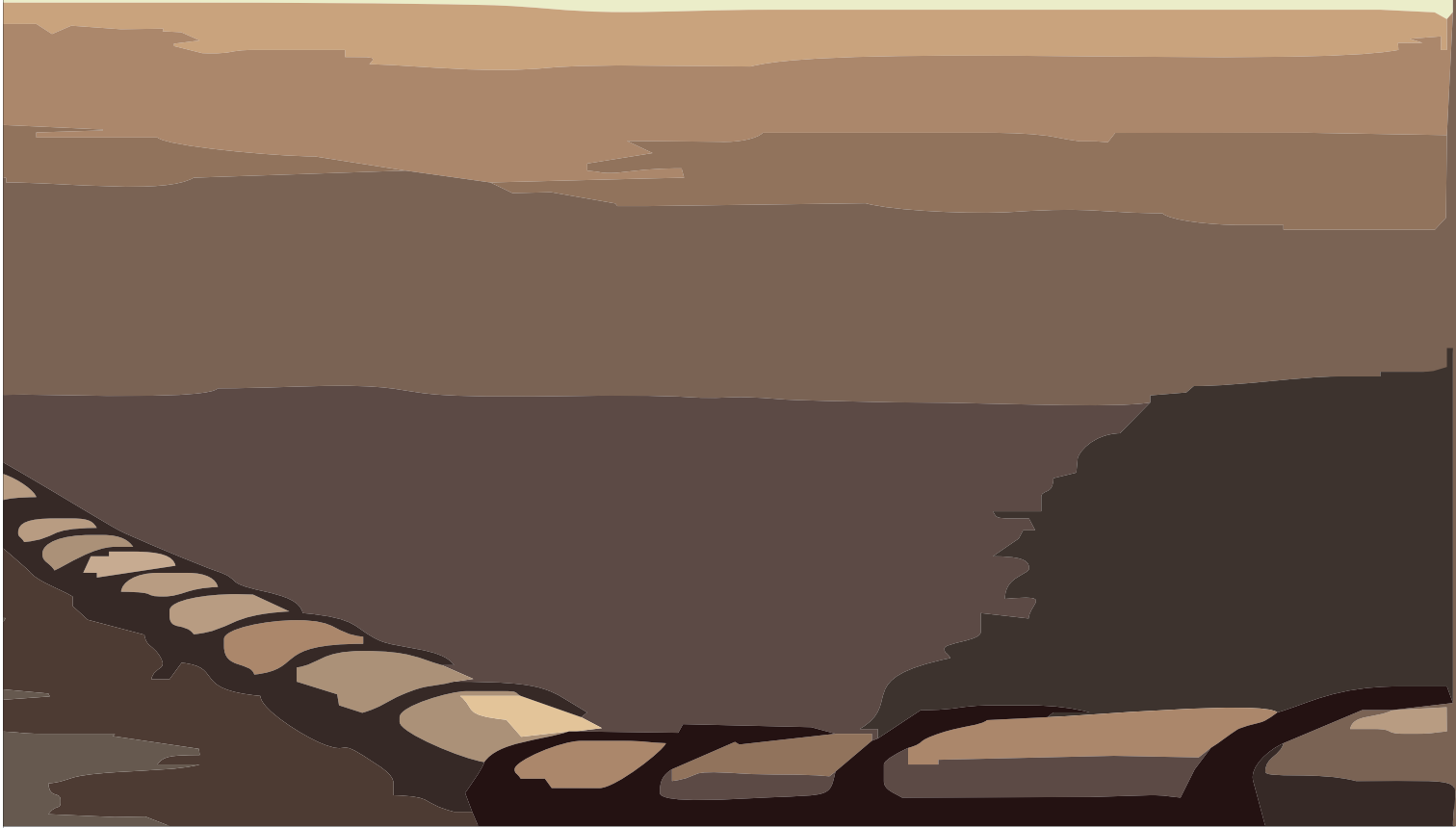


NAFTËSJELLËSIT- KANOSJE PËRKUNDREJT PËRFITIMEVE
-
PIPELINES – THREATS VS BENEFITS





CIP-

621.64:665.6(4-12)(062)
620.9(4-12)(062)

Pipelines: threats vs. benefits / () = Naftēsjellēsīt: kanosje pērkundrejt pērfītīmeve =
„ - „, 2008. - 20 . . ; 21

ISBN 978-9989-2607-6-6
1. ()
) -J
) -J
COBISS.MK-ID 74025738

Energy Information Administration -

(2005 86%),

, 6,3% (, 0,9% , 6%).

