

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

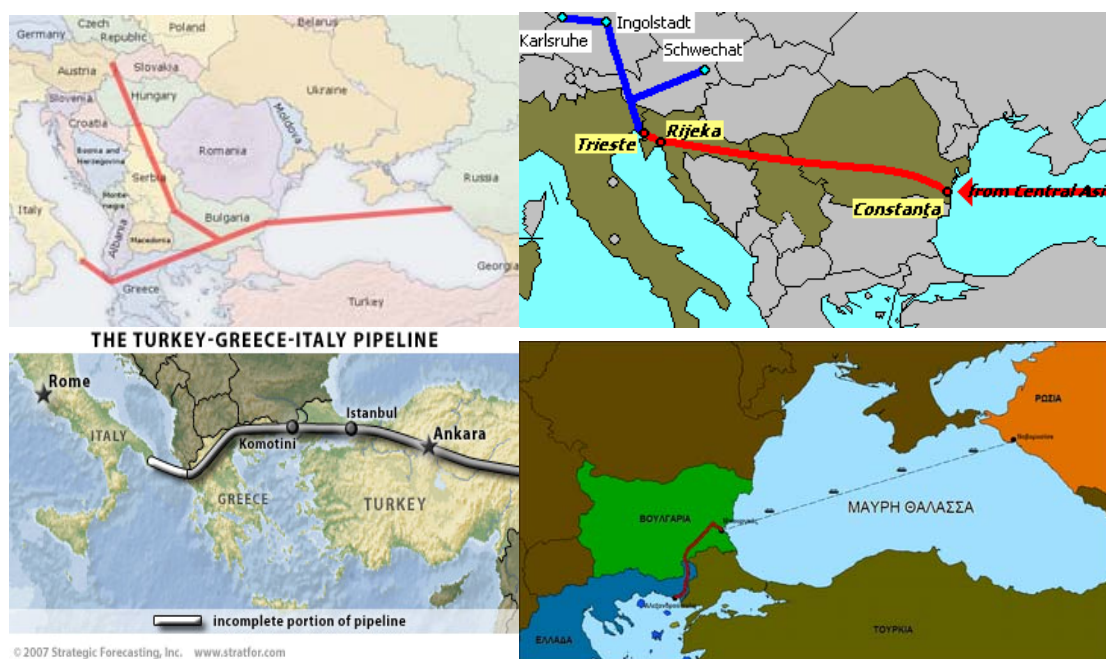
Τμήμα Γεωγραφίας

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

‘Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου’

Κατεύθυνση Ανάπτυξη και διαχείριση του Ευρωπαϊκού Χώρου

Ο γεωστρατηγικός ρόλος των αγωγών που σχετίζονται με την Ελλάδα



Μεταπτυχιακή εργασία της Ειρήνης Δουβετζέμη

Αθήνα, Ιούνιος 2009

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

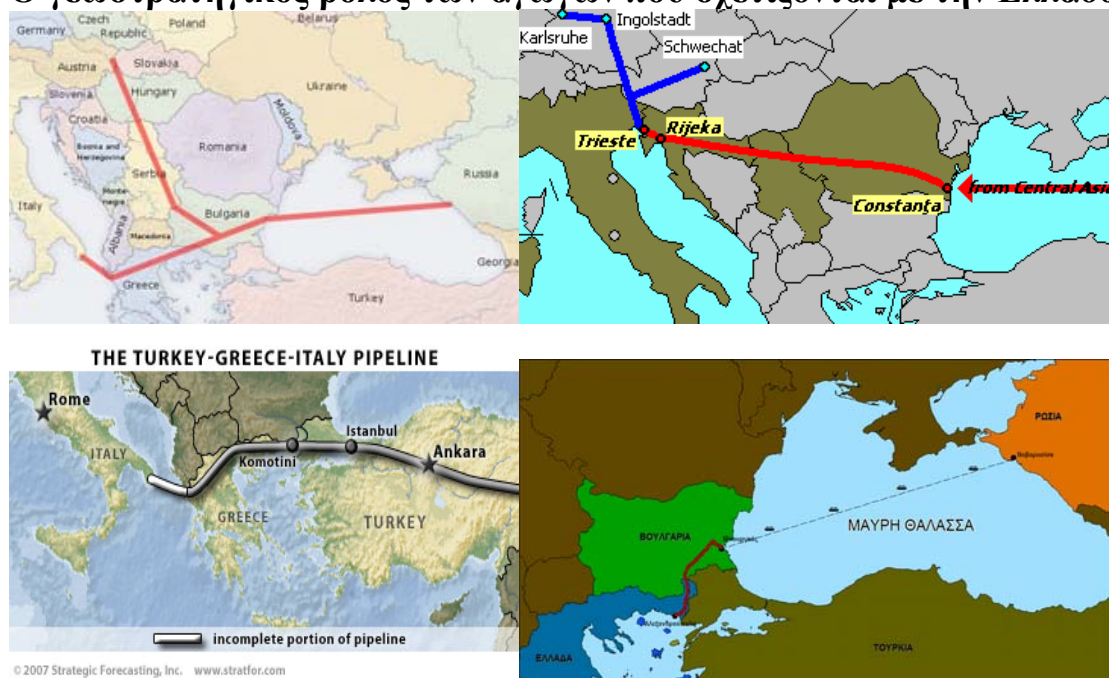
Τμήμα Γεωγραφίας

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

‘Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου’

Κατεύθυνση Ανάπτυξη και διαχείριση του Ευρωπαϊκού Χώρου

Ο γεωστρατηγικός ρόλος των αγωγών που σχετίζονται με την Ελλάδα



Μεταπτυχιακή εργασία της Ειρήνης Δουβετζέμη

Επιβλέπον καθηγητής κ. Γεώργιος Κρητικός

Αθήνα, Ιούνιος 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	8
SUMMARY	9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

1.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΙΟΥ	10
1.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	12

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

2.1 ΓΕΩΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ	15
2.2. ΡΩΣΙΑ	16
2.3. ΟΥΖΜΠΕΚΙΣΤΑΝ	18
2.4. ΤΟΥΡΚΜΕΝΙΣΤΑΝ	20
2.5. ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ	22
2.6. ΓΕΩΡΓΙΑ	23
2.7. ΑΡΜΕΝΙΑ	25
2.8. ΟΥΚΡΑΝΙΑ	27
2.9. ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	30
2.10 ΤΟΥΡΚΙΑ	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

3.1. ΑΣΤΑΘΕΙΑ ΣΤΟΝ ΓΕΙΤΟΝΙΚΟ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	36
3.2. ΤΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΙΟΥ	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV

4.1. ΑΓΩΓΟΣ ΑΕΡΙΟΥ SOUTH STREAM	46
4.2. ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΑΓΩΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (PEOP)	50
4.3. Ο ΑΓΩΓΟΣ TGI	51
4.4. ΑΓΩΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ- ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	55
4.5. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

5.1. ΓΕΩΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΓΩΓΩΝ	73
5.2. ΤΕΛΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΓΩΓΟ ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	79

ΕΠΙΛΟΓΟΣ	88
----------	----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

ΧΑΡΤΕΣ

- Χάρτης 1, Κεφάλαιο 2.2. Γεωγραφικός Χάρτης Ρωσίας.
- Χάρτης 2, Κεφάλαιο 2.3. Γεωγραφικός Χάρτης Ουζμπεκιστάν.
- Χάρτης 3, Κεφάλαιο 2.4. Γεωγραφικός Χάρτης Τουρκμενιστάν.
- Χάρτης 4, Κεφάλαιο 2.5. Γεωγραφικός Χάρτης Αζερμπαϊτζάν.
- Χάρτης 5, Κεφάλαιο 2.6. Γεωγραφικός Χάρτης Γεωργίας.
- Χάρτης 6, Κεφάλαιο 2.7. Γεωγραφικός Χάρτης Αρμενίας.
- Χάρτης 7, Κεφάλαιο 2.8. Γεωγραφικός Χάρτης Ουκρανίας.
- Χάρτης 8, Κεφάλαιο 2.9. Γεωγραφικός Χάρτης Βουλγαρίας.
- Χάρτης 9, Κεφάλαιο 2.10. Γεωγραφικός Χάρτης Τουρκίας.
- Χάρτης 10, Κεφάλαιο 2.10. Αγωγός Μπακού – Τιμπιλίσι – Τσεϊχάν.
- Χάρτης 11, Κεφάλαιο 3.2 Ενεργοποιημένες ΕΠΑ στην Ελλάδα.
- Χάρτης 12, Κεφάλαιο 4.1. Αγωγός αερίου South Stream.
- Χάρτης 13, Κεφάλαιο 4.1. Αγωγός αερίου Nabucco.
- Χάρτης 14, Κεφάλαιο 4.2. Πανευρωπαϊκός αγωγός πετρελαίου.
- Χάρτης 15, Κεφάλαιο 4.3. Αγωγός αερίου TGI.
- Χάρτης 16, Κεφάλαιο 4.3. Αγωγός TGI που συνδέει τα δίκτυα Ελλάδος – Τουρκίας.
- Χάρτης 17, Κεφάλαιο 4.3. Αγωγός ITG με τη προβλεπόμενη μελλοντική διασύνδεση Ελλάδος – Ιταλίας.
- Χάρτης 18, Κεφάλαιο 4.4. Αγωγός Πετρελαίου Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη.
- Χάρτης 19, Κεφάλαιο 4.5. Οι ΕΠΑ που ήδη υπάρχουν αλλά και αυτές που θα λειτουργήσουν στο μέλλον, στην Ελλάδα.

ΔΙΑΓΡΑΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1, Κεφάλαιο 1.1. Ζήτηση πετρελαίου, αερίου, πυρηνικής ενέργειας.

Διάγραμμα 2, Κεφάλαιο 3.2. Πωλήσεις αερίου στην Ελλάδα το 2003 και η κατανομή τους σε σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής, εταιρίες διανομής.

Διάγραμμα 3, Κεφάλαιο 3.2. Μελλοντικές υποθετικές ανάγκες αερίου ως το 2015.

Διάγραμμα 4, Κεφάλαιο 3.2. Εξέλιξη Ζήτησης Φυσικού Αερίου ανά Τομέα.

Διάγραμμα 5, Κεφάλαιο 4.5. Εταιρείες ΔΕΠΑ.

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1, Κεφάλαιο 3.2. Χώρα προέλευσης και προμήθειας του αερίου στην Ελλάδα.

Πίνακας 2, Κεφάλαιο 3.2. Ποσοστό παροχής αερίου για ηλεκτροπαραγωγή, για βιομηχανία, από τις ΕΠΑ στο διάστημα 2001 – 2007.

Πίνακας 3, Κεφάλαιο 3.2. Ενεργειακή κατανάλωση στην Ελλάδα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συντομογραφίες

Πίνακας ΙΕΑ

Συνεντεύξεις

Πρακτικά Βουλής

ΦΕΚ Α 101/2007 για Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γεγονός ότι αν θέλει κάποιος να δώσει μια πειστική εξήγηση για το ιστορικό γίγνεσθαι στον 20^ο αιώνα και μετέπειτα, δεν μπορεί να αγνοήσει τον παράγοντα πετρέλαιο, φυσικό αέριο και πυρηνική ενέργεια. Πολλά ιστορικά γεγονότα που συνέβησαν στον 20^ο αιώνα, θα μπορούσαν να αναζητήσουν αιτίες ή αφορμές τους στο δύσκολο ερώτημα ποιος ελέγχει τις πηγές παραγωγής των καυσίμων αυτών, καθώς και τις διαύλους, μέσω των οποίων διοχετεύονται τα καύσιμα αυτά. Ιδιαίτερα από το 1970 και μετά, το πετρέλαιο βρίσκεται στο επίκεντρο των συγκρούσεων του 20^{ου} αιώνα.

Αξίζει να αναφέρουμε αυτό που ομολογούν όλοι οι διεθνείς αναλυτές πια, δηλαδή τους στενούς δεσμούς των τελευταίων προέδρων των ΗΠΑ, με το πετρέλαιο.

Ο κόσμος του πετρελαίου, λέει ο Έρικ Λοράν. «έχει το ίδιο χρώμα με το επίζηλο υγρό. Είναι μαύρος και ερεθίζει τα πιο ταπεινά ένστικτα της ανθρώπινης φύσης. Υποδαυλίζει τα πάθη, προκαλεί το φθόνο, προδοσίες και φονικές συγκρούσεις και οδηγεί στις πιο ξεδιάντροπες πράξεις» (Λοράν, 2008: 13).

Το πετρέλαιο και το αέριο είναι το καύσιμο του 20^{ου} αιώνα, αλλά είναι πολύ αμφίβολο αν θα υπάρχουν στο απώτερο μέλλον. Θα γίνει προσπάθεια να απαντηθεί, ποιοι παράγοντες, χώρες, πολυεθνικές εταιρείες, οικονομικοί οργανισμοί εμπλέκονται στην παραγωγή και διακίνηση των προηγούμενων δυο προϊόντων, ιδιαίτερα στην περιοχή των Βαλκανίων και της Μεσογείου. Συχνά κάθε χώρα θεωρεί τον εαυτό της σταυροδρόμι πολιτιστικών, οικονομικών και άλλων γεγονότων. Το ίδιο συμβαίνει και με την Ελλάδα. Σε κάποιο βαθμό αυτό είναι αλήθεια και για ιστορικούς αλλά και για γεωγραφικούς λόγους. Το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα των Βαλκανίων που είναι εντεταγμένη πλήρως στον σκληρό πυρήνα της Ε.Ε. (Ευρωπαϊκή ένωση), δεν το έχει αξιοποιήσει στο βαθμό που θα μπορούσε τα τελευταία έτη, παρόλο που είχε τη δυνατότητα αυτή, σε αντίθεση με τη γειτονική χώρα, την Τουρκία, η οποία τα τελευταία έτη έχει αναβαθμιστεί, όπως υποστηρίζεται από έγκυρους αναλυτές και θα φανεί στο κυρίως σώμα της εργασίας. Από την άλλη πλευρά η Ελλάδα εμφανίζεται ως στρατηγικός επενδυτής σε πολλές χώρες των Βαλκανίων και το γεγονός αυτό αναβαθμίζει το ρόλο της στη Βαλκανική, αφού για παράδειγμα είναι ο μεγαλύτερος στρατηγικός επενδυτής στην Αλβανία και στην ΠΓΔΜ (Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας).

Αναμφίβολα, εκτός από τις τοπικές δυνάμεις της περιοχής, παρεμβατικό ρόλο στην παραγωγή και διακίνηση ενέργειας έχουν οι ΗΠΑ και η Ρωσία αφού είναι οι δύο μεγάλοι

γεωστρατηγικοί «παίκτες» στην παγκόσμια σκακιέρα. Κανείς μελετητής θεμάτων που αφορούν την ενέργεια, ή σχεδιαστής ή κατασκευαστής αγωγών ενέργειας, δεν μπορεί να αγνοήσει τις επιθυμίες και τα συμφέροντα των δυο αυτών υπερδυνάμεων. Η εργασία αυτή επικεντρώνεται στους υπάρχοντες και στους μελλοντικούς αγωγούς αερίου που διέρχονται ή πρόκειται να διέλθουν από την Ελλάδα, καθώς και στον υπό κατασκευή αγωγό πετρελαίου Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη. Περιλαμβάνει τις παρακάτω ενότητες:

Στο πρώτο κεφάλαιο, θα παρουσιαστούν τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου και αερίου, καθώς και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της χρήσης της πυρηνικής ενέργειας. Το δεύτερο κεφάλαιο, θα χαρτογραφήσει τις χώρες που εμπλέκονται στην παραγωγή πετρελαίου και αερίου. Το τρίτο κεφάλαιο, θα αναλύσει την αστάθεια στο γειτονικό γεωπολιτικό χώρο της Ελλάδας και το ενεργειακό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η οικονομία της Ελλάδας. Επιπλέον, θα γίνει μια σύντομη εξέταση της προβλεπόμενης κατανάλωσης πετρελαίου και αερίου στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια.

Το τέταρτο κεφάλαιο, θα χωροθετήσει τους υπάρχοντες, καθώς και τους μελλοντικούς αγωγούς, παρουσιάζοντας το σύντομο ιστορικό κάθε ενός από αυτούς. Θα αναλυθούν οι κατεξοχήν περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες των περιοχών από όπου διέρχονται οι αγωγοί με κύρια εστίαση στον αγωγό Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη. Θα παρουσιαστούν οι εταιρίες και τα οικονομικά συμφέροντα που εμπλέκονται στην κατασκευή του έργου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, θα εξεταστεί ο γεωστρατηγικός ρόλος των αγωγών αυτών, καθώς και οι επιπτώσεις που θα επιφέρουν οι αγωγοί αυτοί στον εσωτερικό πολιτικό χώρο της Ελλάδος και γενικότερα στην περιοχή των Βαλκανίων. Επίσης, θα παρουσιαστούν οι τελικές επισημάνσεις για τον Αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη.

Ο επίλογος θα συνοψίσει κάποια συμπεράσματα και απόψεις που εκφράζονται στην ανάπτυξη των επί μέρους κεφαλαίων.

Στο παράρτημα βρίσκεται το πρωτογενές υλικό το οποίο συγκεντρώθηκε με πολύ κόπο, αν αναλογιστεί κανείς όχι μόνο τα δεδομένα προσκόμματα της γραφειοκρατίας στην ερευνητική προσέγγιση κάθε μελετητή, αλλά και την ίδια την έλλειψη πρόσβασης σε αρχεία και συζητήσεις οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρατίθενται οι συνεντεύξεις που έδωσαν, ο Πρέσβης του Υπουργείου Ανάπτυξης, κ. Νίκος Μαθιουδάκης, η κ. Ελευθερία Μαραγκοζάκη από το γραφείο

τύπου της Αλεξανδρούπολης και ο κ. Ευτυχιάκος από την τεχνική υπηρεσία του δήμου Κομοτηνής. Το ΦΕΚ του νομοσχεδίου που ψηφίστηκε για την κατασκευή του πετρελαιοαγωγού καθώς και οι πίνακες OECD (Οργανισμός οικονομικής συνεργασίας και ανάπτυξης). Τέλος, παρατίθεται ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της εργασίας που αφορά τις απόψεις πολιτικών στελεχών επί ενεργειακών ζητημάτων που αφορούν την Ελλάδα, μέσα από πληροφορίες προμηθευόμενες από τα πρακτικά της βουλής.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Κρητικό για την πολύτιμη βοήθειά του ώστε να υλοποιηθεί και να ολοκληρωθεί η εργασία. Την κ. Γαρεφαλάκη, Σύμβουλο Ειδικής Γραμματείας Διεθνούς Ενεργειακής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης, για τις πολύτιμες πληροφορίες που μου έδωσε. Τον κ. Μαθιουδάκη, Πρέσβη του Υπουργείου ανάπτυξης, για τη συνέντευξη που μου παραχώρησε. Την κ. Μαραγκοζάκη, από το γραφείο τύπου του Δήμου Αλεξανδρούπολης, για το αρχειακό υλικό το οποίο έθεσε στη διάθεσή μου και περιλαμβάνει δημοσιεύματα, ομιλίες και δηλώσεις του Δημάρχου, την άποψη και τις ανησυχίες, της τοπικής κοινωνίας για τον αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Επιπλέον θα ήθελα να την ευχαριστήσω, για τη συνέντευξη που μου παραχώρησε εκφράζοντας τις προσωπικές της απόψεις επί του θέματος. Τον κ. Ευτυχιάκο, υπάλληλο της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Κομοτηνής για τη συνέντευξη που μου έδωσε. Τέλος, ευχαριστώ όλους τους υπαλλήλους των φορέων ΔΕΠΑ (Δημόσια επιχείρηση παροχής αερίου), ΕΠΑ (Εταιρίες παροχής αερίου), ΔΕΣΦΑ (Διαχειριστής Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου), της Στατιστικής Υπηρεσίας, του Υπουργείου Εξωτερικών, της Βουλής και του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου, οι οποίοι μου υπέδειξαν πολύτιμους διαδικτυακούς τόπους, όπου υπήρχε πολύτιμο υλικό και με προμήθευσαν με έντυπο υλικό.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αρχικά, στην εργασία αυτή εξετάζονται εισαγωγικά τα τρία είδη καυσίμων που χρησιμοποιούν οι σύγχρονες κοινωνίες: το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο και η πυρηνική ενέργεια. Κυρίως όμως, η εργασία θα επικεντρωθεί, στα δύο πρώτα είδη καυσίμων, σε γεωπολιτικό, τοπικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Θα επιχειρηθεί η ανάλυση των παγκόσμιων αποθεμάτων των ποσοτήτων αυτών, τα υπέρ και τα κατά της χρήσης αερίου και πετρελαίου. Στη συνέχεια, θα γίνει μια σύντομη προσέγγιση των χωρών που εμπλέκονται γεωστρατηγικά στην παραγωγή και στη μεταφορά των υδρογονανθράκων που σχετίζονται με τους αγωγούς που μελετά η εργασία αυτή, δίνοντας ταυτόχρονα και ένα σύντομο ιστορικό της περιοχής. Επιπλέον, η έρευνα θα επικεντρωθεί στις ενεργειακές ανάγκες της Ελλάδας και θα ασχοληθεί με θέματα ενέργειας που αφορούν όμορες και εμπλεκόμενες χώρες. Παρατίθενται στοιχεία για την προβλεπόμενη κατανάλωση πετρελαίου και αερίου στην Ελλάδα, καθώς και τους τρόπους μεταφοράς.

Στο κεφάλαιο 4, απαριθμούνται οι υπάρχοντες αγωγοί πετρελαίου και αερίου στην Ελλάδα και παράλληλα παραθέτονται και εξετάζονται οι οικονομικές πολιτικές και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αγωγών αυτών. Αναφέρονται ακόμα, ποιοι είναι οι προβλεπόμενοι μελλοντικοί αγωγοί καθώς και οι αντίστοιχες επιδράσεις που αναμένεται να ασκήσουν σε πολιτικό επίπεδο, στο περιβάλλον και στις τοπικές κοινωνίες, καθώς και οι γεωστρατηγικές επιδράσεις τους. Η εργασία αυτή, δεν ασχολείται με τις οικονομικές επιπτώσεις των αγωγών σε βάθος, αφού τα οικονομικά στοιχεία που αφορούν την τιμή διάθεσης φυσικού αερίου θεωρούνται απόρρητα και δεν γνωρίζει η μια χώρα σε τι τιμή αγοράζει το αέριο η άλλη. Στο κεφάλαιο 5, προτείνονται ορισμένες κατευθύνσεις για την ενεργειακή πολιτική της χώρας και στον επίλογο, εξάγονται τα τελικά συμπεράσματα. Τονίζεται, ότι η έλλειψη οικονομικών και περιβαλλοντικών μελετών, επικρίνεται έντονα από διεθνείς οργανισμούς όπως η ΕΤΕΠ (Ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων), αλλά και στην ελληνική βουλή έχουν διατυπωθεί επιφυλάξεις ακόμα και για την σκοπιμότητα του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη.

SUMMARY

Initially, this study examines the three kind of fuel that modern society uses: oil, natural gas and nuclear energy. In the main point project focuses on the two first kind of fuels, in geopolitical, local and environmental globe. There will be an attempt to analyze the global reserves of these quantities, positive and negatives of the use of natural gas and oil. Following, there will be a short approach to the countries that are involved geopolitically in production and in transportation of hydrocarbons. Countries which are related to the pipelines are concerned with this study, giving a brief assay about their past. In addition, the research focuses on Greece needs of energy and occupies with energy issues that are associated with contiguous countries which are engaged. There are elements about the expected oil and natural gas consumption in Greece as well as about the way of transportation.

Chapter 4 enumerates the pipelines of oil and gas in Greece that are in use, as well as the consequences in economical, political, environmental level. Next to it, the anticipated pipelines and their effect, in political view, in environment and in local societies are reported, as well as the geopolitical influence they cause. Economical consequences of the pipelines are not examined deeply because elements related to the price of natural gas which is appropriated, are restricted and one country does not know the price that another country purchases gas. Chapter 5 introduces directions for the greek energy policy. In addition there is a conclusion. The lack of economical and environmental study is decried by international organizations, such as the European Investment Bank. In the Greek parliament there are inquires wonders about the tendentiousness and use of the pipeline Burgas – Alexandroupoli.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

1.1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΙΟΥ

Το τέλος του πετρελαίου προβάλλει στον ορατό ορίζοντα, όμως και οι πιο έγκυροι αναλυτές αδυνατούν να κάνουν προβλέψεις για τη συγκεκριμένη ημερομηνία που αυτό θα συμβεί, όπως ο Λοράν και ο Φόστερ (Λοράν, 2008, Φόστερ, 2009). Όποιες προβλέψεις έγιναν στο παρελθόν οδήγησαν στη διάψευση, λόγω των πολλών παραγόντων που υπεισέρχονται στο ζήτημα. Οι βασικές αιτίες που εμποδίζουν την πρόβλεψη είναι οι εξής:

Το αβέβαιο των μετρήσεων που οι ειδικοί ονομάζουν «*natural gas prove reserves*» [αποδεδειγμένα αποθέματα φυσικού αερίου]. Αυτό το *prove* [αποδεδειγμένο απόθεμα] έχει συχνά αναθεωρηθεί προς τα κάτω. Όσο και εξελιγμένες να είναι οι μέθοδοι εντοπισμού κοιτασμάτων πετρελαίου και αερίου, η πιθανότητα λάθους είναι αρκετά μεγάλη (Φόστερ, 2009 : 62-87). Η αδυναμία να προβλεφθεί η μελλοντική κατανάλωση, αφού π.χ. η πρόσφατη οικονομική κρίση ανέτρεψε όλες τις προβλέψεις για την κατανάλωση. Πολλές φορές οι ίδιες οι μεγάλες εταιρείες εξόρυξης και εμπορίας πετρελαίου, υπερεκτιμούν τα αποδεδειγμένα αποθέματα πετρελαίου για λόγους χρηματιστηριακής αναβάθμισης της εταιρείας. Αυτό συνέβη με την Shell το 2003, όπου υπερεκτίμησε τα αποθέματα πετρελαίου στη βόρεια θάλασσα σκόπιμα και τιμωρήθηκε με πρόστιμο 120.000.000 δολάρια (Λοράν, 2008 : 207).

Κανείς από τους σύγχρονους μελετητές δεν προσδιορίζει, ούτε είναι δυνατόν να προσδιορίσει έστω και με προσέγγιση δέκα ετών, το τέλος του πετρελαίου ή του αερίου. Όμως, οι μετρήσεις είναι πιο ακριβείς, σχετικά με την ανακάλυψη κοιτασμάτων πετρελαίου και αερίου, π.χ. για τις ΗΠΑ, το μέγιστο της καμπύλης ανακάλυψης νέων κοιτασμάτων ήταν το 1930 (Goodstein, 2004), ενώ για τα παγκόσμια αποθέματα, βάσιμα εξάγεται το συμπέρασμα ότι έως το 2010 θα έχουμε φτάσει στο maximum της παραγωγής και εξόρυξης πετρελαίου, όπως έγινε η εκτίμηση αυτή το 1998 στο περιοδικό Scientific American.

Το φυσικό αέριο μπορεί να είναι ένα υποκατάστατο του πετρελαίου, προβλέπει δε, ότι είτε εμείς, είτε τα παιδιά μας, θα ζήσουν σε άσχημους καιρούς για τα καύσιμα. Ωστόσο, φαίνεται ότι το φυσικό αέριο θα είναι το συμβατικό καύσιμο του μέλλοντος. Είναι κατά 20% οικονομικότερο στην Ελλάδα σε σύγκριση με το πετρέλαιο και κατά 60% σε σύγκριση με το ηλεκτρικό ρεύμα. Στην Ευρώπη υπάρχουν 300 εκατομμύρια νοικοκυριά συνδεδεμένα με το φυσικό αέριο και στην Ελλάδα 300.000 νοικοκυριά. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από το

επίσημο site της ΔΕΠΑ (Απολογισμός 2007 : 42) Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στη βιομηχανία και για οικιακή κατανάλωση (θέρμανση). Επιπλέον, το φυσικό αέριο χρησιμοποιείται και στην παραγωγή αμμωνίας και μεθανόλης ως πρώτη ύλη. Στο τρίτο κεφάλαιο της εργασίας αυτής παραθέτονται μερικά στοιχεία τα οποία αναφέρονται στην κατανάλωση φυσικού αερίου στην Ελλάδα. Είναι γνωστό ακόμα, ότι στην Ελλάδα έχουμε τους λιγότερους ρύπους από οποιοδήποτε άλλο καύσιμο, πετρέλαιο, κάρβουνο κ.λπ. Η ΔΕΗ έχει την τάση να προχωρήσει στη σταδιακή κατάργηση των μονάδων που χρησιμοποιούν ως πρώτη ύλη το πετρέλαιο ή στερεά καύσιμα και την προχωρήσει στην αντικατάστασή τους με το αέριο. Ήδη η ΔΕΗ έχει αποφασίσει την εισαγωγή φυσικού αερίου στο ενεργειακό ισοζύγιο της Κρήτης για κάλυψη των αναγκών ηλεκτροπαραγωγής, με κατασκευή τερματικού σταθμού υγροποιημένου αερίου στα όρια των νομών Ρεθύμνου και Ηρακλείου (Μαρούλης, 2008).

Συνοψίζοντας μπορούμε να καταλήξουμε στο παρακάτω βασικό συμπέρασμα, αφού το κόστος κατασκευής αγωγού αερίου ή πετρελαίου, πρέπει κατά το μέγιστο να αποσβεστεί μέσα σε μια δεκαετία, δεν υπάρχει περίπτωση να αχρηστευτεί η λειτουργία αγωγού πετρελαίου ή αερίου στην Ελλάδα λόγω εξάντλησης των παγκοσμίων αποθεμάτων. Το αέριο που προμηθεύεται η Ελλάδα κατά κύριο λόγο προέρχεται από τα αποθέματα της ρωσικής Ομοσπονδίας και των χωρών του Καυκάσου, όπου για το μεν αέριο αναμένεται να υπάρχει για αρκετές δεκαετίες, για το δε πετρέλαιο, η ρωσική Ομοσπονδία εγγυάται πλήρως τον εφοδιασμό του αγωγού με πετρέλαιο (Καρατουλιώτης, 2007).

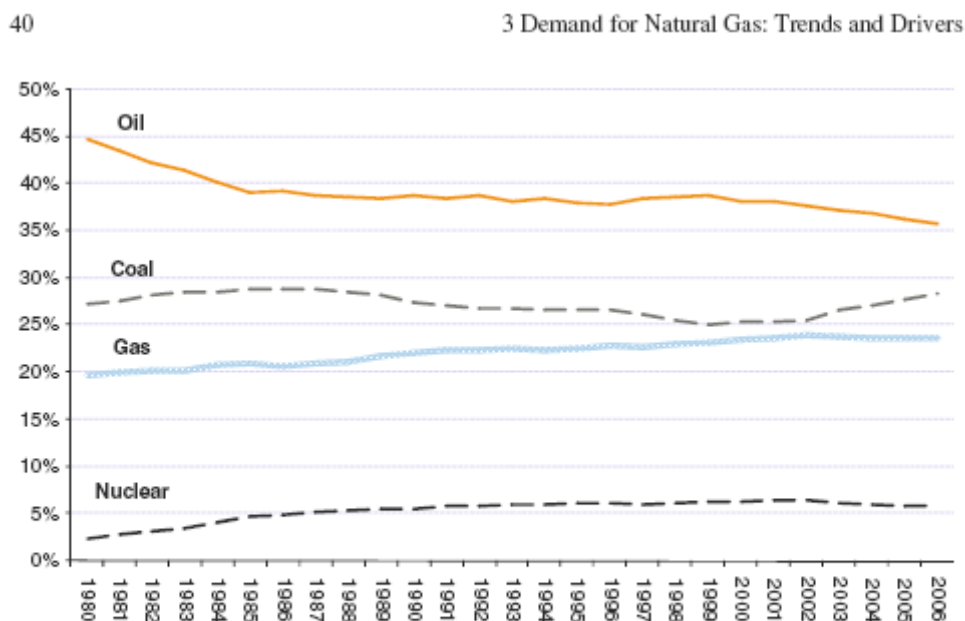


Fig. 3.1 1980–2006 gas share of world primary energy consumption. Source: BP Statistical Review, 2007

Στο παραπάνω διάγραμμα (διάγραμμα 1), φαίνεται η τάση μείωσης του ρυθμού κατανάλωσης πετρελαίου. Φαίνεται ακόμα και η αυξητική τάση κατανάλωσης αερίου και πυρηνικής ενέργειας. Τρεις λόγοι εξηγούν την τάση αύξησης κατανάλωσης αερίου παγκόσμια. Πρώτον, η άνοδος του ΑΕΠ (ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος) στις αναπτυσσόμενες χώρες. Δεύτερον, η τάση αντικατάστασης του πετρελαίου από το φυσικό αέριο και τρίτον, οι ισχυρά αναπτυσσόμενες οικονομίες των αναδυομένων χωρών όπως η Κίνα, η Ινδία και η Βραζιλία. (Gilardoni, 2008: 40).

1.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Η βρετανική βασιλική εταιρεία αναμένει, ότι τα τελευταία 50 χρόνια θα διπλασιαστεί η κατανάλωση ενέργειας. Επίσης, εκτιμάται ότι η παραγωγή ενέργειας θα τριπλασιαστεί έως το 2050. Το 2000 η περισσότερη ενέργεια που κατανάλωναν στον κόσμο προέρχεται από το πετρέλαιο 39,5%, το κάρβουνο 24,2%, το αέριο 22,1% από την υδροηλεκτρική ενέργεια 6,9% και από την πυρηνική ενέργεια 6,3%. Οποσδήποτε το αέριο και η πυρηνική ενέργεια έχουν αυξητική τάση και αναφέρουμε ενδεικτικά τα παρακάτω στοιχεία. Η Γαλλία παράγει το 79% του ηλεκτρισμού από πυρηνική ενέργεια. Το Βέλγιο το 60%, η Σουηδία το 42%, η Ελβετία το 39%, η Ισπανία το 37% και η Ιαπωνία το 34%, η Βρετανία το 21% και οι ΗΠΑ το 20%. (Rhodes και Beller, 2000 : 30-44). Οι ΗΠΑ είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός πυρηνικής ενέργειας στον κόσμο. Υπήρχαν έως το 2000, 434 λειτουργούντες αντιδραστήρες σε όλον τον κόσμο. Ειδικότερα, όσον αφορά την περιοχή των Βαλκανίων παρατηρείται ότι στη μεν Βουλγαρία υπάρχουν αντιδραστήρες παλιάς τεχνολογίας με άμεσο το πρόβλημα αντικατάστασης λόγω των πιθανών κινδύνων. Στην Τουρκία, σχεδιάζεται η δημιουργία πυρηνικού αντιδραστήρα με συνεργασία των Ρώσων (Vick, 2006 : 14). Τίθεται επίσης το θέμα της οικολογικής διαχείρισης των πυρηνικών αποβλήτων, καθώς και το πρόβλημα του πυρηνικού ατυχήματος.

Οι συγγραφείς (Rhodes και Beller, 2000 : 30-44) ομολογούν ότι η πυρηνική ενέργεια είναι ένας καθαρός εφικτός και ασφαλής τρόπος να εφοδιάσει τον κόσμο με ενέργεια στο μέλλον. Ωστόσο, η χρησιμοποίηση της πυρηνικής ενέργειας για παραγωγή ενέργειας είναι αμφισβητήσιμη και αμφιλεγόμενη στις ημέρες μας, όσον αφορά κυρίως τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ιδιαίτερα έχουν εγερθεί αντιρρήσεις από τη μεριά των οικολόγων, ενώ κατά το 1980 – 2000 είχε επικρατήσει μία τάση εγκατάλειψης της πυρηνικής ενέργειας. Εντούτοις, τα τελευταία έτη επανήλθε και πάλι στην επικαιρότητα το ζήτημα. Συγκεκριμένα, στην Ιταλία, στη Σουηδία και στην Τουρκία αλλά και στη Γερμανία και στη Φινλανδία σχεδιάζονται νέοι

αντιδραστήρες. Το πρόβλημα για την Ελλάδα αποκτά και γεωπολιτική σημασία αφού η γειτονική μας χώρα σχεδιάζει ήδη εγκατάσταση πυρηνικού αντιδραστήρα. (Περισσότερα στοιχεία για το πυρηνικό πρόγραμμα της Τουρκίας, βρίσκονται στην υποπαράγραφο Τουρκία). Οι πρόσφατες εξελίξεις όσον αφορά τη χρήση πυρηνικής ενέργειας για παραγωγή ηλεκτρικής έχει ως εξής, στα τέλη του 2002 η κυβέρνηση Ερντογάν επαναφέρει το θέμα της πυρηνικής ενέργειας. Το Νοέμβριο του 2004 ο υπουργός ενέργειας Χιλμί Γκιουλέρ, αναφέρει επιτάχυνση των διαδικασιών για την κατασκευή του πρώτου αντιδραστήρα για παραγωγή πυρηνικής ενέργειας το 2012. Στις 9 Νοεμβρίου του 2007, η Τουρκική εθνοσυνέλευση, υπερψήφισε το νομοσχέδιο για την κατασκευή τριών πυρηνικών εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Παράγοντες της επιτροπής εξωτερικών υποθέσεων των ΗΠΑ, δήλωσαν ότι σε περίπτωση που το Ιράν αποκτήσει πυρηνικά όπλα, η Τουρκία θα αποκτήσει έντονη πυρηνική προδιάθεση (Vick, 2006 : 14).

Πρέπει ακόμα επισημανθεί επί του θέματος της παραγωγής πυρηνικής ενέργειας, ότι το κλίμα δεν είναι ευνοϊκό για την Ελλάδα για πολλούς και διαφόρους λόγους που δεν είναι του παρόντος να αναπτυχθούν π.χ. σεισμογένεια περιοχής, οικολογικοί λόγοι. Για την πυρηνική ενέργεια οι ενστάσεις εγείρονται στο θέμα της ασφάλειας, στη διαχείριση των ραδιενεργών αποβλήτων, τι θα γίνει με τους πυρηνικούς αντιδραστήρες, το υψηλό κόστος κατασκευής αλλά και σχεδιασμού των πυρηνικών αντιδραστήρων, όπως τα ανωτέρω συζητούνται στο βιβλίο το περιβάλλον II (Miller, 1996: 187 - 200).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει συντάξει μία σχετική έκθεση Lapeigouze για την ενεργειακή ασφάλεια. Πάντως σε γενικές γραμμές υπάρχει αμφιβολία για την απόλυτη ασφάλεια των νέων European Pressurised Reactions (EPR), η οποία αποδεικνύεται μέσα από έγγραφα της βιομηχανίας κατασκευής πυρηνικών αντιδραστήρων στη Βρετανία (Σωτηρόπουλος, 2009 : 27).

Συνοψίζοντας, προκύπτει ότι έχει τεθεί για πολλούς και διαφόρους λόγους πάλι το θέμα της πυρηνικής ενέργειας στην παγκόσμια επικαιρότητα. Πρέπει να επισημανθεί όμως, ότι όπως αναφέρει ο (Goodstein, 2004), θα χρειαζόμαστε 10.000 πρόσθετους πυρηνικούς αντιδραστήρες για να υποκατασταθεί η κατανάλωση πετρελαίου και αερίου. Αναφέρει ακόμα, ότι τα βεβαιωμένα αποθέματα ουρανίου επαρκούν για δέκα ή είκοσι έτη.

Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί, ότι ο μέγιστος όγκος των εισαγόμενων καυσίμων σε μια χώρα χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Είναι πολύ σημαντικό για αυτούς που μελετούν τις μελλοντικές ανάγκες της χώρας να έχουν υπόψη τους το

κατασκευαστικό κόστος, το λειτουργικό κόστος, αλλά και την αποτελεσματικότητα – απόδοση των διαφόρων σταθμών παραγωγής ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο καύσιμο. Στο Παράρτημα παρατίθενται σχετικοί πίνακες σχεδιασμένοι από τον Οργανισμό OECD (Οργανισμός οικονομικής συνεργασίας και ανάπτυξης) και IEA (Διεθνής Επιτροπή Ενέργειας) το 2008, από τους οποίους προκύπτει ότι το κόστος κατασκευής ανά μονάδα kW πυρηνικού αντιδραστήρα, είναι σχεδόν τριπλάσιο από τον αντίστοιχο αντιδραστήρα φυσικού αερίου. Παρουσιάζει δε ο πυρηνικός αντιδραστήρας και επιπλέον λειτουργικό κόστος ανά μονάδα kW (Παράρτημα Πίνακες).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

2.1. ΓΕΩΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο, μελετήθηκαν τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου αερίου και πυρηνικής ενέργειας. Σε αυτό, εστιάζεται το ενδιαφέρον στις όμορες με την Ελλάδα, χώρες που εμπλέκονται, είτε με την παραγωγή, είτε με την διακίνηση πετρελαίου και αερίου και σχετίζονται με τους αγωγούς που εφοδιάζουν την Ελλάδα. Οι ΗΠΑ διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην περιοχή των Βαλκανίων και του Καυκάσου και αναφέρονται, παρότι δεν είναι όμορη χώρα καθώς οι επιθυμίες και οι βλέψεις τους στην περιοχή κρίνουν πολλά.

