

АНАЛИЗ НА РИСКОВЕТЕ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ПЕТРОЛОПРОВОДА БУРГАС - АЛЕКСАНДРУПОЛИС

Началото на проекта е поставено през 1994 г. по инициатива на руските компании “Газпром”, “Лукойл”, “Роснефт” и “ТНК-ВР.” Този руски интерес е вграден и в Споразумението

На 15.03.2007, без предварителна екологична оценка, без актуална икономическа оценка /характерен подход – както при АЕЦ Белене/, правителствата на България, Русия и Гърция сключиха Споразумение за строеж на петролопровод Бургас-Александруполис.

Това е единственият публично достъпен документ (на страницата на МРРБ) и затова ще коментираме единствено него. Споразумението очертава формите за сътрудничество между трите страни при построяването и експлоатацията на петролопровода Бургас-Александруполис.

Петролопроводът с дължина 285 км ще е изцяло с **транзитни функции**. Той цели да се намали трафика на суров петрол, превозван с танкери през Босфора и Дарданелите и по този начин да се ограничи зависимостта от Турция на трафика на руски суров петрол. Това може би е и причина трасето от Бургас до Александруполис да не минава през Турция, макар че през Турция трасето би било по-кратко. Друга възможна причина е, че Турция държи да е 100% собственик на тръбопроводите преминаващи през нейна територия, независимо за газ или петрол.

Официално обявеният трафик ще е 35 млн тона петрол годишно с възможност за увеличение до 50 млн тона. Т.е. през Бургаския залив годишно ще минават 400 до 700 танкера с вместимост 150 000 до 300 000 тона. Т.е. **през Бургас, Бургаския залив, Сакар и Странджа ще минават 700 000 до 1 милион барела суров петрол, или 155 милиона литра петрол всеки ден.**

Цифрите, спрягани от официални лица в медиите, са още по-внушителни: в бъдеще Бургас да надмине по капацитет най-голямото в света пристанище за суров петрол - Ротердам: **да надминем 100 милиона тона петрол годишно**. За сравнение за нуждите на „Нефтохим” в момента се внасят 6.5 млн.т/год. суров петрол.

“Ползите” за **България** ще са **35 млн. долара годишно**. Сумата е по-малка от установената цена на суровините в **боклука на София** за 1 година. Само 1% увеличение в приходите от туризма в страната ще донесе печалба многократно повече от \$ 35 млн.

Споразумението не гарантира приходи за държавата изобщо. Напротив, Споразумението поставя данъкоплатците в позиция да покриват загубите на компанията.

В Споразумението **липсват текстове за защита на природата и хората от инциденти**; то **не гарантира**, че строежа и експлоатацията на съоръжението ще бъдат съобразени с

екологичните или Европейски закони за опазване на околната среда; Споразумението **не изисква спазване на най-добрите практики за безопасност** при изграждането и експлоатацията на петролопровода.

Според Споразумението, Бургас-Александруполис не е нито изгоден за България, нито увеличава тежестта ѝ що се отнася до “геополитика.” Допълнително, Споразумението залага дългосрочни вреди и рискове за България – и икономически, и екологични.

Споразумението за проекта “Бургас - Александруполис” е в ущърб на България – и по отношение на разпределението на ползи, и по отношение на вземането на решения от страните.

За България и Гърция участието в международната проектна компания е 24,5 % (по равно, въпреки че БГ трасето е 160 км, а трасето през ГР е 120 км), а 51% са за Русия (нищо че петролопроводът е изцяло в БГ и Гръцка територия – където, съответно, са и рисковете).

Това е съотношението на гласовете и при вземане на решения от Международната Проектна Компания /МПК/, които засягат българската икономика, външни отношения, граждани и природа.

Например, руската страна ще има контрол върху формирането на печалбата на дружеството – макар че рисковете (икономически, екологични) засягат най-вече българската страна.

Определянето на всички ползи за страните се определя в зависимост от “конкурентоспособността” на тръбата. Т.е. МПК има право да реши (с 51% руско мнозинство), че е нужно занижаване на цените и тарифите, за да се подобри конкурентоспособността на проекта – дори ако това означава \$0 печалба за България. Тоест даже и след 20 години цифрите не могат да бъдат по-високи, но могат да намалееат!

А какво ще стане, ако в името на конкурентоспособността (интерес на МПК) се занижат мерките за сигурност на петролопровода (интерес на България и хората по трасето)?

Още, според Споразумението ще е твърде лесно практики на МПК да вкарат България в нарушение на Европейското законодателство (специфично по отношение на свободата на конкуренцията и екологичното право) – практики, определени с 51% руско мнозинство.

Терминалът в Бургас, тръбопроводът, съоръженията – включително и земята под тях: всички те ще са собственост НЕ на България (или Гърция), а на МПК (отново, с 51% Руска собственост). Руската страна придобива собственост в България, а България не придобива нищо.

По сила на Споразумението държавата България не придобива нищо, освен приходи от транзита, както и не поема никаква отговорност за защита за населението и природата.

В този смисъл, реалните приходи от експлоатацията и строителството на петролопровода също ще са частни.

Допълнително, Споразумението дава възможност делът на участниците да бъде изцяло или частично отчужден в полза на петролодобивните компании. Т.е., **не се знае в какъв период от време българската страна въобще ще фигурира като собственик на 24.5% от МПК.**

ПРОЦЕДУРАТА

Екоминистерството одобри след няколко неуспешни опита Доклада по Оценката на въздействието върху околната среда (ОВОС) на нефтопровода Бургас–Александруполис. Това не е окончателно решение за одобряване на проекта от Министерството на околната среда.

На този етап е дадена оценка, че в представената документация по ОВОС са анализирани рисковете за околната среда, съобщи пресцентърът на МОСВ. Тези рискове ще бъдат взети предвид при решението на Висшия експертен екологичен съвет дали да се строи или не нефтопроводът на българска територия

От министерството на три пъти връщаха доклада и поискаха да бъдат предложени алтернативи за разтоварването на суровината заради притесненията на туристическия бизнес по Южното Черноморие от възможен разлив на петрол. Последната дума за строежа има висшият експертен екологичен съвет.

Преди това по процедура трябва да бъдат организирани обществени обсъждания на проекта в населените места, които ще бъдат засегнати от него.

За тази цел възложителят "Транс Болкан Пайплайн Б. В. – клон България", трябва да осигури достъп до документацията и да организира срещи с хората от засегнатите общини и кметства. До 45 дни след последното обществено обсъждане министърът на околната среда трябва да вземе решение по съдбата на проекта.

През 2008 година в Бургас вече имаше референдум за строежа на петролопровода. Тогава 97% от гласувалите бяха против. Активността обаче не беше достатъчно висока, за да бъде валидно допитването.

Доколкото ми е известно понастоящем проектът и Доклада за ОВОС се намират в община Бургас на разположение за обществено обсъждане.

Въпросът е трябва ли изобщо да се обсъжда от екологична гледна точка нещо, което е и крайно икономически неизгодно за България.