1863

()

South East Europe Development Watch (SEEDW).

2008
Bankwatch Network

XminY,

29





20



CEE Bankwatch Network,



894,5

30 - 40

1,8

13

286

30 - 40

700

(-)

Sipas Energy Information Administration – Administrata e Informacioneve Energjetike (Statistika Zyrtare për Energjetikë e Qeverisë së SHBA-ve), vlerësohet se në vitin 2005, 86% e prodhimit primar të energjisë në botë fitohet nga karburantet e fosileve të djegura, 6% nga centralet bërthamore, 6,3% nga hidrocentralet, ndërsa vetëm 0,9% fitohet prej burimeve të përtëritshme energjetike (biomasës, burimeve gjeotermike, diellit, erës).

Karburantet e fosileve janë burime të papërtëritshme të energjisë, meqë për krijimin e tyre nevojiten miliona vite, ndërsa rezervat e tyre harxhohen shumë më shpejtë sesa që krijohen. Varësia tej mase nga karburantet e fosileve dhe shterja e rezervave të naftës janë shkaqe për konflikte rajonale dhe globale, nga njëra anë, dhe rreziqe mbi mjedisin jetësor, nga ana tjetër. Përveç emisioneve të gazrave, me efektin “Kopshti i qelqit”, problem të madh ekologjik paraqet edhe transportimi i karburanteve të fosileve.

Transportimi më efikas ekonomik i naftës së papërpunuar bëhet përmes tubacioneve të naftësjellësve. Sistemi i tubacioneve të lidhur të naftësjellësit, që përbëhet nga disa elemente themelore, funksioni i të cilave është vënia në lëvizje dhe shpërndarja parciale ose e tërësishme e naftës, për herë të parë është propozuar që në vitin 1863 nga Dimitrij Mendeleev. Sot, përdorimi i tyre është pranuar në përmasa të gjera.

Rajoni i Ballkanit gradualisht shndërrohet në zonë tranzitore të naftësjellësve dhe gazsjellësve të projekteve të mëdha energjetike, të cilat do ta përçojnë naftën nga Rajoni Kaspik deri në Evropën Perëndimore. Qeveritë e shteteve të Ballkanit janë përqendruar në idetë e ndërtimit të naftësjellësve meqë, sipas tyre, ato do t’u sjellin të ardhura, punësime të reja dhe infrastrukturë më të mirë. Megjithatë, punësimet që bëhen gjatë kohës së ndërtimit të naftësjellësve janë vetëm të përkohshme, ndërsa infrastruktura shtesë rrugore dhe hekurudhore me vete bart edhe një sërë problemesh, siç janë: ndotja e ajrit, rreziku mbi shumëllojshmërinë biologjike, zhurma dhe ngjashëm. Kështu, këto projekte të mëdha të paralajmëruara infrastrukturore, përveç asaj që premtojnë stabilitet në tregun energjetik, në mënyrë të pashmangshme shpijnë në rreziqe për shëndetin e njerëzve dhe mjedisin jetësor. Në Ballkan janë aktuale dy investime të mëdha të naftësjellësve: AMBO dhe Burgas – Aleksandropolis, të cilat duhet të transportojnë sasi tejet të mëdha të naftës për tregun e jashtëm. Vendeve, nëpër të cilat do të kalojë, do t’u sigurohet taksë vjetore (rentë) dhe taksë sipas transportimit efektiv për ton naftë, por jo edhe naftë. Së këtejmi, vihet në pikëpyetje kontributi i vërtetë i këtyre projekteve për stabilitetin energjetik të shteteve: Shqipëri, Maqedoni, Bullgari dhe Greqi.

Si rezultat i sforcimit të projekteve të këtilla energjetike për shfrytëzimin e karburanteve të fosileve nga ana e qeverive të Ballkanit, Qendra për Kërkime dhe Informim të Mjedisit Jetësor “Eko - Svest” (Eko - Ndërgjegjja) nga Shkupi, së bashku me organizatat simotra nga Kroacia, Serbia, Bullgaria dhe Rumania e formuan rrjetin South East Europe Development Watch (SEEDW). Misioni kryesor i këtij rrjeti është t’i mbikëqyrë projektet e mëdha infrastrukturore në fushën e komunikacionit dhe energjetikës, t’i ndryshojë ose t’i pezullojë projektet e këtilla nëse ato kanë më shumë efekte negative sesa efekte pozitive për njerëzit dhe mjedisin jetësor.