Σύμφωνα με τον Gochitashvili :

«Η πολιτική και οικονομική σταθερότητα στις χώρες του Καυκάσου παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής. Επιθυμώντας να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των εφοδιασμών νέοι αγωγοί πετρελαίου και άλλες κατασκευές είναι απαραίτητες και έχουν σημαντικό γεωπολιτικό ρόλο σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

Η παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας, αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς. Αναμένεται ότι από το 2000 ως το 2030 θα διπλασιαστεί η ζήτηση ενέργειας, από 9 σε 18 btoe. Ακόμα οι προβλέψεις για το 2050 δείχνουν μία ζήτηση της τάξεως των 25 ως 30 btoe» (Gochitashvili, 2004 : 4).

2.2 ΡΩΣΙΑ



Γεωγραφικός χάρτης Ρωσίας (χάρτης 1).

Πηγή: <http://www.europe-map.org/maps/russia.gif>

Η Ρωσία είναι μια διηπειρωτική χώρα που βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Ευρασίας. Έχει έκταση $17.075.200 \text{ km}^2$ και είναι η μεγαλύτερη σε έκταση χώρα στον κόσμο. Καλύπτει δε το 1/8 της γήινης επιφάνειας. Ο πληθυσμός της είναι 140.041.247 εκατομμύρια άτομα, με βάση τα στοιχεία της Cia του Ιουλίου του 2009, και αποτελεί το ένατο σε σειρά πιο μεγάλο κράτος στον κόσμο. Είναι ο «φυσικός» διάδοχος της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και έχει μια από τις ταχύτερες οικονομικά αναπτυσσόμενες οικονομίες στον κόσμο. Παράλληλα, αποτελεί μία από τις πέντε αναγνωρισμένες πυρηνικές δυνάμεις στον κόσμο καθώς διαθέτει το μεγαλύτερο απόθεμα πυρηνικών πυραύλων στον κόσμο. Παράγει η ίδια όλα της τα πολεμικά εργαλεία. Είναι μόνιμο μέλος στο συμβούλιο ασφαλείας με δικαίωμα veto. Η χώρα αυτή έχει ισχυρούς θρησκευτικούς δεσμούς με την Ελλάδα, λόγω του ίδιου θρησκευματος (χριστιανοί ορθόδοξοι). Βέβαια στο ζήτημα των αγωγών, η συνεργασία δεν κρίνεται από το θρήσκευμα, αλλά από άλλους παράγοντες, όπως οικονομικούς. Η Οκτωβριανή επανάσταση το 1917, οδήγησε στη δημιουργία της Σοβιετικής ένωσης που ήταν και η πρώτη δημιουργία ομοσπονδιακού κομμουνιστικού κράτους. Το 1991, μετά τη διάλυση της Σοβιετικής ένωσης δημιουργήθηκε η

Ρωσική ομοσπονδία και έκτοτε ακολούθησε μια σειρά μεγάλων ανακατατάξεων στη ρωσική ομοσπονδία και όσον αφορά την οικονομία και όσον αφορά την πολιτική και τις διεθνείς σχέσεις. Τα τελευταία χρόνια, η ρωσική ομοσπονδία εμφανίστηκε πάλι αναβαθμισμένη στη διεθνή πολιτική σκηνή, επιθυμώντας να διαδραματίσει και πάλι ρόλο παγκοσμίου πόλου. Για την αναβάθμιση του γεωπολιτικού ρόλου της Ρωσίας, καθώς και για τις νέες ενεργειακές σχέσεις Ρωσίας και ΗΠΑ, γίνεται ανάλυση στο άρθρο (Victor και Victor, 2003: 47-61). Οι υψηλές τιμές πετρελαίου, τίναν την οικονομική ανάπτυξη της χώρας και εμφανίστηκε ρυθμός ανάπτυξης 8,1%. Οι μισθοί ήταν κατά μέσο όρο 640 δολάρια το μήνα το 2008, ενώ το 2000 ήταν 80 δολάρια. Η Ρωσία έχει τα μεγαλύτερα παγκόσμια αποθέματα φυσικού αερίου, τα δεύτερα σε παγκόσμια κλίμακα αποθέματα άνθρακα και τα όγδοα μεγαλύτερα αποθέματα πετρελαίου. Το πετρέλαιο, το αέριο, τα μέταλλα και η ξυλεία είναι το 80% των Ρωσικών εξαγωγών (Πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/Russia>).

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο και για το ερευνητικό θέμα της εν λόγω εργασίας, σημαντικό ρόλο παίζει η παράθεση και εξέταση δύο σύγχρονων γεγονότων. Πρώτον, η σύγκρουση με τη Γεωργία τον Αύγουστο του 2008 στην οποία η Ρωσία επιβεβαίωσε τον ηγετικό της ρόλο στην περιοχή, και δεύτερον, η διαχείριση της κρίσης του αγωγού αερίου στην Ουκρανία, η οποία δημιούργησε πρόβλημα στην τροφοδοσία αερίου της κεντρικής Ευρώπης και έθεσε μια σειρά ερωτημάτων προς επεξεργασία τα οποία θα μελετήσουμε στη συνέχεια.

Σχετικά με την παραγωγή και κατανάλωση καυσίμων της Ρωσίας ενδεικτικά είναι τα ακόλουθα στοιχεία (Πηγή: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html):

- Παραγωγή πετρελαίου 9,98 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα (2007).
- Κατανάλωση 2,699 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εξαγωγή πετρελαίου 5,17 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εισαγωγή πετρελαίου 54.000 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου το 2008 είναι 79 δισεκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παραγωγή αερίου 654 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Κατανάλωση αερίου 481 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Εξαγωγές αερίου 173 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Εισαγωγές 68,2 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 44,65 τρισεκατομμύρια m^3 (2008).

Ειδικότερα, διαθέτει αυτή τη στιγμή το μεγαλύτερο ολοκληρωμένο δίκτυο αγωγών αερίου και πετρελαίου στον κόσμο (Kandiyoti, 2008 : 75). Διαθέτει αγωγούς αερίου μήκους

158.767 km, αγωγούς πετρελαίου μήκους 74.285 km, αγωγούς διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου μήκους 13.658 km, αγωγούς οξείδωσης προϊόντων 122 km και αγωγούς για ακάθαρτο πετρέλαιο και αέριο σε υγρή κατάσταση «liquid petroleum gas» 127 km (2008).

Από το 1947, οι Αμερικανοί εφάρμοζαν οικονομικές πιέσεις στη Σοβιετική Ένωση, προκειμένου να επιτύχουν παραχωρήσεις από αυτήν. Οι πολιτικές αυτές, δεν είχαν πάντα το επιθυμητό αποτέλεσμα και οδηγούσαν πολλές φορές σε αντίθετο αποτέλεσμα. Οι αγωγοί πετρελαίου και αερίου έθεσαν επί τάπητος πολλά προβλήματα γεωπολιτικής συνεργασίας και αντιπαλότητας μεταξύ των δύο υπερδυνάμεων. Η Ρωσία και οι ΗΠΑ έχουν τοποθετήσει το πετρέλαιο και το αέριο στη βάση της νέας σχέσης, αγνοώντας ότι είναι ανάκτες από μόνες τους να επηρεάσουν πλήρως τις παγκόσμιες αγορές πετρελαίων. (Victor και Victor, 2003: 47-61).

2.3 ΟΥΖΜΠΕΚΙΣΤΑΝ



Γεωγραφικός Χάρτης του Ουζμπεκιστάν. (Χάρτης 2)

Πηγή: <http://wwp.greenwichmeantime.com/images/time/asia/uzbekistan.jpg>

Το Ουζμπεκιστάν, με πρωτεύουσα την Τασκένδη (1.967.879 κάτοικοι), είναι μια χώρα της Κεντρικής Ασίας η οποία έχει έκταση 447,400 km^2 , με πληθυσμό (κατατάσσεται 44^η) 27.606.007 κατοίκους, με βάση τα στοιχεία της Cia τον Ιούλιο του 2009. Η Ουζμπεκική γλώσσα (Τουρκικό ιδίωμα), είναι η επίσημη. Ο πληθυσμός απαρτίζεται από 70% Ουζμπέκους (Τουρκόφωνους), 9% Ρώσους και 5% άλλες εθνότητες. Το Ουζμπεκιστάν είναι μια γεωργικώς ανεπτυγμένη χώρα με αξιοσημείωτη καλλιέργεια στο βαμβάκι, το ρύζι, τα λαχανικά και τα φρούτα. Το υπέδαφος είναι πλούσιο σε πολύτιμα ορυκτά, όπως το πετρέλαιο, το ουράνιο, ο χαλκός κ.α. Στις 31 Αυγούστου του 1991, ανακηρύσσει την ανεξαρτησία του και στις 13 Δεκεμβρίου ανακοινώνει την επιθυμία του, με τα άλλα ιδρυτικά μέλη της Κοινοπολιτείας, το Καζακστάν, την Κιργισία, το Τατζικιστάν, το Τουρμεκιστάν, και την Αρμενία, να αποτελέσουν τις 5 δημοκρατίες της Κεντρικής Ασίας ((Πηγή: <http://www.gov.uz/en/ctx.scm?sectionId=119&contentId=1944>, <http://www.gov.uz/en/ctx.scm?sectionId=119&contentId=1929>)

Κατά τη διάρκεια της Σοβιετικής εποχής παρήγαγε βαμβάκι (άσπρος χρυσός) και χημικά. Μετά την ανεξαρτησία το 1991, άρχισε να αναπτύσσει πηγές πετρελαίου και ορυκτών. Στα σημερινά προβλήματα της χώρας συγκαταλέγεται η οικονομική στασιμότητα, ο μη σεβασμός των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των δημοκρατικών ελευθεριών, καθώς και προβλήματα τρομοκρατίας. Οι φυσικές πηγές του περιλαμβάνουν φυσικό αέριο, πετρέλαιο, κάρβουνο, χρυσό, ουράνιο, άργιλο κ.α. Είναι ο δεύτερος παγκοσμίως εξαγωγέας βαμβακιού στον κόσμο.

Όσον αφορά την παραγωγή και κατανάλωση καυσίμων:

- Παράγει 99.260 βαρέλια πετρελαίου την ημέρα (2007).
- Καταναλώνει 157.100 βαρέλια πετρελαίου την ημέρα (2006).
- Εξάγει 11.940 βαρέλια πετρελαίου την ημέρα (2005).
- Εισάγει 31.440 βαρέλια πετρελαίου την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου 594 εκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παράγει 65,19 δισεκατομμύρια m^3 αερίου (2007).
- Καταναλώνει 51,18 δισεκατομμύρια m^3 αερίου (2007).
- Εξάγει 14,01 δισεκατομμύρια m^3 αερίου (2007).
- Δεν εισάγει αέριο (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 1,841 τρισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Διαθέτει αγωγούς αερίου μήκους 9.706 km και πετρελαίου μήκους 868 km (2008).

(Πηγή: www.cia.gov/library/publication/the_world_fact_book/geos/ouz.html/).

2.4 ΤΟΥΡΚΜΕΝΙΣΤΑΝ



Γεωγραφικός χάρτης του Τουρκμενιστάν (Χάρτης 3). Πηγή: <http://www.google.gr/>.

Το Τουρκμενιστάν, χώρα της Κεντρικής Ασίας, έκτασης 488.100 km^2 , έχει 4.884.887 κατοίκους, με βάση τα στοιχεία για τον Ιούλιο του 2009. Το πολίτευμα του ήταν σοβιετική σοσιαλιστική δημοκρατία ως το 1991. Συνορεύει με το Αφγανιστάν, με το Ιράν, με το Ουζμπεκιστάν, με το Καζαχστάν νοτιοανατολικά, νοτιοδυτικά, βορειοανατολικά, βορειοδυτικά, αντίστοιχα και με την Κασπία θάλασσα. Η Τουρκμενική γλώσσα είναι η επίσημη (τουρκικό ιδίωμα). Το πολιτικό σύστημα του Τουρκμενιστάν σήμερα είναι η δημοκρατία. Συνορεύει με το Αφγανιστάν, το Ιράν, το Ουζμπεκιστάν, το Καζακστάν και την Κασπία θάλασσα.

Παρουσιάζει υψηλό βαθμό ανάπτυξης, 11,5%, ο ενδέκατος στον κόσμο, γεγονός το οποίο οφείλεται στις φυσικές πηγές κοιτασμάτων που διαθέτει. Το Τουρκμενιστάν επιθυμεί την ευρωπαϊκή της χώρας, δηλαδή τη σύνδεση με την Ευρώπη. Παράγει μεγάλες ποσότητες βαμβακιού και διαθέτει τα 3 μεγαλύτερα αποθέματα αερίου στον κόσμο. Η οικονομία στηρίζεται στην παραγωγή βαμβακιού και αερίου. Η άνοδος των τιμών πετρελαίου και αερίου τα τελευταία χρόνια, αναβάθμισε την οικονομική κατάσταση της χώρας. Ο κύριος αγοραστής αερίου είναι η Ρωσία, αφού τα 2/3 του Τουρκμενικού αερίου αγοράζονται από την Gazprom. Η τιμή του αερίου

ανέβηκε από τα 65 δολάρια στα 100 ανά 1000 κυβικά μέτρα. Οι αμερικανικοί παράγοντες κατηγορούν τη Ρωσία για τη μεγάλη διαφορά που παρουσιάζεται ανάμεσα στην τιμή αγοράς του αερίου από την Gazprom και την διάθεσή του στις καταναλώτριες χώρες.

Σχεδιάζεται νέος αγωγός προς την Κίνα που αναμένεται να λειτουργήσει το 2009 – 2010.

- Παραγωγή πετρελαίου 180.400 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Κατανάλωση 107.400 βαρέλια την ημέρα (2006).
- Εξαγωγή πετρελαίου 40.000 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εισαγωγή πετρελαίου 5.283 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου το 2008 είναι 600 εκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παραγωγή αερίου 68,88 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Κατανάλωση αερίου 19,48 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Εξαγωγές αερίου 49,4 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Δεν εισάγει αέριο (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 2,832 τρισεκατομμύρια m^3 (2008)
- Διαθέτει αγωγούς αερίου μήκους 6.417 km και αγωγούς πετρελαίου μήκους 1.457 km (2008)
(Πηγή: www.cia.gov/library/publication)

2.5 ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ



Χάρτης του Αζερμπαϊτζάν (Χάρτης 4).

Πηγή: http://ltwis.files.wordpress.com/2008/04/azerbaijan_map.jpg

Το Αζερμπαϊτζάν έχει έκταση 86.600 km^2 και πληθυσμό 8.238.672, με βάση τα στοιχεία της CIA για τον Ιούλιο του 2009. Το 1991 έγινε η δήλωση ανεξαρτησίας από την Πρώην Σοβιετική Ένωση και ακολούθησε μία περίοδος οικονομικού και πολιτικού χάους, η οποία επιδεινώθηκε από τον πόλεμο του Ναγκόρνο Καραμπάχ (Πόλεμος μεταξύ Αζερμπαϊτζάν και Αρμενίας). Το 54% του εθνικού εισοδήματος του Αζερμπαϊτζάν οφείλεται στα πετρελαιοειδή.

- Παραγωγή πετρελαίου 1,099 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα (2008).
- Κατανάλωση 160.000 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εξαγωγή πετρελαίου 795.600 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εισαγωγή πετρελαίου 4.267 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου το 2008 είναι 7 δισεκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παραγωγή αερίου 9,77 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Κατανάλωση αερίου 9,77 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Δεν εξάγει αέριο (2007).

- Δευ εισάγει αέριο (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 849,5 δισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Διαθέτει αγωγούς αερίου 6.417 km και αγωγούς πετρελαίου 1,457 km (2008).

(Πηγή: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/aj.html>).

2.6 ΓΕΩΡΓΙΑ



Χάρτης της Γεωργίας. (Χάρτης 5)

Πηγή: <http://moinansari.files.wordpress.com/2008/08/map-of-georgia.jpg>.

Η Γεωργία με πρωτεύουσα την Τιφλίδα, αποτελεί ανεξάρτητο κράτος που βρίσκεται στον Καύκασο και βρέχεται από τη Μαύρη Θάλασσα. Το μεγαλύτερο μέρος της γεωγραφικά, ανήκει στην Ευρώπη Βόρεια του Καυκάσου. Ένα μικρότερο κομμάτι, αποτελεί μέρος της Ασίας, νότια του Καυκάσου, αλλά συχνά εντάσσεται στην Ευρώπη για λόγους πολιτισμικούς. Συνορεύει με τη Ρωσία, την Τουρκία, την Αρμενία και το Αζερμπαϊτζάν. Η χώρα έχει πολιτιστικούς ιστορικούς και θρησκευτικούς δεσμούς με το Βυζάντιο και τον Ελληνισμό. Το 82% των κατοίκων είναι Χριστιανοί Ορθόδοξοι και ο πληθυσμός παρουσιάζει υψηλό επίπεδο

εκπαίδευσης. Η βιομηχανία της Γεωργίας είναι ανεπτυγμένη. Υπάρχουν κοιτάσματα άνθρακα, πετρελαίου, μαγγανίου και μη μεταλλικών ορυκτών.

Η ανακήρυξη της ανεξαρτησίας της Γεωργίας έγινε το 1991. Έχει αντιπροσωπευτική δημοκρατία και είναι μέλος των Ηνωμένων Εθνών του συμβουλίου της Ευρώπης. Επιθυμεί την ένταξή της στο NATO και στην ενωμένη Ευρώπη. Τον Αύγουστο του 2008 ενεπλάκη σε ένοπλη σύγκρουση με τη Ρωσία για τις περιοχές της Οσσετίας και της Αμπχαζίας, η οποία έληξε αποφέροντας κέρδη στη Ρωσία, παρά στη Γεωργία.

Ο πρώην βρετανός πρεσβευτής στη Γιουγκοσλαβία Sir Ivor Roberts δήλωσε:

«Η Μόσχα ενήργησε απάνθρωπα στη Γεωργία αλλά όταν οι ΗΠΑ και η Βρετανία στήριξαν την ανεξαρτησία του Κοσόβου, χωρίς την αποδοχή των Ηνωμένων Εθνών, έστρωσαν με αυτόν τον τρόπο το δρόμο στη Ρωσία να αμυνθεί για τη νότια Οσετία και για την ταπείνωση των δυτικών» (Reynolds, 2008).

Η γεωργία και ο τουρισμός είναι οι βασικοί άξονες της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Το 54% του πληθυσμού, είναι κάτω από το όριο της φτώχειας, δεν παράγει, εισάγει αέριο και πετρέλαιο, αποτελώντας το διαμετακομιστικό κέντρο από τα λιμάνια Μπατούμι και Πότι. Διαθέτει δύο βασικούς αγωγούς, έναν πετρελαίου από το Μπακού – Τμπιλίσι – Τσεϊχάν (BTC) και έναν παράλληλο αγωγό αερίου που λέγεται Νότιος αγωγός του Καυκάσου (South Caucasus pipeline). Οι αγωγοί στον πόλεμο μεταξύ Ρωσίας και Γεωργίας δεν υπέστησαν καμία επίθεση ή καταστροφή. (Πηγή: www.wikipedia.org/wiki/Georgia).

Η έκταση της Γεωργίας είναι 69.700 km^2 και ο πληθυσμός της 4.615.807 άτομα (Ιούλιος 2009). Η οικονομία στηρίζεται στις επενδύσεις ξένων εταιριών, στην παραγωγή αγροτικών προϊόντων, μετάλλων, μηχανών, αεροσκαφών και χημικών. Έχει αξιοσημείωτη υδροηλεκτρική ενέργεια και εισάγει αέριο από τη Ρωσία. Οι αγωγοί πετρελαίου όμως, ο BTC και ο Μπακού – Τμπιλίσι – Ερζερούμ (αγωγός αερίου) και η σύγχρονη σιδηροδρομική γραμμή Kars – Akhalkataki είναι τμήμα της στρατηγικής εκβιομηχάνισης της Γεωργίας και του ρόλου της σαν διακομιστικό κέντρο αερίου πετρελαίου και άλλων προϊόντων.

- Παραγωγή πετρελαίου 979,1 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Κατανάλωση 12.980 βαρέλια την ημέρα (2006).
- Εξαγωγή πετρελαίου 2.492 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Εισαγωγή πετρελαίου 15.820 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου το 2008 είναι 35 εκατομμύρια βαρέλια (2008).

- Παραγωγή αερίου 10 εκατομμύρια m^3 (2007).
- Κατανάλωση αερίου 1,49 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Δεν εξάγει αέριο (2007).
- Εισαγωγές 1,48 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 8,495 δισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Διαθέτει αγωγούς αερίου μήκους 1.591 km και αγωγούς πετρελαίου μήκους 1.253 km (2008).
(Πηγή: [cia.gov.library.publication.the-world-factbook/Geos/gg.htm](http://cia.gov/library/publication/the-world-factbook/Geos/gg.htm)).

2.7 ARMENIA



Γεωγραφικός χάρτης της Αρμενίας. (Χάρτης 6)

Πηγή: <http://history.sandiego.edu/GEN/for/images/1994armenia.jpg>

Πρόκειται για χώρα της Ευρασίας, η οποία βρίσκεται στο Νότιο Καύκασο, μεταξύ Μαύρης θάλασσας και Κασπίας. Συνορεύει με την Τουρκία, τη Γεωργία, το Αζερμπαϊτζάν και το Ιράν στα δυτικά, βόρεια, ανατολικά και νότια αντίστοιχα. Αποτελεί κόμβο μεταξύ Ανατολικής Ευρώπης και δυτικής Ασίας, έχοντας αναπτύξει ισχυρούς οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς δεσμούς με την Ευρώπη. Το πολίτευμά της είναι κοινοβουλευτική δημοκρατία, αποτελεί χώρα της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και είναι μέλος σε περισσότερους από 40 διεθνείς οργανισμούς.

Κατά τον 1^ο και 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο λαός της Αρμενίας υπέστη πολλούς διωγμούς και καταστροφές, ιδιαίτερα από την πλευρά της Τουρκίας, όπου ιδιαίτερα κατά τον 1^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, εκτιμάται ότι είχαμε 1.000.000.000 θανάτους Αρμενίων. Μετά τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο η Αρμενία εντάχθηκε στην ΕΣΣΔ (Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών), όπου παρουσίασε οικονομική ανάπτυξη και σταθερότητα. Το 1988, δοκιμάστηκε από έναν μεγάλο σεισμό και το 1991 (έτος διάλυσης Σοβιετικής Ένωσης), ανακηρύχτηκε ανεξάρτητο κράτος. Επήλθε η σύγκρουση όμως με το Αζερμπαϊτζάν για τις περιοχές Ναγκόρνο Καραμπάχ το 1994, η οποία επέφερε οικονομικό μαρασμό στη δημοκρατία της Αρμενίας. Οι επενδύσεις αποτελούν τον κύριο οικονομικό τομέα της. Επίσης, οι Αρμένιοι της διασποράς, ενισχύουν περαιτέρω οικονομικά την περιοχή.

Για το μεγαλύτερο μέρος παραγωγής ενέργειας, χρησιμοποιούνται καύσιμα που προέρχονται από τη Ρωσία, φυσικό αέριο και πυρηνικά καύσιμα για το μοναδικό πυρηνικό εργοστάσιο της Αρμενίας στο Μεντζαμόρ. Έχει εξαγγελθεί ένα φιλόδοξο πρόγραμμα προσέγγισης επενδύσεων, οι οποίες θα συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Έχει έκταση 29.743 km² και πληθυσμό περίπου 2.967.004 άτομα, σύμφωνα με προβλέψεις για τα στοιχεία του Ιουλίου 2009, αλλά υπάρχει πάρα πολύ μεγάλη διασπορά σε όλο τον κόσμο. Παρουσιάζει υψηλή ενέργεια και διαθέτει 2.233 km αγωγών (2008).

- Δεν παράγει πετρέλαιο (2007).
- Κατανάλωση 41.090 βαρέλια την ημέρα (2006).
- Δεν εξάγει πετρέλαιο (2005).
- Εισάγει 44.670 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Δεν υπάρχουν βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου (2007).
- Δεν παράγει αέριο (2007).
- Κατανάλωση αερίου 2,05 δισεκατομμύρια m³ (2007).
- Δεν εξάγει αέριο (2007).

- Εισαγωγές 2,05 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
 - Δεν υπάρχουν βεβαιωμένα αποθέματα αερίου (2006).
- (Πηγή: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook).

2.8 ΟΥΚΡΑΝΙΑ



Γεωγραφικός χάρτης της Ουκρανίας. (Χάρτης 7)

Πηγή: <http://wwp.greenwichmeantime.com/images/time/europe/ukraine.jpg>

Η Ουκρανία έχει έκταση 603.700 km^2 . Ο πληθυσμός της ανέρχεται στους 45.700.395 κατοίκους (Προβλέψεις για τον Ιούλιο 2009). Βρίσκεται στο κέντρο της μαύρης θάλασσας. Ανακηρύχτηκε σε δημοκρατία το 1991 και παρουσίασε έκτοτε πολλές πολιτικές αστάθειες και ανακατατάξεις. Κατά τη διάρκεια την οποία η χώρα ήταν ενσωματωμένη στις Σοβιετικές δημοκρατίες υπέστη δύο λιμούς το 1921- 23 με θύματα 5 εκατομμύρια Ουκρανούς και το 1923 – 33 με 6 εκατομμύρια θύματα. Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι τα τελευταία 500 χρόνια η Ουκρανία βρίσκεται υπό ρωσική επιρροή. Είναι γεγονός, ότι το 17% του πληθυσμού είναι Ρώσοι ή έχουν ισχυρούς δεσμούς με τη Ρωσία. Το ατύχημα στο Τσερνομπίλ το 1986 παρουσίασε με τραγικό τρόπο στον κόσμο ότι η πυρηνική ενέργεια δεν είναι ακίνδυνη.

Όσον αφορά την παραγωγή και κατανάλωση καυσίμων καθώς και τους αγωγούς αερίου και πετρελαίου, η Ουκρανία παρουσιάζει τα εξής στοιχεία (<https://www.cia.gov/library/publications/the-wprld-factbook/geos/up.html>):

- Παραγωγή πετρελαίου 102.400 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Κατανάλωση 344.000 βαρέλια την ημέρα (2006).
- Εξαγωγή πετρελαίου 190.500 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Εισαγωγή πετρελαίου 441.200 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου το 2008 είναι 395 εκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παραγωγή αερίου 21,05 δισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Κατανάλωση αερίου 66,32 δισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Εξαγωγές αερίου 4 δισεκατομμύρια m^3 (2006).
- Εισαγωγές 65,4 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 1,104 τρισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Διαθέτει αγωγούς αερίου μήκους 33.327 km , αγωγούς πετρελαίου μήκους 4.514 km και αγωγούς διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου μήκους 4.211 km (2008).

Η πρόσφατη κρίση στις σχέσεις Ρωσίας και Ουκρανίας δημιούργησε ερωτήματα. Οι κρατικές ρωσικές εταιρίες Gazprom για το φυσικό αέριο, Lykoil και Yukos για το πετρέλαιο, έχουν δημιουργήσει ισχυρές βιομηχανικές επιχειρήσεις στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στις χώρες του τέως ανατολικού μπλοκ. Μετά το 1991, οι χώρες αυτές συσσωρεύσαν σημαντικά χρέη στον ενεργειακό λογαριασμό τους έναντι της Ρωσίας και οι τρεις προηγούμενες εταιρείες, επιθυμούν να μετατρέψουν τα χρέη αυτά σε ντόπιες στρατηγικές επιχειρήσεις. Έτσι, δημιουργείται μια μετάβαση, από την πολιτική κυριαρχία της Ρωσίας στην οικονομική. Η Ουάσιγκτον δεν αντιμετωπίζει θετικά τις κινήσεις αυτές και προσπαθεί να εντάξει τις συγκεκριμένες χώρες στο NATO και στην Ε.Ε. Η στροφή των χωρών αυτών προς τη δύση εξηγείται, πρώτον από ιστορικούς λόγους, λόγω των καταπιέσεων που είχαν υποστεί οι χώρες αυτές από τη Σοβιετική κυριαρχία, αλλά και αφετέρου λόγω αδυναμιών που παρουσίασε η Ρωσία, οικονομικών και πολιτικών, μετά το 1991, έως την ανάκαμψή της. Το NATO συνάντησε σθεναρή αντίσταση εκ μέρους των Ρώσων, στην προσπάθειά του να εντάξει στη νατοϊκή συμμαχία τη Γεωργία και την Ουκρανία. Υπενθυμίζεται ότι στην ιστορική σύνοδο του NATO στο Βουκουρέστι τον Απρίλιο του 2008 (Κάζης, 2008), η Ουκρανία και η Γεωργία δεν κατάφεραν να ενταχθούν στη βορειοατλαντική συμμαχία παρά την έντονη επιθυμία των ΗΠΑ.

Στη συγκέντρωση αυτή ήταν εμφανής ο ρόλος της Ε.Ε. ως φοβισμένου διαιτητή ανάμεσα στο μεγάλο ενεργειακό προμηθευτή της, Ρωσία και το μεγάλο της σύμμαχο τις ΗΠΑ. Για το 2007, οι χώρες της Ε.Ε. εισήγαγαν το 61% των αναγκών τους σε αέριο από τη Ρωσία, ενώ πρέπει ακόμα να τονιστεί, ότι η Ε.Ε. δεν έχει διαμορφώσει μέχρι τώρα κοινή ενεργειακή εξωτερική πολιτική και αυτό αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα. Τονίζεται ακόμα, η καχυποψία των Ευρωπαϊκών εταιριών των διαφορετικών διμερών σχέσεων πολιτικών και οικονομικών που ο καθένας διατηρεί με τη Μόσχα. Η καχυποψία αυτή πηγάζει και από το γεγονός ότι δεν γνωρίζει ο ένας πόσο πληρώνει ο άλλος το ρωσικό αέριο. Η κρίση με την Ουκρανία, έθεσε επιπλέον το θέμα των ασφαλών ενεργειακών αποθεμάτων που πρέπει να διατηρεί μια χώρα για λόγους ασφαλείας. Επίσης, η Γερμανία που διατηρεί άριστες σχέσεις με τη Ρωσία, σχεδιάζει να κατασκευάσει γερμανορωσικό αγωγό αερίου χωρίς τη μεσολάβηση τρίτης χώρας. (Χοϊδάς, 2005)

2.9 ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ



Γεωγραφικός χάρτης της Βουλγαρίας. (Χάρτης 8)

Πηγή: <http://www.e-voyageur.com/images/carte/carte-bulgarie.jpg>

Η Βουλγαρία έχει έκταση 110.910 km² και ο πληθυσμός ανέρχεται στα 7.204.687 άτομα (Ιούλιος 2009). Η περιοχή κατοικούνταν από τους αρχαίους Θράκες και στη συνέχεια αποικίστηκε από σλαβικά φύλα. Αποτέλεσε κατοικία του Βουλγαρικού κράτους, αργότερα εξελίχθηκε σε βασίλειο των Βουλγάρων, υποτάχθηκε στην Οθωμανική αυτοκρατορία, όπου αργότερα απελευθερώθηκε το 1876. Το 1946, επιβλήθηκε το κομμουνιστικό σύστημα στη Βουλγαρία και μετατράπηκε στο στενότερο σύμμαχο της Σοβιετικής Ένωσης στα Βαλκάνια. Μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους, στις 3 Μαρτίου του 1878 και πριν εγκατασταθεί το

κομμουνιστικό σύστημα στη Βουλγαρία, είχε πολλές προστριβές με τους όμορους Βαλκανικούς λαούς της Ελλάδας, Σερβίας και Τουρκίας. Η χώρα απέκτησε δημοκρατικό σύνταγμα στις 12 Ιουλίου του 1991 και έγινε μέλος της Ε.Ε. την 1 Ιανουαρίου του 2007. Παρουσιάζει μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια, αλλά μεγάλο δημόσιο χρέος και μεγάλο ρυθμό πληθωρισμού.

- Παραγωγή πετρελαίου 3.520 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Κατανάλωση 142.400 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εξαγωγή πετρελαίου 2.480 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εισαγωγή πετρελαίου 441.200 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου 15 εκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παραγωγή αερίου δεν υπάρχει (2007).
- Κατανάλωση αερίου 3,5 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Εξαγωγές αερίου δεν υπάρχουν (2007).
- Εισαγωγές 3,229 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 5,663 δισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Διαθέτει 2.926 km αγωγών αερίου και 339 km πετρελαίου καθώς και 156 km διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου (2008).

(Πηγή: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bu.html>).

2.10 ΤΟΥΡΚΙΑ



Γεωγραφικός χάρτης της Τουρκίας. (Χάρτης 9)

Πηγή: http://www.lonelyplanet.com/maps/europe/turkey/map_of_turkey.jpg

Η σύγχρονη Τουρκία, δημιουργήθηκε το 1923, από τον Κεμάλ Ατατούρκ, ο οποίος θεωρείται πατέρας των Τούρκων και είναι η συνέχεια της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Έκτοτε το καθεστώς της είναι δημοκρατικό μεν, αλλά με έντονη την επίδραση της στρατιωτικής επιρροής η οποία είναι και συνταγματικά θεμελιωμένη. Η επέμβαση των Τούρκων στην Κύπρο το 1974, οδήγησε στη δημιουργία της τουρκικής δημοκρατίας της βόρειας Κύπρου την οποία μόνο η Τουρκία αναγνωρίζει. Ένα άλλο πρόβλημα είναι το αυτονομιστικό κίνημα του Κουρδιστάν, το οποίο έχει δημιουργήσει αρκετά προβλήματα στη λειτουργία της χώρας. Από το 2005, έχουν ξεκινήσει συνομιλίες με την Ε.Ε. για την ένταξη της Τουρκίας σε αυτή. Η έκταση της χώρας είναι 780.580 km^2 . Ο πληθυσμός της 76.805.524 άτομα (Ιούλιος 2009), με αύξηση του πληθυσμού κατά 1.013%. Οι Κούρδοι αποτελούν το 20% του πληθυσμού και οι Τούρκοι το 80%. Η οικονομία της χώρας εξελίσσεται δυναμικά και ο αγροτικός τομέας απασχολεί το 35% των εργαζομένων. Τα υφάσματα είναι μια κύρια παραγωγική δραστηριότητα. Διαθέτει επίσης βιομηχανίες αυτοκινήτων και ηλεκτρονικών με εξαγωγική δραστηριότητα.

Η κατανάλωση αερίου στην Τουρκία αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς. Η Τουρκία προμηθεύεται αέριο από τη Ρωσία, μέσω Ουκρανίας και Βαλκανίων. Το 1987, η κατανάλωση αερίου στην Τουρκία ήταν 0,5 bcm, ενώ το 2002 έφτασε τα 19 bcm. Διαθέτει 4.700 km αγωγών αερίου υψηλής πίεσης και προβλέπεται να φθάσει στα 8.000 km. Προμηθεύεται ακόμα αέριο με την τεχνική LNG από την Αλγερία, καθώς και από τη Νιγηρία. Έχει συνάψει, μέσω της εταιρίας BOTAS, συμφωνίες εφοδιασμού με το Τουρκμενιστάν, το Αζερμπαϊτζάν, το Ιράν και τη Ρωσία. Αναμένεται η κατανάλωση αερίου σύμφωνα με τη BOTAS να είναι 55 bcm το 2010 και 80 bcm το 2020 πράγμα που υπερβαίνει τις συμφωνημένες προμήθειες. Αυτό σημαίνει ότι η Τουρκία πρέπει να αναζητήσει επιπλέον νέες ποσότητες εφοδιασμού αερίου (Gochitashvili, 2004:13).

Ο αγωγός Μπακού – Τμπιλίσι – Τσεϊχάν που λειτουργεί από το Μάιο του 2006 διοχετεύει 1.000.000 βαρέλια την ημέρα από την Κασπία Θάλασσα στην αγορά.



Χάρτης 10. Αγωγός Μπακού – Τμπιλίσι – Τσεϊχάν.

Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Baku-Tbilisi-Ceyhan_pipeline.

- Παραγωγή πετρελαίου 42.800 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Κατανάλωση 676.600 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εξαγωγή πετρελαίου 114.600 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Εισαγωγή πετρελαίου 714.100 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου 300 εκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παραγωγή αερίου 893 εκατομμύρια m^3 (2007).
- Κατανάλωση αερίου 36,6 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Εξαγωγές αερίου 31 εκατομμύρια m^3 (2007).

- Εισαγωγές 35,83 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα αερίου 8,495 δισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Διαθέτει αγωγούς αερίου μήκους 7.555 km και πετρελαίου μήκους 3.636 km (2008).

(Πηγή: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/tu.htm.)

Επιπλέον, ο αγωγός για να θεωρηθεί βιώσιμος, πρέπει να δέχεται τουλάχιστον 1.000.000 βαρέλια ημερησίως, πράγμα το οποίο είναι αδύνατο από τα πετρέλαια που διαχειρίζονται ως αυτή τη στιγμή οι Αμερικανικές εταιρείες της περιοχής. Η χώρα είναι ενταγμένη στο ΝΑΤΟ και διαθέτει ισχυρούς δεσμούς με τις ΗΠΑ. Είναι μέλος της ομάδας G20 και επιθυμεί να παίξει ρόλο μικρής ηγέτιδας δύναμης στην περιοχή (Καρατουλιώτης, 2007).

Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα έχει παραιτηθεί από τη δημιουργία πυρηνικών σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Εν αντιθέσει, η Τουρκία έχει σχεδιάσει και προχωρεί στην υλοποίηση πυρηνικού σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας σε συνεργασία με τους Ρώσους. Αυτό είναι ένα ακόμα πολύτιμο μάθημα για την Ελλάδα, όπου αποδεικνύεται ότι η Ρωσία είναι παίκτης σε ένα πολυπαραγοντικό παιχνίδι ισορροπιών και επιρροών στην περιοχή, με κύριο άξονα τα δικά της συμφέροντα. Οι ιμπεριαλιστικές βλέψεις της Ρωσίας δεν τελείωσαν με την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης. Ο επεκτατισμός του Κρεμλίνου, επιθυμεί να αποκτήσει μεγαλύτερη δύναμη και επιρροή στους γείτονες, όπως επισημαίνει και η Timoshenko (Timoshenko, 2007)

Εάν ένας μελετητής θέλει να μελετήσει σε βάθος τις ελληνοτουρκικές σχέσεις, πρέπει να ανατρέξει στα ιστορικά γεγονότα ακόμα και πριν την άλωση της Κωνσταντινούπολης προκειμένου να βρει αιτίες αλλά και ερμηνείες πειστικές για τα γεγονότα που συνέβησαν. Στην παρούσα εργασία, δε θα γίνει ανάλυση σε βάθος, εφόσον το ζήτημα είναι οι αγωγοί. Παρόλα αυτά, θα αναφερθούν τα σημαντικότερα σημεία που επηρεάζουν τις σχέσεις συνεργασίας των δύο χωρών. Είναι γεγονός, ότι η μακροχρόνια δουλειά των Ελλήνων στην Οθωμανική αυτοκρατορία, έχει αφήσει ίχνη ανεξίτηλα στις παραδόσεις, στην κουλτούρα, στην ψυχосύνθεση και στην συμπεριφορά των Ελλήνων. Τα βιώματα αυτά, δεν εξαλείφονται εύκολα, παρότι την τελευταία δεκαετία έχουν γίνει φιλότιμες προσπάθειες και από τα δύο μέρη, π.χ. σεισμοί του 1999 στην Τουρκία.

Είναι γεγονός, όπως αναφέρει ο Αναστάσιος Πεπονής (2008):

«Η κινούσα αιτία των Τουρκικών μεθοδεύσεων στο Αιγαίο, που είναι το θέμα μας, αλλά και στην Κύπρο, βρίσκεται στην αντίληψη των τουρκικών ηγεσιών ότι οι εξωτερικοί προσανατολισμοί της χώρας τους πρέπει να υπηρετούν τη γεωστρατηγική ισχύ της και το γεωστρατηγικό ρόλο της στην περιβάλλουσα περιοχή» (Πεπονής, 2008: 129).

Από την άλλη πλευρά όμως, οφείλει ο παρατηρητής να τονίσει, ότι η Μεγάλη Ιδέα που απετέλεσε στρατηγικό άξονα των ελληνικών βλέψεων στην εξωτερική πολιτική της χώρας από το 1821 έως το 1922, προσκρούει στην καλλιέργεια ακραίων εθνικιστικών τάσεων και από την μεριά της Τουρκίας. (Κρητικός, 2007: 330-332). Αντίστοιχα και η αστάθεια που παρατηρείται στις σχέσεις της Ελλάδος με την Τουρκία τα τελευταία χρόνια, καθώς και τα χρόνια προβλήματα που αναδύονται στις μεταξύ τους σχέσεις, έχουν τις ρίζες στο απόμακρο παρελθόν αλλά και τα σχετικά πρόσφατα γεγονότα στην Κύπρο, στο Αιγαίο και στα Ίμια, έχουν δώσει νέες παραμέτρους στο πρόβλημα.

Ο Marcia Christof Kurop, αναφέρει ότι γίνεται μια πάλη μεταξύ των οικονομικών συμφερόντων ανάμεσα στις δύο χώρες. Οι χώρες αυτές, βρίσκονται στη διασταύρωση της Μέσης Ανατολής, της Κεντρικής Ασίας και της Ευρώπης. Έχουν διαφορετικές κουλτούρες, διαφορετική ψυχοσύνθεση και πολιτική σκέψη (Kurop, 1998 : 7-12). Παρ' όλα αυτά, οι δεσμοί που αναπτύσσονται με την οικονομική συνεργασία είναι μια καλή αρχή για την προσέγγιση των δύο αυτών χωρών, οι οποίες είναι υποχρεωμένες να συνυπάρχουν αν όχι αρμονικά, τουλάχιστον σε μια ισορροπία. Ωστόσο, μια ένοπλη σύρραξη δεν μπορεί να αποκλειστεί, παρόλο που θα ήταν επιζήμια για τα συμφέροντα των δύο χωρών, καθώς και για το NATO – ΗΠΑ (Lesser, Larrabee, Zanini, Vlachos-Dengler, 2003:70). Αν θεωρήσουμε ότι έως σήμερα, η στρατηγική σημασία της Τουρκίας έναντι της Ελλάδας βασίζεται στην προβολή της ως σταυροδρόμι τριών ηπείρων και τον έλεγχο του Βοσπόρου - των Στενών των Δαρδανελίων, με γέφυρες προς τον αραβικό κόσμο και τη φιλοξενία των αμερικανικών βάσεων (Βερέμης, 1991: 202), κατανοούμε πόσο σημαντικό για την επίτευξη σταθερότητας ή και αστάθειας είναι το πέρασμα των αγωγών από τις συγκεκριμένες χώρες. Επιπλέον, η Τουρκία έχει πλέον στραφεί προς την Ευρώπη με προοπτική να γίνει πλήρες και ισότιμο μέλος της Ε.Ε. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ο ανταγωνισμός γίνεται αντιληπτός μέσα από νέες οικονομικές και γεωπολιτικές παραμέτρους.

Αξίζει λοιπόν να εξετάσουμε την ελληνική πλευρά στον οικονομικό αυτό ανταγωνισμό, να αναλύσουμε το ενεργειακό πρόβλημα της χώρας και έτσι να διαγνώσουμε τις συνιστώσες του ζητήματος γεωπολιτικής αστάθειας που καλείται να λύσει ο αγωγός αυτός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

3.1. ΑΣΤΑΘΕΙΑ ΣΤΟΝ ΓΕΙΤΟΝΙΚΟ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Αυτός που θέλει να εξηγήσει τη γεωπολιτική κατάσταση που επικρατεί στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο, θα πρέπει συχνά να ανατρέχει στο παρελθόν από όπου αντλεί πολύτιμα συμπεράσματα αλλά και ερμηνείες.

Για παράδειγμα, θα μπορούσε να γίνει αναφορά στην ιστορία εθνοτικών διαφορών, από την εποχή της οθωμανικής αυτοκρατορίας για να ερμηνευθεί το μένος και η μισαλλοδοξία που επικράτησε στην πρόσφατη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας, καθώς και στην αυτονόμηση των επιμέρους κρατών που την απαρτίζουν. Το φαινόμενο αυτό στα μάτια ενός που δε γνωρίζει το παρελθόν της περιοχής, φαίνεται ακατανόητο και δυσεξήγητο. Πολλοί παρατηρητές, θεωρούν τόσο εύφλεκτη αυτή την περιοχή των Βαλκανίων και τόσο ανεξέλεγκτες τις καταστάσεις που μπορεί να δημιουργήσει, ακόμα και για αυτούς που σχεδιάζουν στο μέτρο του δυνατού τις εξελίξεις, ώστε μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε έναν πανευρωπαϊκό και παγκόσμιο πόλεμο, όπως συνέβη και με τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Το σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, μέσα στο οποίο εντάσσονται και οι αγωγοί ενέργειας, σηματοδοτεί τη σημασία που έχει η οικονομία για την επίτευξη μιας γεωπολιτικής σταθερότητας στη συγκεκριμένη περιοχή.

Οι λαοί των Βαλκανίων, κουβαλούν από το πρόσφατο παρελθόν συμπάθειες και αντιπάθειες. Τους ενώνει το γεγονός ότι επί πολλά χρόνια ήταν δέσμιοι κάτω από τον ίδιο Οθωμανικό ζυγό, τους ενώνει η κοινή θρησκεία, τους χωρίζουν όμως συχνά αντίπαλες κρατικές συνειδήσεις, τα αντίθετα γεωπολιτικά συμφέροντα, καθώς και οι εδαφικές βλέψεις της μιας χώρας απέναντι στην άλλη. Ενδεικτικά παραδείγματα αποτελούν οι επεκτατικές βλέψεις της Τουρκίας στο Αιγαίο, στην Κύπρο, οι βλέψεις της Αλβανίας στο Κοσσυφοπέδιο και στα Σκόπια, καθώς και οι αλυτρωτικές εξάρσεις των Σκοπίων απέναντι στην Ελλάδα. Η ιστορία έχει αποδείξει ότι η καλλιέργεια τέτοιων επεκτατικών βλέψεων, όπως αυτό συμβαίνει με τα σχολικά βιβλία που διδάσκονται οι μαθητές στα σχολεία, π.χ. της Τουρκίας και των Σκοπίων, μπορεί να οδηγήσει σε επικίνδυνες καταστάσεις (Χουλιάρας, 2004: 132). Επί παραδείγματι, στα τουρκικά βιβλία διδάσκονται οι Τούρκοι μαθητές ότι:

«Όσο για τις γειτονικές χώρες, αυτές έχουν φανερούς ή κρυφούς σκοπούς. Σύμφωνα με τις περιστάσεις, θέλουν να γίνουν κυρίαρχες όλου ή μέρους της Μικράς Ασίας ή να καταστήσουν τους κατοίκους της αδύναμους να υπερασπιστούν αυτά τα εδάφη. Σαν αποτέλεσμα, βλέπουμε ότι η Τουρκία, λόγω της σημαντικής γεωπολιτικής θέσης της, αντιμετωπίζει μια συνεχή απειλή» (Χουλιάρας, 2004:132).

Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι το τουρκικό κράτος που είναι το διάδοχο και εναπομείναν τμήμα της οθωμανικής αυτοκρατορίας, έχει ηγεμονικές βλέψεις για την περιοχή αυτή. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι η Τουρκία ανήκει στην ομάδα των G20, δηλαδή την ομάδα των 20 πιο ανεπτυγμένων χωρών του κόσμου, ενώ καμιά άλλη χώρα των Βαλκανίων δεν συμμετέχει στην ομάδα αυτή. Η ιστορία λοιπόν έχει εφοδιάσει κάθε λαό των Βαλκανίων και με αισθήματα καχυποψίας του ενός λαού απέναντι στον άλλο, αλλά και αισθήματα συντροφικότητας ως κάτοικοι της ίδιας περιοχής με τα ίδια προβλήματα. Ειδικότερα οι αντιπαλότητες των Βαλκανικών λαών καλλιεργήθηκαν και από τις μεγάλες δυνάμεις της εποχής αλλά και από τις πρωτοεμφανιζόμενες αστικές τάξεις των χωρών αυτών, όπου οι διανοούμενοι εξέφραζαν τις εθνικές επιδιώξεις των λαών αυτών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται ο Κοραΐς και ο Ρήγας Φεραίος. Ο Ρήγας Φεραίος δεν περιοριζόταν μόνο στην εθνική αφύπνιση των Ελλήνων μόνο, αλλά και όλων των Βαλκανικών λαών. Οι αντιπαλότητες αυτές καθώς και η καλλιέργεια των εθνικών συνειδήσεων περιγράφονται παραστατικά στο βιβλίο του Μαρκ Μαζάουερ (Μαζάουερ, 2002: 155 - 252). Οι επεμβάσεις αυτές των μεγάλων δυνάμεων πέρασαν από τον 1ο στον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, στη μεταπολεμική εποχή, καθώς και στην εποχή μετά τη διάλυση των κομμουνιστικών καθεστώτων, έως και τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας και τη δημιουργία του κράτους του Κοσσυφοπεδίου πρόσφατα. Είναι περιττό να τονίσουμε πόσο πιο εύκολα ελέγχεται από τις μεγάλες δυνάμεις ένα μικρό κρατίδιο σε αντίθεση με μια χώρα με οργανωμένη κρατική οντότητα και επαρκή ζωτικό χώρο.

Το εύφλεκτο της περιοχής ενισχύεται από το γεγονός ότι η συμπεριφορά ορισμένων κρατών της Βαλκανικής όπως είναι η Τουρκία και η ΠΓΔΜ είναι έντονα συγκρουσιακές και όχι συνεργατικές όπως πολύ παραστατικά τονίζει ο Geoffrey Parker, στο βιβλίο του «Γεωπολιτική» υποστηρίζει χαρακτηριστικά ότι:

«Η συμπεριφορά των κρατών μπορεί να φαίνεται ότι ποικίλλει τόσο όσο και τα ίδια τα κράτη, αλλά οι μορφές συμπεριφοράς τους ανάγονται σε δύο γενικούς τύπους: το συγκρουσιακό και το συνεργατικό. Αυτή είναι η πραγματικά μεγάλη διαχωριστική γραμμή η οποία χωρίζει τα κράτη σε κατηγορίες και τελικά καθορίζει συνολικά τη φύση του γεωπολιτικού κόσμου ως συνόλου. Αυτή η γραμμή είναι τόσο βασική που διαιρεί τα κράτη σε δυο διακριτές κατηγορίες, οι οποίες είναι πιο θεμελιώδεις από οποιαδήποτε από τις άλλες κατηγοριοποιήσεις που έχουν κατά καιρούς χρησιμοποιηθεί. Τα κράτη είτε έχουν επιδιώξει να επιλύσουν τα προβλήματα που είναι έμφυτα στην αμοιβαία ύπαρξή τους σ' έναν καθορισμένο γεωγραφικό χώρο εμπλεκόμενα σε συγκρούσεις, είτε έχουν προσπαθήσει να τα επιλύσουν συνεργαζόμενα μεταξύ τους. Παρ' όλο που τα κράτη έχουν επιδείξει και τα δύο είδη συμπεριφοράς, κάποια κράτη έχουν πάντοτε την τάση να συμπεριφέρονται με συγκρουσιακό τρόπο ενώ κάποια άλλα κράτη με συνεργατικό» (Parker, 2002:349).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Τουρκία, η οποία έχει επιδείξει δύο φορές συγκρουσιακή συμπεριφορά απέναντι στην Ελλάδα στην πρόσφατη ιστορία των ελληνοτουρκικών σχέσεων, από την οποία αποκόμισε οφέλη. Η πρώτη φορά, είναι η εισβολή των τουρκικών στρατευμάτων στην Κύπρο, όπου ακόμα παραμένουν. Η εισβολή αυτή θεωρείται έμμεση επίθεση εναντίον της Ελλάδας. Η άλλη στα γεγονότα των Ιμίων και του Αιγαίου γενικότερα. Όποιος θέλει να ερμηνεύσει τα γεγονότα στην περιοχή των Βαλκανίων, οφείλει να γνωρίζει τα πρόσφατα αυτά ιστορικά γεγονότα, καθώς και τις βασικές αρχές της σύγχρονης γεωπολιτικής, η οποία χρησιμοποιεί πολυπαραγοντική ανάλυση σαν βασικό εργαλείο ερμηνείας και πρόβλεψης (Parker, 2002:364). Η προσέγγιση του Parker που ακολουθείται είναι ολιστική και αφορά πιο πολύ τον κόσμο σαν σύνολο, παρά το συγκεκριμένο κράτος. «Ο πλανήτης, όπως λέει ο Bunge, είναι υπερβολικά μικρός για πόλεμο και αρκετά μεγάλος για ειρήνη» (Parker, 2002:364). Το ίδιο θα μπορούσε να υποστηριχτεί και για την περιοχή των Βαλκανίων.

Ειδικότερα, το 1991 άρχισε ο πόλεμος στην Πρώην Γιουγκοσλαβία. Εμφανίστηκε τότε στα βόρεια σύνορα της Ελλάδας το ανεξάρτητο κράτος της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Μακεδονίας (ΠΓΔΜ). Η αστάθεια χαρακτήριζε τη δημιουργία του κράτους αυτού, αφού αποτελείται από δύο κατεξοχήν εθνότητες - τους Αλβανούς και τους Σλαβομακεδόνες (Glenny, 1995 : 98). Οι Σλαβομακεδόνες εμφανίζονται σαν μοντέρνο έθνος, μόλις το 1945, ως δημιούργημα του στρατηγού Josip Tito, ο οποίος ενθάρρυνε την ανάπτυξη της Μακεδονικής οντότητας, προκειμένου να αποπλανήσει την επιρροή των Σέρβων στη Γιουγκοσλαβία, σύμφωνα με τον (Glenny, 1995: 98 -108). Η ΠΓΔΜ, βρίσκεται στην πορεία που συνδέει τα βόρεια Βαλκάνια με τα νότια, τα δυτικά με τα ανατολικά. Οι Αμερικανοί, έχουν υπερτονίσει τη γεωστρατηγική σημασία της ΠΓΔΜ για τους ίδιους λόγους, αφού εκεί διατηρούν μια από τις μεγαλύτερες στρατιωτικές βάσεις στην Ευρώπη. Στο ίδιο άρθρο ομολογείται ότι θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα σταθερότητας, χωρίς την προστασία των μεγάλων δυνάμεων.

Μέσα σ' αυτό τον ιστορικό και γεωπολιτικό χώρο θα πρέπει να εξεταστούν οι αγωγοί αερίου και πετρελαίου. Θα πρέπει να εστιάσουμε στο ενεργειακό πρόβλημα της Ελλάδας, ώστε να διαγνώσουμε το μέγεθος του προβλήματος που αντιμετωπίζει, την εξάρτησή της από διεθνείς παράγοντες, αλλά και τη σημασία που έχει ο συγκεκριμένος αγωγός.

3.2. ΤΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΙΟΥ

Η Ελλάδα, με έκταση 131.940 km^2 και με πληθυσμό 10.737.428 κατοίκους (Ιούλιος 2009), παράγει 59,33 δισεκατομμύρια κιλοβατώρες το 2007, ενώ η κατανάλωση το 2006, είναι 55,98 δισεκατομμύρια κιλοβατώρες. Η χώρα εξήγαγε 269 εκατομμύρια κιλοβατώρες το 2007, ενώ εισήγαγε 5,894 δισεκατομμύρια κιλοβατώρες το 2007.

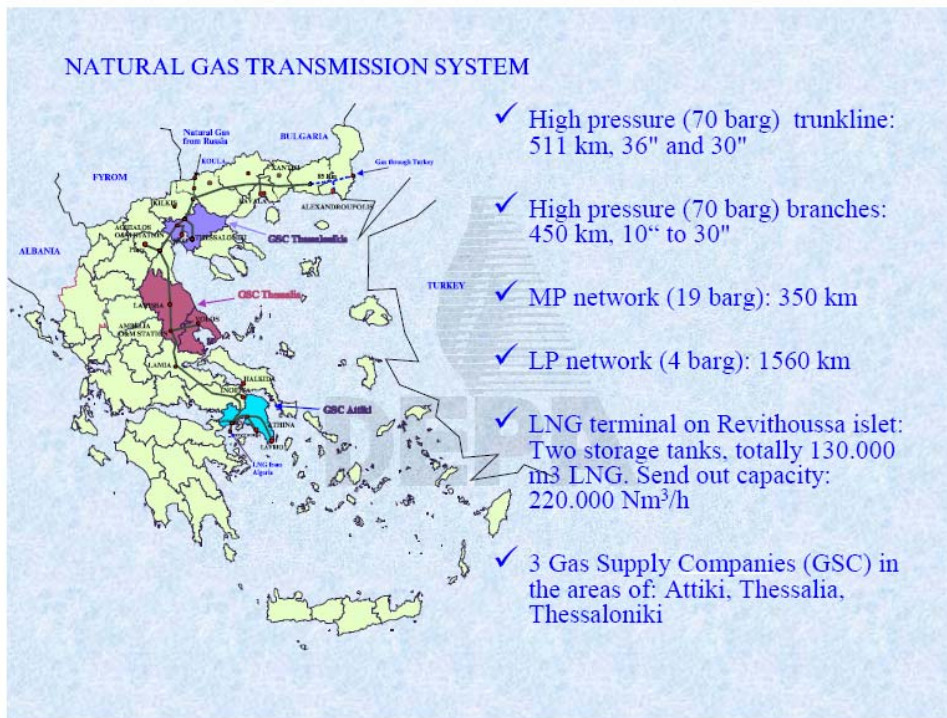
- Παραγωγή πετρελαίου 4.265 βαρέλια την ημέρα (2007). (κοίτασμα Πρίνου)
- Κατανάλωση 441.400 βαρέλια την ημέρα (2007).
- Εξαγωγή πετρελαίου 125.100 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Εισαγωγή πετρελαίου 527.200 βαρέλια την ημέρα (2005).
- Βεβαιωμένα αποθέματα πετρελαίου 10 εκατομμύρια βαρέλια (2008).
- Παραγωγή φυσικού αερίου: 24 εκατομμύρια m^3 (2007).
- Κατανάλωση φυσικού αερίου: 4,069 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Δεν εξάγει φυσικό αέριο (2007).
- Εισαγωγές φυσικού αερίου: 4,1 δισεκατομμύρια m^3 (2007).
- Βεβαιωμένα αποθέματα φυσικού αερίου: 1,982 δισεκατομμύρια m^3 (2008).
- Διαθέτει αγωγούς αερίου μήκους 1.197 km και αγωγούς πετρελαίου μήκους 75 km (2008).

(Πηγή: <http://www.cia.gov/library/publications/theworld-factbook/geos/gr/html/>).

Τα προαναφερθέντα στατιστικά στοιχεία, μας δείχνουν την εξάρτηση της χώρας από εισαγωγές σε πετρέλαιο, αλλά και τον αναπροσανατολισμό της ενεργειακής πολιτικής σε νέες μορφές ενέργειας - όπως το φυσικό αέριο. Τις ίδιες τάσεις και ανησυχίες, μπορεί να διαγνώσει κανείς σε ομιλίες πολιτικών και ιθυνόντων που εμπλέκονται στη χάραξη αντίστοιχης πολιτικής.

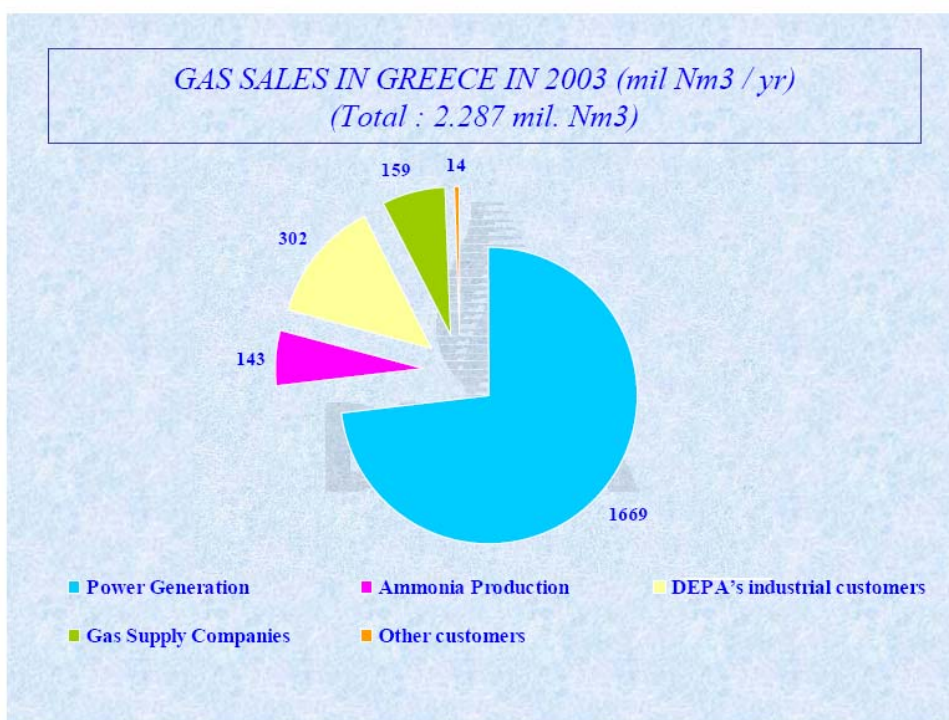
Οι επόμενοι τέσσερις πίνακες που ακολουθούν, προέρχονται από την ομιλία του κ. Βασίλη Τσομπανόπουλου (2004), γενικού διευθυντή ΔΕΠΑ στην Κωνσταντινούπολη το Μάιο του 2004.

Στον χάρτη 11, φαίνεται παραστατικά τι μικρό τμήμα της Ελληνικής επικράτειας καλύπτουν οι τρεις ενεργοποιημένες ΕΠΑ και συνεπώς τι μεγάλη μελλοντική εξέλιξη θα παρουσιάσει η διάδοση του αερίου.



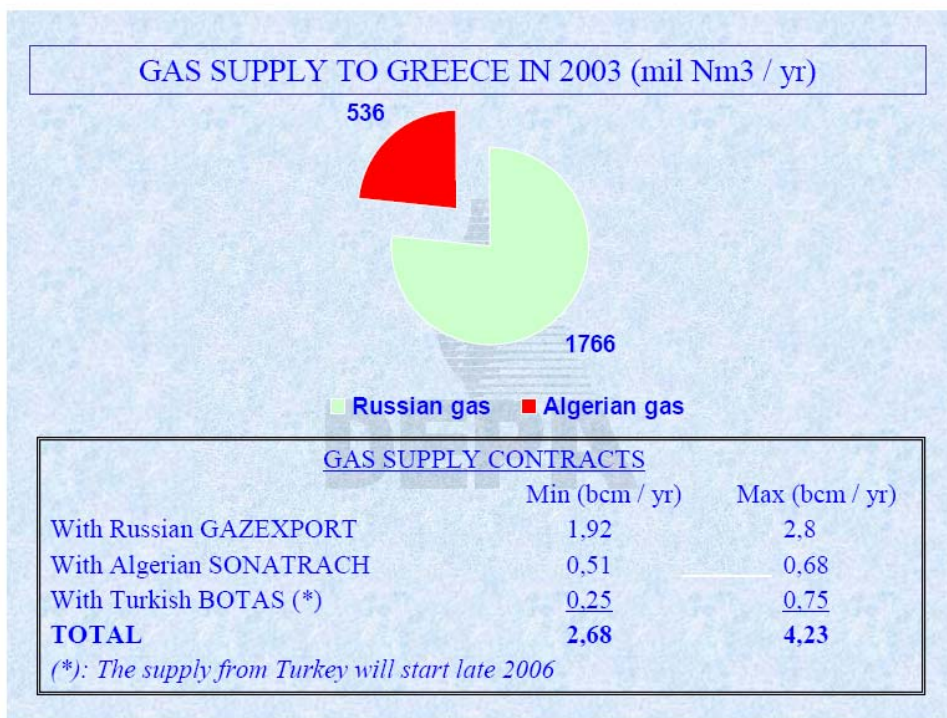
Χάρτης 11

Στο διάγραμμα 2 φαίνονται οι πωλήσεις αερίου στην Ελλάδα το 2003 και η κατανομή τους σε σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής, εταιρίες διανομής, εργοστάσια παραγωγής αμμωνίας κλπ., όπου φαίνεται ότι ο βασικός καταναλωτής αερίου είναι η ΔΕΗ, καθώς και πόσο μικρό μέρος σχετικά της παραγωγής απορροφούν οι διάφορες ΕΠΑ.



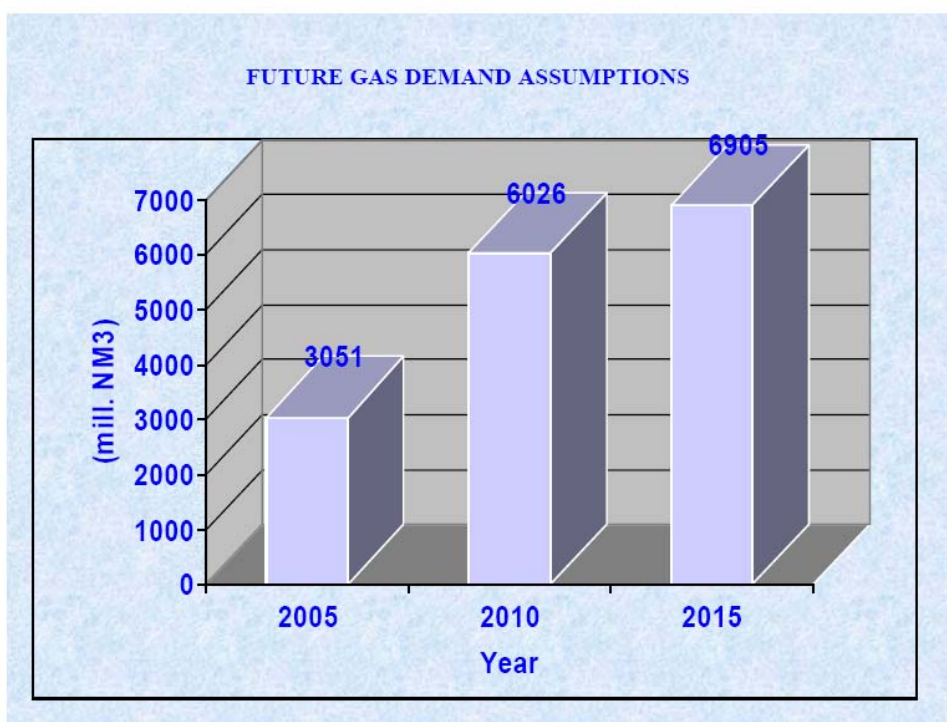
Διάγραμμα 2

Ο επόμενος πίνακας, δείχνει τη χώρα προέλευσης και προμήθειας του αερίου στην Ελλάδα. Από τον πίνακα αυτό, φαίνεται ότι τα $\frac{3}{4}$ του εισαγόμενου αερίου προέρχεται από τη Ρωσία και το $\frac{1}{4}$ από την Αλγερία.



Πίνακας 1

Το επόμενο διάγραμμα, δείχνει τις μελλοντικές υποθετικές ανάγκες αερίου ως το 2015. Δεν καθορίζει όμως με ποια μέθοδο έγιναν οι προβλέψεις αυτές και προφανώς δεν έχει ληφθεί υπόψη η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008.



Διάγραμμα 3

Ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 2), προέρχεται από την ανάλυση του Κων/νου Μαρούλη, γενικού διευθυντή της ΔΕΠΑ, στις 4.4.2008 στην Ακαδημία Αθηνών.

Έτος	Ηλεκτροπαραγωγική	Βιομηχανία	Ε.Π.Α.	Σύνολο
2001	16,11	4,26	0,55	20,93
2002	16,98	4,45	1,3	22,73
2003	18,89	5,14	1,78	25,81
2004	20,49	5,47	2,42	28,39
2005	20,45	6,16	3,42	30,04
2006	24,51	6,07	4,51	35,09
2007	31,75	6,05	5,27	43,07

Η Ελλάδα, είναι χώρα εξαρτημένη στον ενεργειακό τομέα, εφόσον εισάγει το 67% της ενέργειάς της. Μάλιστα συγκαταλέγεται στις χώρες που έχουν τον υψηλότερο βαθμό εξάρτησης ανάμεσα στις χώρες της Ευρώπης (72,0%). Με βάση τα παρακάτω στοιχεία, στο πίνακα 3, μπορούμε να καταλάβουμε το λόγο για τον οποίο πήρε τους χειρότερους βαθμούς ως προς την

σύνθεση του ενεργειακού της μίγματος, σε ένα διεθνές συνέδριο για την ενέργεια, όπου παρουσιάστηκαν τα ενεργειακά ισοζύγια των κυριότερων ευρωπαϊκών χωρών.

Τελική Ενεργειακή Κατανάλωση στην Ελλάδα
(σε εκατ. τόνοι ισοδ. πετρελαίου – ΤΠ)

Καύσιμο	1995	2006
Στερεά Καύσιμα	8.783 (36%)	8.392 (27%)
Πετρέλαιο	14.006 (58%)	18.207 (58%)
Φ.Αέριο	44 –	2.747 (9%)
ΑΠΕ	1.289 (5%)	1.796 (6%)
Συνολική Κατανάλωση	24.122	31.142

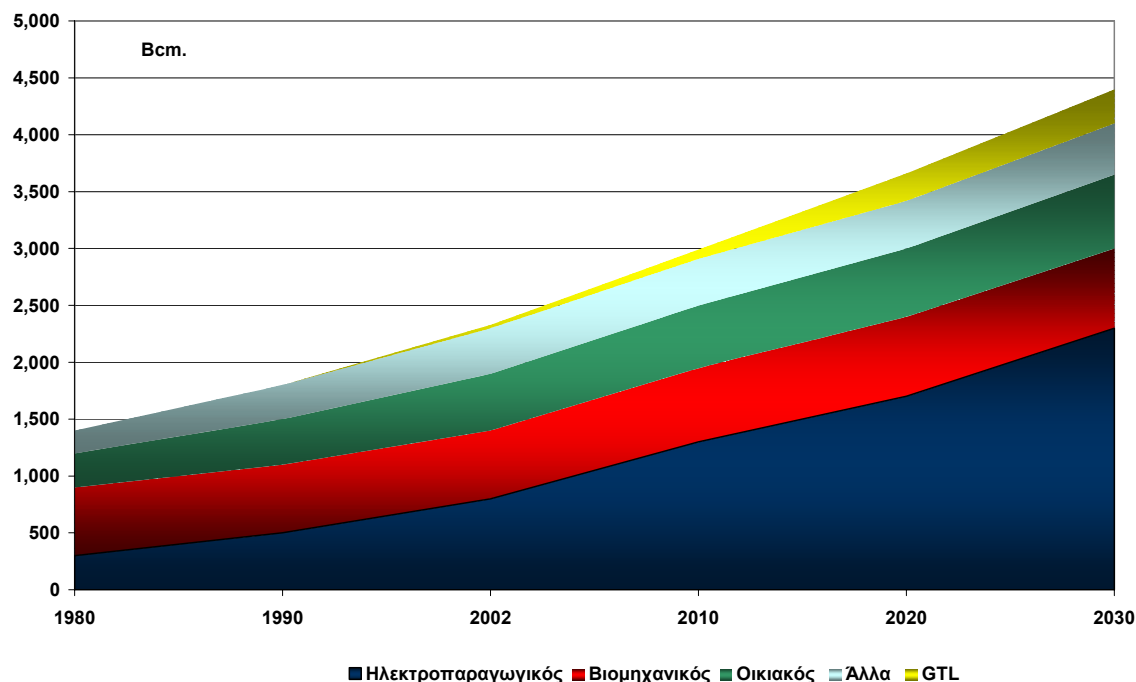
Κατά τη χρονική περίοδο 1995 – 2006, κυριαρχείται από το πετρέλαιο σε ποσοστό 58% επί της τελικής κατανάλωσης, με βάση τα στοιχεία της Eurostat για το 2006, ποσοστό το οποίο δεν μεταβλήθηκε, ενώ η κατανάλωση σε απόλυτα νούμερα αυξήθηκε, από τους 14,0 εκατ. τόνους το 1995 στους 18,2 εκατ. τόνους το 2006. Συνεπώς το 5,0% του ΑΕΠ της χώρας καταναλώθηκε για εισαγωγές πετρελαίου. Το φυσικό αέριο, με βάση τα στοιχεία της Eurostat το 2006, ισοδυναμεί στο 9.0% του ενεργειακού ισοζυγίου. Συνεπώς οι υδρογονάνθρακες, ισοδυναμούν με το 67% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης της χώρας.

Η συμμετοχή των ΑΠΕ, παραμένει στο 6,0% επί του συνολικού μίγματος, ποσοστό τραγικά περιθωριακό. Σύμφωνα με την νέα Οδηγία της Κομισιόν, από το 6% θα πρέπει να μεταβούμε στο 18% μέχρι το 2020, γεγονός αδύνατο για τα ελληνικά δεδομένα. Στόχος των προηγμένων χωρών, είναι να διαφοροποιήσουν το ενεργειακό τους ισοζύγιο, δηλαδή η οικονομία τους στον ενεργειακό τομέα να μην εξαρτάται από μία μόνο ενεργειακή πηγή, αλλά από ποικίλες, όπως η πυρηνική ενέργεια, η εγχώρια παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου, ακόμη και ο λιθάνθρακας. Στην Ελλάδα όμως δε συζητείται αυτό το ζήτημα. Αντιθέτως οι πολιτικοί επαναπαύονται κοιτώντας μόνο το σήμερα και αγνώντας το αύριο, μέσα από το Συμβούλιο Εθνικής Ενεργειακής Στρατηγικής (ΣΕΕΣ) το οποίο έχει οριστεί από την πολιτεία («Το ενεργειακό μείγμα», *ΕΠΑ Αττικής ΑΕ*, 9/04/2009).

Στο διάστημα ανάμεσα στα έτη 2003 – 2004, έχει αυξηθεί η ζήτηση φυσικού αερίου κατά 3.3% στις χώρες της Ευρωπαϊκή Ένωσης, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2004. Συγκεκριμένα, το φυσικό αέριο αποτελούσε το 24.4% της συνολικής κατανάλωσης, το πετρέλαιο το 40.4% και ο άνθρακας το υπόλοιπο 17.9%. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα, η αύξηση ζήτησης φυσικού αερίου θα συνεχιστεί τα επόμενα χρόνια. Με τις οδηγίες 96/92/ΕΚ και 98/30/ΕΚ, απελευθερώθηκαν οι τομείς ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Από την

1/7/2004 για τους βιομηχανικούς «επιλέξιμους πελάτες», ενώ από την 1/7/2007 για τους οικιακούς. Οι οδηγίες 2003/54/EK και 2003/55/EK, διαμορφώνουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο παραγωγής, προμήθειας, μεταφοράς και διανομής από τις επιχειρήσεις φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας. (Παπαντώνη, 2006: 413).

Διάγραμμα 4: Εξέλιξη Ζήτησης Φυσικού Αερίου ανά Τομέα



Πηγή: IEA, "World Energy Outlook", (2004).

Θεμιτό είναι να εξεταστούν όλοι οι υπάρχοντες και προβλεπόμενοι αγωγοί στον ελληνικό χώρο. Θα παρουσιαστούν οι εμπλεκόμενες εταιρείες στην εκμετάλλευση, ο προϋπολογισμός και η πρόβλεψη απόσβεσής τους και θα αποτυπωθεί η ευρύτερη γεωστρατηγική τους σημασία. Αυτό θα είναι το πρώτο μέλημα του επόμενου κεφαλαίου, ενώ η ανάλυση θα εστιαστεί κυρίως στον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης, όπου προβάλλονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του, μέσα από τις θέσεις των πολιτικών κομμάτων, φορέων της τοπικής κοινωνίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

4.1. ΑΓΩΓΟΣ ΑΕΡΙΟΥ SOUTH STREAM



Χάρτης 12. Αγωγός αερίου South Stream.

Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/South_Stream.

Ο South Stream, είναι ο δίδυμος αδελφός του Nord Stream, ο οποίος διευθύνεται σαν κατασκευαστικό έργο από τον πρώην καγκελάριο της Γερμανίας Srender. Ενώ η κατασκευή του αγωγού Nord Stream δεν προκάλεσε αντιρρήσεις, διότι συμμετέχουν τα ισχυρότερα κράτη της Ευρώπης, το αντίθετο συνέβη με τον αγωγό South Stream ο οποίος είναι αγωγός φυσικού αερίου και θα μπαίνει στο ελληνικό έδαφος απ' το Μπουργκάς της Βουλγαρίας. Θα παρέχει δέκα δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικού αερίου τον χρόνο και κατά 50% θα ανήκει στην Gazprom και κατά 50% στη ΔΕΣΦΑ. Ως τα μέσα του 2010 αναμένεται να έχει περατωθεί η μελέτη σκοπιμότητας του αγωγού και η μελλοντική του πορεία προς την Αλβανία, αλλά και προς την Ιταλία. Το ελληνικό τμήμα θα ακολουθεί την πορεία κατά μήκος της Μακεδονίας και της Ηπείρου και θα καταλήγει στην Ηγουμενίτσα. Η κατασκευή του αγωγού, αναμένεται να αρχίσει το 2014.

Αξίζει φυσικά να εστιάσουμε στις αντιρρήσεις και τις επιφυλάξεις οι οποίες ανέκυψαν για τον εν λόγω αγωγό. Αρχικά, σε εκείνες που εκφράστηκαν από αξιωματούχους της Ε.Ε., καθώς και Αμερικανών για κάθε αγωγό.

Συγκεκριμένα, η Ε.Ε. στην προσπάθειά της να μειώσει την εξάρτηση του φυσικού αερίου από τη Ρωσία, επιχειρεί να ξεκινήσει την κατασκευή αγωγού με το όνομα Nabucco, σύμφωνα με το άρθρο της Valentina Pop στις 14/2/08. Ο αγωγός έχει την στήριξη των Η.Π.Α. και θα μεταφέρει 30 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα αερίου από τον Αζερμπαϊτζάν μέσω Τουρκίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ουγγαρίας και Αυστρίας. Επικεφαλής της κοινοπραξίας Nabucco, είναι ο Ρέινχαρτ Μίτσεκ, ενώ ο συντονιστής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το εργοστάσιο, είναι ο πρώην Ολλανδός υπουργός Εξωτερικών Ζόσιας Βαν Άαρτεν. Γίνεται μεγάλη πάλη με τις χώρες από τις οποίες θα περάσει ο αγωγός Ναμπούκο με αυτή του South Stream. Επί παραδείγματι, η Ρωσία έχει κάνει δελεαστικές προτάσεις στη Βουλγαρία, η οποία έχει ενταχθεί στο κρατικό μονοπώλιο αερίου της South Stream. Επίσης, η Ρωσία διαπραγματεύεται συμφωνία με τη Σερβία, καθώς υποσχέθηκε ότι το βόρειο τμήμα του South Stream θα περνάει από τη χώρα. (Pop, 2008).

Η σύμβαση υπεγράφη στις 29 Απριλίου του 2008 στη Μόσχα, μεταξύ των ομολόγων υπουργών ανάπτυξης. Το έργο αυτό θα μεταφέρει ποσότητες αερίου από τη Ρωσία προς την Ευρώπη, μέσω Βουλγαρίας και Ελλάδας. Οι ιδρυτές της εταιρίας είναι από ρωσικής πλευράς, η Ανώνυμη Εταιρία «Gazprom» και από ελληνικής πλευράς, η Ανώνυμη Εταιρία Διαχείρισης Εθνικού Συστήματος φυσικού αερίου, ΔΕΣΦΑ, με συμμετοχή στο εταιρικό κεφάλαιο 50% έκαστη. Η ικανότητα μεταφοράς φυσικού αερίου του αγωγού θα είναι 10 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα το χρόνο (Πηγή : στοιχεία Γαρεφαλάκη, Σύμβουλος Ειδικής Γραμματείας Διεθνούς Ενεργειακής Πολιτικής Υπουργείου Ανάπτυξης). Ο South Stream έχει δύο κλάδους, ο ένας, ο νότιος κλάδος κατευθύνεται προς τα Βαλκάνια και την Ιταλία και ο άλλος, ο βόρειος, μέσω Βαλκανίων προς την Κεντρική Ευρώπη. Αναμένεται μέσα σε μια πενταετία να έχει κατασκευαστεί ο South Stream (Gow, 2008:32).