Në muajin maj të vitit 2008 “Eko – Svest”, me mbështetje financiare të Institutit Shoqëria e Hapur – Maqedoni, me Programin Lindje – Lindje, CEE Bankwatch Network dhe me Fondacionin XminY, në Shkup organizoi një tubim strategjik ndërkombëtar me shoqatat e interesuara qytetare nga Maqedonia, Bullgaria, Shqipëria dhe Kroacia, i cili kulmin e arriti me tribunën publike të mbajtur më datë 29 maj të vitit 2008, në të cilën morën pjesë përfaqësues të institucioneve qeveritare të Maqedonisë dhe rajonit, në të cilën u iniciua debati në lidhje me gjendjen energjetike të vendeve të Evropës Juglindore.





Gligor Tashkoviç – Ministër i Investimeve të Huaja në Republikën e Maqedonisë

“Për financimin dhe ndërtimin e naftësjellësit janë interesuar investitorë nga Lindja e Afërt dhe nga Australia. AMBO do të mundësojë transferin e teknologjisë, do ta rrisë numrin e punësimeve, por vetëm të punësimeve të përkohshme dhe një numër tejet të vogël të punësimeve afatgjate.

Përfitimi nga AMBO për Maqedoninë do të jetë profiti prej 20 milionë dollarësh, mjete të cilat mund të shfrytëzohen për mbrojtjen e mjedisit jetësor dhe për arsim”.

Ana Çoloviç – Qendra për Kërkime dhe Informim të Mjedisit Jetësor “Eko - Svest”, Maqedoni

“Naftësjellësit kanë ndikime të konsiderueshme mbi natyrën dhe mbi shumëllojshmërinë biologjike. Në qoftë se lejohet që të dy naftësjellësit të kalojnë në afërsi apo nëpër rezervatet natyrore, përmendoret e natyrës dhe nëpër parqet nacionale të të tre vendeve, siç është paraparë, kjo do të shkaktojë pasoja serioze, ndërsa popullata lokale asnjëherë nuk do të pajtohet me trasetë e këtilla të tubacioneve të naftësjellësve”.



Manana Kohlaxe – Koordinator ndërkombëtar i CEE Bankwatch Network, Alternativa e Gjellbër – Gjeorgji

“Kur ndërtohen naftësjellës në vende siç është Maqedonia, Gjeorgjia, Shqipëria, me sisteme akoma të pazhvilluara për mbikëqyrje dhe parandalim të pasojave mbi mjedisin jetësor, rreziqet për fatkeqësi gjatë ndërtimit dhe gjatë funksionimit të naftësjellësit janë të mëdha. Shteti, para se të pranojë që të merr pjesë në ndërtimin e tubacionit të naftësjellësit, medoemos duhet të instalojë mekanizma solid për mbrojtjen e mjedisit jetësor dhe për parandalimin e fatkeqësive. Pa këto mekanizma nuk do të duhej të ndërtohej naftësjellës”.



Petko Kovatçev – Instituti për Politikë të Gjellbër – Bullgari

“Qytetarët e Bullgarisë konsiderojnë se përfitimet nga ndërtimi i naftësjellësit Burgas – Aleksandropolis do të jenë më të vogla, ndërsa humbjet më të mëdha. Për momentin bëhen analiza të hollësishme dhe planifikohet organizimi i referendumit, përmes të cilit do të zgjidhet dilema se a duhet të sakrifkohet turizmi bregdetar i Detit të Zi për shkak të naftës, e cila do të transportohet përmes naftësjellësit AMBO dhe Burgas – Aleksandropolis”.



Naftësjellësi AMBO

Projekti i Naftësjellësit AMBO (Korporata Shqiptare – Maqedonase – Bullgare e Naftës) përbëhet nga ndërtimi i naftësjellësit, i cili shtrihet nga Burgasi – Bullgari dhe përmes Bullgarisë vazhdon nëpër Maqedoni dhe Shqipëri dhe përfundon në Gjirin e Portit të Vlorës – Shqipëri. Gjatësia e tij është 894,5 kilometra dhe ka për qëllim ta ndihmojë transportimin e 30 – 40 milionë tonë naftë të papërpunuar në nivel vjetor nga Rajoni Kaspik deri në Detin Adriatik dhe më tej, deri në Evropë dhe SHBA.