Nabucco αγωγός αερίου



Χάρτης 13.

Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Nabucco_Pipeline

Το σχέδιο του Nabucco, όπως φαίνεται στο χάρτη 13, προβλέπει τη σύνδεση της Κασπίας, της Μέσης Ανατολής και της Αιγύπτου μέσω Τουρκίας, της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας και της Ουγγαρίας μέσω Αυστρίας. Υπολογίζεται να έχει μήκος 3.300 χιλιόμετρα και έχει σχεδιαστεί να μεταφέρει 31 bcm/y. Αναμένεται να στοιχίσει 7,9 δισεκατομμύρια ευρώ (Πηγή: <http://www.nabucco-pipeline.com/project>), ενώ νεότερες εκτιμήσεις αναφέρουν ότι το κόστος θα ανέλθει σε 12 δισεκατομμύρια δολάρια.

Μετά την σύγκρουση στον Καύκασο (Γεωργία), τέθηκε επιτακτικά το θέμα να υπάρχουν πολλαπλές πηγές ενέργειας για λόγους προστασίας της Ευρώπης. Η Gazprom, η οποία είναι η κρατική Ρωσική μονοπωλιακή εταιρεία, πρότεινε στους Αζέρους να αγοράσει το αέριο η εταιρεία σε τιμές που υπάρχουν στην παγκόσμια αγορά και να διοχετεύει μέσω των δύο αγωγών Nord και South Stream στην Ευρώπη.

Είναι αυτονόητο ότι η Μόσχα και η Gazprom, μέσω των διμερών συμφωνιών με χώρες της Ευρώπης, δημιουργεί μία διαίρεση στις επιθυμίες της Ευρώπης η οποία παύει να έχει ενιαία γραμμή (Gow, 2008:32). Επίσης, στο ίδιο άρθρο της Guardian, τονίζεται, ότι όπως οδεύουν τα πράγματα η χρήση της πυρηνικής ενέργειας είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα γίνει απαραίτητη,

δηλαδή δε θα αρκεί το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών.

Οι εταιρείες που συμμετέχουν στην κοινοπραξία του αγωγού Nabucco είναι οι: OMV (Αυστρία), MOL (Ουγγαρία), Botas (Τουρκία), Bulgargaz (Βουλγαρία), αλλά και η Transgaz (Ρουμανία). Ανοικτό παραμένει το ενδεχόμενο συμμετοχής στην κοινοπραξία των εταιριών RWE AG Group (Γερμανία), αλλά και της Gaz de France SA (Γαλλία) («Για τον αγωγό Ναμπούκο συζήτησαν οι Ευρωπαίοι υπουργοί Ενέργειας», *Ελεύθερος Τύπος*, 4.12.07). Η κατασκευή του αγωγού Nabucco έχει συμπεριληφθεί στην ατζέντα συζητήσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Υπουργών Ενέργειας.

Η Τουρκία, προκειμένου να επιτύχει την πλήρη ένταξή της στην Ε.Ε., χρησιμοποιεί και το όπλο του αγωγού Nabucco ο οποίος θεωρητικά αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία το 2013 και θα μεταφέρει το αέριο της Κασπίας μέχρι τη Βιέννη μέσω Τουρκίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας και Ουγγαρίας με συνολικό μήκος 3300 km. Υπάρχει θέμα, αυτή τη στιγμή, ελλειπών χρηματοδότησης του έργου, το κόστος του οποίου ανέρχεται στα 12 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ δεν έχουν διασφαλιστεί ακόμα τα απαιτούμενα κοιτάσματα για την τροφοδοτήσή του. Παράλληλα πρέπει να τονιστεί ότι η οριοθέτηση της Κασπίας Θάλασσας δεν έχει ακόμα διευθετηθεί. Επιπλέον, τίθεται το εξής ερώτημα: η Τουρκία που έχει τεράστιες ενεργειακές ανάγκες σε αέριο, θα επιτρέψει τη δίοδο του αερίου (*transit*) από το έδαφός της, όταν η ίδια θα επιθυμεί τις ποσότητες αυτές για τον εαυτό της; (Λεμπρέν, 2009).

4.2. ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΑΓΩΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (PEOP)



Χάρτης 14 Πανευρωπαϊκός αγωγός πετρελαίου (PEOP).

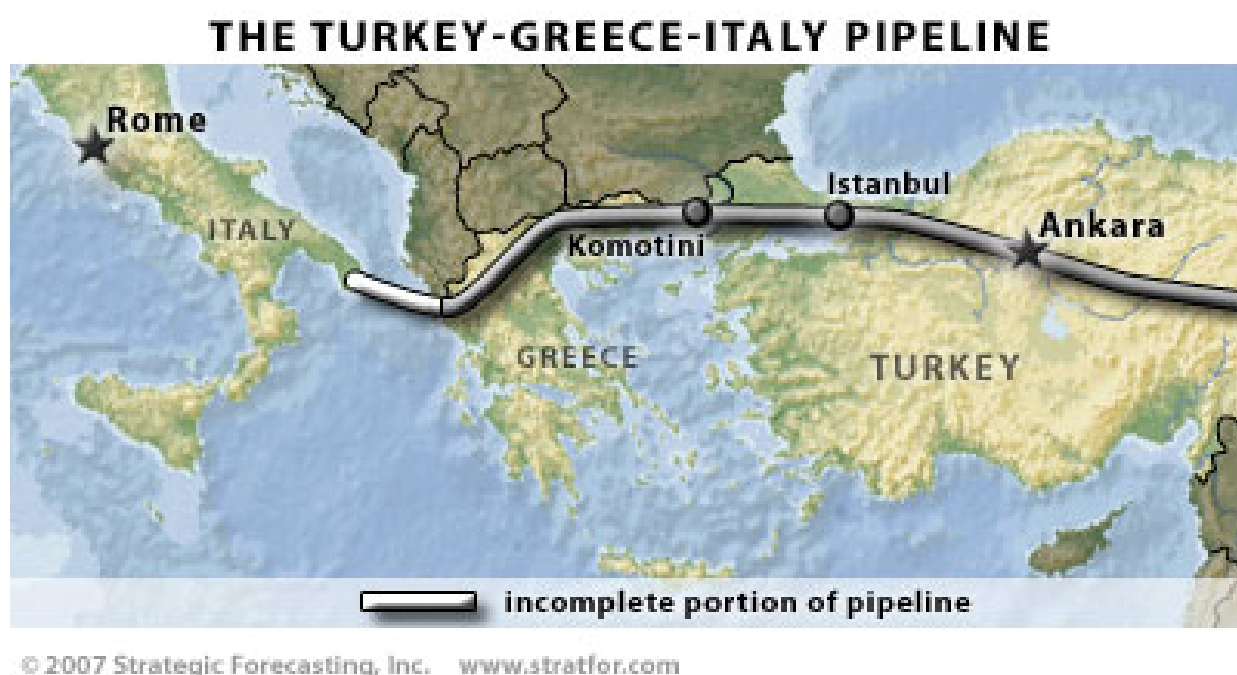
Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_Pipeline

Στις 3/4/07, υπεγράφη συμφωνία για την κατασκευή αγωγού μήκους 1.400 χιλιομέτρων, για τη μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου από την Κωσταντζα της Ρουμανίας στη Γένοβα της Ιταλίας. Η συμφωνία υπογράφηκε από αξιωματούχους της Κροατίας, Ιταλίας, Σλοβενίας, Σερβίας και Ρουμανίας. Η δυνατότητα μεταφοράς προβλέπεται να είναι 60 ως 90 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου και ενδεχομένως η υποδομή αυτή να χρησιμοποιηθεί και για μεταφορά φυσικού αερίου. Το συνολικό κοστολόγιο αναμένεται να ανέλθει σε 3,5 δισεκατομμύρια δολάρια. Το πετρέλαιο, θα προέρχεται από χώρες της Κασπίας (Καζακστάν, Αζερμπαϊτζάν). Πρέπει να τονίσουμε ότι η Κασπία, σύμφωνα με αμερικανικές εκτιμήσεις διαθέτει τα τρίτα μεγαλύτερα αποθέματα φυσικού αερίου στον κόσμο. Ο αγωγός Κωσταντζα – Τεργιέστη, αναγνωρίζεται ως αμερικανικός αγωγός από τα διεθνή μέσα ενημέρωσης, για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος, είναι ότι μέσω του αγωγού, μειώνεται η ισχύς του ρωσικού πετρελαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο δεύτερος λόγος, είναι ότι το Καζακστάν και το Αζερμπαϊτζάν, χώρες υπό την προστασία των ΗΠΑ, κινούν το πετρέλαιό τους μέσω του αγωγού. Επιπροσθέτως, πρέπει να τονίσουμε ότι ο αγωγός αυτός έχει και τις ευλογίες της Ε.Ε., ο εκπρόσωπος της οποίας, δηλαδή ο επίτροπος Αντρίς Παιμπαγκς που συμμετείχε στην υπογραφή, χαιρέτισε τη συμφωνία αυτή, σαν ένα βήμα που θα οδηγήσει στην αποσυμφόρηση της μεταφοράς ενεργείας φέρνοντάς την άμεσα στον καταναλωτή και έμμεσα δήλωσε ότι αποτελεί ένα βήμα για την απεξάρτηση της Ε.Ε. από το ρωσικό πετρέλαιο.

Ο αγωγός αυτός Κωσταντζα - Τεργιέστη, συνιστά μία απάντηση στον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, αφού άλλωστε υπογράφηκε λίγες μέρες μετά την υπογραφή του Μπουργκάς

και βεβαίως είναι ένα παζλ στη διαμάχη για το ποιος ελέγχει τις πηγές, αλλά και τους δρόμους μεταφοράς πετρελαίου και αερίου («Το πετρέλαιο, οι αγωγοί και τα Βαλκάνια», 2007, «Συμφωνία για «Πανευρωπαϊκό Αγωγό» πετρελαίου», 2007: 13). Πρέπει ακόμα να συμπληρωθεί, ότι κατά τη διάρκεια της επίσκεψής της στην Αθήνα στις αρχές του 2007, η υπουργός εξωτερικών των ΗΠΑ Κοντολίζα Ράις, ζήτησε ελάττωση της εξάρτησης της χώρας μας από το ρωσικό πετρέλαιο. (Αγωγός η Ελλάδα, 2006)

4.3. Ο ΑΓΩΓΟΣ TGI



Χάρτης 15. Αγωγός TGI.

Πηγή: <http://www.stratfor.com/files/mmf/d/7/d7b0ee909bd2296aaf74aba57867093166db79b0.jpg>

Είναι ο αγωγός αερίου που θα συνδέσει Τουρκία, Ελλάδα και Ιταλία (TGI) και θα μεταφέρει αέριο από το Αζερμπαϊτζάν σε Τουρκία, Ελλάδα και Ιταλία, όπως φαίνεται και στο χάρτη 15. Το Αζερμπαϊτζάν, είναι μια χώρα, η οποία είναι ευνοούμενη των ΗΠΑ, προκειμένου να αποσχιστεί από τη ρωσική επιρροή και αποτελεί τον αντίπαλο του South Stream. Ο σχεδιασμός του έργου αυτού προηγείται του South Stream. Ο αγωγός αυτός, ο TGI, όπως προαναφέρθηκε, έχει τη μεγάλη υποστήριξη των ΗΠΑ, η οποία πρόσφατα εκδηλώθηκε με την παρέμβαση του αμερικανού βοηθού υπουργού εξωτερικών κ. Μπράιζα, ο οποίος ισχυρίζεται τα ακόλουθα: «Μπορείτε να έχετε τον TGI και τον South Stream εάν ολοκληρώσετε πρώτα τον

TGI. Εάν κατασκευάσετε πρώτα τον South Stream φοβούμε ότι θα μείνετε μόνο με αυτόν», δήλωσε ο Αμερικανός αξιωματούχος.

Οι ΗΠΑ υποστήριζαν την κατασκευή του αγωγού TGI που θα μεταφέρει Αζέρικο αέριο μέσω Τουρκίας «επειδή ήταν δική σας πρωτοβουλία», είπε ο Μπράιζα. Μαζί με την Ιταλία «σκεφθήκατε το εγχείρημα και βρήκατε τους επενδυτές. Οι ΗΠΑ συμφώνησαν με την ιδέα και την υποστήριξαν». «Συνεργασθήκαμε με το Αζερμπαϊτζάν για να πείσουμε την κυβέρνησή του ότι αξίζει να συμμετάσχει στο έργο», τόνισε ο Μπράιζα που υποστήριξε ότι δεν ήταν εύκολο. «Το Αζερμπαϊτζάν δεν ήταν ιδιαίτερα ενθουσιώδες» καθώς θέλει να εξοικονομήσει το φυσικό αέριο για το μέλλον και προς το παρόν δίνει προτεραιότητα στο πετρέλαιο, υποστήριξε. «Από όσο γνωρίζουμε η Ελλάδα εξακολουθεί να θέλει να ολοκληρώσει το έργο. Αυτό είναι καλό. Ας το πραγματοποιήσουμε». Προειδοποίησε στη συνέχεια ότι ο South Stream έχει υψηλό κόστος κατασκευής το οποίο θα κληθούν να το πληρώσουν οι έλληνες καταναλωτές («Πρώτα ο TGI και μετά ο South Stream», 2008).

Στις αιτιάσεις αυτές του κ. Μπράιζα απάντησε η ελληνική κυβέρνηση με την υπουργό εξωτερικών κ. Ντόρα Μπακογιάννη ως εξής:

«Σκοπός μας, είπε η Ντόρα Μπακογιάννη, είναι να αποτελέσουμε έναν αξιόπιστο, υπεύθυνο και προβλέψιμο εταίρο, ένα γερό κρίκο στην ενεργειακή αλυσίδα της Ευρώπης. Με τον αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, ένα έργο ιδιαίτερης γεωπολιτικής και οικονομικής σημασίας για τη χώρα μας, όπως και με τον αγωγό φυσικού αερίου Τουρκίας - Ελλάδας - Ιταλίας, αλλά και βεβαίως με την προώθηση του αγωγού South Stream, προχωρούμε με σταθερά βήματα προς το στόχο μας. Να αποτελέσει, δηλαδή, η Ελλάδα ένα ασφαλές, διαμετακομιστικό ενεργειακό κέντρο με ευρύτερη εμβέλεια στην Ευρώπη» («Ακροβασίες στους ενεργειακούς ανταγωνισμούς», 2009:7).

Ο TGI έχει χαρακτηριστεί σαν έργο προτεραιότητας από την Ε.Ε. στο πλαίσιο των δυτικοευρωπαϊκών ενεργειακών δικτύων. Με την ολοκλήρωση του έργου, θα υπάρχει η δυνατότητα σύνδεσης των κοιτασμάτων αερίου της Κασπίας, με τις αγορές της Ευρώπης. Δεύτερος στόχος είναι η εναλλακτική τροφοδότηση με φυσικό αέριο της διαρκώς αναπτυσσόμενης ελληνικής αγοράς. Ο TGI αγωγός, ενσωματώνει καταρχήν τον υπάρχοντα ελληνοτουρκικό αγωγό (TGI) που εγκαινιάστηκε στις 18 Νοεμβρίου 2007 από τους πρωθυπουργούς Ελλάδας – Τουρκίας παρουσία του προέδρου του Αζερμπαϊτζάν. Στη συνέχεια, το χερσαίο τμήμα, μήκους 590 km και διαμέτρου 42’’ ξεκινάει από την Κομοτηνή και καταλήγει στην περιοχή της Ηγουμενίτσας και θα κατασκευαστεί από το ΔΕΣΦΑ. Στη συνέχεια υπεγράφη στις 11 Ιουνίου του 2008 η ιδρυτική πράξη της εταιρίας «TGI Ποσειδών» Α.Ε. με μετόχους τη

ΔΕΠΑ 50% και την EDISON 50%. Η «TGI Ποσειδών» έχει την έδρα της στην Αθήνα και θα σχεδιάσει, θα κατασκευάσει, θα αναπτύξει τον υποθαλάσσιο αγωγό φυσικού αερίου Ελλάδος – Ιταλίας. Το μήκος του υποθαλάσσιου τμήματος θα είναι 212 km και η διάμετρος του 32'', το όνομά του Ποσειδώνας, θα ξεκινά από τις ακτές της Ηγουμενίτσας και θα καταλήγει στο Otranto της Ιταλίας. Θα διασχίζει το Ιόνιο πέλαγος και το υπολογιζόμενο μέγιστο βάθος θα είναι 1450 m. Μέχρι το τέλος του 2012 θα έχει ολοκληρωθεί (Πηγή: στοιχεία κ. Γαρεφαλάκη, Σύμβουλο Ειδικής Γραμματείας Διεθνούς Ενεργειακής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης Υπουργείο Ανάπτυξης).

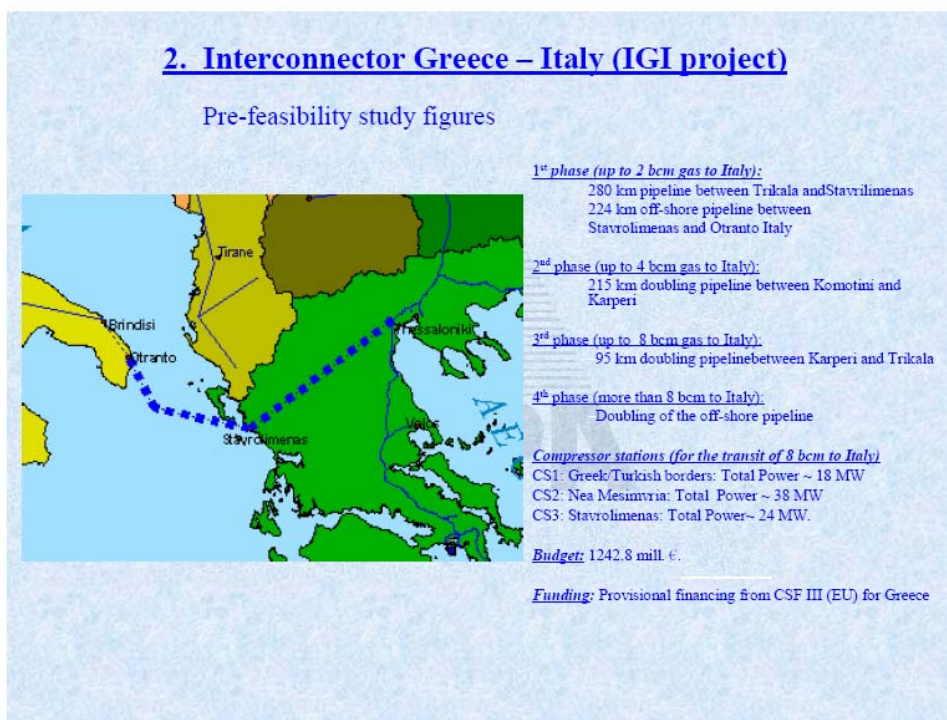
Οι εταιρείες Edison και ΔΕΠΑ, θα έχουν την εκμετάλλευση του έργου για 25 χρόνια και τη δυνατότητα να δίνουν αέριο και σε άλλες χώρες (Πηγή: στοιχεία κ. Γαρεφαλάκη, Υπουργείο Ανάπτυξης).

Οι επόμενοι δύο χάρτες προέρχονται από την ομιλία του Βασίλη Τσαμπανόπουλου στην Κωνσταντινούπολη το Μάιο του 2004. Στον χάρτη που απεικονίζεται ο TGI, φαίνεται το ήδη υπάρχον τμήμα του ITG που συνδέει τα δίκτυα Ελλάδος - Τουρκίας.



Χάρτης 16, του ITG που συνδέει τα δίκτυα Ελλάδος – Τουρκίας.

Στον επόμενο χάρτη, χάρτης 17, φαίνεται η προβλεπόμενη μελλοντική διασύνδεση Ελλάδος - Ιταλίας.



Χάρτης του ITG με τη προβλεπόμενη μελλοντική διασύνδεση Ελλάδος - Ιταλίας.

4.4. ΑΓΩΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ



Χάρτης 18. Αγωγός πετρελαίου Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη.

Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki>.

Η τριμερής διακρατική συμφωνία Ελλάδας - Ρωσίας - Βουλγαρίας για την κατασκευή του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, υπεγράφη στις 15/3/2007 και έκλεισε οριστικά τη δεκατετράχρονη προσπάθεια υλοποίησης ενός αγωγού σε βουλγαροελληνικό έδαφος μήκος 303 χιλιομέτρων και διαμέτρου περίπου 1 μέτρου. Στο Μπουργκάς, οι δεξαμενές αποθήκευσης θα έχουν χωρητικότητα 500.000 κυβικών, ενώ στην Αλεξανδρούπολη, οι αποθήκες θα έχουν χωρητικότητα 700.000 κυβικών. Στο Μπουργκάς θα υπάρχουν δύο αποβάθρες πρόσδεσης για πλοία, το ίδιο και στην Αλεξανδρούπολη. Το κόστος θα ανέρχεται σε 700 εκατομμύρια ευρώ περίπου, που θα μπορεί να μεταφέρει κατ' εκτίμηση από 35 ως 50 εκατομμύρια τόνους ετησίως, παρακάμπτοντας τα στενά των Δαρδανελίων από το ρωσικό λιμάνι Νοβοροσίσκ. Χρειάστηκαν συζητήσεις ετών και έγιναν πολλές αμφιταλαντεύσεις, έως ότου υπογραφεί η τελική συμφωνία. Είχε προηγηθεί της τελικής συμφωνίας, η διακήρυξη για

συνεργασία στους τομείς της ενέργειας μεταξύ των ηγετών Πούτιν της Ρωσίας, Παρβάνοφ της Βουλγαρίας και Κων/νου Καραμανλή της Ελλάδος, στην Αθήνα στις 4/9/2006, όπου οι τρεις χώρες «δεσμεύτηκαν» να επιταχύνουν τις διαδικασίες. Η συμφωνία όταν υπεγράφη, συνάντησε τις αντιδράσεις των ΗΠΑ. Η δε Κοντολίζα Ράις, στην επίσκεψή της στην Αθήνα το 2006, ζήτησε από την ελληνίδα ομόλογό της να σκεφθεί και τη διασφάλιση εναλλακτικών πηγών ενέργειας («Απόψεις: Αγωγός η Ελλάδα», *Ελευθεροτυπία*, 05.09.2006).

Αναλογιζόμενοι τη σημασία του έργου για την Ελλάδα, θα πρέπει να αναλυθεί το ιστορικό του αγωγού και να παρατεθούν ανά χρονολογική σειρά τα βασικά στάδια σύλληψης και υλοποίησης του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη σύμφωνα με τα στοιχεία του αρχείου της κας Μαραγκοζάκη, δημοσιογράφου και μέλους ΕΣΗΕΜ-Θ, υπαλλήλου στο Γραφείο Τύπου του δήμου Αλεξανδρούπολης:

- 1993: Ο οραματιστής του έργου Ν. Γρηγοριάδης παρουσιάζει την ιδέα για την κατασκευή του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη(B/A).
- Θεσσαλονίκη (29/6/1994): Διμερής συνάντηση μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας. Υπογραφή δήλωσης προθέσεων των δύο Κυβερνήσεων. (Κ. Παπούλιας - Christo Totev) - Μόσχα, 22-23/11/1994: Συνάντηση ελληνικών και ρωσικών εταιρειών (Gazprom & Ρωσικό Ινστιτούτο Μελετών). Υπογραφή Μνημονίου επί των εξετασθεισών προτάσεων.
- Αθήνα (18-20/12/1994): Επίσκεψη Εργασίας του Αντιπροέδρου της Ρωσίας κ. Νταβίντοφ και συνάντηση με τον πρωθυπουργό Ελλάδας κ. Α. Παπανδρέου. Υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας.
- Μόσχα (15/6/1995): Τριμερής Συνάντηση (Ρωσία - Ελλάδα - Βουλγαρία) εμπειρογνομόνων σχετικά με τις αποφάσεις εκπόνησεως σχεδίου για τον αγωγό B/A. Υπογραφή Μνημονίου.
- Αθήνα (19/1/1997): Συνάντηση του υπουργού Καυσίμων και Ενέργειας της ωσίας και του Προέδρου της Gazprom με τον πρωθυπουργό κ. Κ. Σημίτη και την υπουργό Ανάπτυξης κ. Β. Παπανδρέου.
- Σόφια (16-17/10/1997): Τριμερής Συνάντηση Εμπειρογνομόνων. Υπογραφή Πρωτοκόλλου σχετικά με σχέδιο Τριμερούς Μνημονίου και των απαιτούμενων για την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού της μελέτης.
- Αθήνα (24/2/1998): Σύσταση Κοινοπραξίας ΔΕΠ-ΘΡΑΚΗ από την ΔΕΠ (25%) και Ομίλου Λάτση - Κοπελούζου (75%), με σκοπό την εκπόνηση της Μελέτης Σκοπιμότητας και Βασικού Σχεδιασμού του έργου B/A.
- Αθήνα (7/5/1998): Τριμερής Συνάντηση Εμπειρογνομόνων. Υπογραφή Μνημονίου σχετικά με την ίδρυση της εταιρείας Transbalkan Oil Pipeline Company.

- Μόσχα (20-23/9/2000): Τριμερής συνάντηση εκπροσώπων των τριών χωρών. Υπογραφή Μνημονίου. Σύσταση της Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας, πρόγραμμα δράσης και κανονισμός λειτουργίας.
- Αθήνα (25-26/10/2000): Trilateral Working Committee - Υπογραφή Πρωτοκόλλου. Συμφωνητικό, καθορισμός αρμοδιοτήτων και τρόπος πληρωμής της εταιρείας GIPROTRUBOPROVOD (στην οποία είχε ανατεθεί η αποτίμηση της μελέτης σκοπιμότητας του έργου).
- Αθήνα (Ιανουάριος 2001): Ολοκλήρωση της εκπόνησης του 2ου Σταδίου Μελέτης από την εταιρεία τεχνικών μελετών ILF.
- Μόσχα (30/1/2002): Συνάντηση της Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας. Ολοκλήρωση, αξιολόγηση και έγκριση των αποτελεσμάτων των μελετών από την Τριμερή Επιτροπή.
- Αθήνα (21/8/2004): Συνάντηση των υπουργών Εξωτερικών και Ανάπτυξης κ. Πέτρου Μολυβιάτη και Δημήτρη Σιούφα, αντίστοιχα, με τον υπουργό Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων της Βουλγαρίας κ. Valentin Tserovski.
- Αθήνα (14/10/2004): Κατ' ιδίαν συνάντηση του υπουργού Εξωτερικών κ. Πέτρου Μολυβιάτη, υπουργού Ανάπτυξης κ. Δημήτρη Σιούφα και υφυπουργού Εξωτερικών κ. Ευριπίδη Στυλιανίδη με το Ρώσο Ειδικό Εντεταλμένο του Προέδρου της Ρωσίας Πούτιν για θέματα Διεθνούς Ενεργειακής Συνεργασίας κ. Yuri Yusufof.
- Αθήνα (4-5/11/2004): Τριμερής συνάντηση. Επαναδραστηριοποίηση της Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας. Μονογραφή Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ των τριών μερών για την υποστήριξη και προώθηση του έργου.
- Μόσχα (26-27/1/2005): Συνάντηση της Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας στη Μόσχα στις 26 και 27 Ιανουαρίου 2004 και σύσταση της Ομάδας Πρωτοβουλίας των Εταιρειών. Υπογραφή Πρωτοκόλλου, όπου συμφωνήθηκε η παρουσίαση των οικονομικών παραμέτρων του έργου από την Ομάδα Πρωτοβουλίας των Εταιρειών, σε μελλοντική συνάντηση στη Μόσχα, στις 9 και 10 Μαρτίου 2005.
- Μόσχα (10/3/2005): Συνάντηση της Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας και της Ομάδας Πρωτοβουλίας των εταιρειών, για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης, για την υπογραφή του σχετικού Τριμερούς Πολιτικού Μνημονίου. Η Τριμερής Επιτροπή Εργασίας πρότεινε στις τρεις κυβερνήσεις να υπογράψουν το Τριμερές Πολιτικό Μνημόνιο για την υποστήριξη και προώθηση του έργου στη Σόφια εντός του Απριλίου 2005.
- Σόφια (12/4/2005): Υπογραφή του Μνημονίου Συνεργασίας για την προώθηση της κατασκευής του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη.
- Αθήνα (23/2/2006): Συνάντηση μεταξύ του υπουργού Ανάπτυξης κ. Δημήτρη Σιούφα και του υπουργού Οικονομίας και Ενέργειας της Βουλγαρίας κ. Rumen Oncharov, όπου συζητήθηκε,

μεταξύ άλλων, η επιτάχυνση των διαδικασιών για την έναρξη της κατασκευής του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη.

- Αθήνα (17/3/2006): Συνάντηση του υπουργού Ανάπτυξης κ. Δημήτρη Σιούφα με το γενικό διευθυντή του Υπουργείου Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ρωσίας κ. Anatoly Yanovski, όπου συμφωνήθηκε τα δύο μέρη να δραστηριοποιηθούν ακόμα εντονότερα στο επόμενο διάστημα για την επιτάχυνση της υλοποίηση του έργου.
- Καβούρι (6-7/7/2006): Συνάντηση της Μεικτής Επιτροπής για τη Διεύρυνση της Ενεργειακής Συνεργασίας μεταξύ της Ελλάδας και της Ρωσίας.
- Καβούρι (7/7/2006): Συνάντηση του υπουργού Ανάπτυξης κ. Δ. Σιούφα με το γενικό διευθυντή του Υπουργείου Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ρωσίας κ. Α. Yanovski με θέμα την πορεία προώθησης του έργου.
- Αθήνα (8/8/2006): Συνάντηση του γενικού γραμματέα του Υπουργείου Ανάπτυξης κ. Νίκου Στεφάνου με τον υποδιευθυντή, προϊστάμενο του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων της TNK-BP, κ. Shawn McCormick με θέμα τη διευθέτηση βασικών θεμάτων που θα οδηγήσουν στην έναρξη της κατασκευής του έργου.

Παρουσιάζοντας τα κύρια χαρακτηριστικά του έργου, θα πρέπει να σημειωθεί ότι το μήκος του αγωγού, ο οποίος ξεκινάει από το λιμάνι του Μπουργκάς στη Βουλγαρία και καταλήγει στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, είναι 288 Km, από τα οποία τα 127 Km. ανήκουν σε ελληνικό έδαφος και τα 161 Km σε βουλγάρικο. Η διάμετρός του είναι 36'', με δυνατότητα μεταφοράς 35 εκατ. τόνων πετρελαίου ετησίως. Υπάρχει περίπτωση να επεκταθεί η χωρητικότητα σε 50 εκατ. τόνους ετησίως. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σύμφωνα με τις τιμές του 2005 και σύμφωνα με εκτιμήσεις στα 950 εκατ. ως 1 δισ. ευρώ για αγωγό δυναμικότητας 35 εκατ. τόνων ετησίως. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις αποτελούνται από αποθηκευτικούς χώρους συνολικής χωρητικότητας 650.000 Km στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και στο λιμάνι του Μπουργκάς 450.000 Km (Αρχείο Μαραγκοζάκη).

Σύμφωνα με στοιχεία του ελληνικού υπουργείου Ανάπτυξης (Πηγή: [http://www.ypan.gr/docs/d.t.\(14%203%2009\)petreleagogos.doc](http://www.ypan.gr/docs/d.t.(14%203%2009)petreleagogos.doc)) η Ε.Ε. συμμετέχει κατ' αρχήν σε ποσοστό 30% στην εκπόνηση μελετών και κατά 50% στη συμμετοχή για την κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Το ελληνικό δημόσιο έχει το 1% από την εταιρεία ΕΛΠΕ Θράκη Α.Ε. που κατέχει το 24,5% του αγωγού και αποτελεί τους Έλληνες μετόχους. Ο Βούλγαρος μέτοχος, κατέχει το 24,5% του έργου και εκπροσωπείται από την εταιρεία «Αγωγός Πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη - BG Εταιρεία του Έργου». Ο ρώσος μέτοχος κατέχει το 51% και εκπροσωπείται από την Κοινοπραξία Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς -

Αλεξανδρούπολης ΕΠΕ». Έδρα της διεθνούς εταιρείας ορίζεται να είναι η Ολλανδία. Η σχετική συμφωνία προβλέπει ότι το έργο θα πραγματοποιηθεί με την χρηματοδοτική μορφή project finance, που θα βασίζεται σε εγγυημένη παροχή αναγκαίων ποσοτήτων διέλευσης. Προβλέπεται ακόμα εξασφάλιση των δικαιωμάτων της μειοψηφίας των βουλγαρικών και ελληνικών εταιριών. Η τελική φάση κατασκευής του έργου προβλέπεται να έχει λήξει το 2011, οπότε θα αρχίσει και να ρέει το πετρέλαιο. Ο Πρόεδρος Πούτιν στις 9/5/07 υπέγραψε συμφωνία με το Καζακστάν και το Τουρκμενιστάν για τον εφοδιασμό με τις αντίστοιχες ποσότητες πετρελαίου που θα είναι ικανές να εφοδιάσουν με το απαραίτητο πετρέλαιο τον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη (Κουρατουλιώτης, 2007).

Εταιρίες διαχείρισης του έργου: Το 1998, ιδρύθηκε η Ελληνική κοινοπραξία ΕΛΠΕ Α.Ε. – ΘΡΑΚΗ Α.Ε, με σκοπό την προώθηση του Έργου. Η ολοκλήρωση των πρώτων Μελετών για τον Αγωγό έγινε το 2001. Το Μάρτιο του 2007, υπεγράφη στην Αθήνα η Τριμερής Διακρατική Συμφωνία μεταξύ των Κυβερνήσεων Βουλγαρίας, Ελλάδος και Ρωσίας και το Φεβρουάριο του 2008 ιδρύθηκε η Διεθνής Εταιρεία του Έργου Trans-Balkan Pipeline B.V. με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου (1%).

Οι υπόλοιποι μέτοχοι του Αγωγού είναι:

- α) η Ρώσικη Εταιρεία Pipeline Consortium Burgas-Alexandroupolis Ltd (51%) στην οποία συμμετέχουν οι Εταιρείες Transneft, Rosneft και Gaspromneft
- β) η Βουλγαρική Εταιρεία JSC Pipeline Burgas-Alexandroupolis BG (24%) στην οποία συμμετέχουν οι Εταιρείες Bulgargaz και Technoexportstroy και
- γ) η Ελληνική Εταιρεία ΕΛΠΕ-ΘΡΑΚΗ Α.Ε. (23,5%) με μετόχους τα ΕΛΠΕ, τον Όμιλο Λάτση και τον Όμιλο Προμηθέας Gas –Κοπελούζου.

Η Societe General, ανέλαβε ως οικονομικός σύμβουλος της εταιρίας για την χρηματοδότηση του έργου. Η μελετητική εταιρεία ILF, γερμανικής προελεύσεως, ανέλαβε την επικαιροποίηση της μελέτης του έργου.

Σκοπός είναι η υλοποίηση του έργου του αγωγού σύμφωνα με τους κανόνες της Αειφόρου Ανάπτυξης. Η Παγκόσμια Επιτροπή για το περιβάλλον και την Ανάπτυξη δίνει τον ορισμό της αειφόρου ανάπτυξης., σύμφωνα με την οποία, αειφόρος ανάπτυξη σημαίνει ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του σήμερα χωρίς να υπονομεύει τη δυνατότητα των μελλοντικών γενιών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες (Εκτο Πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, 2009).

Πρόκειται για ένα έργο - πρότυπο, για την Ελλάδα, καθώς το πλαίσιο υλοποίησης που τον διέπει, ακολουθεί τις βασικές αρχές (Πηγή: [http://www.ypan.gr/docs/d.t.\(14%203%2009\)petreleagogos.doc](http://www.ypan.gr/docs/d.t.(14%203%2009)petreleagogos.doc)):

- Σεβασμός στο Περιβάλλον και στην Πολιτιστική Κληρονομιά.
- Εφαρμογή εξελιγμένων τεχνολογιών και αυστηρών προτύπων και κανονισμών ασφαλείας και προστασίας.
- Υιοθέτηση Στρατηγικής Πρόληψης και θέσπισης Μέτρων Αντιμετώπισης Εκτάκτων Περιστατικών.
- Συνεχής επικοινωνία με την Κεντρική Διοίκηση και τους Τοπικούς Φορείς
- Στήριξης της Τοπικής Οικονομίας

Ο βασικός σκοπός είναι η μεταφορά πετρελαίου μέσω Βουλγαρίας και Ελλάδας, παρακάμπτοντας τα στενά των Δαρδανελίων. Δευτερεύοντες σκοποί είναι η ενδυνάμωση του γεωπολιτικού ρόλου των χωρών που συμμετέχουν.

- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- Κέρδη κρατικών προϋπολογισμών των συμμετεχόντων χωρών.

Οι βασικές αρχές του έργου είναι ο σεβασμός προς το περιβάλλον, η εφαρμογή υψηλής τεχνολογίας, η εναρμόνιση με τους κανονισμούς της Ε.Ε., η υιοθέτηση της στρατηγικής πρόληψης και η συνεχής επικοινωνία με τις τοπικές κοινωνίες («Υπογραφές στην συμφωνία για τον αγωγό», *Πρώτο Θέμα*, 17.01.2008).

Παρατηρείται επιπλέον, μείωση του χρόνου μεταφοράς των πετρελαίων από τη Μαύρη Θάλασσα στη Μεσόγειο και μειώνονται από μία άποψη οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι όπως η σύγκρουση τάνκερ στο Βόσπορο, αλλά αντίθετα μεγαλώνουν οι κίνδυνοι περιβαλλοντικού ατυχήματος στην Αλεξανδρούπολη.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να εστιάσουμε στις αντιρρήσεις των κομμάτων, καθώς και στη φύση των αντιδράσεών τους, όπως αυτές καταγράφονται μέσα από τα πρακτικά συζητήσεων του κοινοβουλίου.

Από τα πρακτικά της βουλής, στο παράρτημα εργασίας, διαφαίνονται καθαρά οι πολιτικές αντιπαραθέσεις των πολιτικών εκπροσώπων των διαφόρων κομμάτων. Αντιρρήσεις και ενστάσεις εξέφρασαν κυρίως το Κ.Κ.Ε. και ο Συνασπισμός, όχι τόσο ως προς την κατασκευή του έργου, αλλά όσον αφορά το είδος της ελληνικής συμμετοχής στην εταιρεία.

Συγκεκριμένα, η νομαρχιακή επιτροπή Έβρου του Κ.Κ.Ε. είπε όχι στον αγωγό με κύριο φορέα συμμετοχής από ελληνικής πλευράς το μεγάλο ιδιωτικό κεφάλαιο. Απεναντίας, λέει ναι στον αγωγό, υπό τον όρο ότι η ελληνική συμμετοχή να αποτελείται από το ελληνικό δημόσιο και τις τοπικές κοινωνίες συμμετοχής Αλεξανδρούπολης προβάλλοντας τρεις λόγους: πρώτον, οικονομικά οφέλη, δεύτερον, κλίμα ασφάλειας και ειρηνικής ανάπτυξης της περιοχής, τρίτον, περισσότερες εγγυήσεις στην προστασία του περιβάλλοντος («Ναι στον αγωγό, αλλά με δημόσιο έλεγχο», 1995:12).

Παρόμοιες θέσεις υποστήριξε και ο εκπρόσωπος του Συνασπισμού κ. Παναγιώτης Λαφαζάνης ο οποίος δήλωσε :

«τον έλεγχο και τα όποια οικονομικά οφέλη από την διαχείριση του αγωγού θα τα έχουν μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα, πράγμα που επιτείνει τις, έτσι κι αλλιώς σοβαρότατες ανησυχίες για τους κινδύνους που απειλούν το χερσαίο και θαλάσσιο περιβάλλον από τη λειτουργία του πετρελαιοαγωγού» («Δηλώσεις Λαφαζάνη για την υπογραφή συμφωνίας του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη», 2008).

Επισημαίνει ακόμα τον κίνδυνο, η ελληνική συμμετοχή να εκποιηθεί σε δεύτερο στάδιο σε αμερικανικά συμφέροντα («Δηλώσεις Λαφαζάνη για την υπογραφή συμφωνίας του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη», *Πρώτο Θέμα*, 18.01.2008). Η αρχική σύλληψη της ιδέας για τον αγωγό χρονολογείται από το 1993. Στις 15 Μαρτίου 2007 υπεγράφη η τριμερής διακρατική συμφωνία στην Αθήνα. Στις 18 Ιανουαρίου 2008 στη Σόφια υπεγράφη η συμφωνία μετοχών του αγωγού που ιδρύει τη Διεθνή Εταιρία του έργου και κατ'επέκταση σηματοδοτείται η είσοδος για την τελική ευθεία της κατασκευής.

Σκοπός του έργου είναι η μεταφορά αργού πετρελαίου στις διεθνείς αγορές, παρακάμπτοντας τα στενά του Βοσπόρου, τα οποία για κάποιο λόγο, ενδεχομένως στο μέλλον είτε περιβαλλοντικό, είτε πολεμικό, μπορεί να μη λειτουργούν. Ο αγωγός αυτός, είναι ο πρώτος αγωγός πετρελαίου που διαθέτει η Ελλάδα και η κατασκευή του θέτει μια σειρά προβλημάτων για τη χώρα, ενώ απαιτεί μια σειρά βασικών αρχών που πρέπει να διέπουν την κατασκευή του έργου.

Οι βασικές αρχές είναι :

- Σεβασμός του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς
- Στήριξη της τοπικής οικονομίας
- Συνεχής επικοινωνία με την Κεντρική Διοίκηση και τους τοπικούς φορείς

- Εφαρμογή εξελιγμένων τεχνολογιών, αυστηρών προτύπων και κανονισμών ασφαλείας και προστασίας
- Υιοθέτηση στρατηγικής πρόληψης και θέσπιση μέτρων αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών.

(Πηγή: [http://www.ypan.gr/docs/d.t.\(14%203%2009\)petreleagogos.doc](http://www.ypan.gr/docs/d.t.(14%203%2009)petreleagogos.doc))

Βέβαια όλα αυτά εκφράζονται σε ένα επίπεδο άνωθεν χάραξης πολιτικών στόχων. Θεμιτό είναι, να εξεταστεί και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης στην υλοποίηση του έργου. Αλλωστε περισσότερο από κάθε άλλη επιστήμη, η γεωγραφία ευαισθητοποιεί τους διακονούντες αυτήν ως προς την τοπική διάσταση μιας παρέμβασης στο χώρο. Κατά συνέπεια αν θέλουμε να εκτελέσουμε ένα έργο σε μια περιοχή, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας όχι μόνο την σημασία του σε κρατικό επίπεδο, αλλά και τις τοπικές αρχές και επιθυμίες των κατοίκων, προκειμένου το έργο να κατασκευαστεί μέσα σε ένα πνεύμα συναίνεσης και όχι αντιπαράθεσης. Αξίζει να θυμηθούμε τα προβλήματα που δημιουργούσαν στην τοπική κοινωνία της Χαλκιδικής τα ορυχεία χρυσού, τα οποία και τελικά οδήγησαν στο κλείσιμο της επιχείρησης. Οι αγωγοί φυσικού αερίου και πετρελαίου που θα διέλθουν ή διέρχονται απ' τις περιοχές του Νομού Έβρου και Ροδόπης, έχουν προκαλέσει ανησυχία αλλά και αντιπαράθεση στην περιοχή που σχετίζονται με τις περιβαλλοντικές, εργασιακές αλλά και αισθητικές επιπτώσεις του έργου (βλέπε παράρτημα, πρακτικά Βουλής). Η αντιπαράθεση αυτή έως αυτή τη στιγμή είναι ήπια, αλλά κανείς δεν ξέρει στο μέλλον πώς μπορεί να εξελιχθεί. Σε πρώτο πλάνο, η τοπική αυτοδιοίκηση παραπονιέται ότι δε ρωτήθηκε στο σχεδιασμό του έργου, σύμφωνα με τις επανειλημμένες δηλώσεις του Δημάρχου Αλεξανδρούπολης Γεωργίου Αλεξανδρή π.χ. στο Συνέδριο για την ενέργεια που έγινε στην Αλεξανδρούπολη στις 28/4/07. Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του όταν αναφέρει:

«Έχω την άποψη πως κάθε αναπτυξιακή στρατηγική πρέπει να προάγει τη σχέση μεταξύ τοπικής οικονομίας, κοινωνίας και περιβάλλοντος ως μια σχέση αλληλεξάρτησης και συμπλήρωσης. Γιατί μόνον όλοι μαζί, με συντονισμένη προσπάθεια και συναντίληψη, με συνεχή διάλογο και αποφασιστικότητα, μπορούμε να αντιμετωπίσουμε ο,τι επερχόμενο και να συμβάλλουμε στην αναπτυξιακή θωράκιση του τόπου μας. Μπορούμε να ανταποκριθούμε καλύτερα στις σύγχρονες προκλήσεις συνειδητοποιώντας πως τα αναπτυξιακά μας σχέδια στηρίζονται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της γεωγραφικής μας θέσης. Στο πλαίσιο αυτό ως Δήμος και έπειτα από πρότασή μου προχωρήσαμε στη σύσταση ενός συντονιστικού οργάνου από εκπροσώπους των τοπικών φορέων (Δήμος, Νομαρχία, ΤΕΔΚ, Εργατικό Κέντρο και Εμπορικο-Βιομηχανικό Επιμελητήριο) που θα αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ μας και θα αναλάβει τον ουσιαστικό και δύσκολο ρόλο της ενημέρωσης,

διεκδίκησης και προώθησης των θεμάτων που θα ανακύπτουν από τον πετρελαιοαγωγό». (Αρχείο Μαραγκοζάκη).

Άλλωστε ο νέος Δημοτικός Κώδικας και συγκεκριμένα το άρθρο 77 λέει ότι η γνώμη του Δημοτικού Συμβουλίου είναι απαραίτητη προκειμένου οι κρατικές αρχές να εκδώσουν αποφάσεις χωροθέτησης εγκαταστάσεων και γενικότερα δραστηριοτήτων που επηρεάζουν το περιβάλλον. Βάσει του άρθρου 79 οι δημοτικές αρχές ρυθμίζουν θέματα της αρμοδιότητάς τους εκδίδοντας κανονιστικές αποφάσεις μέσα στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας. Αυτές οι αποφάσεις θέτουν κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και για την προστασία της υγείας των κατοίκων από καταστροφικές δραστηριότητες για το περιβάλλον και ιδιαίτερα για τις τουριστικές περιοχές. Συνεπώς και νομικά η τοπική αυτοδιοίκηση έχει παρεμβατικό λόγο σε θέματα αγωγών και ενέργειας.

Ενδεικτικά είναι τα στοιχεία που προκύπτουν μετά από κοινή σύσκεψη του Δημάρχου Γιώργου Αλεξανδρή με τους επικεφαλής των δημοτικών παρατάξεων, κ. Χρήστο Κούρτη, Ευάγγελο Λαμπάκη, Γιάννη Λασκαράκη και Σάββα Δευτεραίο. Συντάχθηκε σχετική εισήγηση προς το Δημοτικό Συμβούλιο. Το Δημοτικό Συμβούλιο ύστερα από τις τοποθετήσεις των δημοτικών συμβούλων και λαμβανομένων υπόψη των άρθρων 77 και 79 του νέου Δημοτικού Κώδικα αποφάσισε ομόφωνα:

«Σε ενεργοποίηση και εφαρμογή των άρθρων 77 και 79 του Δημοτικού Κώδικα σύμφωνα με τα οποία η γνώμη του Δημοτικού Συμβουλίου είναι απαραίτητη προκειμένου οι κρατικές αρχές να εκδώσουν αποφάσεις χωροθέτησης εγκαταστάσεων και γενικότερα δραστηριοτήτων που επηρεάζουν το περιβάλλον και ότι οι δημοτικές αρχές ρυθμίζουν θέματα της αρμοδιότητάς τους εκδίδοντας τοπικές κανονιστικές αποφάσεις, στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας, με τις οποίες θέτουν κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος και των θαλασσών από πηγές ξηράς και των υπόγειων και επίγειων υδάτινων αποθεμάτων από τη ρύπανση καθώς επίσης και για την προστασία της υγείας των κατοίκων από οχλούσες δραστηριότητες και ειδικότερα στις τουριστικές περιοχές κατά την τουριστική περίοδο» (Αρχείο Μαραγκοζάκη).

Η ανησυχία είναι δικαιολογημένη κυρίως για περιβαλλοντικούς λόγους, αφού η περιοχή του Έβρου και της Αλεξανδρούπολης, προστατεύεται οικολογικά και από κρατικούς αλλά και ευρωπαϊκούς φορείς.

α) Μήπως ο αγωγός πετρελαίου θα καταστρέψει περιβαλλοντικά την περιοχή από τους ρύπους ή από κάποιο ατύχημα; Ποια μέτρα προβλέπονται για προστασία της περιοχής αυτής;

β) Ποια είναι τα οικονομικά οφέλη της τοπικής κοινωνίας για την περιοχή;

γ) Πόσο επηρεάζουν την ασφάλεια της περιοχής οι αγωγοί αερίου και πετρελαίου, δεδομένου ότι η περιοχή του Έβρου λόγω της γειτνίασης με την Τουρκία είναι ευαίσθητη σ' αυτά τα θέματα;

Επιπλέον, ο Δήμαρχος Αλεξανδρούπολης κ. Γ. Αλεξανδρής έχει επιδείξει έντονη κινητικότητα πάνω στα προβλήματα αυτά. Πρόσφατα οργανώθηκε σύσκεψη φορέων στην Αλεξανδρούπολη, 24/2/07 με θέμα τον πετρελαιοαγωγό, αλλά και στις 28/4/07 το Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης διοργάνωσε συνέδριο στην Αλεξανδρούπολη με θέματα τους αγωγούς πετρελαίου και πώς αυτοί επηρεάζουν την περιοχή (Αρχείο Μαραγκοζάκη). Αξιοσημείωτες είναι οι δηλώσεις του Δημάρχου της Αλεξανδρούπολης κ. Αλεξανδρή, στις 24.2.07 για το ρόλο της Εγνατίας οδού, της διεθνοποίηση του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης και του αεροδρομίου της, καθώς και οι πανεπιστημιακές σχολές που είναι καταναμεμημένες σε όλη τη Θράκη και έχουν αναβαθμίσει γεωστρατηγικά την περιοχή.

«Η Εγνατία Οδός, οι κάθετοι άξονες, η διεθνοποίηση του λιμανιού και του αεροδρομίου της, οι Πανεπιστημιακές Σχολές, το Γενικό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, ο υπό κατασκευή αγωγός φυσικού αερίου, μπορούν να αποτελέσουν διαύλους επικοινωνίας και διασύνδεσης με όλα όσα οραματιζόμαστε και οφείλουμε να προωθούμε από κοινού οι παραγωγικές, οι κοινωνικές και οι αυτοδιοικητικές δυνάμεις» (σύσκεψη φορέων στην Αλεξανδρούπολη, δηλώσεις Δημάρχου 24.2.07, Αρχείο Μαραγκοζάκη)

Το αρχειακό υλικό που έθεσε στη διάθεσή μου η κυρία Μαραγκοζάκη, συνάγεται ότι κάποιои από τους παράγοντες της τοπικής αυτοδιοίκησης έχουν σε μεγάλο βαθμό συνειδητοποιήσει πως η ανάπτυξη της οικονομίας της περιοχής έχει ανάγκη τόσο από κρατικές, όσο και από ιδιωτικές επενδύσεις, αρκεί να σέβονται το περιβάλλον, τον πολιτισμό, και ό,τι θα μπορούσε να αποκληθεί τοπική κουλτούρα. «Είναι σε όλους μας γνωστό ότι η ανάπτυξη της οικονομίας της Αλεξανδρούπολης στηρίζεται και θα στηριχθεί στις επενδύσεις του ιδιωτικού αλλά και του δημόσιου τομέα» (Σύσκεψη φορέων στις 24/2/2007, δηλώσεις δημάρχου, Αρχείο Μαραγκοζάκη)

Όσον αφορά στα τρία προηγούμενα ερωτήματα, η εξέτασή τους διεξάγεται παρακάτω. Στο συγκεκριμένο όμως σημείο πρέπει να εστιάσουμε και στην επίδραση που έχει ο αγωγός στο περιβάλλον. Προκειμένου να έχουμε μια πρώτη εικόνα για τους κινδύνους, θα αναφέρουμε ένα περιστατικό που συνέβη τον Ιανουάριο του 1997 στην Τουρκία. Οι αντάρτες του Εργατικού Κόμματος του Κουρδιστάν (PKK), προκάλεσαν έκρηξη και πυρκαγιά σε ένα τμήμα αγωγού που συνδέει το Ιράκ με την Τουρκία. Προκλήθηκαν ζημιές ύψους 800.000 δολαρίων και χάθηκαν 30.000 βαρέλια «μαύρου χρυσού» («Σαμποτάζ καταστρέφει αγωγό πετρελαίου», 1997: 11). Παράλληλα γίνεται αντιληπτό και το μέγεθος της οικολογικής καταστροφής που θα συμβεί στο

βόρειο Αιγαίο αν 30.000 βαρέλια πετρελαίου χυθούν στη θάλασσα. Είναι εύλογη η ανησυχία των τοπικών φορέων, για την επίδραση που μπορεί να έχει η κατασκευή και η λειτουργία του αγωγού στο περιβάλλον, αφού σε άλλες περιοχές του κόσμου, π.χ. Νιγηρία, οι πετρελαιουπόλεις είναι περιβαλλοντικά κατεστραμμένες ή κακόφημες. Ο Δήμαρχος Αλεξανδρούπολης, τονίζει στις ομιλίες του τις δηλώσεις του Μιχάλη Χαραλαμπίδη (ιδρυτικό μέλος του ΠΑΣΟΚ και στη συνέχεια ιδρυτής ανεξάρτητης πολιτικής κίνησης με ευαισθησία σε εθνικά θέματα) :

«Γιατί όμως εύστοχα σημειώνει ο συμπατριώτης μας Μιχάλης Χαραλαμπίδης: «Το δίλημμα είναι αν η Αλεξανδρούπολη θα γίνει ένα κακόφημο λιμάνι και πετρελαιούπολη τριτοκοσμικού - νιγηριανού τύπου ή ένας βορειοανατολικός, πολεοδομικός και αναπτυξιακός πόλος ποιότητας. Όχημα για την περιφερειοποίηση - ευξείνιοποίηση και παγκοσμιοποίηση του συστήματος Ελλάδα ή ένα νέο υποβαθμισμένο Δεδέαγατς» (Χαραλαμπίδης, σύσκεψη φορέων με θέμα τον πετρελαιοαγωγό 24/2/2007, Αρχείο Μαραγκοζάκη).

Οι τοπικοί άρχοντες και οι περιβαλλοντικές οργανώσεις της περιοχής, απαιτούν από τους υπεύθυνους του έργου, ενημέρωση και συμμετοχή στα διάφορα σχέδια (project). Υπάρχει ακόμα και μια περιβαλλοντική οργάνωση στην Αλεξανδρούπολη - πρωτοβουλία πολιτών η οποία είναι ενάντια στην κατασκευή του έργου. Ακόμα, ο Δήμος Αλεξανδρούπολης έχει έρθει σε επικοινωνία και με το δήμαρχο της πόλης Μπουργκάς προκειμένου συντονισμένα να αντιμετωπίσουν τα περιβαλλοντικά θέματα. Έχει προκύψει ακόμα η σύσταση συντονιστικού οργάνου από εκπροσώπους τοπικών φορέων (Δήμος, Νομαρχία, ΤΕΔΚ, εργατικό κέντρο, εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο) που θα αναλάβει το ρόλο της ενημέρωσης και διεκδίκησης και προώθησης θεμάτων που θα προκύψουν από τον πετρελαιοαγωγό.

Η ανησυχία των τοπικών φορέων, ενισχύεται και από το γεγονός ότι η κεντρική εξουσία πολλές φορές έχει φανεί ασυνεπής και αναξιόπιστη. Στην εισήγησή του προς το Δημοτικό Συμβούλιο στις 4/3/08, ο δήμαρχος απευθύνεται στο δημοτικό συμβούλιο:

«Αν και είμαι υποχρεωμένος, σε αυτό το σημείο, να κάνω μια επισήμανση και πάλι, όπως και στο παρελθόν, για τη λειτουργία και την εν γένει συμπεριφορά της κεντρικής διοίκησης που αποδεικνύεται ασυνεπής και αναξιόπιστη. Το πρόβλημα είναι γνωστό και αφορά μια σειρά από ζητήματα σχετικά με θεσμοθετημένες από το νόμο υποχρεώσεις της πολιτείας (ΚΑΠ- ΣΑΤΑ, προσαύξηση στους Δήμους των Διευρυμένων Ν.Α., επιδότηση κατοικίας υπαλλήλων στις παραμεθόριες περιοχές) που παρά τις συνεχείς κρούσεις και εκκλήσεις μας, δεν έχουν τηρηθεί ποτέ!» (Δημοτικό Συμβούλιο στις 4/3/08, Αρχείο Μαραγκοζάκη)

Είναι περιττό να τονίσουμε ότι η περιβαλλοντική μελέτη όσον αφορά τον αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη οφείλει να μην είναι μια τυπική μελέτη που προβλέπουν οι

Διεθνείς κανονισμοί και η ελληνική γνώμη, αλλά πρέπει να είναι ουσιαστική, να έχει μελετήσει σε βάθος τα περιβαλλοντικά προβλήματα που θα προκύψουν και κατά τη διάρκεια της κατασκευής και κατά τη διάρκεια της ομαλής λειτουργίας, καθώς επίσης και στην περίπτωση ενός εκτάκτου γεγονότος π.χ. σαμποτάζ. Σωστά οι τοπικοί φορείς απευθύνθηκαν και στο πολυτεχνείο της Θράκης για τα σχετικά προβλήματα.

«Ως Δημοτική αρχή παρακολουθούμε στενά το θέμα του πετρελαιοαγωγού. Από τα τέλη του 2004, μετά την επαναδραστηριοποίηση της Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας και την μονογραφή του σχετικού Μνημονίου Συνεργασίας (Αθήνα, Νοέμβριος 2004), απευθυνθήκαμε στο ΤΕΕ Θράκης και στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο προκειμένου να συντονίσουμε τις ενέργειές μας για την συνδιοργάνωση ημερίδας με θέμα τον εντοπισμό και την καταγραφή των αναπτυξιακών προοπτικών και των επιπτώσεων από τον πετρελαιοαγωγό» (δηλώσεις του Δημάρχου Αλεξανδρούπολης σε σύσκεψη φορέων στην Αλεξανδρούπολη για τον πετρελαιοαγωγό, 24/2/07. Πηγή: Αρχείο κας Μαραγκοζάκη).

Στη συνέχεια της εργασίας μας, θα φανεί ότι δεν υπάρχει περιβαλλοντική μελέτη η οποία να έχει μελετήσει τις επιδράσεις του αγωγού στο οικολογικό σύστημα των εκβολών του Έβρου που είναι μία διεθνώς προστατευόμενη περιοχή. Πέρα όμως από το περιβάλλον, πρέπει να δούμε και τα οικονομικά οφέλη για την τοπική κοινωνία. Αρχικά θα προκύψει στο στάδιο της κατασκευής του έργου, ένας μεγάλος αριθμός απασχολούμενων στα εργοτάξια, αλλά και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του έργου, πάλι θα υπάρχει ένας αριθμός απασχολούμενων στη συντήρηση και στον έλεγχο ασφάλειας του έργου. Όταν υπάρχει απασχόληση, παρουσιάζεται το φαινόμενο της πληθυσμιακής αύξησης στην περιοχή, πράγμα το οποίο ευνοεί το δυναμισμό της ακριτικής αυτής περιοχής. Ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων που θα απαιτηθούν για την κατασκευή του έργου, θα παραμείνει στην τοπική οικονομία της περιοχής.

Πρέπει ακόμα να τονίσουμε το θέμα των ανταποδοτικών τελών από τη λειτουργία του αγωγού, τα οποία αν κατανεμηθούν σωστά και αξιοποιηθούν κατάλληλα θα παράσχουν οικονομική ευρωστία στην τοπική αυτοδιοίκηση και σε άλλους τοπικούς φορείς. Τα ανταποδοτικά αυτά τέλη, επίσης θα μπορούσαν να στηρίζουν επαγγέλματα τα οποία θα πληγούν ενδεχομένως απ' τη λειτουργία του αγωγού π.χ. τουρισμός και αλιεία. Έχει επανειλημμένα εκφραστεί προβληματισμός για τον τρόπο που χειρίζεται η τοπική αυτοδιοίκηση τους οικονομικούς της πόρους. Κατά καιρούς έχουν επισημανθεί φαινόμενα διαφθοράς, κακοδιαχείρισης κ.λπ. Πρέπει λοιπόν τα μεγάλα αυτά ποσά που θα προκύψουν από τα ανταποδοτικά τέλη, να τεθούν υπό μία διαχείριση με μηχανισμούς ελέγχου και πιστοποίησης και να προστατευθούν από ανεπιθύμητες διολισθήσεις. Αναμένεται να εισπράττει το ελληνικό δημόσιο, 35 εκατομμύρια ευρώ ετήσια και στην φάση της κατασκευής θα υπάρχουν

τουλάχιστον 1500 θέσεις εργασίας, όπως δηλώθηκε στη Βουλή στη Συνεδρίαση Ε Περίοδος ΙΑ Σύνοδος Γ από τον κ. Ιωάννη Μαγκριώτη, βουλευτή του ΠΑΣΟΚ την Παρασκευή, 9 Μαρτίου 2007. Επιπλέον, είναι ανάγκη να τονίσουμε ότι πρέπει να είναι σαφής η ευνοϊκή αντιμετώπιση και προτεραιότητα των κατοίκων της περιοχής από τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν απ' τους αγωγούς π.χ. η πρόσληψη των εργαζομένων να προέρχεται από την τοπική κοινωνία.

Σε αντίθεση μπορούμε να υπενθυμίσουμε ότι ο Δήμος Κομοτηνής (52.659 άτομα, με βάση τα επίσημα στοιχεία απογραφής πληθυσμού της Στατιστικής Υπηρεσίας στις 18/3/2001), παραπονιέται, ότι ενώ ο αγωγός φυσικού αερίου διέρχεται από την περιοχή του, δεν έχει συσταθεί ακόμα η τοπική εταιρεία παροχής φυσικού αερίου που θα αναλάβει τη διανομή του (Βλ. συνέντευξη Ευτυχιάκου, Τεχνική υπηρεσία δήμου Κομοτηνής).

Πέρα από την τοπική διάσταση, τα θέματα που εγείρονται αφορούν και την εθνική ασφάλεια και τις σχέσεις γειτνίασης με τις χώρες της περιοχής. Ένας αγωγός απαιτεί πολυμερή και διεθνή συνεργασία με τα όμορα κράτη. Είναι γνωστό, ότι όταν συνεργάζονται δύο λαοί ή κράτη, αναπτύσσονται τα φιλικά συναισθήματα και απωθούνται τα εχθρικά. Δεν μπορούμε να πούμε ότι αποκλείεται ένας πόλεμος μεταξύ όμορων κρατών, επειδή ένας αγωγός αερίου ή πετρελαίου διέρχεται απ' τις χώρες αυτές. Μπορεί όμως, να υποστηριχθεί με λιγότερες επιφυλάξεις, ότι μειώνεται η πιθανότητα μιας ένοπλης σύρραξης. Στην περίπτωση μεταξύ Ελλάδας – Βουλγαρίας και μεταξύ Ελλάδας – Τουρκίας, η Τουρκία εκφράζεται η άποψη ότι ακόμα και σε περίπτωση ένοπλης σύρραξης, θα σκεφθεί πολύ πριν βομβαρδίσει έναν αγωγό που κατά το ήμισυ ανήκει σε ρωσική ιδιοκτησία. Σε αυτό το γεγονός, συνηγορεί ότι στην πρόσφατη αναμέτρηση Γεωργίας – Ρωσίας, δεν υπέστη βλάβη κανείς αγωγός πετρελαίου. Άρα, μάλλον αναβαθμίζεται γεωστρατηγικά η περιοχή και μάλλον αισθήματα ασφαλείας πρέπει να παρέχει ο αγωγός αυτός, παρά ανασφάλειας.

Έχει εκφραστεί μία επιφύλαξη μόνο από τους τοπικούς φορείς της Αλεξανδρούπολης, μήπως μετά την Αλεξανδρούπολη ο αγωγός συνεχίσει την πορεία του προς τις απέναντι τουρκικές ακτές, πράγμα το οποίο απεύχεται η τοπική κοινωνία

«Το μόνο δε για το οποίο μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα είναι πως με την επίτευξη της συμφωνίας για τον αγωγό Μπουργκάς- Αλεξανδρούπολη απομακρύνεται δια παντός το ενδεχόμενο απόληξής του (αγωγού) στην απέναντι τουρκική πλευρά με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις και την αδυναμία ελέγχου ή περιορισμού αυτών των επιπτώσεων από τη δική μας πλευρά» (Δηλώσεις Δημάρχου Αλεξανδρούπολης, στη διάσκεψη φορέων στις 24/2/07, Αρχείο Μαραγκοζάκη).

Για να διαπιστωθεί το εύρος των οικονομικών συμφερόντων ή των επιπτώσεων του έργου θα πρέπει να εξετάσουμε και τις εταιρείες που εμπλέκονται στη διαχείριση και εκμετάλλευσή του.

4.5. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο θα αναφερθούν, σύμφωνα με στοιχεία που συλλέχτηκαν από τη ΔΕΠΑ (http://www.depa.gr/files/downloadables/brochures/annual_report_2007_gr.pdf), οι εταιρείες που εμπλέκονται στη διαχείριση και εκμετάλλευση του αερίου στην Ελλάδα έτσι ώστε να διαμορφωθεί μία πληρέστερη εικόνα για την εκμετάλλευση του αερίου στην Ελλάδα:

1) Δημόσια επιχείρηση αερίου (ΔΕΠΑ)

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1988, με αποστολή να εισάγει το φυσικό αέριο στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας. Εφαρμόζει την εθνική ενεργειακή πολιτική και βρίσκεται υπό την εποπτεία του υπουργείου ανάπτυξης. Ο όμιλος ΔΕΠΑ υλοποιεί το εκτεταμένο επενδυτικό του πρόγραμμα, το οποίο αναμένεται να ξεπεράσει το 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ μέχρι το 2010. Η ΔΕΠΑ αγοράζει, παραλαμβάνει, διακινεί και πωλεί φυσικό αέριο.

Προμηθευτές της ΔΕΠΑ είναι οι παρακάτω εταιρείες:

Προμηθευτές της ΔΕΠΑ σε φυσικό αέριο είναι η ρωσική εταιρεία GAZPROM EXPORT, η αλγερινή SONATRACH και η τουρκική BOTAS.

Η GAZPROM EXPORT, παραδίδει στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα, το μεγαλύτερο μέρος της ποσότητας του αερίου που προμηθεύεται η ΔΕΠΑ και αφορά την προμήθεια 2,24 δισ. κυβικών μέτρων ετησίως, με δυνατότητα επέκτασης στα 2,8 δισ. κυβικά μέτρα μέχρι το 2016, ενώ η SONATRACH προμηθεύει τη ΔΕΠΑ με υγροποιημένο φυσικό αέριο, του οποίου οι ετήσιες συμβατικές ποσότητες κυμαίνονται από 0,51-0,68 δισ. κυβικά μέτρα αερίου.

Επίσης, η ΔΕΠΑ έχει συνάψει σύμβαση και με την τουρκική BOTAS, για την προμήθεια 750 εκ. κυβικών μέτρων φυσικού αερίου ετησίως, που παραδίδεται στην Ελλάδα από το Νοέμβριο του 2007 μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής και έχει θέσει σε λειτουργία τον αγωγό Ελλάδας - Τουρκίας.

Ειδικότερα κατά το 2007 παρελήφθησαν ανά προμηθευτή:

- Βάσει της μακροχρόνιας Σύμβασης με την Gazprom - export, 2,929 εκατ. Nm³ από τη Ρωσία.
- Συνολικά 29 εκατ. Nm³ από την Τουρκία μέσω BOTAS.
- Με τη μορφή υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), 893 εκατ. Nm³ αερίου, εκ των οποίων, διακινήθηκαν 858 εκατ. Nm³ μέσω Ρεβυθούσας.

Σε ό,τι αφορά ειδικότερα τις παραλαβές ΥΦΑ (LNG) μέσω Ρεβυθούσας, σημειώνονται τα εξής:

- Από την αλγερινή Sonatrach και στο πλαίσιο της μακροχρόνιας σύμβασης με τη ΔΕΠΑ, σε αέρια μορφή αγοράστηκαν 540 εκατ. Nm³.
- Από την 1η Νοεμβρίου 2007, το υγροποιημένο φυσικό αέριο προελεύσεως Αλγερίας παραδίδεται CIF στον Τερματικό Σταθμό της Ρεβυθούσας.
- Αγοράστηκε επιπρόσθετα και παραδόθηκε ποσότητα 354 εκατ. Nm³ αερίου με βάση μεμονωμένων φορτίων από την ελεύθερη αγορά (spot LNG).

Κατά το διάστημα 09.03.07 - 24.05.07 δεν πραγματοποιήθηκαν προμήθειες / παραδόσεις ΥΦΑ, λόγω των εργασιών αναβάθμισης στις εγκαταστάσεις του τερματικού σταθμού, προκειμένου να αυξηθεί η δυναμικότητα αεριοποίησης. Το 2007, οι τιμές προμήθειας του φυσικού αερίου ανήλθαν σε επίπεδα 2% υψηλότερα ως προς το 2006, δεδομένης της διαμόρφωσης των τιμών με βάση τις διεθνείς τιμές πετρελαίου. Αντιθέτως, οι τιμές πώλησης κινήθηκαν σε χαμηλότερα (5,6%), κυρίως λόγω της σημαντικής ενίσχυσης του ευρώ έναντι του δολαρίου.

Από τα προηγούμενα στοιχεία, προκύπτει σαφώς η πολυμέρεια των πηγών προμήθειας φυσικού αερίου της Ελλάδας και συνεπώς η ανεξαρτησία της Ελλάδας στην προμήθεια φυσικού αερίου.

Ο Όμιλος ΔΕΠΑ, εκτός από τη μητρική εταιρεία περιλαμβάνει και τις παρακάτω εταιρείες:

1. Διαχείρισης Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου (ΔΕΣΦΑ Α.Ε.).

Είναι κατά 100% θυγατρική, ιδρύθηκε στις 30/3/07 και σκοπό έχει τη λειτουργία, συντήρηση, διαχείριση και εκμετάλλευση του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ)

και των διασυνδέσεών του. Η εταιρεία παρέχει στους χρήστες πρόσβαση στο ΕΣΦΑ, διαχειρίζεται τα φορτία του αερίου και αντιμετωπίζει τις έκτακτες καταστάσεις.

2. Εταιρεία Διανομής Αερίου (ΕΔΑ Α.Ε.)

Είναι 100% θυγατρική της ΔΕΠΑ. Έργο της είναι η εποπτεία της διανομής φυσικού αερίου, μέσω των περιφερειακών εταιρειών παροχής αερίου (ΕΠΑ). Μέσω της ΕΔΑ, η ΔΕΠΑ συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο των τοπικών ΕΠΑ, με ποσοστό 51%. Πέραν τούτου όμως, τη διοίκηση των διαφόρων ΕΠΑ, εσφαλμένα κατά τη γνώμη μας, και τη διοίκηση των τοπικών ΕΠΑ την έχουν οι ιδιωτικές εταιρείες που αντιπροσωπεύουν το 49%.

3. Τοπικές ΕΠΑ Α.Ε.

Μέχρι στιγμής στην Ελλάδα υπάρχουν ενεργοποιημένες οι παρακάτω ΕΠΑ:

- α) ΕΠΑ Αττικής
- β) ΕΠΑ Θεσσαλονίκης
- γ) ΕΠΑ Θεσσαλίας



Χάρτης 19. Οι ΕΠΑ που ήδη υπάρχουν αλλά και αυτές που θα λειτουργήσουν στο μέλλον, στην Ελλάδα.

Πηγή: http://www.depa.gr/files/downloadables/brochures/annual_report_2007_gr.pdf

4. Εταιρεία Ποσειδών Α.Ε.

Κοινοπραξία της ΔΕΠΑ 50% και της ιταλικής Edison, με ποσοστό 50%. Η εταιρεία έχει αναλάβει να σχεδιάσει, να χρηματοδοτήσει και να συντηρήσει τον υποθαλάσσιο αγωγό φυσικού αερίου Ελλάδας - Ιταλίας, ο οποίος θα ξεκινά από τα παράλια της Θεσπρωτίας και θα καταλήγει στο Οτράντο της Ιταλίας. Ο αγωγός αυτός, θα φέρει στη δυτική Ευρώπη το αέριο της Κασπίας, που αντιπροσωπεύει το 20% των παγκοσμίων αποθεμάτων αερίου.

Στοιχεία για τον αγωγό:

Μήκος: 206 km, διάμετρος 32''

Πίεση σχεδιασμού: 150 bar

Μέγιστο βάθος πόντισης: 1.380 m

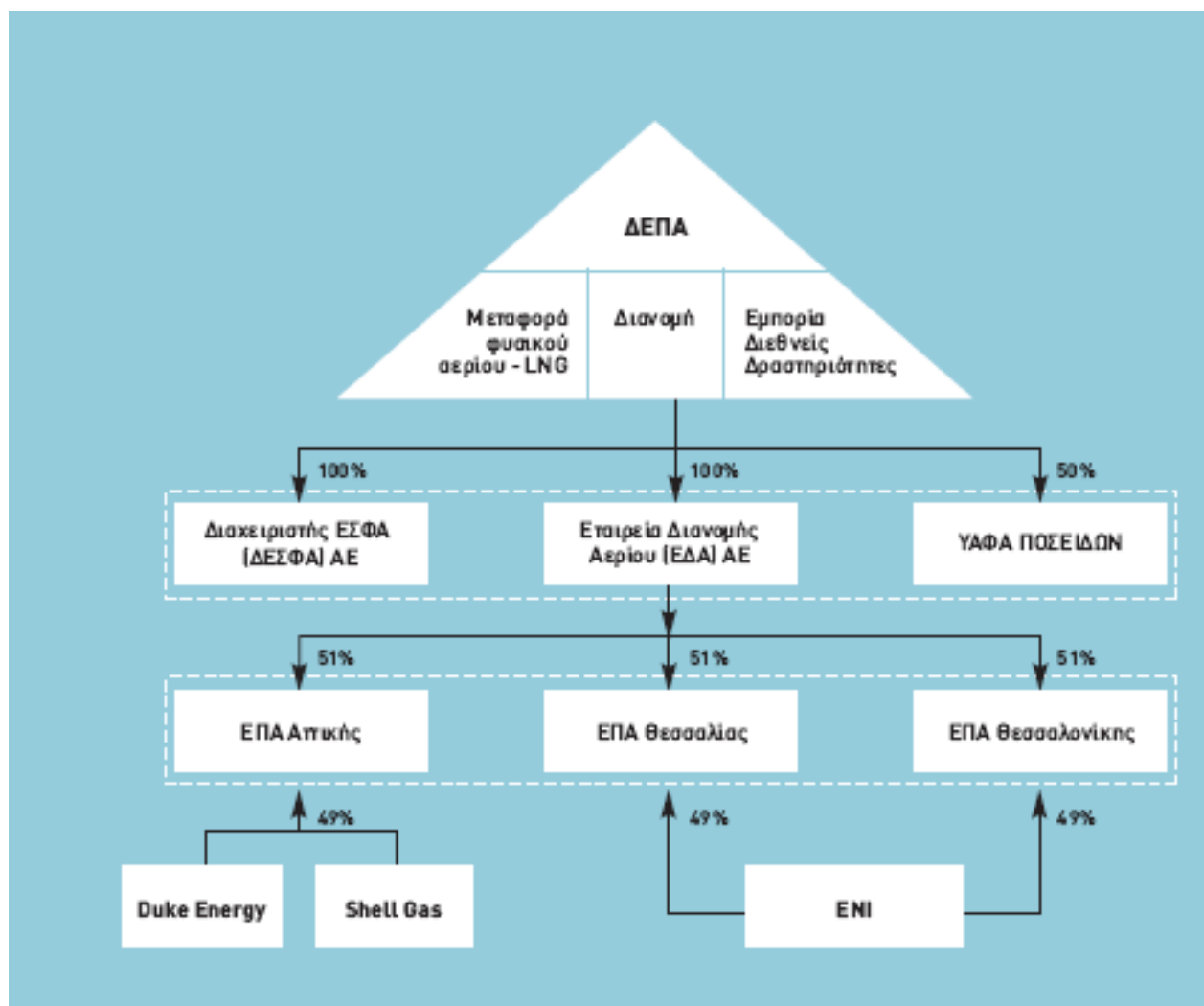
Μεταφορική ικανότητα 8 δισεκ. m³ ανά έτος

Το χερσαίο τμήμα Θεσπρωτία - Κομοτηνή, η κατασκευή του οποίου εμπίπτει στις αρμοδιότητες της ΔΕΣΦΑ, θα έχει μήκος 590 km, διάμετρο 42'', πίεση σχεδιασμού 80 bar και αρχική μεταφορική ικανότητα 12 δισεκ. m³ ετήσια. Το τμήμα Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη - Κήποι στα ελληνοτουρκικά σύνορα έχει ήδη κατασκευαστεί και λειτουργεί από το Δεκέμβριο του 2007.

5. Βιομηχανία φωσφορικών λιπασμάτων Α.Ε. (ΒΦΑ)

Η ΔΕΠΑ απέκτησε το Μάιο του 2008 το 31,15 του μετοχικού κεφαλαίου της εν λόγω βιομηχανίας, κεφαλαιοποιώντας τις οφειλές της λόγω χρεών.

Διάγραμμα 5. Εταιρείες ΔΕΠΑ



Πηγή: http://www.depa.gr/files/downloadables/brochures/annual_report_2007_gr.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1. ΓΕΩΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΓΩΓΩΝ

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί, θα αναφερθούμε στο πώς αναβαθμίζεται ο ρόλος της Ελλάδας με την προμήθεια των αγωγών, πώς επηρεάζονται οι σχέσεις με τους γείτονες, θα προταθούν μέτρα και θα απαριθμηθούν κάποιες εναλλακτικές πηγές ενέργειας. Θα συνοψισθούν ακόμα οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθώς και τα οφέλη που θα προκύψουν για τις τοπικές κοινωνίες από όπου διέρχονται οι αγωγοί αυτοί.

Οι σχεδιαστές κάθε αγωγού οφείλουν προκειμένου να σχεδιάσουν και εγκαταστήσουν έναν αγωγό, οφείλουν να θέσουν και να απαντήσουν στα επόμενα ερωτήματα.

Α. Ποιες είναι οι μελλοντικές ανάγκες από το καύσιμο αυτό τα επόμενα τουλάχιστον δέκα έτη; Όσο δύσκολο και αν είναι να προβλεφθεί, η απάντηση στο ερώτημα αυτό σχετίζεται και με το ρυθμό ανάπτυξης των ενδιαφερομένων χωρών.

Β. Θέματα προμήθειας του αγωγού με αέριο ή πετρέλαιο, θέματα ενεργειακής ασφάλειας προμηθευτή και χωρών που διέρχεται ο αγωγός.

Γ. Το βέλτιστο δρομολόγιο του αγωγού, το οποίο θα επιτευχθεί με μεθόδους γραμμικού και μη γραμμικού προγραμματισμού και δεν είναι πάντα το συντομότερο χιλιομετρικά.