Debati për këtë projekt tanimë zgjatë plot 13 vjet dhe akoma nuk ka përfunduar. Shuma e përgjithshme e Projektit është 1,8 miliardë dollarë amerikan. Organizatat qytetare në Maqedoni, Shqipëri dhe Bullgari janë të shqetësuara për shkak të numrit të madh të aspekteve ekologjike rreth ndërtimit të këtij naftësjellësi: rrezikut të shtuar nga derdhjet e naftës në zonën e Burgasit, në mënyrë analoge, për shkak të planeve për ndërtimin edhe të një naftësjellësi, Burgas – Aleksandropolis; aktivitetit sizmologjik të rajonit në të cilin planifikohet traseja e naftësjellësit; kalimit të trasesë së naftësjellësit nëpër zona të mbrojtura, si për shembull: Parkun Nacional “Rila”, Rezervatin Liqenor “Atanasovo” dhe nëpër Rezervatin “Ostrica”, Parkun Nacional “Vitoshka” në Bullgari dhe Përmendoren e Natyrës “Peshti” në Veles të Maqedonisë.

Naftësjellësi Burgas – Aleksandropolis

Traseja e këtij naftësjellësi fillon në Burgas të Bullgarisë dhe përfundon në Portin e Aleksandropolisit në Greqi, ndërsa gjatësia e tij është 286 km me kapacitet të planifikuar për transportimin e 30 - 40 milionë tonë naftë në nivel vjetor. Përparësia e vetme e këtij naftësjellësi është se kalon vetëm nëpër dy shtete dhe është relativisht më i lirë prej propozimeve të tjera, ndërsa investimi është 700 milionë dollarë. Qëllimi i këtij naftësjellësi është të shmangët Ngushtica e Bosforit e cila për shkak të kalimit të ngushtë e vështirëson qarkullimin e tankerëve gjatë kalimit të tyre nga Deti i Zi në atë të Mesdheut. Dobësia e naftësjellësit qëndron në atë se propozohet transportimi i naftës me tankerë deri në stacionin fillestar në Burgas dhe nga terminali në Aleksandropolis. Deti i Zi, i cili tanimë është pikë e ndjeshme për shkak të ndotjes së shtuar gjatë dekadave të fundit, i nënshtrohet rrezikut akoma më të madh ekologjik.

Nga faktet e mësipërme mund të konkludojmë se që të dy naftësjellësit (Burgas – Aleksandropolis dhe AMBO) paraqesin rrezik serioz mbi mjedisin jetësor. Për popullatën lokale dhe për shoqatat ekologjike qytetare problem më të madh paraqesin derdhjet e mundshme të naftës dhe pasojat negative që do të reflektoheshin mbi shëndetin e njerëzve, mjedisin jetësor dhe turizmin.

Energy Information Administration -

), e (, 2005 86% , 6% , 6, 3% a (, , 0, 9% ,).

a

1863

()

South East Europe Development Watch (SEEDW).

2008

Bankwatch Network

XminY,

29

2008,





20



Bankwatch Network,



According to US Government energy statistics, it is estimated that in 2005, 86% of global primary energy production came from burning fossil fuels, 6% from nuclear plants, 6.3% of the energy comes from hydro plants, and only 0.9% comes from renewable sources of energy (biomass, geothermal sources, sun, wind).

Fossil fuels are not renewable sources of energy, because for their creation millions of years are necessary, and their reserves are used up much quicker than they are created. Extensive dependency on fossil fuels and draining of oil reserves cause regional and global conflicts, on one hand, and risks for the environment on the other hand. Apart from pollutant emissions and the greenhouse effect, the transport of fossil fuels also presents a serious ecological problem.

Economically the most efficient transport for crude oil is through oil pipelines. A system of connected pipes, made out of a few basic elements whose task is to move and to partially or completely deliver the oil, was for the first time suggested back in 1863 by Dimitrij Mendeleev. Today its use is accepted on a large scale.

The Balkan region is slowly becoming a transit zone for the oil pipelines and gas pipes that would transfer oil from the Caspian region to Western Europe. The Balkan countries' governments are focusing on the construction of oil pipelines because, according to them, this will bring income, new employment and better infrastructure. However, the employment that is created during the construction of oil pipelines is only temporary, and the additional road and railway infrastructure brings with itself a long line of problems, such as air-pollution, risks for biological diversity, noise and similar problems. Thus, these advertised large infrastructure projects, apart from securing the stability of the energy market, inevitably lead to risks for the people's health and the environment. Currently, in the Balkans there are two ongoing large oil pipeline investments - AMBO and Burgas – Alexandropolis, which are to transfer huge quantities of oil for the foreign market. The countries through which they will pass will be paid an annual fee (rent) and a fee according to the effective transfer per tonne of oil, but not the oil itself. Consequently, the actual contribution of these projects for the energy stability of Albania, Macedonia, Bulgaria and Greece is brought into question.