Δ. Προϋπολογισμός του έργου. Συγκεκριμένα πρέπει να δοθεί ένα 95% διάστημα εμπιστοσύνης για το κόστος του έργου, έτσι ώστε να μην παρατηρούνται οι τεράστιες αποκλίσεις ανάμεσα στο προϋπολογισμένο και στο τελικό ποσό. Ποιοι είναι οι βασικοί μέτοχοι στην εταιρία που θα αναλάβει το σχεδιασμό του έργου; Ποιος είναι ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος και από ποια πηγή αναμένεται να εξευρεθούν τα κεφάλαια;

Ε. Ποιες επιδράσεις θα επιφέρει στο περιβάλλον το σχεδιαζόμενο έργο;

Στ. Ποια θα είναι η στάση των τοπικών κοινωνιών στο σχεδιαζόμενο έργο;

Ζ. Ποιες θα είναι οι γεωπολιτικές αλλαγές που θα επιφέρει η κατασκευή του αγωγού και τι επίδραση θα έχει στις τοπικές οικονομίες των χωρών από όπου διέρχεται ο αγωγός; Μήπως επηρεάζει προς το δυσμενέστερο τις διεθνείς σχέσεις ;

Τα τελευταία χρόνια μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, απέμεινε μόνο μια παγκόσμια υπερδύναμη, οι ΗΠΑ. Αυτό καθαυτό το γεγονός δημιούργησε παγκόσμια αστάθεια, από την οποία ακόμα και σήμερα δεν έχει επέλθει κατάσταση ισορροπίας. Τα τελευταία γεγονότα (π.χ. Ιράκ, παγκόσμια οικονομική κρίση), αποδεικνύουν περίτρανα, ότι οι ΗΠΑ δεν είναι σε θέση να διαχειρισθούν μόνες τους, επιτυχώς τα παγκόσμια προβλήματα και ότι

σύντομα άλλες δυνάμεις, όπως η Ευρώπη, η Κίνα και η Ιαπωνία, θα αυξήσουν το μερίδιο της συμμετοχής τους στα παγκόσμια δρώμενα, εις βάρος της Αμερικής, όπως υποστηρίζει ο Ζμπίγκντου Μπρζεζίνσκι, τέως σύμβουλος εθνικής ασφάλειας του προέδρου των ΗΠΑ στο βιβλίο του «Η μεγάλη σκακιέρα» (Brzezinski, 1998).

Ο ίδιος συγγραφέας (Brzezinski, 1998:360), διατυπώνει ότι ενώ το 1945 η Αμερική αντιπροσώπευε το 50% του παγκόσμιου ΑΕΠ, το 2020 αναμένεται να αντιπροσωπεύσει το 10 – 15 % του παγκοσμίου ΑΕΠ. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι πρέπει να υποτιμηθεί ο ρόλος των ΗΠΑ στα σημερινά παγκόσμια δρώμενα. Πρέπει ακόμα να αναφέρουμε εδώ, ότι οι ηθικοί κώδικες συνήθως εκλείπουν από την χάραξη των γεωστρατηγικών πολιτικών των κρατών και των πολυεθνικών επιχειρήσεων. Εξέχοντες Αμερικανοί αξιωματούχοι έχουν ομολογήσει, ότι η ηγεμονική παρουσία των ΗΠΑ θεωρεί προαπαιτούμενο τον έλεγχο των πηγών ενέργειας, αλλά και των οδών μέσω των οποίων διακινείται αυτή η ενέργεια. Ο Άλαν Γκρήνσπαν, πρώην πρόεδρος του συμβουλίου της Ομοσπονδιακής Τράπεζας και κορυφαίος οικονομικός αξιωματούχος των ΗΠΑ, στο βιβλίο του «Εποχή αναταραχής» (Γκρήνσπαν, 2007: 462 – 463), υποστηρίζει: «Λυπάμαι που είναι πολιτικά άβολο να αναγνωρίσω αυτό που όλοι γνωρίζουν, ότι ο πόλεμος στο Ιράκ είναι κυρίως για το πετρέλαιο».

Άλλωστε σύμφωνα με το συγγραφέα Έρικ Λοράν (Λοράν, 2008: 183), όταν οι αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις το 2003 εισέβαλαν στη Βαγδάτη, η πρώτη κίνησή τους ήταν να καταλάβουν το κτήριο του πετρελαίου και να προστατεύσουν τα έγγραφά του από ενδεχόμενη λεηλασία. Αξίζει ακόμα να αναφερθεί, ότι για να προστατεύσουν οι ΗΠΑ την ευαίσθητη περιοχή του Περσικού κόλπου στρατιωτικά, προσαρμοσαν την περιφερειακή στρατιωτική διοίκηση στις ανάγκες της περιοχής του κόλπου (Παπασωτηρίου, 2008: 169). Επιπρόσθετος σκοπός της εθνικής στρατηγικής των ΗΠΑ, είναι ακόμα και η μείωση της επιρροής που ασκεί και πάλι η ρωσική ομοσπονδία στο πετρέλαιο και στο φυσικό αέριο που η ίδια παράγει, η ίδια κινεί, μέσα από τους αγωγούς τους οποίους ελέγχει. Κατ' επέκταση, είναι δυνατό να εξηγηθεί η έντονη ανησυχία που εξέφρασαν οι ΗΠΑ, όταν η Ελλάδα εξεδήλωσε την επιθυμία να ενταχθεί στον αγωγό South Stream. Φαίνεται, ότι η ηγετική τάξη των ΗΠΑ, όχι φανερά αλλά ουσιαστικά έχει, ενστερνιστεί το διάσημο απόφθεγμα του Mackinder:

«Όποιος κυριαρχεί στην Ανατολική Ευρώπη, ελέγχει τον Κεντρικό Άξονα (Ευρασία). Όποιος κυριαρχεί στον κεντρικό άξονα ελέγχει την Πλανητική Νήσο. Όποιος κυριαρχεί στην Πλανητική Νήσο, ελέγχει και ολόκληρο τον κόσμο» (Γρίβας, 2008:202).

Ο Γρίβας, στο ίδιο βιβλίο ισχυρίζεται, ότι η αμερικανική διαχρονική στρατηγική, αγωνίζεται να αποτρέψει την δημιουργία μιας κυρίαρχης δύναμης στην Ευρασία, προφανώς μια τέτοια δύναμη είναι η Ρωσία σε συνεργασία με την Ευρώπη. «Φανταστείτε ένα μελλοντικό κόσμο, στον οποίο οι ΗΠΑ και οι στενότεροι σύμμαχοί τους είναι εξαρτημένες από το ρώσικο πετρέλαιο...Δε νομίζω να υπάρχει μεγαλύτερος εφιάλτης για το πολυσύνθετο πλέγμα εξουσιών στις ΗΠΑ» (Γρίβας, 2008: 18). Παρόλα αυτά, ο Ρώσος αξιωματούχος Μιχαήλ Σάββα ανέφερε ως αντεπιχείρημα για την εξάρτηση κατά υψηλό ποσοστό της Ελλάδας από την Gazprom, τις ΗΠΑ, οι οποίες εξαρτώνται κατά 85% στον τομέα του φυσικού αερίου από τον Καναδά. (Τι λένε ΗΠΑ, Ρωσία για τον South Stream, 2009). Διεθνείς αναλυτές, όπως για παράδειγμα ο Αλειφαντής, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι είναι σχεδόν αδύνατο να χρησιμοποιήσει η Ρωσία το πετρέλαιο ως μέσο πολιτικού εκβιασμού εναντίον χωρών της Ευρώπης για τους ακόλουθους λόγους : Το 75% των ρώσικων ενεργειακών εξαγωγών απορροφάται από την Ε.Ε., ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί στο 40% των εσόδων της Ρωσίας, με βάση τον κρατικό προϋπολογισμό. Το 25% του ΑΕΠ της Ρωσίας, αποτελεί ο ενεργειακός τομέας. Ακόμα και επί καιρό Σοβιετικής Ένωσης, αν ο ψυχρός πόλεμος έφθανε στο απόγειο του, η Μόσχα δε θα χρησιμοποιούσε τις εξαγωγές φυσικού αερίου ως «πολιτικό όπλο». Το σημαντικότερο κομμάτι του ρωσικού ΑΕΠ, προέρχεται από το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο. (Αλειφαντής, 2008 : 111). Συνεπώς με βάση τα παραπάνω στοιχεία, η Ρωσία με το κλείσιμο των αγωγών πετρελαίου ή αερίου, θα οδηγηθεί στην οικονομική της κατάρρευση.

Στο αυτό το σημείο, καλό θα είναι να τονιστεί ότι όσο πιο μικρή σε μέγεθος πολιτικό και οικονομικό, είναι μια χώρα, όπως η Ελλάδα, τόσο πιο ευαίσθητη είναι στις υποδείξεις ή πιέσεις των περιφερειακών, αλλά και των παγκοσμίων δυνάμεων. Η χώρα μας δέχθηκε έντονες πιέσεις από τον αμερικανικό παράγοντα, π.χ. δηλώσεις Μπάϊζα όπου επενέβη υπέρ του TGI και του Nabucco και εναντίον του South Stream (Πρώτα ο TGI και μετά ο South Stream, 2008), σε αντίθεση με την Γερμανία η οποία λόγω του μεγέθους της, δεν είναι δυνατόν να δεχθεί ή να ανεχθεί παρέμβαση των ΗΠΑ, απεναντίας τοποθετήθηκε ως πρόεδρος του αγωγού Nord Stream που θα διοχετεύει απευθείας αέριο στη Γερμανία, ο τέως γερμανός καγκελάριος Σρέντερ και εξ όσων είναι γνωστό δεν έγινε καμία παρέμβαση από τις ΗΠΑ.

Κρίσιμο παραμένει το ερώτημα, πότε, ποιο έτος θα έχουμε την μεγίστη παραγωγή πετρελαίου και αερίου; Στο ερώτημα αυτό υπάρχει απάντηση καθολικής αποδοχής, υπάρχουν αισιόδοξες και απαισιόδοξες προβλέψεις. Η απαισιόδοξη εκδοχή είναι περίπου το 2010, η αισιόδοξη τοποθετείται στο σημείο αυτό, μεταξύ 2020 – 2030. Στη διεθνή βιβλιογραφία, τίθεται το ερώτημα επί πόσο χρονικό διάστημα θα είναι μεγάλος ο γεωστρατηγικός ρόλος του

πετρελαίου. Στο ερώτημα αυτό υπάρχουν δύο είδη απαντήσεων (Χουλιάρης, 2004). Η πρώτη εύλογη απάντηση είναι όσο υπάρχουν τα αποθέματα, θα είναι μεγάλος ο ρόλος του πετρελαίου στην διεθνή οικονομική και πολιτική σκηνή. Η δεύτερη απάντηση είναι, κατά τις δηλώσεις του πρώην υπουργού πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας Zanti Yamani στον Economist στις 25/10/03: «η εποχή του πετρελαίου θα τελειώσει πολύ πριν ο κόσμος μείνει από πετρέλαιο» (Χουλιάρης, 2004: 88).

Είναι παραδεκτό πια ότι η κατανάλωση πετρελαίου και αερίου, τουλάχιστον για απόκτηση ενέργειας μετά από κάποιο απρόβλεπτο προς το παρόν χρονικό διάστημα, θα εγκαταλειφθεί για τους επομένους λόγους:

- α) Η χειρότερη αιτιολογία είναι να τελειώσουν τα αποθέματα
- β) Οι εναλλακτικές μορφές ενέργειας: αιολική, ηλιακή αλλά και η πυρηνική ενέργεια θα κριθούν οικονομικότερες της ενέργειας που προκύπτει από το αέριο και το πετρέλαιο.
- γ) Οι οικολόγοι θεωρούν έγκλημα να χρησιμοποιούμε το πετρέλαιο και το αέριο για θερμαντική ενέργεια, ενώ προτείνουν τη χρησιμοποίησή τους μόνο στη χημική βιομηχανία.

Όποια ενέργεια και αν πράξει κάθε χώρα που σχεδιάζει μια στρατηγική επένδυση αερίου ή πετρελαίου στην επικράτειά της, οφείλει να λάβει υπόψη της αυτόν το χρονικό ορίζοντα. Άλλωστε, όπως ομολογεί και ο συγγραφέας Paul Roberts στο βιβλίο του *«Το τέλος του πετρελαίου»* (Roberts, 2005 : 444) «η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, είναι τώρα τόσο εύθραυστη, ώστε η ελάχιστη διαταραχή... μπορεί να προκαλέσει όχι απλούς κυματισμούς, αλλά απότομα άλματα σε ολόκληρη την οικονομία». Μέσα σε αυτά τα δεδομένα η πετρελαιοβιομηχανία μοιάζει να βλέπει το φυσικό αέριο, σαν το κλειδί που θα οδηγήσει σε μια νέα ανάπτυξη. Η Shell υπολογίζει ότι έως το 2025, η ζήτηση για φυσικό αέριο θα ξεπερνά τη ζήτηση για πετρέλαιο, όπως γράφει η Sonia Shah στο βιβλίο της *«Crude η ιστορία του αργού πετρελαίου»* (Shah, 2008: 264).

Συνεπώς, επειδή το τέλος του πετρελαίου είναι ορατό και λίγο αργότερα ακολουθεί και το τέλος του φυσικού αερίου, το κύριο στρατηγικό ερώτημα στο οποίο πρέπει να απαντήσουν αυτοί που χαράσσουν την μακροπρόθεσμη ενεργειακή πολιτική της χώρας, δεν είναι τόσο οι αγωγοί αερίου και πετρελαίου, αλλά προς ποιές εναλλακτικές μορφές ενέργειας πρέπει να στραφεί η χώρα. Σε αυτό το σημείο, μπορούμε να αναφέρουμε, ότι δεν υπάρχει στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) έδρα που να ασχολείται με εναλλακτικές μορφές ενέργειας, μόνο ανεξάρτητοι καθηγητές ασχολούνται με το ζήτημα των ΑΕΠ. Ίσως θα έπρεπε να υπάρχει αυτοδύναμο τμήμα του ΕΜΠ.

Οι μεγαλύτεροι σύγχρονοι γεωπολιτικοί αναλυτές, τονίζουν ότι ζούμε σε μια εποχή αστάθειας, δηλαδή σε μια εποχή ανακατατάξεων, όπου είναι πολύ δύσκολη κάθε πρόβλεψη. Ενδεικτικά, μπορούμε να αναφέρουμε ότι η τελευταία παγκόσμια οικονομική κρίση, δεν είχε προβλεφθεί από καμία κυβέρνηση ή ερευνητικό ινστιτούτο, παρά τα τόσα που υπάρχουν.

Πρέπει ακόμα να τονιστεί, ότι στα νέα γεωπολιτικά δρώμενα παρατηρείται ένα είδος διάβρωσης της κρατικής κυριαρχίας, όσο και των εθνικών συνόρων. Οι συγγραφείς Kathleen E. Branden και Fred M. Shelley (Shelley, 2006:268), ισχυρίζονται ότι η ειρωνεία της νέας γεωπολιτικής είναι ότι το κράτος οφείλει να παραχωρήσει μέρος του ελέγχου που ασκεί, προκειμένου να προστατεύσει την κυριαρχία του. Αυτό άλλωστε υπαινίχθη και η τέως πρόεδρος της Βουλής των Ελλήνων Άννα Ψαρούδα – Μπενάκη, στην προσφώνησή της προς τον κ. Κároλο Παπούλια όταν του ανήγγειλε την εκλογή του ως προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας. (utube, Μπενάκη – Παπούλιας) Το ίδιο ισχυρίζεται και η (Lapidoth, 1992: 325 – 345), σύμφωνα με την οποία η κυριαρχία του κράτους με την κλασσική μορφή έχει διαβρωθεί από την εξέλιξη της τεχνολογίας, τις οικονομικές αλλαγές, αλλά και από ορισμένους κανόνες του διεθνούς και συνταγματικού δικαίου.

Κάθε αγωγός αερίου ή πετρελαίου, αποτελεί παραχώρηση κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας από όπου διέρχεται, προς την ομάδα των εταιριών που διαχειρίζεται τους αγωγούς. Βεβαίως έναντι ανταλλαγμάτων, αρκεί τα ανταλλάγματα να είναι υπαρκτά, να έχουν βάθος χρόνου και να είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα των αγωγών. Αυτό πρέπει να ομολογηθεί, αλλά και από την άλλη πλευρά, πρέπει επίσης να δεχθούμε ότι όταν ένας αγωγός διέρχεται από δύο όμορες χώρες, μειώνει την πιθανότητα συγκρούσεων και συρράξεων μεταξύ των δύο χωρών, για πολλούς και διαφόρους λόγους, ένας εκ των οποίων είναι ότι οι βασικοί μέτοχοι των εταιριών που διαχειρίζονται την λειτουργία των αγωγών, είναι μέρος του πολιτικού και οικονομικού κατεστημένου των χωρών αυτών. Αυτή η ιδιότυπη νομενκλατούρα ή διαχειρίζεται ή ασκεί άμεση επιρροή στα πολιτικά και οικονομικά δρώμενα των χωρών από τις οποίες διέρχονται οι αγωγοί. Για παράδειγμα αναφέρεται η ελληνική εταιρία η οποία διαχειρίζεται τον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, η οποία αποτελείται από τον Όμιλο Λάτση και τον όμιλο Κοπελούζου. Κάθε αγωγός πετρελαίου, αφού διασχίζει τα σύνορα των γειτονικών κρατών, καταδεικνύει και την διαπερατότητα των συνόρων στην νέα γεωπολιτική τάξη.

Είναι γεγονός (Κωβαίος, 2008) ότι αναβαθμίζεται η χώρα μας με τους αγωγούς, όχι όμως τόσο όσο παρουσιάζεται. Το Αιγαίο θα γίνει «μια μικρή λεωφόρος» πετρελαίου και αερίου, από

μια κλειστή λίμνη που είναι σήμερα. Θα τεθούν τα θέματα των γκρίζων ζωνών, της έρευνας και διάσωσης, της οικολογίας, αλλά και του περιορισμού των χωρικών υδάτων στα έξι ναυτικά μίλια. Έγκυροι αναλυτές τονίζουν ότι οι αγωγοί έπονται των ειρηνικών σχέσεων καλής γειτονίας. Τίθεται το θέμα, πως οι υπάρχουσες ελληνοτουρκικές σχέσεις διευκολύνουν τη δίοδο αγωγών, όταν η Τουρκία έχει διακηρύξει ότι είναι αιτία πολέμου η επέκταση των χωρικών υδάτων στα δώδεκα μίλια; Είναι γνωστό ότι το διεθνές ναυτικό δίκαιο δίνει το δικαίωμα να επεκτείνουμε τα χωρικά μας ύδατα από 6 μίλια στα 12, πράγμα το οποίο αν γίνει η Τουρκία το θεωρεί αιτία πολέμου και προφανώς δεν μπορούμε να μιλάμε για συνεργασία ουσιαστική μεταξύ των δύο χωρών όταν η μία εξ αυτών μιλάει για αιτίες πολέμου. Ωστόσο, η τελευταία κρίση στη Γεωργία έδειξε τα εξής πράγματα:

Πρώτον, ότι αν μια χώρα προμηθεύεται αποκλειστικά αέριο ή πετρέλαιο από μία μόνο πηγή, αυτό είναι άκρως επικίνδυνο σε μια περίοδο κρίσης, σε οποιαδήποτε χώρα διέρχεται ο αγωγός πετρελαίου ή αερίου. Δεύτερον, αυτός που πραγματικά ελέγχει την περιοχή του Καυκάσου είναι η Ρωσία, παρά τις προσπάθειες των ΗΠΑ να προσεταιριστούν ορισμένα κράτη που ήταν παιδιά της Σοβιετικής Ομοσπονδίας. Τρίτον, καθίσταται επιτακτική ανάγκη για την Ευρώπη, να δημιουργήσει αγωγούς που παρακάμπτουν τη Ρωσική ομοσπονδία. Τέταρτον, χώρες που παραδοσιακά και ιστορικά είχαν μεγάλες διαφορές, όπως η Τουρκία και η Αρμενία, άρχισαν να προωθούν την προσέγγισή τους με κάποια καχυποψία και περίσκεψη, αλλά επιθυμούν όμως να προωθήσουν τα κοινά συμφέροντά τους (Ζηργάνος, 2007).

Οι αγωγοί πετρελαίου, έφεραν κοντά και σε διάλογο όπως αποδείχθηκε παραδοσιακούς εχθρούς, όπως για παράδειγμα συνέβη πρόσφατα στο Αφγανιστάν, όπου οι εκπρόσωποι των Ταλιμπάν συναντήθηκαν με Αμερικανούς αξιωματούχους της CIA στην πόλη Κούπα. Η συνάντηση έγινε, προκειμένου να επισυναφθεί μια εκεχειρία μεταξύ των Ταλιμπάν και των δυνάμεων κατοχής - ειρήνευσης στο Αφγανιστάν, στις περιοχές που είναι προγραμματισμένο να περάσουν δύο αγωγοί πετρελαίου (Ζηργάνος, 2007).

Η γεωγραφική θέση της Ρωσίας έχει ενισχυθεί μετά το 2001 και από ένα άλλο σημαντικό γεγονός. Οι τρεις χώρες Ρωσία, Κίνα και Ινδία έχουν προχωρήσει στο σχηματισμό του Συμφώνου της Σαγκάης, με βάση το οποίο η Ρωσία αναλαμβάνει κεντρικό επιδιαιτητικό ρόλο στην κεντρική Ασία, όσον αφορά την ασφαλή μεταφορά και διανομή πετρελαίου και φυσικού αερίου προς τον υπόλοιπο κόσμο και βέβαια η ενδυνάμωση αυτή δημιουργήσε αντίστοιχη αποδυνάμωση των ΗΠΑ, που είναι υποχρεωμένες να συνομιλούν με τους Ρώσους από θέση συνεργάτη παρά ηγεμόνα (Δημητρούλη, 2006).

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ανάλυσης θα πρέπει να προσεγγίσουμε ειδικότερα τον αγωγό Μπουργκάς Αλεξανδρούπολης.

5.2. ΤΕΛΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΓΩΓΟ ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

Οι επίσημες ελληνικές θέσεις, καθώς και η στρατηγική για τους αγωγούς που διέρχονται ή πρόκειται να διέλθουν από την Ελλάδα, αποτυπώνεται παραστατικά στις δηλώσεις του αρμόδιου Έλληνα τέως υπουργού ενέργειας Χρήστου Φώλια στις 29/08/2008 (Πηγή: στοιχεία Γαρεφαλάκη):

«Οι ενεργειακές διασυνδέσεις είναι στρατηγική επιλογή. Είναι γεγονός ότι το σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο διεθνές περιβάλλον, είναι σύνθετο, απαιτητικό και ανταγωνιστικό. Οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις που συντελούνται ανά τον κόσμο, η απελευθέρωση των αγορών, οι τεχνολογικές εξελίξεις, η παγκοσμιότητα των αγορών, έχουν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο ενεργειακό τοπίο. Σ' αυτό το περιβάλλον εντάσσονται βεβαίως οι διεθνείς ενεργειακές διασυνδέσεις και η ανάγκη για πολλαπλότητα πηγών και διαύλων διέλευσης. Είναι προφανές, ότι ο ασφαλής και επαρκής ενεργειακός εφοδιασμός αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη και οι στρατηγικές συνεργασίες καθίστανται μονόδρομος, αν κάποιος θέλει να θεωρείται ουσιαστικός συμμετέτοχος στον υπό διαμόρφωση παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη. Η ελληνική θέση είναι σαφής και ξεκάθαρη. Η ενεργειακή ισορροπία είναι προϋπόθεση για την ειρήνη και την ευημερία των λαών. Για αυτό η προσπάθεια για ανάπτυξη συνεργειών πρέπει να είναι διαρκής, κατανικώντας τους δισταγμούς, αναβολές και καθυστερήσεις. Πάνω σε αυτές τις κεντρικές επιλογές, ξεδιπλώνονται η ελληνική εξωστρεφής ενεργειακή στρατηγική για περιφερειακή συνεργασία και ανάπτυξη. Στρατηγική που αναδεικνύει την κομβική θέση της Ελλάδας μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, στο σημείο τομής του συστήματος των τριών θαλασσών: Κασπίας, Μαύρης Θάλασσας και Ανατολικής Μεσογείου. Η Ελλάδα με συνέπεια, μεθοδικότητα και ειλικρίνεια αξιοποιεί τις νέες ευκαιρίες. Στοχεύουμε αφενός να προσφέρουμε στη χώρα μας ενεργειακή επάρκεια και ταυτόχρονα ως ενεργειακός κόμβος να έχουμε μια πολύ θετική συνεισφορά στην κάλυψη των μεγάλων αναγκών των ενεργοβόρων οικονομιών της Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτό προωθήθηκαν μείζονος σημασίας εξελίξεις στον τομέα των ενεργειακών διασυνδέσεων που προσδιορίζουν και τη βούληση της χώρας μας για ζωτικής σημασίας αναπτυξιακές συμμαχίες. Η πολιτική που ακολουθούμε δεν είναι «σημαία ευκαιρίας». Δεν είναι συγκυριακή. Είναι στρατηγική επιλογής μακράς πνοής, που στοχεύει σε ένα μέλλον ανάπτυξης και ευημερίας» (Φώλιας, 2008).

Σύμφωνα με τον Parker, ο Ερατοσθένης, ο αρχαίος φιλόσοφος, θεωρούσε ότι η Ελλάδα κατείχε μιας ζωτικής σημασίας θέση στο κέντρο της οικουμένης αφού βρίσκεται σε ένα σημείο όπου συναντώνται και οι τρεις ήπειροι. Την επισήμανση αυτή, την επικαλείται και ο Πάρκερ στο βιβλίο του «Γεωπολιτική» (Πάρκερ, 2002:313).Τη διαπίστωση αυτή ακόμα, την συμμερίζεται

και ο Mackinder που παρατήρησε ότι τα βρετανικά νησιά, βρίσκονται στο κέντρο του χερσαίου ημισφαιρίου του κόσμου. Σημειωτέον είναι, ότι υπάρχουν πολλές σχολές γεωπολιτικής, που δεν είναι απαλλαγμένες από την επίδραση ιδίων εθνικών συμφερόντων. Η γεωπολιτική θέση της χώρας μας, περιπλέκεται από το γεγονός ότι η Τουρκία που πρόσφατα έγινε μέλος της ομάδος G20, δεν έχει ξεκαθαρίσει ακόμα αν η συμπεριφορά της θα είναι συγκρουσιακή ή συνεργατική, ιδιαίτερα απέναντι στην Ελλάδα. Το πλέγμα των αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου δεν είναι ανεξάρτητο, αλλά επηρεάζει και επηρεάζεται από τους πολιτικούς σχεδιασμούς στην περιοχή αυτή, αλλά και από τους μεγάλους γεωστρατηγικούς παίκτες. Υπενθυμίζεται και πάλι, ότι η Τουρκία ως μέλος της ομάδας G20 εκ των πραγμάτων αναλαμβάνει ρόλο «τοπικού χωροφύλακα» ή περιφερειακής δύναμης στην περιοχή αυτή. Η κατάσταση περιπλέκεται ακόμα περισσότερο από τις επεμβάσεις που ενδεχομένως να υπάρχουν, από τα ισχυρά συμφέροντα των κρατών, που μορφοποιούν την ομάδα G8, δηλαδή των 8 πιο ανεπτυγμένων χωρών του κόσμου. Το θέμα των αγωγών, πρέπει να το δούμε ολιστικά, αν έχουμε ακριβείς επισημάνσεις. Ένα τόσο μεγάλο έργο όσο ο αγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, πρέπει να μελετηθεί γεωστρατηγικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, για τις επιρροές στην τοπική κοινωνία κ.α. Λόγω του μεγάλου οικονομικού κόστους, θα ήταν μονομερές εάν μελετηθεί μόνο πολιτικά ή μόνο οικονομικά. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι οι αγωγοί πετρελαίου και αερίου αναβαθμίζουν γεωπολιτικά τη χώρα από την οποία διέρχονται, είναι όμως διερευνητέο σε ποιο βαθμό γίνεται η αναβάθμιση αυτή. Διερευνητέο είναι επίσης ότι οι αγωγοί διαπερνούν τα εθνικά σύνορα, αναγκάζοντας τις κυβερνήσεις και τους λαούς να λάβουν περισσότερο συνεργατικές θέσεις. Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί και ο παράγοντας *speed* [ταχύτητα ροής του καυσίμου] τον οποίο προσφέρουν οι αγωγοί πετρελαίου, όπως αναφέρει ο Paul Vinlie το 1986 (Χουλιαράς, 2004 :184) σύμφωνα με τον οποίο, η ταχύτητα είναι περισσότερο σημαντική για την πολιτική από το χώρο. Τίθεται ακόμα από τους ερευνητές το ερώτημα, πόσο βιώσιμη θα ήταν η πολιτική μιας χώρας, η οποία μειώνει τα κέρδη των πολυεθνικών εταιρειών, οι οποίες έχουν επενδύσει κατά κανόνα στους αγωγούς αυτούς.

Προφανώς αναβαθμίζεται ο ρόλος της Ελλάδας και υποβαθμίζεται ο ρόλος της Τουρκίας, αφού δε θα χρειάζεται να περνάνε τα πετρελαιοφόρα από τα στενά του Βοσπόρου. Τα στενά αυτά πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι αποτελούν διεθνή ύδατα βάση συνθηκών, όπως η συνθήκη του Μοντρέ και η Τουρκία ασκεί μόνο διαχείριση. Το γεγονός αυτό, η τουρκική διπλωματία δείχνει να το αγνοεί. Έπειτα από συνομιλία με ναυτιλιακούς παράγοντες (κος Κυριακίδης Κυριάκος, ειδικός επί των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων στον Πειραιά), μας διαβεβαίωσε για τα ακόλουθα.: Πράγματι ο αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, λύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των στενών του Βοσπόρου, όπου ενδεχομένως ένα πλοίο, μπορεί να

καθυστερήσει ακόμα και εικοσιτέσσερις ώρες, προκειμένου να λάβει άδεια διόδου από τα στενά. Αυτό συνεπάγεται μεγάλο κόστος για την ναυλώτρια επιχείρηση, αλλά και μεγάλο λειτουργικό κόστος. Συνάγεται από αυτό το στοιχείο, ότι όχι μόνο θα αποσυμφορηθεί η κυκλοφορία στα στενά του Βοσπόρου, αλλά και η Ελλάδα θα έχει οικονομικά οφέλη από το *transit* [μεταφορά] του πετρελαίου. Τελικά για αυτούς τους λόγους, η κατασκευή του έργου αντιμετωπίστηκε ευνοϊκά από τις εταιρίες πετρελαιοειδών και τις διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες. Διατήρησε όμως ο ίδιος ναυτιλιακός παράγων επιφυλάξεις για το θέμα της οικολογικής προστασίας της περιοχής του Έβρου.

Εγείρεται όμως το ερώτημα της συγκρουσιακής σχέσης, ανάμεσα στην στρατηγική προτεραιότητα και στην οικονομική αποδοτικότητα του έργου. Έχουν εκφραστεί διεθνώς αρκετές αντιρρήσεις, για την οικονομική αποδοτικότητα του έργου, δηλαδή κατά πόσο συμφέρει η μεταφορά του πετρελαίου μέσω Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης, από την απευθείας μεταφορά με πλοία.

Ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Ανδρέας Λοβέρδος, στην συνεδρίαση ΡΠΕ, στη Σύνοδο Β, την Περίοδο ΙΑ, που έλαβε χώρα στις 5/9/2006, δήλωσε ότι η επένδυση του έργου δεν είναι ενέργεια που έπραξε η Ελλάδα, χάρις τις αποφάσεις της, αλλά η Ρωσία προκειμένου να εμποδίσει τις κινήσεις των ΗΠΑ στον ενεργειακό τομέα» (βλ. Παράρτημα, Πρακτικά Βουλής). Παρόμοια δήλωσε η βουλευτής του Συνασπισμού Ασημίνα Ξηροτύρη – Αικατερινάρη, ότι ο αγωγός πετρελαίου είναι διαφημισμένος χωρίς ουσία. Όμοιες θέσεις, διατύπωσε και η βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ Λίτσα Αμανατίδου – Πασχαλίδου, στις 21/1/2009 την περίοδο ΙΒ΄, στη Σύνοδο Β, στη Συνεδρίαση ΞΗ΄, όπως φαίνεται στο άρθρο 36, το οποίο μιλάει για το κομμάτι του αγωγού πετρελαίου Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη και εκφράζει την αντίθετη άποψη του κόμματος της από την αρχή που προτάθηκε το έργο: Εφόσον δεν υπάρχει σαφής προμελέτη και απάντηση σχετικά με την περιβαλλοντική, οικονομική διάσταση, δεν είναι δυνατόν να στηριχθεί, εφόσον υπάρχουν ρίσκα (βλ. Παράρτημα, Πρακτικά Βουλής). Ο έγκυρος οικονομικός μελετητής, καθηγητής στο πανεπιστήμιο Imperial, (Kandiyoti, 2008: 75-93), συνοψίζει ότι, αναφερόμενος στον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, το σχέδιο αυτό φαίνεται να είναι μια καλή εκδοχή του παρόντος με σεβασμό στα οικονομικά, πολιτικά ακόμα και θρησκευτικά δεδομένα της περιοχής. Επίσης, και ο κος Κυριακίδης, σε τηλεφωνική επικοινωνία, έδωσε σαφείς διαβεβαιώσεις για την οικονομική βιωσιμότητα του έργου.

Ένα άλλο θέμα που πρέπει να επισημανθεί, είναι η μικρή κρατική ελληνική συμμετοχή στο εταιρικό σχήμα του αγωγού, της τάξεως του 1%. Αυτό δεν θεωρείται αποδεκτό οικονομικά

από πολλούς παράγοντες ακόμα και μέσα στη Ελληνική Βουλή, αφού ένα σημαντικό μέρος του έργου καλύπτεται από την Ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων. Ο Χαράλαμπος Καστανίδης βουλευτής Α Θεσσαλονίκης του ΠΑΣΟΚ, στις 4/9/2002, την Περίοδο Ι΄, στην Σύνοδο Β, στην πρωινή Συνεδρίαση ΚΗ΄, έθεσε και αυτός το θέμα της μικρής ελληνικής συμμετοχής (βλ.Παράρτημα, Πρακτικά Βουλής).

Το θέμα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς και το θέμα της ασφάλειας του αγωγού είναι πολύ σημαντικό και ορθά το επισημαίνουν οι τοπικοί φορείς. Είναι γνωστό, ότι στην Ελλάδα οι περιβαλλοντικές μελέτες γίνονται περισσότερο για τυπικούς νομικούς λόγους ή από απαίτηση ευρωπαϊκών και ελληνικών δικαστηρίων. Για να θεμελιωθούν αυτοί οι ισχυρισμοί, υπάρχουν τα ακόλουθα στοιχεία. Συγκεκριμένα στο νόμο υπ' αριθμόν 3558, ΦΕΚ Α 101/2007 με τον οποίο γίνεται η κύρωση της συμφωνίας για τον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης, δεν αναφέρεται πουθενά το θέμα της περιβαλλοντικής προστασίας της περιοχής του Έβρου, παρά μόνο ότι το έργο πρέπει να συμβαδίζει με την Ελληνική νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο κος Ντόλιος Γεώργιος του ΠΑΣΟΚ, στις 20/1/2009 την Περίοδο ΙΒ΄, στη Σύνοδο Β΄, στη Συνεδρίαση ΞΗ΄, τονίζει ότι οι επιπτώσεις στον τομέα του περιβάλλοντος είναι τρομακτικές. Σε κανένα δελτίο τύπου από την διακρατική συμφωνία και μετά, το 2007 δεν τέθηκε το ζήτημα του περιβάλλοντος ως παράγοντας συζήτησης, κατά την διάρκεια που έλαβαν χώρα συναντήσεις ανάμεσα στους εταίρους, κρατικούς και εταιρειών. Η περίπτωση ναυτικού ατυχήματος διαρροής πετρελαίου σε μια περιοχή, έχει μικρή μεν πιθανότητα, αλλά δεν μπορεί να αποκλειστεί και θα έχει ολέθριες συνέπειες για το περιβάλλον, τον τουρισμό και γενικότερα την οικονομία της περιοχής. Υπάρχουν σήμερα ανεπτυγμένα δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης της ροής του πετρελαίου ή αερίου μέσω των αγωγών, που μειώνουν την πιθανότητα οικολογικής καταστροφής στον αγωγό, όπως το σύστημα SCADA, όπου αισθητήρες εγκαθίστανται σε όλο το μήκος του αγωγού, οι πληροφορίες αποστέλλονται σε δορυφόρο και από εκεί επιστρέφουν σε κεντρική μονάδα πληροφοριών που διαχειρίζεται τη λειτουργία του αγωγού (Πηγή: <http://www.tech-faq.com/scada.shtml>).

Επιπροσθέτως, οι ΗΠΑ παρά τις αρχικές επιφυλάξεις δεν εξέφρασαν επισήμως αντιρρήσεις για τον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, συνεπώς μπορούμε να συμπεράνουμε ότι είναι ένα έργο «ανεκτό» για τις ΗΠΑ. Ωστόσο, την ενόχληση της Τουρκίας για τον αγωγό αυτό, φαίνεται να εκφράζει η Τουρκάλα Ζεϊνό Μπαράν σύζυγος Αμερικανού βοηθού υφυπουργού Εξωτερικών, με την εκτίμησή της ότι ο αγωγός αυτός μπορεί να γεννήσει

επιπλοκές με τους Τούρκους (Επικίνδυνος για το Αιγαίο ο αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, 2009).

Οι αγωγοί αερίου στην Ελλάδα:

Είναι γνωστό ότι η κατασκευή του αγωγού υψηλής πίεσης από τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα έως την Αγία Τριάδα (Αθήνα), καθώς και ο υποθαλάσσιος αγωγός από την Αγία Τριάδα έως την νήσο Ρεβυθούσα, έγινε χάρις την στήριξη της Ευρωπαϊκής τράπεζας επενδύσεων πάνω από 300 εκατομμύρια ecu. Το έργο αυτό, συνάντησε σοβαρά οικονομικά προβλήματα στη σχεδίαση, αλλά και στην κατασκευή. Εάν δεν υπήρχε η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής τράπεζας επενδύσεων, μάλλον το έργο δεν θα είχε κατασκευαστεί. Η Ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων ΕΤΕΠ, συνάντησε σοβαρά προβλήματα προκειμένου να εγκρίνει την χρηματοδότηση του έργου αυτού, όπως σημειώνει ο Παναγιώτης Γεννηματάς, τέως αντιπρόεδρος της τράπεζας στο πρόσφατο βιβλίο του «*Ενέργεια και Πολιτική*», (Γεννηματάς, 2008 : 232- 233). Τα προβλήματα ήταν κυρίως δύο και αφορούσαν την σχεδιαστική αρτιότητα του έργου, αλλά και την βιωσιμότητα του έργου, αφού τα ελληνορωσικά πρωτόκολλα δεν εξασφάλιζαν προνομιακές τιμές προμήθειας, αλλά και η Ελληνική οικονομική κατάσταση, δεν εξασφάλιζε τον βαθμό απορρόφησης του αερίου που παρέχει ο αγωγός. Ο τελικός προϋπολογισμός του έργου, έφτασε το 1.5 τρισεκατομμύρια δραχμές και ένα σημαντικό κομμάτι του ποσού αυτού καλύφθηκε από δανειοδότηση 300 εκ. ECU. Ακόμα και σήμερα (2008) είναι άδηλο, ομολογεί ο κος Γεννηματάς, πότε θα αποσβεσθεί το έργο. Πλην όμως οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι χάρη στο έργο αυτό ένα σημαντικό μέρος των ενεργειακών αναγκών της ελληνικής επικράτειας είναι καλυμμένο. Βέβαια η σύνδεση αυτή δημιουργεί μια εξάρτηση της Ελλάδας από το ρωσικό αέριο και είναι γνωστό ότι η εξάρτηση αυτή δημιουργεί και πολιτική εξάρτηση. Η εξάρτηση όμως αυτή, υπάρχει για όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, απλά μονάχα πρέπει εκτός από το Ρωσικό αέριο να αναζητήσει η χώρα μας και άλλες πηγές προμήθειας φυσικού αερίου. Είναι το ζήτημα της διαφοροποίησης των πηγών προμήθειας του αερίου που θέτει σαν πρόβλημα ο αμερικανικός παράγοντας και το υιοθέτει και η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ).

Η μεγάλη βέβαια αντίθεση μεταξύ πετρελαίου και φυσικού αερίου, είναι ότι το μεν πετρέλαιο είναι ένα διεθνές ενεργειακό προϊόν εύκολα μεταφερόμενο, ενώ το φυσικό αέριο θεωρείται μάλλον τοπικό προϊόν αφού δεν μπορεί να μεταφερθεί εύκολα και το κόστος των αγωγών απαιτεί μεγάλες οικονομικές απαιτήσεις (Καιρίδης, 2008 : 233-236). Παρόλο ότι οι χώρες που παράγουν και διακινούν το φυσικό αέριο, φροντίζουν πάντα να είναι το φυσικό αέριο φθηνότερο από το πετρέλαιο με κάποιους κανονισμούς και ρήτρες, δεν παύει να είναι

συνδεδεμένο το φυσικό αέριο με το πετρέλαιο και συνεπώς, όπως το πετρέλαιο έτσι και αυτό θα έχει κάποιο τέλος. Το τέλος όμως του αερίου, προβλέπεται να είναι μεταγενέστερο του τέλους του πετρελαίου. Σοβαρές προβλέψεις που να προσδιορίζουν την συγκεκριμένη χρονολογία κατά την οποία θα τελειώσει το πετρέλαιο ή το φυσικό αέριο δεν μπορεί να γίνουν, επειδή παρά πολλοί παράγοντες, προβλέψιμοι και απρόβλεπτοι υπεισέρχονται στην κατανάλωση πετρελαίου αλλά και στα «βεβαιωμένα» αποθέματα πετρελαίου και αερίου. Ενδεικτικά, αναφέρουμε τις εκτιμήσεις της Shell εταιρίας, για τις οποίες καταδικάστηκε στο πρόστιμο των 120.000 δολαρίων. (Λοραν, 2008 : 206-207)

Η Ελλάδα, προμηθεύεται το αέριο κατά 80% αυτή την στιγμή από την Ρωσία και κατά 20% από την Αλγερία, σύμφωνα με το επίσημο *site* της ΔΕΠΑ. Είναι επιθυμητό να προστεθεί στις χώρες προέλευσης του αερίου μια τρίτη χώρα διαφορετική από την Ρωσία και την Αλγερία, υπό τον όρο ότι η χώρα μας θα έχει την δυνατότητα να απορροφήσει το αέριο αυτό. Εδώ πρέπει να επισημανθεί η ανυπαρξία δυστυχώς αξιόλογων μελετών που να προβλέπουν τις μελλοντικές ανάγκες της χώρας σε πετρέλαιο και σε φυσικό αέριο οι οποίες μελέτες να μην είναι απλές υποθέσεις αλλά να στηρίζονται σε πραγματικά δεδομένα αλλά και να δημοσιευτεί και ο τρόπος επεξεργασίας των δεδομένων αυτών.

Η Ελλάδα αποτελεί μέλος της έριδος για δύο μελλοντικούς αγωγούς αερίου, τον αγωγό Nabucco και τον αγωγό South Stream, όπου εμπλέκονται γεωστρατηγικά συμφέροντα των ΗΠΑ και της Ρωσίας. Ο ανταγωνισμός αυτός δεν αφορά μόνο την Ελλάδα. Αφορά όλη την περιοχή των Βαλκανίων και συνδέεται άμεσα με την ισορροπία στην περιοχή της Κασπίας θάλασσας αφού οι αγωγοί Nabucco και South Stream προμηθεύονται από διαφορετικές πηγές το πετρέλαιο και το αέριο. Στη διεθνή βιβλιογραφία, το θέμα των διαφορετικών πηγών τροφοδοσίας θεωρείται βασικό. Ο αγωγός Nabucco, όπως έχει αναφερθεί, υποστηρίζεται από τους Αμερικανούς και ο South Stream, από τους Ρώσους. Ο Nabucco, ούτως ή άλλως αποτελεί εξελιγμένη παραλλαγή του ελληνοτουρκικού αγωγού, ο οποίος έχει ήδη κατασκευαστεί και εγκαινιάζεται, ενώ υπολείπεται το κομμάτι από την Κομοτηνή έως τη Θεσπρωτία. Έχει υπογραφεί ως γνωστόν στις 11 Ιουνίου 2008, η σύμβαση μεταξύ ΔΕΠΑ και EDISON HELLAS, που αναλαμβάνουν να σχεδιάσουν και να κατασκευάσουν το έργο της υποθαλάσσιας διασύνδεσης. Το έργο αυτό, προβλέπεται να αρχίσει την κατασκευή το 2009 με προοπτική να λειτουργήσει το 2012. Έγκυροι αναλυτές όπως ο κος Παναγιώτης Γεννηματάς αμφισβητούν τον χρονικό αυτό σχεδιασμό και προβλέπουν ότι θα τεθεί σε λειτουργία περί το 2014, θέτοντας και ένα συγκλονιστικό ερώτημα : εάν θα είναι σε θέση το Αζερμπαϊτζάν να προμηθεύσει το απαιτούμενο αέριο για την λειτουργία του αγωγού (Γεννηματάς, 2008: 212). Για κάποιον που

γνωρίζει τα ελληνικά δρώμενα δεν είναι απορίας άξιον, ότι ενώ δεν υπάρχουν μελέτες για την απορροφητική ικανότητα της χώρας για τα επόμενα χρόνια, η Ελλάδα μιλάει για δύο μελλοντικούς αγωγούς επιπλέον, το South Stream και Nabucco. Ο Nabucco θα προμηθεύεται το αέριο και αυτός από το Αζερμπαϊτζάν, με μεγάλο ερώτημα για την ικανότητα του Αζερμπαϊτζάν να προμηθεύσει το απαιτούμενο αέριο. Με στρατηγικό λάθος που διέπραξαν οι κυβερνήσεις της Ελλάδας και της Ιταλίας, απέκλεισαν από την διαχείριση του TGI «Ποσειδών», την πρόσβαση οποιουδήποτε τρίτου (βλ. Ρωσία), ώστε ο αγωγός αυτός να παραμένει στην αποκλειστική διαχείριση της ΔΕΠΑ και της EDISON HELLAS. Αυτό επιβεβαιώθηκε, όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε τη συγκατάθεσή της στις κυβερνήσεις Ελλάδας και Ιταλίας να αποκλείσουν από τη διαχείριση του TGI Ποσειδών την πρόσβαση τρίτων, ώστε ο αγωγός αυτός να παραμείνει αποκλειστικά στη διαχείριση της ΕΠΑ και της EDISON. (Γεννηματάς, 2008 : 216).

Αυτό ισχυρίζεται και ο Ιωάννης Γρηγοριάδης (Γρηγοριάδης, 2008 : 44). Το γεγονός αυτό, αλλά και η επιθυμία της Ρωσίας να παρακάμψει τις δύο αναξιόπιστες για αυτήν γειτονικές χώρες, Ουκρανία και Τουρκία, την οδήγησαν να προχωρήσει σε σχεδιασμό ενός νέου διαβαλκανικού αγωγού, του South Stream. Είναι αλήθεια, ότι με εντυπωσιακή ταχύτητα, ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής, στις 25 Ιουνίου 2007, σε συνάντησή του με τον Ρώσο τότε πρωθυπουργό Βλαντιμίρ Πούτιν, εξέφρασε το ενδιαφέρον της Ελλάδας για συμμετοχή στο νέο αγωγό, ο οποίος θα λειτουργήσει υποθαλάσσια στη Μαύρη Θάλασσα και θα συνδέσει το λιμάνι του Νοβοροσίσκ με το Μπουργκάς της Βουλγαρίας. Έκτοτε, οι εξελίξεις είναι καταγιγιστικές και στις 19 Απριλίου 2008, υπεγράφη ολοκληρωμένη συμφωνία στη Μόσχα, από τους Κωνσταντίνο Καραμανλή και Βλαντιμίρ Πούτιν. Προφανώς η βιασύνη της Ελλάδας, εξηγείται από το αναμενόμενο φιάσκο του ITGI «και την συνειδητοποίηση από Ελληνικής πλευράς της αβεβαιότητας που επικρατεί για την επιχειρηματική αξιοπιστία του αγωγού» (Γεννηματάς, 2008 : 222).

Η Ελλάδα έχει ήδη ανειλημμένες υποχρεώσεις για την ολοκλήρωση του ITGI ύψους 1 δις. ευρώ. Τίθεται το ερώτημα αν είναι σε θέση η Ελλάδα να αναλάβει συμμετοχή στο έργο, επωμιζόμενη μέρος της τεράστιας δαπάνης που εκτιμάται να είναι συνολικού κόστους 14 δις. δολαρίων σε σύγκριση με τα 7,6 δις δολάρια του Nabucco (Γεννηματάς, 2008: 223) Συνεπώς, οι αγωγοί ITGI, Nabucco και South Stream είναι σε αμφισβήτηση, ιδιαίτερα μετά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση. Επιπλέον πρέπει να αναφέρουμε, ότι η Ρωσία πιέζει το Αζερμπαϊτζάν να διαθέσει το φυσικό του αέριο στην GASPROM και όχι στο Nabucco, δημιουργώντας βέβαιο πρόβλημα στην προμήθεια του Nabucco, που εάν δε βρει άλλη χώρα να τον προμηθεύσει με αέριο – π.χ. το Ιράν όσο απίστευτο και αν φαίνεται – είναι προβληματική η λειτουργία του.

Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε, ότι η Ελλάδα λειτούργησε «βιαστικά» για τους αγωγούς TGI και Nabucco, South Stream. Αυτά ισχυρίζεται ο Γεννηματάς (Γεννηματάς, 2008: 220-239). Αναμφίβολα όμως, προηγείται ο South Stream για γεωστρατηγικούς λόγους, αφού δε διέρχεται από την Τουρκία, η οποία λόγω των μαξιμαλιστικών απαιτήσεών της ενδεχομένως να δημιουργήσει προβλήματα στο μέλλον.

Μακροπρόθεσμα η χώρα πρέπει να στραφεί στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ) και να θέσει πάλι προς μελέτη το θέμα της χρήσης της πυρηνικής ενέργειας στην ηλεκτροπαραγωγή. Είναι γνωστό ότι τα πυρηνικά ατυχήματα που συνέβησαν πρόσφατα, με τελευταίο το ατύχημα στο Τσέρνομπιλ κατέστησαν προβληματική την αποδοχή ενός πυρηνικού εργοστασίου στη χώρα μας, όμως δε θα πρέπει να παραβλέψουμε το γεγονός ότι η γειτονική μας χώρα Τουρκία σχεδιάζει έναν πυρηνικό αντιδραστήρα με τη συνδρομή και της ρωσικής τεχνολογίας. Το θέμα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως και το θέμα της πυρηνικής ενέργειας δεν αναλύεται στη μελέτη αυτή, λόγω του μεγάλου εύρους που θα είχε η εργασία. Παρενθετικά και μόνο αναφέρεται, ότι σε μία μελλοντική πιθανή σύρραξη στην περιοχή του Καυκάσου ή των Βαλκανίων, την οποία απεύχεται η μελέτη αυτή, αλλά δε μπορεί να αποκλείσει, οι αγωγοί πετρελαίου και αερίου αχρηστεύονται, ενώ ο σταθμός πυρηνικής ενέργειας για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας θα είναι σε λειτουργία.

Το θέμα των αγωγών δεν πρέπει να υπερεκτιμηθεί. Καθίσταται αναγκαίο, η Ελλάδα να μελετήσει πώς μπορεί να προχωρήσει στις ΑΠΕ, να προσέξουμε το θέμα της εξοικονόμησης ενέργειας και των απωλειών της, καθώς και τα περιβαλλοντικά θέματα. Στο μέτρο του δυνατού, η χώρα μας πρέπει να σέβεται τις διεθνείς ισορροπίες, μέσα στις οποίες είναι υποχρεωμένη να κινείται. Για τα περιβαλλοντικά προβλήματα που αφορούν τον αγωγό Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη, αλλά και για τους αγωγούς αερίου, δεν υπάρχει συγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ούτε έχει δηλωθεί πουθενά η ανάγκη δημιουργίας μιας τέτοιας μελέτης, σύμφωνα με τις δηλώσεις του Χαράλαμπου Καστανίδη στις 4/9/2002 την Περίοδο Ι στη Σύνοδο Β στην πρωινή συνεδρίαση ΚΗ (Βλ. Παράρτημα, Πρακτικά Βουλής).

Σε παγκόσμιο επίπεδο, τίθεται το θέμα της διαφοροποίησης των πηγών αερίου και η ανάπτυξη συμπληρωματικών δομών. Αυτό θα ενισχύσει την ενεργειακή ασφάλεια των εμπλεκόμενων χωρών (Gochitashvili, 2004: 34). Για το προσεχές ορατό μέλλον, νέοι παίκτες θα υπεισέλθουν στον εφοδιασμό των χωρών με ενέργεια. Αυτό συνεπάγεται την φιλελευθεροποίηση, αλλά και την παγκοσμιοποίηση των ενεργειακών αγορών. Μία αναπτυσσόμενη αλληλεξάρτηση θα αναπτυχθεί μεταξύ των χωρών που εξάγουν και των χωρών

που εισάγουν. Αυτό θα βελτιώσει το επίπεδο ασφάλειας και οικονομικής σταθερότητας στις χώρες που παράγουν και μεταφέρουν ενέργεια. Η διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας, είναι απαραίτητη και περιλαμβάνει και στρατηγικά αποθέματα αερίου, καθώς και ενεργειακό *management*, μέσα σε ένα πλέγμα τεχνικών και οικονομικών μετακινήσεων. Η οικονομική και πολιτική υποστήριξη για εναλλακτικές και μεταφορικές οδούς της ενέργειας, πρέπει να εφαρμοστεί άμεσα. Αυτό απαιτεί εφαρμογή νέων τεχνολογιών στο αέριο. Αυτό θα συνεισφέρει στη σταθερότητα της διεθνούς ενεργειακής αγοράς και θα διατηρήσει χαμηλές τις τιμές (Gochitashvili, 2004: 8). Η κατασκευή αγωγών, επηρεάζεται περισσότερο από οικονομικούς, παρά από πολιτικούς όρους. Υπεισέρχονται γεωγραφικοί, πολιτικοί, οικονομικοί όροι, όροι ασφάλειας και ενέργειας, μακροβιότητας επένδυσης, επικινδυνότητα της επένδυσης (ρίσκο) (Raballand και Esen, 2007: 133 – 135).

Η πολιτική δεν είναι πολύ μακριά από τις επιχειρήσεις πετρελαίου. Η πολιτική όμως αποφασίζει και κάνει δυνατό το κτίσιμο αγωγών που διαπερνούν σύνορα. Οπωσδήποτε όμως, τα οικονομικά είναι ο κύριος παράγοντας που εξηγεί την επιτυχία ή αποτυχία δημιουργίας αγωγών σύμφωνα με τους οικονομολόγους. Η κατασκευή ενός τέτοιου διασυνοριακού αγωγού, απαιτεί συνεργασία πολλών μερών, κρατών, επιχειρήσεων, οργανισμών, που έχουν συνήθως διαφορετικά ενδιαφέροντα και στόχους. Όπως ισχυρίζεται ο Ebel τον Απρίλιο του 2001, στο ίδιο άρθρο του Raballand και Esen, ένας αγωγός ακολουθεί την ειρηνική περίοδο, αλλά δεν έπεται ότι μετά τον αγωγό ακολουθεί η ειρήνη. Κάθε αγωγός, οφείλει να δημιουργεί κέρδη και ενοίκια από τις χώρες από τις οποίες διέρχεται. Μία σχέση εξάρτησης δημιουργείται μεταξύ των χωρών που παράγουν αέριο ή πετρέλαιο, των χωρών που εισάγουν και των μεγιστάνων του πετρελαίου, όπως εταιρίες. Χρειάζεται να εγκαθιδρυθεί μία σχέση συνεργασίας που θα επιτρέψει στους μεγιστάνες των επενδύσεων να σχεδιάσουν την κατασκευή των αγωγών αυτών. Σαν αποτέλεσμα της εξάρτησης παραγωγών – εισαγωγέων, η διαφοροποίηση των πηγών προμήθειας, παίζει σημαντικό ρόλο και στο κόστος προμήθειας των καυσίμων. Είναι γεγονός, ότι στατιστικά, η θαλάσσια μεταφορά είναι η φθηνότερη μέθοδος μεταφοράς πετρελαίου.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Όλοι σχεδόν οι αναλυτές, συμφωνούν ότι μέσα στις επόμενες δεκαετίες ακολουθεί το τέλος του πετρελαίου και μερικές δεκαετίες αργότερα το τέλος του αερίου. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο των παγκοσμίων αποθεμάτων, κάθε χώρα και κάθε ομάδα χωρών, όπως η Ε.Ε. οφείλει να σχεδιάσει την κάλυψη των ενεργειακών της αναγκών. Το πρόβλημα της μόλυνσης του περιβάλλοντος, θέτει ακόμα επιτακτικότερη την ανάγκη της αντικατάστασης του πετρελαίου από το φυσικό αέριο, καθώς και από τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Στο θέμα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, παρόλα τα θετικά βήματα που έχουν γίνει, η χώρα μας παρουσιάζει μία υστέρηση και στο ερευνητικό μέρος, καθώς και σε ζητήματα χρηματοδότησης, ενίσχυσης και εγκατάστασης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Ενδεχομένως, πρέπει να τεθεί και πάλι για διάλογο, για στρατηγικούς λόγους κυρίως και όχι για οικονομικούς, το θέμα της χρήσης της πυρηνικής ενέργειας για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, μελετήθηκαν περιληπτικά οι εμπλεκόμενες χώρες των Βαλκανίων και της περιοχής του Καυκάσου, στην παραγωγή και διακίνηση πετρελαίου και αερίου των αγωγών με τους οποίους τροφοδοτείται η Ελλάδα. Τονίστηκε, ότι το όλο σύστημα βρίσκεται μάλλον από πλευράς γεωπολιτικής, λίγο πριν την επίτευξη μιας ισορροπίας ανοχής στις σχέσεις ΗΠΑ και Ρωσικής Ομοσπονδίας για την επόμενη δεκαετία, παρόλο ότι τα πρόσφατα γεγονότα στην Ουκρανία και στη Γεωργία δείχνουν ότι αυτό το στάδιο αμοιβαίων σχέσεων δεν έχει συντελεστεί ακόμα. Το πρόβλημα της προμήθειας πετρελαίου και αερίου περιπλέκεται για την Ελλάδα ακόμα περισσότερο, λόγω της εναλλαγής άλλοτε μιας συγκρουσιακής, αλλά και φιλικής άλλες φορές σχέσης της με την Τουρκία. Οι έγκυροι αναλυτές μας υπενθυμίζουν ότι οι αγωγοί πετρελαίου και αερίου ακολουθούν τις σχέσεις καλής γειτονίας και δεν προϋπάρχουν αυτών. Βέβαια η ύπαρξη ενός αγωγού που συνδέει Ελλάδα και Τουρκία, οπωσδήποτε συντείνει στη διατήρηση σχέσεων καλής γειτονίας και για οικονομικούς και για πολιτικούς λόγους.

Αξιοσημείωτο είναι ότι όπως προκύπτει από τις ρήσεις των υπευθύνων χάραξης του έργου, το πέρασμα του αγωγού προκρίνει την οικονομική και αυστηρά εκμεταλλευτική του βάση, ενώ απουσιάζει μια προοπτική σύνδεσης και ανάπτυξης με την τοπική κοινωνία.

Στα επόμενα χρόνια αναμένεται ραγδαία αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου και αερίου στην Ελλάδα. Υπενθυμίζουμε ότι το φυσικό αέριο δε διανέμεται με δίκτυα αγωγών σε όλες τις περιφέρειες της χώρας (π.χ. Ήπειρο, Πελοπόννησο και Κρήτη). Ίσως οικονομικοί λόγοι

εμποδίζουν τις ιδιωτικές εταιρίες, να επενδύσουν σε αυτές τις περιοχές και εδώ είναι επιτακτική η ανάγκη της χρηματοδότησης του κράτους και της Ε.Ε.

Έχει παρατεθεί όλο το ιστορικό της κατασκευής του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη από όπου διαφαίνεται και το φαινόμενο της ασυνέχειας σχεδιασμού που άπτεται της εκμετάλλευσης και της γεωπολιτικής του σύνδεσης με τις γείτονες χώρες, σε μια διαδικασία συμβατή με την εναλλαγή κυβερνήσεων στην Ελλάδα. Τονίστηκε το μικρό ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής στην εταιρική μορφή του αγωγού, καθώς και το πρόβλημα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αναδεικνύεται μέσα από την απουσία σχετικών μελετών και αντίστοιχων στόχων για την τοπική ή την ευρύτερη κοινωνία. Επιπλέον, σημειώθηκε η επιτακτική ανάγκη ομάδες επιστημόνων, να ασχοληθούν σφαιρικά και επιστημονικά σαν ομάδα με τους αγωγούς που μελετήθηκαν στην εργασία αυτή.

Έχει ακόμη τεθεί και το ερώτημα της σχετικά μικρής οικονομικής απόδοσης του έργου για το ελληνικό δημόσιο και την τοπική κοινωνία, όμως δεν έχει αμφισβητηθεί η γεωστρατηγική αναβάθμιση της χώρας από την κατασκευή του αγωγού αυτού. Όλοι οι σύγχρονοι αναλυτές θέτουν επί τάπητος τα τελευταία χρόνια, το θέμα της πολυμέρειας στον εφοδιασμό της χώρας με καύσιμα, προκειμένου να μειωθούν οι εξαρτήσεις της από μία μόνο πηγή. Εδώ, η διπλωματία της Ελλάδας, σε αρμονία με τους οικονομικούς παράγοντες που θα διαχειριστούν τους αγωγούς, οφείλει να δημιουργήσει τις απαραίτητες ισορροπίες, οι οποίες θα της επιτρέψουν να εφοδιάζεται στις καλύτερες δυνατές τιμές με αέριο και πετρέλαιο, μέσα από σχέσεις συνεργασίας και καλής γειτονίας με τις εμπλεκόμενες χώρες, αλλά και με τις δύο μεγάλες γεωστρατηγικές δυνάμεις που είναι οι ΗΠΑ και η Ρωσική Ομοσπονδία. Θεωρητικά όλες αυτές οι διεργασίες, πρέπει να γίνονται μέσα στο ευρωπαϊκό πλέγμα σχέσεων που είναι ενταγμένη η χώρα. Ωστόσο η Ελλάδα δεν υπέβαλλε τη συμφωνία για τον αγωγό της πρώτα στα ευρωπαϊκά όργανα, ενώ τόσο η Βουλγαρία όσο και άλλες χώρες-μέλη ακολουθούν την ίδια οδό, ώστε να δημιουργήσουν προνομιακές σχέσεις εκμετάλλευσης και ανεύρεσης φτηνών ενεργειακών πόρων. Ενδεικτικό είναι ότι μπορεί να έχει κάποιος φιλικές σχέσεις με έναν ισχυρό παράγοντα, χωρίς να είναι απαραίτητο να υπάρχει συγκρουσιακή σχέση με έναν αντίπαλο παράγοντα, όπως αυτό συνέβη με τους αγωγούς South Stream και Nabucco.

Εν κατακλείδι, η Ελλάδα αναβαθμίζει το γεωστρατηγικό της ρόλο μέσω της πολιτικής κατασκευής και διέλευσης των αγωγών, τόσο ως χώρα που αποτελεί κρίκο στο διαμετακομιστικό εμπόριο ενέργειας, όσο και στην διασφάλιση μιας σταθερότητας στον

ευρύτερο βαλκανικό χώρο – όπου η ουσιαστική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη σε τοπικό και ευρύτερο επίπεδο θα πρέπει να επαναξιολογηθεί στο μέλλον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συντομογραφίες

ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εθνικό προϊόν
ΑΠΕ : Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
ΑΤΓΙ : Αγωγός Αζερμπαϊτζάν, Τουρκίας – Ελλάδος – Ιταλίας
ΒΦΑ: Βιομηχανία Φωσφορικών λιπασμάτων
G20 : Ομάδα των 20 πιο ανεπτυγμένων χωρών
ΔΕΠΑ : Δημόσια Επιχείρηση Παροχής Αερίου
ΔΕΣΦΑ : Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου
ΔΗΚΚΙ : Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα
ECU: European Currency Unit
ΕΔΑ ΑΕ : Εταιρία Διανομής Αερίου
Ε.Ε. : Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΠΑ ΑΕ : Εταιρία Παροχής Αερίου
ΕΣΣΔ: Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών
ΕΤΕπ : Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΙΕΑ : Διεθνής Επιτροπή Ενέργειας
ΙΕΝΕ : Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης
ΙΤΓΙ ή ΤΓΙ : Αγωγός Διακομιστής Τουρκίας – Ελλάδος – Ιταλίας
ΚΑΠ : Κοινή Αγροτική Πολιτική
Κ/Ξ ΕΛΠΕ Α.Ε: Κοινοπροξία Ελληνικών πετρελαίων ΑΕ
ΚΚΕ : Κουμμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας
ΜΠΕ : Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων
ΝΑ: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση
ΝΑΤΟ : Οργανισμός Βορειοατλαντικού Συμφώνου
ΝΔ : Νέα Δημοκρατία
ΟΗΕ : Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΑΣΕ : Οργανισμός για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη
OECD: Οργανισμός οικονομικής συνεργασίας και ανάπτυξης
ΠΓΔΜ : Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας
ΠΑΣΟΚ : Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα
ΡΕΟΡ: Πανευρωπαϊκός Αγωγός Πετρελαίου

Πίνακες IEA

Εύρεση στην ιστοσελίδα

:http://www.iea.org/weo/docs/weo2008/WEO_2008_Power_Generation_Cost_Assumptions.pdf

Table 1 ➤ Construction costs, operating costs and efficiencies of new coal-fired power plants

	2015			2030		
	Construction cost (\$ per kW)	O&M costs (\$ per kW)	Efficiency (net, LHV)	Construction cost (\$ per kW)	O&M costs (\$ per kW)	Efficiency (net, LHV)
Subcritical						
United States	2300	46	37%	2300	46	37%
Canada	1700	34	37%	1700	34	37%
Mexico	1200	24	28%	1200	24	28%
Europe	1700	34	37%	1700	34	37%
Japan	2150	43	37%	2150	43	37%
Korea	1550	31	37%	1530	31	37%
Australia	1600	32	37%	1600	32	37%
Russia	1550	31	38%	1550	31	38%
China	850	17	34%	1000	20	34%
India	1200	24	36%	1200	24	36%
Indonesia	1200	24	38%	1200	24	38%
Other Asia	1200	24	38%	1200	24	38%
Brazil	1200	24	38%	1200	24	38%
Other Latin America	1200	24	38%	1200	24	38%
Africa	1200	24	35%	1200	24	35%
Middle East	1550	31	38%	1550	31	38%
Supercritical						
United States	2700	54	41%	2700	54	41%
Canada	2000	40	41%	2000	40	41%
Mexico	1400	28	42%	1400	28	42%
Europe	2000	40	41%	2000	40	41%
Japan	2500	50	41%	2500	50	41%
Korea	1800	36	41%	1800	36	41%
Australia	1900	38	41%	1900	38	41%
Russia	1800	36	42%	1800	36	42%
China	1000	20	38%	1200	24	38%
India	1400	28	40%	1400	28	40%
Indonesia	1400	28	42%	1400	28	42%
Other Asia	1400	28	42%	1400	28	42%
Brazil	1400	28	42%	1400	28	42%
Other Latin America	1400	28	42%	1400	28	42%
Africa	1400	28	39%	1400	28	39%
Middle East	1800	36	42%	1800	36	42%
Ultrasupercritical						
United States	3100	62	47%	3100	62	49%
Canada	2300	46	47%	2300	46	49%
Mexico	1600	32	48%	1600	48	50%

Europe	2300	46	47%	2300	46	49%
Japan	2900	58	47%	2900	58	49%
Korea	2050	41	47%	2050	41	49%
Australia	2200	44	47%	2200	44	49%
China	1150	23	44%	1400	28	49%
India	1600	32	46%	1600	32	49%
Indonesia	1600	32	48%	1600	32	50%
Other Asia	1600	32	48%	1600	32	50%
Brazil	1600	32	48%	1600	32	50%
Other Latin America	1600	32	48%	1600	32	50%
Africa	1600	32	45%	1600	32	47%
Middle East	2050	41	48%	2050	41	50%
IGCC						
United States	3150	94	48%	2850	85	50%
Canada	2800	84	48%	2750	76	50%
Mexico	2800	84	48%	2750	76	50%
Europe	2800	84	48%	2750	76	50%
Japan	3000	89	48%	2700	80	50%
Korea	2800	84	48%	2550	76	50%
Australia	2800	84	48%	2550	76	50%
Russia	2800	84	48%	2750	76	50%
China	2550	77	45%	2300	69	47%
India	2550	77	46%	2300	69	48%
Indonesia	2550	77	48%	2300	69	50%
Other Asia	2550	77	48%	2300	69	50%
Brazil	2550	77	48%	2300	69	50%
Other Latin America	2550	77	48%	2300	69	50%
Africa	2550	77	45%	2300	69	47%
Middle East	2800	84	48%	2550	76	50%

Table 2 ➤ Construction costs, operating costs and efficiencies of new gas-fired power plants

	2015			2030		
	Construction cost (\$ per kW)	O&M costs (\$ per kW)	Efficiency (net, LHV)	Construction cost (\$ per kW)	O&M costs (\$ per kW)	Efficiency (net, LHV)
CCGT						
United States	1000	15	58%	1000	15	60%
Canada	1000	15	58%	1000	15	60%
Mexico	750	11	56%	750	11	59%
Europe	1000	15	58%	1000	15	60%
Japan	1000	15	56%	1000	15	58%
Korea	1000	15	56%	1000	15	58%
Australia	1000	15	58%	1000	15	60%
Russia	850	13	56%	850	13	59%
China	750	11	56%	750	11	59%
India	750	11	54%	750	11	57%
Indonesia	750	11	56%	750	11	59%
Other Asia	750	11	56%	750	11	59%
Brazil	750	11	56%	750	11	59%
Other Latin America	750	11	56%	750	11	59%
Africa	750	11	56%	750	11	59%
Middle East	850	13	58%	850	13	60%
Gas turbine (large)						
United States	600	9	37%	600	9	39%
Canada	600	9	37%	600	9	39%
Mexico	450	7	35%	450	7	38%
Europe	600	9	37%	600	9	39%
Japan	600	9	37%	600	9	39%
Korea	600	9	37%	600	9	39%
Australia	600	9	37%	600	9	39%
Russia	500	8	35%	500	8	38%
China	450	7	35%	450	7	38%
India	450	7	35%	450	7	38%
Indonesia	450	7	35%	450	7	38%
Other Asia	450	7	35%	450	7	38%
Brazil	450	7	35%	450	7	38%
Other Latin America	450	7	35%	450	7	38%
Africa	450	7	35%	450	7	38%
Middle East	500	8	37%	500	8	39%
Gas turbine (small)						
United States	1000	40	33%	1000	40	35%
Canada	1000	40	33%	1000	40	35%

© OECD/IEA, 2008

Mexico	750	30	33%	750	30	35%
Europe	1000	40	33%	1000	40	35%
Japan	1000	40	33%	1000	40	35%
Korea	1000	40	33%	1000	40	35%
Australia	1000	40	33%	1000	40	35%
Russia	850	34	33%	850	34	35%
China	750	30	33%	750	30	35%
India	750	30	33%	750	30	35%
Indonesia	750	30	33%	750	30	35%
Other Asia	750	30	33%	750	30	35%
Brazil	750	30	33%	750	30	35%
Other Latin America	750	30	33%	750	30	35%
Africa	750	30	33%	750	30	35%
Middle East	850	34	33%	850	34	35%
Fuel cell						
United States	5000	200	44%	2500	100	58%
Canada	5000	200	44%	2500	100	58%
Mexico	5000	200	44%	2500	100	58%
Europe	5000	200	44%	2500	100	58%
Japan	5000	200	44%	2500	100	58%
Korea	5000	200	44%	2500	100	58%
Australia	5000	200	44%	2500	100	58%
Russia	5000	200	44%	2500	100	58%
China	5000	200	44%	2500	100	58%
India	5000	200	44%	2500	100	58%
Indonesia	5000	200	44%	2500	100	58%
Other Asia	5000	200	44%	2500	100	58%
Brazil	5000	200	44%	2500	100	58%
Other Latin America	5000	200	44%	2500	100	58%
Africa	5000	200	44%	2500	100	58%
Middle East	5000	200	44%	2500	100	58%

Table 3 ▷ Construction costs, operating costs and efficiencies of new gas-fired CHP power plants

	2015			2030		
	Construction cost (\$ per kW)	O&M costs (\$ per kW)	Efficiency (net, LHV)	Construction cost (\$ per kW)	O&M costs (\$ per kW)	Efficiency (net, LHV)
Small						
United States	1400	42	75%	1400	42	75%
Canada	1400	42	75%	1400	42	75%
Mexico	1050	32	75%	1050	32	75%
Europe	1400	42	75%	1400	42	75%
Japan	1400	42	75%	1400	42	75%
Korea	1400	42	75%	1400	42	75%
Australia	1400	42	75%	1400	42	75%
Russia	1200	36	75%	1200	36	75%
China	1050	32	75%	1050	32	75%
India	1050	32	75%	1050	32	75%
Indonesia	1050	32	75%	1050	32	75%
Other Asia	1050	32	75%	1050	32	75%
Brazil	1050	32	75%	1050	32	75%
Other Latin America	1050	32	75%	1050	32	75%
Africa	1050	32	75%	1050	32	75%
Middle East	1200	36	75%	1200	36	75%
Large						
United States	1200	48	75%	1200	48	75%
Canada	1200	48	75%	1200	48	75%
Mexico	900	36	75%	900	36	75%
Europe	1200	48	75%	1200	48	75%
Japan	1200	48	75%	1200	48	75%
Korea	1200	48	75%	1200	48	75%
Australia	1200	48	75%	1200	48	75%
Russia	1000	41	75%	1000	41	75%
China	900	36	75%	900	36	75%
India	900	36	75%	900	36	75%
Indonesia	900	36	75%	900	36	75%
Other Asia	900	36	75%	900	36	75%
Brazil	900	36	75%	900	36	75%
Other Latin America	900	36	75%	900	36	75%
Africa	900	36	75%	900	36	75%
Middle East	1000	41	75%	1000	41	75%

Table 4 ➤ Construction costs, operating costs and efficiencies of new nuclear power plants

	2015		2030	
	Construction cost	O&M costs	Construction cost	O&M costs
	(\$ per kW)	(\$ per kW)	(\$ per kW)	(\$ per kW)
United States	5500	165	5500	165
Canada	3400	102	3400	102
Mexico	3200	96	3200	96
Europe	3600	108	3600	108
Japan	3600	108	3600	108
Korea	3200	96	3200	96
Australia	3600	108	3600	108
Russia	3200	96	3200	96
China	3000	90	3000	90
India	3200	96	3200	96
Indonesia	3200	96	3200	96
Other Asia	3200	96	3200	96
Brazil	3200	96	3200	96
Other Latin America	3200	96	3200	96
Africa	3200	96	3200	96
Middle East	3200	96	3200	96

Table 5 ► Construction costs, operating costs and efficiencies of new biomass power plants

	2015				2030			
	Construction cost	O&M costs	Efficiency	Capacity factor	Construction cost	O&M costs	Efficiency	Capacity factor
	(\$ per kW)	(\$ per kW)	(net, LHV)*	(%)	(\$ per kW)	(\$ per kW)	(net, LHV)*	(%)
Small to medium-scale CHP								
United States	3400	101	28%	47%	3150	95	29%	47%
Canada	3050	91	28%	43%	2850	86	29%	43%
Mexico	3050	91	28%	43%	2850	86	29%	43%
Europe	3150	95	28%	44%	3000	89	29%	44%
Japan	3250	98	28%	43%	3100	92	29%	43%
Korea	3200	96	28%	43%	3000	90	29%	43%
Australia	3300	99	28%	43%	3050	91	29%	43%
Russia	3100	93	28%	43%	3950	89	29%	43%
China	2950	89	28%	43%	2800	84	29%	43%
India	2900	87	28%	43%	2750	82	29%	43%
Indonesia	2900	88	28%	43%	2750	82	29%	43%
Other Asia	2900	88	28%	43%	2750	82	29%	43%
Brazil	3000	90	28%	43%	2800	84	29%	43%
Other Latin America	3000	89	28%	43%	2800	83	29%	43%
Africa	2950	88	28%	43%	2750	82	29%	43%
Middle East	3000	90	28%	43%	2800	84	29%	43%
Biogas digestion								
United States	2900	87	31%	63%	2700	87	32%	63%
Canada	2600	78	31%	63%	2450	74	32%	63%
Mexico	2600	78	31%	63%	2450	74	32%	63%
Europe	2700	81	31%	63%	2550	81	32%	63%
Japan	2800	84	31%	63%	2650	84	32%	63%
Korea	2750	82	31%	63%	2600	82	32%	63%
Australia	2850	85	31%	63%	2600	85	32%	63%
Russia	2650	80	31%	63%	2550	76	32%	63%
China	2550	77	31%	63%	2400	77	32%	63%
India	2500	75	31%	63%	2350	75	32%	63%
Indonesia	2500	75	31%	63%	2350	70	32%	63%
Other Asia	2500	75	31%	63%	2350	70	32%	63%
Brazil	2550	77	31%	63%	2400	72	32%	63%
Other Latin America	2550	77	31%	63%	2400	72	32%	63%
Africa	2550	76	31%	63%	2350	71	32%	63%
Middle East	2600	77	31%	63%	2400	73	32%	63%
Waste incineration								

United States	7500	225	12%	82%	7000	210	13%	82%
Canada	6750	202	12%	74%	6350	190	13%	74%
Mexico	6750	202	12%	74%	6350	190	13%	74%
Europe	7000	210	12%	70%	6600	198	13%	70%
Japan	7250	218	12%	74%	6800	204	13%	74%
Korea	7100	213	12%	74%	6650	199	13%	74%
Australia	7500	225	12%	74%	7000	210	13%	74%
Russia	6900	207	12%	74%	6550	197	13%	74%
China	6600	197	12%	74%	6200	186	13%	74%
India	6450	194	12%	74%	6050	182	13%	74%
Indonesia	6450	194	12%	74%	6050	181	13%	74%
Other Asia	6500	195	12%	74%	6050	181	13%	74%
Brazil	6650	199	12%	74%	6200	186	13%	74%
Other Latin America	6600	198	12%	74%	6150	185	13%	74%
Africa	6500	196	12%	74%	6100	182	13%	74%
Middle East	7300	219	12%	74%	6800	204	13%	74%
Cofiring								
United States	700	97	38%	83%	650	90	39%	83%
Canada	600	87	40%	65%	600	82	42%	65%
Mexico	600	87	39%	61%	600	82	41%	61%
Europe	650	90	34%	46%	600	85	35%	46%
Japan	650	94	43%	54%	650	88	44%	54%
Korea	650	92	36%	59%	600	86	37%	59%
Australia	650	94	34%	58%	600	87	35%	58%
Russia	650	89	24%	51%	600	85	25%	51%
China	600	85	33%	58%	550	80	34%	58%
India	600	83	27%	59%	550	78	28%	59%
Indonesia	600	84	36%	56%	600	78	37%	56%
Other Asia	600	84	35%	56%	550	78	36%	56%
Brazil	600	86	29%	40%	550	80	30%	40%
Other Latin America	600	85	32%	57%	550	80	33%	57%
Africa	600	84	40%	52%	550	79	41%	52%
Middle East	600	82	40%	58%	550	77	41%	58%

Table 6 ► Construction costs, operating costs and efficiencies of new non-biomass renewables power plants

	2015			2030		
	Construction cost	O&M costs	Capacity factor	Construction cost	O&M costs	Capacity factor
	(\$ per kW)	(\$ per kW)	(%)	(\$ per kW)	(\$ per kW)	(%)
Hydro - Large scale						
United States	2600	65	43%	2550	64	43%
Canada	2500	63	57%	2450	62	57%
Mexico	2150	53	33%	2150	54	33%
Europe	2300	58	33%	2350	59	33%
Japan	2450	61	45%	2450	61	45%
Korea	2400	59	29%	2400	60	29%
Australia	2450	62	36%	2400	60	36%
Russia	2250	56	44%	2300	58	44%
China	2050	52	38%	2100	53	38%
India	2000	50	35%	2000	50	35%
Indonesia	2000	50	27%	2000	50	27%
Other Asia	2000	50	33%	2000	50	33%
Brazil	2100	52	53%	2100	52	52%
Other Latin America	2050	52	54%	2050	52	54%
Africa	1950	49	45%	1950	49	45%
Middle East	2100	53	25%	2150	54	26%
Hydro - Small scale						
United States	3650	80	43%	3600	79	43%
Canada	3500	77	57%	3450	76	57%
Mexico	3000	66	33%	3050	67	33%
Europe	3250	71	33%	3300	72	33%
Japan	3400	75	45%	3400	75	45%
Korea	3350	73	29%	3350	74	29%
Australia	3450	76	36%	3350	74	36%
Russia	3150	69	44%	3250	72	44%
China	2900	64	38%	3000	66	38%
India	2800	62	35%	2850	62	35%
Indonesia	2800	62	27%	2800	62	27%
Other Asia	2800	62	33%	2800	62	33%
Brazil	2950	65	53%	2950	64	52%
Other Latin America	2900	64	54%	2900	64	54%
Africa	2750	61	45%	2750	60	45%
Middle East	3000	66	25%	3000	66	26%
Wind onshore						
United States	1800	42	31%	1750	39	32%

Canada	1800	41	29%	1650	38	30%
Mexico	1700	39	32%	1550	36	33%
Europe	1750	40	25%	1600	37	25%
Japan	1750	41	28%	1650	38	25%
Korea	1750	40	28%	1600	37	25%
Australia	1800	41	29%	1600	37	32%
Russia	1700	39	32%	1600	37	33%
China	1650	38	25%	1550	36	26%
India	1650	38	27%	1550	35	28%
Indonesia	1650	38	31%	1550	35	33%
Other Asia	1650	38	32%	1550	35	32%
Brazil	1650	38	32%	1550	36	34%
Other Latin America	1650	38	31%	1550	35	33%
Africa	1650	38	31%	1500	35	33%
Middle East	1700	38	31%	1550	35	33%
Wind offshore						
United States	2650	93	44%	2700	94	45%
Canada	2650	92	44%	2650	93	45%
Mexico	2500	87	45%	2500	88	46%
Europe	2550	90	44%	2600	91	46%
Japan	2600	91	44%	2650	92	45%
Korea	2550	90	44%	2600	91	45%
Australia	2600	91	44%	2600	92	45%
Russia	2500	88	43%	2550	90	43%
China	2450	86	44%	2500	88	45%
India	2450	85	43%	2450	86	43%
Indonesia	2450	85	43%	2450	86	43%
Other Asia	2450	85	43%	2450	86	43%
Brazil	2450	86	43%	2500	87	43%
Other Latin America	2450	86	43%	2500	87	44%
Africa	2400	85	43%	2450	85	43%
Middle East	2500	87	43%	2500	88	43%
Solar PV						
United States	3900	25	17%	2750	18	17%
Canada	3800	25	11%	2650	17	11%
Mexico	3600	23	20%	2500	16	20%
Europe	3600	23	13%	2550	17	13%
Japan	4000	26	15%	2850	18	14%
Korea	3650	24	15%	2550	17	15%
Australia	3850	25	20%	2700	17	20%
Russia	3900	25	13%	2950	19	13%
China	3600	23	20%	2450	16	20%
India	3400	22	20%	2400	16	20%

Indonesia	3500	23	20%	2400	16	19%
Other Asia	3400	22	20%	2350	15	20%
Brazil	3650	24	20%	2500	16	19%
Other Latin America	3600	23	20%	2500	16	20%
Africa	3400	22	21%	2350	15	20%
Middle East	3600	23	21%	2500	16	20%
Solar thermal						
United States	3100	109	31%	2350	82	32%
Canada	3250	114	15%	2550	89	16%
Mexico	2900	101	35%	2200	77	38%
Europe	2950	104	27%	2300	80	26%
Japan	3200	111	26%	2500	88	26%
Korea	3050	107	24%	2350	83	25%
Australia	3050	107	36%	2250	78	38%
Russia	3000	105	35%	2400	83	35%
China	2800	99	35%	2150	75	38%
India	2750	96	36%	2050	72	39%
Indonesia	2750	96	36%	2050	72	38%
Other Asia	2750	96	33%	2050	72	35%
Brazil	2850	99	36%	2150	75	38%
Other Latin America	2800	99	36%	2150	74	38%
Africa	2700	95	36%	2000	71	40%
Middle East	2850	100	34%	2100	73	40%
Geothermal						
United States	3850	201	79%	3650	190	82%
Canada	3700	193	78%	3500	182	80%
Mexico	3450	180	73%	3300	173	76%
Europe	3600	187	83%	3450	179	85%
Japan	3750	194	71%	3550	185	74%
Korea	3600	188	79%	3450	179	81%
Australia	3750	195	79%	3500	183	80%
Russia	3500	183	79%	3400	177	80%
China	3400	176	79%	3250	169	81%
India	3300	173	79%	3150	165	81%
Indonesia	3350	174	74%	3200	165	77%
Other Asia	3350	174	77%	3150	165	79%
Brazil	3400	177	79%	3200	168	81%
Other Latin America	3400	177	77%	3200	167	80%
Africa	3300	172	76%	3150	163	77%
Middle East	3400	178	79%	3250	170	81%
Tidal and Wave						
United States	4350	148	42%	3250	111	45%
Canada	4350	147	42%	3250	110	45%

Mexico	4200	142	42%	3200	109	45%
Europe	4250	144	41%	3250	110	44%
Japan	4300	146	43%	3300	112	45%
Korea	4300	146	42%	3300	113	43%
Australia	4300	147	43%	3300	112	45%
Russia	4200	144	42%	3300	112	45%
China	4150	141	43%	3200	109	45%
India	4100	140	43%	3150	107	45%
Indonesia	4150	140	42%	3150	107	45%
Other Asia	4150	140	42%	3150	107	45%
Brazil	4150	142	42%	3200	108	45%
Other Latin America	4150	141	42%	3150	108	45%
Africa	4100	140	42%	3150	106	45%
Middle East	4200	142	42%	3200	109	45%

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Σημαντικό βήμα για τη μελέτη ήταν η επικοινωνία με μέλη φορέων οι οποίοι φέρουν γνώση επί του ζητήματος των αγωγών, τα οποία κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτήσεις μέσω συνέντευξης, εκφράζοντας την άποψή τους.