As a result of the Balkan governments promoting these fossil fuel projects, the Center for Environmental Research and Information “Eco-Sense”, from Skopje, together with partner organizations from Croatia, Serbia, Bulgaria and Romania founded the South East Europe Development Watch (SEEDW) network. The main mission of this network is to monitor large infrastructure projects in the transport and energy sector, and to change or stop these projects if they have a predominant negative influence on the people and the environment.

In May 2008 Eco-Sense, in Skopje, with financial support from the Open Society Institute – Macedonia’s East-East Programme, CEE Bankwatch Network and in collaboration with the XminY Foundation, organized an international strategic meeting of concerned citizens’ organizations from Macedonia, Bulgaria, Albania and Croatia, which culminated with a public panel on 29th May 2008, attended by representatives from the government institutions of Macedonia and the region, that initiated a discussion on the energy situation in the countries of south eastern Europe.





Gligor Tashkovich - Minister for Foreign Investments in the Republic of Macedonia

“Investors from the Middle East and Australia are interested in financing the construction of the oil pipeline. AMBO will enable transfer of technology and increase employment, but mainly temporary employment. It will provide only a small amount of long term employment. The gain from AMBO for Macedonia will be the profit of USD 20 million, which are to be used for protection of the environment and for education”.

Ana Colovic - Center for Environmental Research and Information “Eco-Sense”, Macedonia

“Oil pipelines significantly impact on nature and biological diversity. If it is permitted for both oil pipes to pass in the vicinity of or through natural reserves, monuments of nature and national parks in all three countries, this will provoke serious consequences, and the local population will never agree with those routes of the oil pipelines”.



Manana Kochladze - international Coordinator for CEE Bankwatch Network, Green alternative, Georgia

“When the oil pipelines are built in countries such as Macedonia, Georgia, and Albania, that still have undeveloped systems for monitoring and prevention of effects on the environment, the accident risks while building and the functioning of the oil pipeline are very high. Before the country accepts participation in building the oil pipelines, it has to establish quality mechanisms for environment protection and prevention of accidents. Without those mechanisms the oil pipeline should not be built”.

Petko Kovatchev – Green Policy Institute, Bulgaria

“The citizens of Bulgaria think that the gains from building the Burgas - Aleksandropolis oil pipeline will be small, and the losses far greater. At the moment detailed analyses are being conducted and a referendum is being planned in order to solve the dilemma whether it is necessary to sacrifice tourism on the Black Sea coast because of the oil that will be transported in the AMBO and Burgas – Aleksandropolis oil pipelines”.



The AMBO oil pipeline

The AMBO oil pipeline (Albanian-Macedonian-Bulgarian oil corporation) project encompasses the construction of an oil pipeline starting from Burgas, Bulgaria, through Bulgaria and Macedonia into Albania, ending in Vlora Bay, Albania. Its length is 894.5 km and is intended to transfer of 30 - 40 million tonnes of raw oil annually from the Caspian region to the Adriatic Sea and further on to Europe and the USA.

The debate about this project has already lasted for 13 years and it is still not finished. The total sum for the project is USD 1.8 billion. Citizens' organizations in Macedonia, Albania and in Bulgaria are worried about the large number of ecological issues in the construction of oil pipelines: the increased risk of oil leakage in the vicinity of Burgas, which are heightened by the plans for construction of another oil pipeline - the Burgas-Alexandropolis – in the same area; seismic activity along the planned route of the oil pipeline; and the fact that the route would cross protected areas, for example the Rila National Park, Atanasovo Lake reserve and Ostrica reserve, the Vitosha Nature Park in Bulgaria and the Peshti monument of nature, near Veles, Macedonia.

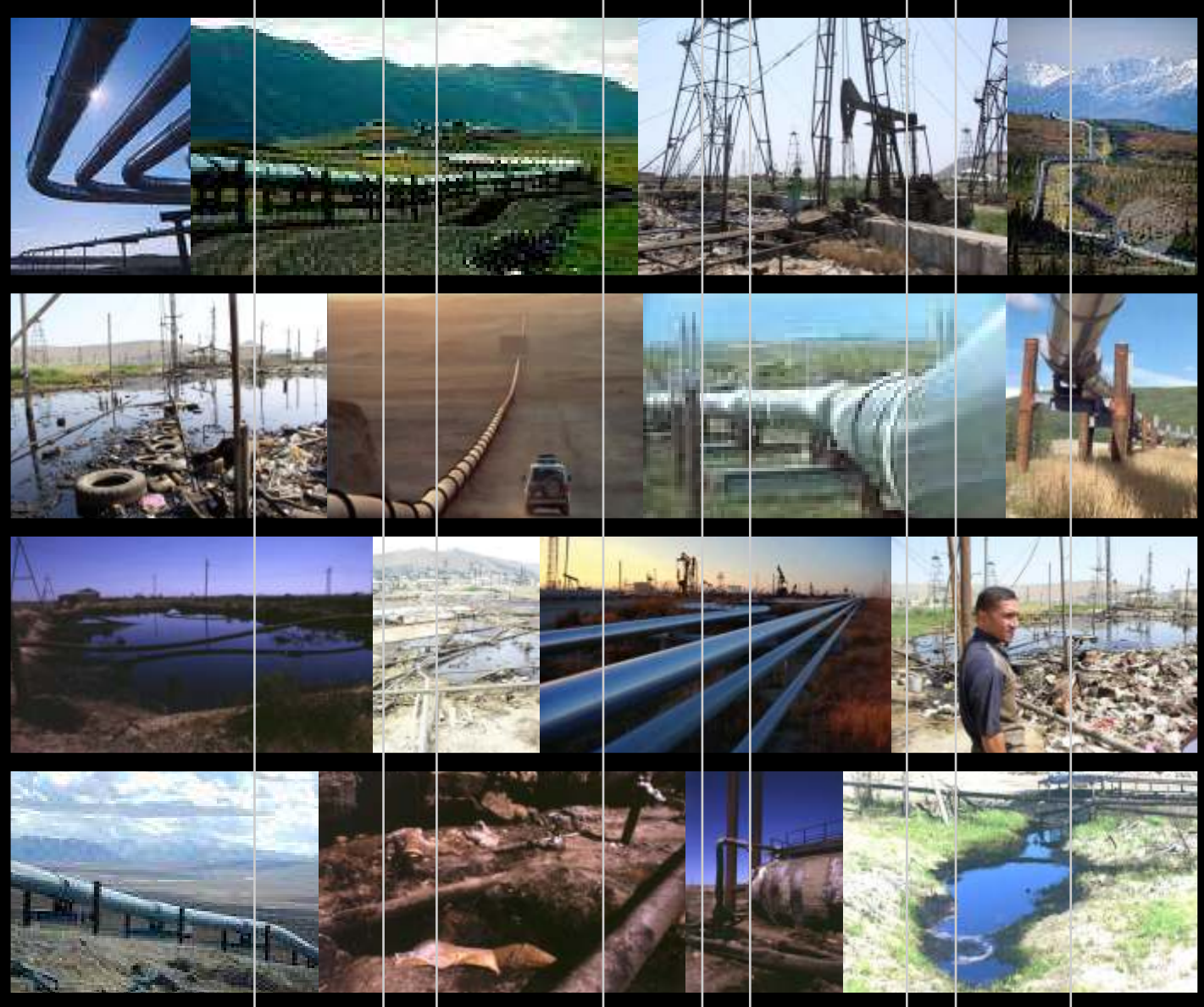
The Burgas - Aleksandropolis oil pipeline

The route of this 286 km oil pipeline starts from Burgas, Bulgaria, and ends at the port of Alexandropolis, Greece. It has a planned transfer capacity of 30 - 40 million tonnes of oil annually. The only advantage of this oil pipeline is that it only passes through two countries and is relatively cheaper than the other proposals at USD 700 million. The objective of this oil pipeline is to avoid the Bosphorus Strait which, due to being narrow, makes tanker traffic difficult between the Black Sea and the Mediterranean. A weakness of the oil pipeline is that it requires the transfer of the oil by tanker to the port in Burgas as well as from the terminal in Alexandropolis. Thus the Black Sea, which is already a sensitive point due to the increased pollution in the last decades, is exposed to an even greater ecological risk.

From the above it is clear that both oil pipelines (Burgas - Alexandropolis and AMBO) pose a serious threat to the environment. For the local population and environmental organizations the biggest problem is the possible leakages of oil and the negative consequences that would affect the health of the people, the environment and the tourism.

... kanosje...

... threats...



...

... përfitimeve...

... benefits




www.ekosvest.org.mk



East-East Programme