Τόσο ο Δήμος Κομοτηνής, όσο και ο Δήμος Αλεξανδρούπολης είναι εξίσου σημαντικοί φορείς, καθώς εμπλέκονται ενεργά στο νέο «παιχνίδι» των αγωγών. Από το Δήμο Αλεξανδρούπολης θα περάσει ο πετρελαιοαγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, οπότε είναι πολύ σημαντικό το αρχειακό υλικό της κ. Μαραγκοζάκη σχετικά με την άποψη του Δημάρχου και των τοπικών φορέων, θετική ή αρνητική, για τα οφέλη και οι επιπτώσεις που θα προκληθούν στην τοπική κοινωνία και στην ευρύτερη περιοχή από το έργο, κατά τη διάρκεια της υλοποίησής του καθώς και μελλοντικά κατά τη λειτουργία του. Η συνέντευξη που μας παραχώρησε η ίδια κυρία, από τον τύπο της Αλεξανδρούπολης εκφράζει την προσωπική της άποψη απέναντι στο ζήτημα και κρίνεται σημαντική.

Από το Δήμο Κομοτηνής θα περάσει ο αγωγός φυσικού αερίου ITGI, οπότε ένα ακόμα σημαντικό βήμα αποτέλεσε η συνέντευξη που παραχώρησε ο κ. Ευτυχιάκος, από την τεχνική υπηρεσία του Δήμου Κομοτηνής, απέναντι σε ένα ζήτημα το οποίο θα αλλάξει σε μεγάλο ή σε μικρό βαθμό τα δεδομένα για την περιοχή. Τέλος ο Πρέσβης του Υπουργείου ανάπτυξης, κ. Μαθιουδάκης προθυμοποιήθηκε να παραχωρήσει συνέντευξη σχετικά με την επίδραση των αγωγών σε ολόκληρη τη χώρα καθώς και στις σχέσεις της χώρας μας με την Τουρκία και τη Βουλγαρία μετά τους αγωγούς.

ΔΗΜΟΣ ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ Κ. Ευτυχιάκου – Υπάλληλος τεχνικής υπηρεσίας Δ. Κομοτηνής

1. ΘΕΤΙΚΟΣ / ΑΡΝΗΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΑΓΩΓΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Πιστεύουμε ότι ο αγωγός θα λειτουργήσει με θετικό τρόπο για την ανάπτυξη της Ελλάδας. Με την είσοδο του φυσικού αερίου η χώρα απαγκιστρώνεται από το πετρέλαιο το οποίο με τις αυξομειώσεις της τιμής του δημιουργεί προβλήματα στην οικονομία και σε κάθε πολίτη που έχει ως μοναδική πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Σίγουρα ένα καύσιμο οικονομικότερο και φιλικότερο στο περιβάλλον είναι αποδεκτό από τους πολίτες.

2. ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΓΩΓΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Στο Δήμο Κομοτηνής έχει περάσει αγωγός φυσικού αερίου ο οποίος τροφοδοτεί την Βιομηχανική Περιοχή Κομοτηνής καθώς και το εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της ΔΕΗ. Επίσης έχουν κατασκευασθεί διακλαδώσεις, αγωγός διανομής μέσης πίεσης (19 Bar) και αγωγός διανομής χαμηλής πίεσης (4 Bar), για την παροχέτευση δύο μεγάλων καταναλωτών της πόλης της Κομοτηνής του Νοσοκομείου και της κεραμοποιείας. Μελλοντικά ο ίδιος αγωγός θα τροφοδοτήσει και οικιακούς καταναλωτές αφού επεκταθεί το δίκτυο.

3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΓΩΓΟ. ΘΕΤΙΚΗ / ΑΡΝΗΤΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στην Θράκη έχει καθυστερήσει πολύ η σύσταση τοπικής εταιρείας παροχής φυσικού αερίου. Το γεγονός βέβαια ότι δεν έχει συσταθεί τοπική εταιρεία παροχής φυσικού αερίου, δεν επιτρέπει να αναπτυχθούν και οι σχετικές υποδομές μέσα στην πόλη και να υπάρξουν και οι αστικοί καταναλωτές. Σύμφωνα με πληροφορίες η Δημόσια Επιχείρηση Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ) έχει πάρει την έγκριση από την Ε.Ε. για να προκηρύξει δημόσιο διεθνή διαγωνισμό για να αναδειχθεί η εταιρεία η οποία θα αναλάβει την διανομή φυσικού αερίου στην περιοχή μας. Σε μία αναπτυσσόμενη πόλη όπως η Κομοτηνή, δυστυχώς όχι ως προς την βιομηχανική μεταποιητική δραστηριότητα, αλλά ως προς δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών, ανάπτυξης λόγω κυρίως του πανεπιστημίου τα οφέλη από τη χρήση φυσικού αερίου θα ήταν εξαιρετικά σημαντικά. Η Θράκη έχει γίνει το πεδίο αναφοράς της ενεργειακής αναβάθμισης της χώρας μας, αλλά από την άλλη μεριά δεν επωφελούνται οι κάτοικοι καθόλου από τα μεγάλα δίκτυα τα οποία διέρχονται και αυτό το θεωρούμε απαράδεκτο.

4. ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΠΟΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

.....

5. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ / ΟΦΕΛΗ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΑΓΩΓΟΥ

.....

7. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΓΩΓΟΥ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

.....

8. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΑΛΛΩΝ ΠΗΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ

Ο Δήμος Κομοτηνής με έργο που θα χρηματοδοτηθεί από το πρόγραμμα "Εξοικονομώ" θα χρησιμοποιήσει ηλιακή ενέργεια για τις ενεργειακές ανάγκες του Δημοτικού κολυμβητηρίου και του βιολογικού καθαρισμού της πόλης.

9. ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΡΩΝ (ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ , ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ)

.....

10. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΔΙΑΚΥΒΕΥΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΦΡΟΥΡΗΣΗ ΑΓΩΓΟΥ

.....

11. ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ, ΤΟ ΑΕΠ, ΘΕΤΙΚΗ - ΑΡΝΗΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΜΕ ΤΟΝ ΑΓΩΓΟ

Η διέλευση αγωγών φυσικού αερίου από την περιοχή της Θράκης εφόσον χρησιμοποιηθεί για να επωφεληθούν οι κάτοικοί της, οι επιχειρήσεις της αλλά και οι υπάρχουσες βιομηχανίες δεν θα έχει καμία επίπτωση αρνητική στην τοπική κοινωνία. Εφόσον όμως χρησιμοποιηθεί για την δημιουργία νέων εργοστασίων παραγωγής ενέργειας ή άλλων δραστηριοτήτων οι οποίες επιβαρύνουν περιβαλλοντικά την περιοχή χωρίς να ωφελούν σε τίποτα ούτε καν με τη δημιουργία αρκετών θέσεων εργασίας, τότε και η αντιμετώπιση των πολιτών θα είναι αρνητική.

12. ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΑΛΛΑΓΕΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΓΟ, ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΕΙΝΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟ

Η κατασκευή δικτύου για τους τοπικούς καταναλωτές εκτός του ότι θα μειώσει το κόστος ενέργειας για τους δημότες, θα δώσει οικονομικό αντικείμενο σε πολλούς επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται γύρω από την κατασκευή δικτύων θέρμανσης ψύξης, μηχανικών που εκπονούν μελέτες για οικοδομικές άδειες κ.α.

13. ΔΗΜΟΙ ΠΙΟ ΑΙΣΘΗΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΘΕΤΙΚΗΣ / ΑΡΝΗΤΙΚΗΣ

.....

14. "ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΗΜΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑ ΜΕ ΕΝΑΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΧΑΡΤΗ" - ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΓΝΩΡΙΖΕΤΕ, ΟΠΟΙΑΔΗΠΟΤΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΣΑΣ Η ΓΙΑ ΑΛΛΟΥΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ

.....

ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ΠΡΟΣΟΧΗ: Οι απαντήσεις αφορούν στον πετρελαιοαγωγό «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη». Μάλιστα νομίζω πως είναι απαραίτητο να διαχωρίζονται τα ζητήματα που αφορούν στους δύο αγωγούς, φυσικού αερίου και πετρελαιοαγωγού.

Πιστεύετε πως ο αγωγός θα λειτουργήσει με θετικό ή αρνητικό τρόπο στην ανάπτυξη της Ελλάδας;

Πρόκειται για έργο παγκόσμιας σημασίας και προβολής την πραγματοποίηση του οποίου επεδίωξαν οι προηγούμενες και η σημερινή κυβέρνηση θεωρώντας ότι «βάζει» τη χώρα στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη και την αναβαθμίζει πολλαπλά. Προσωπικά ως κάτοικος της περιοχής διατηρώ επιφυλάξεις και έχω εύλογες απορίες για τη λειτουργία του και κατά πόσο θα συμβάλλει στη θετική αναπτυξιακή πορεία του τόπου.

Ποια τα μελλοντικά μακροχρόνια σχέδια για την ανάπτυξη του Δήμου με βάση τον αγωγό; Πως θεωρείτε πως θα αναπτυχθεί ο Δήμος μέσω του αγωγού;

Όπως έχει αρχίσει να γίνεται αντιληπτό αλλάζει άρδην ο αναπτυξιακός προσανατολισμός της περιοχής. Δήμος και Νομαρχία κινούνται ήδη προς αυτή την κατεύθυνση προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι αρνητικές επιπτώσεις.

Ποιες οι κοινωνικές πολιτικές επιπτώσεις στο Δήμο λόγω του αγωγού;

Δεν μπορούν ακόμη να γίνουν αντιληπτές γιατί το έργο δεν έχει καν ξεκινήσει να κατασκευάζεται. Αναμένεται ότι θα υπάρξει πληθυσμιακή αύξηση με ότι αυτό συνεπάγεται. Σε πολιτικό επίπεδο εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, διεθνείς και εσωτερικούς (π.χ. γεωπολιτικές ανακατατάξεις).

Ποιες οι σχέσεις με τις γείτονες χώρες; Θα αλλάξει κάτι ουσιαστικό μετά τον αγωγό;

Ο Δήμος Αλεξανδρούπολης εδώ και χρόνια έχει αναπτύξει σε επίπεδο αυτοδιοικητικό άριστες σχέσεις με δήμους της Βουλγαρίας και της Τουρκίας, έχει μάλιστα αδελοποιηθεί με το Μπουργκάς και την Αδριανούπολη. Ο πετρελαιοαγωγός εκφράζεται η ελπίδα πως θα λειτουργήσει θετικά και θα συμβάλλει στην περαιτέρω προώθηση των σχέσεων καλής γειτονίας.

Θα έχει επιπτώσεις στις ελληνοτουρκικές σχέσεις;

Ελπίζουμε μόνον θετικές.

Ποια τα μελλοντικά σχέδια για χρήση άλλων πηγών ενέργειας στο Δήμο;

Εξ' όσων γνωρίζω το φυσικό αέριο, η αξιοποίηση γεωθερμικών πεδίων, οι ανεμογεννήτριες στο αιολικό πάρκο, εντάσσονται στο γενικότερο πλαίσιο χρήσης άλλων πηγών ενέργειας.

Ο έλεγχος στη λειτουργία πόρων θα περνάει από την Τοπική Αυτοδιοίκηση ή θα ελέγχεται από το Υπουργείο; Ποιος θα αναλάβει τη διαχείριση πόρων;

Ο Δήμος Αλεξανδρούπολης σύμφωνα και με τη σχετική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου διεκδικεί μερίδιο από τα αντισταθμιστικά τέλη προκειμένου να «αντισταθμίσει» τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις.

Τι επιπτώσεις θα υπάρχουν σε τοπικό επίπεδο, στην τοπική κοινωνία; Η ασφάλεια διακυβεύεται; Θα υπάρξει φρούρηση του αγωγού; Θα υπάρξει ασφάλεια της περιοχής;

Η τοπική κοινωνία παρακολουθεί μάλλον με σκεπτικισμό τις εξελίξεις. Παράλληλα έχουν αρχίσει να ακούγονται δυνατές φωνές ενάντια στην κατασκευή του έργου από περιβαλλοντικές οργανώσεις όπως η Οικολογική Εταιρεία Έβρου και επίσης έχει συσταθεί και λειτουργεί η Πρωτοβουλία Πολιτών ενάντια στον πετρελαιοαγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη. Ως προς τα άλλα θέματα απαντήσεις δεν υπάρχουν γιατί μόλις πρόσφατα έγιναν κάποιες ενημερωτικές εκδηλώσεις για το έργο από την αρμόδια εταιρία Tranbalkan Pipeline.

Σε τι επίπεδο κυμαίνεται το κατά κεφαλήν εισόδημα στο Δήμο; Θα αλλάξει στο μέλλον με τον αγωγό και η αλλαγή αναμένεται να είναι θετική ή αρνητική;

Δεν υπάρχουν στοιχεία για το ύψος του εισοδήματος των κατοίκων της περιοχής. Εκφράζονται ελπίδες πως η λειτουργία του αγωγού θα «φέρει» παράλληλες δραστηριότητες που θα δημιουργήσουν θέσεις εργασίας αν και αυτό καθαυτό το έργο χαρακτηρίζεται ως εντάσεως κεφαλαίου και όχι εντάσεως εργασίας.

Τι επιπλέον αλλάζει με τον αγωγό; Οποιοδήποτε στοιχείο είναι χρήσιμο.

Εκείνο που θα πρέπει να γίνει κατανοητό είναι πως – όπως υποστηρίζει και ο Δήμαρχος Αλεξανδρούπολης- επηρεάζει και μεταβάλλει τον αναπτυξιακό προσανατολισμό του τόπου. Οι κάτοικοι έχουν αρχίσει να αντιλαμβάνονται τα αρνητικά αυτής της συμφωνίας στο φυσικό περιβάλλον, στη θάλασσα και στο Δέλτα του Έβρου καθώς και τις επιπτώσεις σε επαγγελματικές δραστηριότητες και ομάδες όπως π.χ. οι αλιείς. Το μεγάλο πλεονέκτημα της περιοχής μας είναι το περιβάλλον. Η τοπική κοινωνία έχει την προσοχή της στραμμένη στις εξελίξεις και αναμένει από τις ηγεσίες, σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο, πρακτικές λύσεις και όραμα για τον τόπο, το μέλλον και τις προοπτικές του. Περιμένει καθαρές θέσεις κι όχι σολωμόντειες λύσεις και διλήμματα που συσκοτίζουν τα πράγματα και δημιουργούν επιπρόσθετα προβλήματα.

Σωτηρία Μαραγκοζάκη, Δημοσιογράφος – μέλος ΕΣΗΕΜ-Θ, Γραφείο Τύπου Δήμου Αλεξανδρούπολης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. ΘΕΤΙΚΟΣ Η ΑΡΝΗΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΓΩΓΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Από τον αγωγό Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη, θα υπάρξει θετική αλλαγή στη χώρα, όχι όμως κάτι το εντυπωσιακό. Θα αναπτυχθούν περιοχές, όμως είναι πολύ νωρίς για εκτιμήσεις.

Τα πιο θετικά αποτελέσματα και ο πιο σημαντικός για την ανάπτυξη της χώρας είναι ο ΑΤΓΙ που καταλήγει στην Ιταλία (Αγωγός ΑΤΓΙ Αζερμπαϊτζάν – Τουρκία – Ελλάδα – Ιταλία)

2. ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΓΕΙΤΟΝΕΣ ΧΩΡΕΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΓΟ – ΕΥΝΟΙΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Με τις γειτονικές χώρες δεν αλλάζουν οι σχέσεις, μόνο με τη Βουλγαρία από τον πετρελαιοαγωγό.

3. ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Η Τουρκία έχει αντιδράσει, αλλά παρόλα αυτά δε θα υπάρξουν επιπτώσεις. Όσο πιο μακριά από τα ελληνοτουρκικά σύνορα γίνει η προβλήτα τόσο πιο θετικά θα είναι τα αποτελέσματα.

ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΡΩΣΙΑ

Όταν υπάρχει διατάραξη σχέσεων Ρωσίας – Ουκρανίας, η Ρωσία διακόπτει την παροχή φυσικού αερίου, γεγονός το οποίο δημιουργεί πρόβλημα στην τροφοδοσία περιοχών οι οποίες εξαρτώνται από τη Ρωσία. Η Ελλάδα δεν έχει πρόβλημα γιατί υπάρχουν εναλλακτικές πηγές ενέργειας. Στη Ρεβυθούσα υπάρχει υδροποιημένο αέριο. Αέριο το οποίο μεταφέρεται με πλοία σαν υγρό αέριο, το οποίο μετατρέπεται σε μορφή αερίου και εισέρχεται στο σύστημα.

Επιπλέον, δε θα χαλάσουν οι σχέσεις μας με τις ΗΠΑ παρότι αντιδρούν, ούτε με τις άλλες χώρες της Ευρώπης

4. ΣΧΕΔΙΑ ΠΕΡΑΣΜΑΤΟΣ ΑΓΩΓΟΥ ΑΠΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ

Ακόμα δεν υπάρχει σαφής χαρτογράφηση πορείας του αγωγού. Υπάρχει ένα πρώτο project στην Αλεξανδρούπολη για το τι θα επακολουθήσει.

Μέρος του αγωγού φυσικού αερίου περνάει από την Τουρκία. Υπάρχει σύνδεση με την Ελλάδα. Ένα κομμάτι πρέπει να υλοποιηθεί από την Κομοτηνή μέχρι τη Θεσπρωτία. Μέσω του Possidon να γίνει υποθαλάσσια ένωση μέχρι την Ιταλία.

5. ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΗΜΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΑΣ / ΚΙΝΗΤΡΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΠΟΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Η ανάπτυξη κάθε δήμου εξαρτάται από το αν τα χρήματα από τον αγωγό θα τα χρησιμοποιήσει η Ελλάδα για την ανάπτυξη

6. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΑΛΛΩΝ ΠΗΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

.....

7. ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΡΩΝ (ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ)

Για τη διαχείριση των πόρων δεν έχουμε στοιχεία

8. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Κοινωνικές επιπτώσεις πετρελαιοαγωγού : τα προβλήματα είναι στον περιβαλλοντικό τομέα. Αντίδραση κοινωνίας για περιβαλλοντικές και άλλες ζημιές.

Με την ολοένα αυξανόμενη ζήτηση αερίου από την Ευρώπη υπάρχει ζήτημα με την πολιτική. Το κάθε κράτος θέλει να ενισχύσει το ρόλο του να είναι σημαντικός φορέας διαμετακόμισης αερίου στην Ευρώπη. Θα υπάρξουν σημαντικοί διαμετακομιστές και αλλαγές στο παρασκήνιο τις οποίες δε γνωρίζουμε ακόμα.

9. ΔΙΑΚΥΒΕΥΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ / ΦΡΟΥΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΓΟΥ

Δε διακυβεύεται η ασφάλεια στην ξηρά. Στη θάλασσα, μόνο σε περίπτωση καταστροφής θα υπάρχει πρόβλημα. Έχουν προχωρήσει όμως τα πράγματα. Στον Ατλαντικό και στη Μαύρη θάλασσα που έχουν γίνει κατασκευές δεν έχει παρουσιαστεί καμία επιπλοκή.

10. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟΥΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ – ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ – ΘΕΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στο στάδιο κατασκευής θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας (έργο δημοσίου χαρακτήρα) Μέσα στη θάλασσα θα γίνει η προβλήτα η οποία θα απέχει 6 μίλια. Όμως δε θα επηρεαστούν οι ζωές των ανθρώπων, δε θα γίνουν διωλιστήρια εκεί.

11. ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΑΛΛΑΓΕΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΑΓΩΓΟΥ – ΣΤΑΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η Ε.Ε. έχει πιο πολλή ισχύ από το ΝΑΤΟ. Η στάση που πρέπει να ακολουθήσουμε είναι «έκφραση της πιο θετικής στάσης». Τίποτα δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο. Λειτουργούμε μέσα σε ένα πολυεπίπεδο συμφωνιών, σχέσεων.

Εμείς έχουμε σχέση με την Gazprom και με τη Ρεβουθούσα. Στόχος είναι η ανάπτυξη σχέσεων συνεργασίας της χώρας μας με άλλες χώρες και η πρόσβαση στα κοιτάσματα του Αζερμπαϊτζάν.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Από τα πρακτικά της Βουλής φαίνονται οι απόψεις των εκπροσώπων των ελληνικών παρατάξεων σχετικά με τον ενεργειακό τομέα. Δίνεται περισσότερη έμφαση στον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη παρά στους υπόλοιπους, καθώς φαίνεται ότι θα αλλάξει καθοριστικά το προφίλ του Νομού Έβρου, αλλά και ολόκληρη τη χώρα. Οι αλλαγές είναι ακόμα απροσδιόριστες σε μεγάλο βαθμό, αφού ακόμα δεν έχει καθοριστεί το τερματικό σημείο του αγωγού. Μέσα από τις πολιτικές αντιπαραθέσεις όμως αποτυπώνεται μια εικόνα σχετική με όλες τις ενέργειες που έχουν υλοποιηθεί προκειμένου να τεθεί σε λειτουργία ο αγωγός και τίθενται προβληματισμοί για το μέλλον της χώρας. Σε αυτό το σημείο θα δούμε αναλυτικά το πολιτικό παρασκήνιο γύρω από το οποίο υπογράφηκαν οι συμφωνίες.

Το πολιτικό παρασκήνιο γύρω από κάθε έργο, στη συγκεκριμένη περίπτωση, γύρω από τον αγωγό δίνει μια σαφή εικόνα για τον τρόπο που διεξάγονται οι αποφάσεις στα σοβαρά ζητήματα που αφορούν τη χώρα μας. Αποφάσεις που προδιαγράφουν το απώτερο μέλλον μας. Εκφράζονται οι ανησυχίες, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα γύρω από τον αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Περιγράφονται οι απόψεις σχετικά με την επερχόμενη γεωπολιτική αναβάθμιση ή υποβάθμιση της χώρας μας.

Στις 7/3/2003, την Περίοδο Γ', στη Σύνοδο Γ', στη Συνεδρίαση ΡΣΤ' ο Βουλευτής του Νομού Λάρισας της Ν.Δ. Γεώργιος Γαρουφαλιάς, έθεσε ερώτημα με αριθμό 1848/25-9-2002 στον τότε Υπουργός Ανάπτυξης, Άκη Τσοχατζόπουλο, σχετικά με την ενδεχόμενη ανταγωνιστικότητα των δύο αγωγών, Μπακού-Τσειχάν και Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη. Η απάντηση του τέως Υπουργού ήταν καθησυχαστική για τη χώρα μας. Ο πρώτος αγωγός θα μεταφέρει κοιτάσματα πετρελαίου από τη Νότια Κασπία στην Μεσόγειο, ενώ ο δεύτερος από τη Βόρεια Κασπία στη Μεσόγειο, συγκεκριμένα από το Τεργκέζ του Καζακστάν και από το ρώσικο λιμάνι του Νοβοροσίσκ. Έπειτα από μελέτες, συνέχισε ο Υπουργός, αποδείχθηκε η φθηνότερη διαδρομή, συγκρινόμενη με άλλες πέντε διαφορετικές οδούς, η οποία έγινε δεκτή από την Πετρελαϊκή Κοινότητα στα πρόσφατα διεθνή ενεργειακά συνέδρια και από τις χώρες που εμπλέκονται, Ελλάδα, Ρωσία, Βουλγαρία. Τέλος ενημέρωσε ότι θα παρουσιαστούν μελέτες και στη διεθνή αγορά, στο Λονδίνο, στη Μόσχα και στην Άλματυ.

Στις 5/9/2006, ο Ιωάννης Βαληνάκης, Υφυπουργός Εξωτερικών την Περίοδο ΙΑ' Συνόδου Β' Συνεδρίασης ΡΠΕ' επαινεί τη χώρα και την εξωτερική της πολιτική για τις ενέργειες σχετικά με τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης, κινήσεις που βεβαιώνουν το σημαντικό

ρόλο της Ελλάδας στην περιοχή. Ο Ανδρέας Λοβέρδος, βουλευτής του ΠΑΣΟΚ απαντά κοφτά ότι η επένδυση του έργου δεν είναι ενέργεια που έπραξε η Ελλάδα, χάρη στις αποφάσεις της, αλλά η Ρωσία, προκειμένου να εμποδίσει τις κινήσεις των Ηνωμένων Πολιτειών στον ενεργειακό τομέα. Σε αυτό το σημείο διακρίνεται η διαφορετική σκοπιά μέσω της οποίας προσεγγίζουν το ζήτημα οι δύο εκπρόσωποι των παρατάξεων της Νέας Δημοκρατίας και του Π.Α.Σ.Ο.Κ.

Την Περίοδο ΙΑ' Συνόδου Γ' Συνεδρίασης ΡΙΖ', στις 25/4/2007, ο Δημήτριος Γαλαμάτης της Ν.Δ. ισχυρίζεται ότι πρόκειται για σημαντικό έργο, γιατί παρότι δε καταλεγόμαστε ως χώρα παραγωγής υδρογονανθράκων, εμπλεκόμαστε ενεργά στο νέο «παιχνίδι» της ενέργειας. Θα δημιουργηθούν εκατοντάδες θέσεις εργασίας κατά την κατασκευή του και τη λειτουργία του. Μάλιστα κατά τη λειτουργική περίοδο θα ανοίξουν από διακόσιες πενήντα έως τριακόσιες μόνιμες θέσεις εργασίας. Τα έσοδα θα είναι πολλά από τα τέλη διέλευσης του πετρελαίου, μέσω των οποίων θα αναπτυχθεί ο νομός Έβρου, αλλά και η ευρύτερη περιοχή. Θα αναβαθμιστεί ολόκληρη η βόρεια Ελλάδα περιβαλλοντικά και οικονομικά.

Ο Χρήστος Παπουτσής του ΠΑΣΟΚ την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Γ' Στη Συνεδρίαση ΡΙΖ' στις 25/4/2007, καλεί τον κόσμο να ψηφίσει την παράταξή του, υποσχόμενος ότι θα υπερασπιστεί καλύτερα τα συμφέροντα της χώρας από ότι η Νέα Δημοκρατία. Συμφωνεί μεν πως το έργο ενδυναμώνει μεν γεωπολιτικά τη χώρα, αλλά πιο πολύ προδιαγράφει το λαμπρό μέλλον της Ρωσίας. Παρόλα αυτά αν κατασκευαστεί θα ωφελήσει τον ενεργειακό τομέα σε διεθνές επίπεδο. Δηλώνει πως το ΠΑ.Σ.Ο.Κ., που ως Κυβέρνηση έδωσε πολλές μάχες για την προώθηση αυτού του μεγάλου επενδυτικού σχεδίου και τώρα χρειάζεται ισχυρή πολιτική βούληση και διπλωματία, στις εμπορικές συμφωνίες που θα ακολουθήσουν.

Ο Νικόλαος Γκατζής, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας λέει ότι με τον αγωγό, τα «πιράνχας» θα κερδίσουν, δηλαδή η Ε.Ε. και η Ρωσία. Συνεχίζει ότι, στις 8 Μαρτίου 2007, στις Βρυξέλλες, στο πρόσφατο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, ο Πίμπλαγκς, αρμόδιος Επίτροπος για την ενέργεια επιδίωξε σύναψη στρατηγικής συμφωνίας συνεργασίας στον ενεργειακό τομέα, μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ρωσίας. Η Ρωσία, όχι μόνο ανοίγει νέο δρόμο μεταφοράς πετρελαίου, αλλά έχει ενεργό ρόλο διεκδίκησης τροφοδοσίας του αγωγού Τουρκίας-Ελλάδας-Ιταλίας αντί για την τροφοδοσία από το Αζερμπαϊτζάν. Επιπλέον εμποδίζει τις Η.Π.Α., το ΝΑΤΟ και την Ευρωπαϊκή Ένωση να επεκταθούν στην ανατολή. Ο Δημήτριος Σιούφας, Υπουργός Ανάπτυξης, αναγνωρίζει κόπους

της αντιπολίτευσης όταν ήταν κυβέρνηση και δηλώνει ότι εθνικές ενέργειες τόσο σοβαρού επιπέδου δεν ανήκουν ούτε σε ένα κόμμα ούτε στην κυβέρνηση, είναι συλλογική προσπάθεια.

Ο Κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος Βασίλειος Μαγγίνας, στην ίδια συνεδρίαση, λέει ότι πρόκειται για έργο προϋπολογιζόμενου κόστους 1.000.000.000 ευρώ και μέσα από αυτό θα βρουν εργασία εκατοντάδες άνθρωποι. Το μήκος 280 χιλιόμετρα εκ των οποίων εκατόν πενήντα πέντε θα βρίσκονται σε βουλγαρικό έδαφος. Αναφερόμενος από το 1994, επί πρωθυπουργίας του Ανδρέα Παπανδρέου ως και σήμερα, ανέφερε τα σημαντικά βήματα της χώρας μας ώστε να γίνει σημαντικός ενεργειακός κόμβος. Ο αγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, πρόκειται για μια σημαντική συμφωνία Ελλάδας – Ρωσίας, η οποία ανοίγει νέους ορίζοντες συνεργασίας πέρα από το ΝΑΤΟ και την Ε.Ε. στα οποία είμαστε μέλη. Ευχαρίστησε το Υπουργείο Εξωτερικών και το Υπουργείο Ανάπτυξης για τα σημαντικά βήματα που έχουν κάνει την τελευταία τριετία στον τομέα της ενέργειας.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Χαράλαμπος Καστανίδης θυμίζει ότι οι αλληπάλληλες αλλαγές πολιτεύματος στη Βουλγαρία και η πολιτικές αλλαγές στη Ρωσία, εμπόδισαν τις ενέργειες της χώρας στον ενεργειακό τομέα. Η χώρα μας έχει τελείως διαφορετικά συμφέροντα από την Ε.Ε., την Αμερική και τη Ρωσία. Το δύσκολο έργο είναι ότι οι όποιες αποφάσεις πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά, ώστε να μη δημιουργηθούν εχθροί στις διεθνείς σχέσεις της Ελλάδας με τις άλλες χώρες. Κατηγορεί την κυβέρνηση για τις ενέργειές της και συγκεκριμένα τον Υπουργό Ανάπτυξης Δημήτριο Σιούφα για συγκρατημένη συμπεριφορά ως προς τη διαχείριση πολιτικών θεμάτων, προκαλώντας την αντίδραση του Βασιλείου Μαγγίνα και του Υφυπουργού Αναστάσιου Νεράντζη, την Περίοδο ΙΑ΄ στη Σύνοδο Γ΄ στη Συνεδρίαση ΡΝΑ΄ την Παρασκευή στις 15/6/2007.

Ο Χαράλαμπος Καστανίδης βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης από το Π.Α.Σ.Ο.Κ., στις 15/6/2007, δήλωσε πως δε μπορεί να είναι τόσο καλές οι διμερείς σχέσεις όταν η Ουάσιγκτον δυσανασχετεί για τις συμφωνίες, που υπογράφηκαν μεταξύ Ελλάδας και Ρωσίας για τον αγωγό. Ο Κυριάκος Βελόπουλος, βουλευτής β Θεσσαλονίκης του ΛΑΟΣ, στις 15 /1/ 2009, την Περίοδο ΙΒ, στη Σύνοδος Β, στη Συνεδρίαση ΞΕ, κατηγόρησε την κυβέρνηση ότι έχουν κάνει τόσες πολλές λάθος ενέργειες που πλέον μέσω των ψευτοπαροχών προσπαθούν να κερδίσουν ψήφους. Συγκεκριμένα, ανέφερε την ομιλία μεταξύ του Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή και του Πούτιν για τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη δύο μέρες πριν. Τέθηκε εκ νέου το ζήτημα, πότε θα υλοποιηθεί αυτός ο αγωγός για τον οποίο επί δύο δεκαετίες γίνεται συζήτηση. Επιπλέον

σύγκρινε τη χώρα μας με την Τουρκία, στην οποία σχεδιάζεται τρίτος αγωγός και εμείς ακόμα είμαστε στο, θα, για τον έναν.

Ο Αυγεράκης Ελευθέριος από το Νομό Ηρακλείου της Νέας Δημοκρατίας στις 20/1/2009 την Περίοδο ΙΒ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΞΗ' λέει ότι η τριμερής συμφωνία μεταξύ Ελλάδας, Ρωσίας και Βουλγαρίας, για την κατασκευή και την εκμετάλλευση του αγωγού πετρελαίου Μπουργκάς- Αλεξανδρούπολης είναι ένα σημαντικό βήμα, το οποίο κυρώθηκε με το ν.3558 το 2007. Ο αγωγός, καταλήγει στο Αιγαίο από τη Μαύρη Θάλασσα, όπου βρίσκεται το ρωσικό λιμάνι Νοβορόσκι, περνώντας από το Καζακστάν. Είναι ο πρώτος ρωσικός κρατικός αγωγός στην Ευρώπη. Είναι ανταγωνιστικός του αγωγού Κωσταντζα – Τριέστη, αγωγός υποστηριζόμενος από την Ευρωπαϊκή Ένωση και επιπλέον διεκδικεί κοιτάσματα πετρελαίου από το Καζακστάν, κοιτάσματα τα οποία διεκδικεί και ο αγωγός Μπακού – Τζεϊχάν που υποστηρίζεται από τις ΗΠΑ. Ο κ. Ντόλιος Γεώργιος από το ΠΑΣΟΚ στις 20/1/2009 την Περίοδο ΙΒ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΞΗ', λέει ότι ο αγωγός, αυτόματα εμποδίζει μια πιθανή ενεργό σύρραξη με την Τουρκία καθώς λειτουργεί αμυντικά.

Η Οικονομία της Ελλάδας επηρεάζεται από τον αγωγό. Στις 4/9/2002, την Περίοδο ΓΙΒ' Συνόδου Α' Συνεδρίασης ΚΘ', ο Υφυπουργός Ανάπτυξης Γεώργιος Σαλαγκούδης (Υφυπουργός Ανάπτυξης από 10.03.2004 – 14.02.2006), καλεί όλες τις παρατάξεις να δεχθούν το έργο του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Η πολιτική του ωθεί προς την ιδιωτικοποίηση των «ΕΛΠΕ», τα οποία τότε ήταν κρατικά ακόμα. Εξηγεί, ότι μόνο μεγάλες εταιρίες θα επωφεληθούν από το έργο και όχι μικρές, γιατί δε διαθέτουν το απαραίτητο κεφάλαιο, για να ανταπεξέλθουν στο άνοιγμα της αγοράς. Στο άρθρο 6, στην παράγραφο 6, στο εδάφιο Γ' στην περίπτωση β', τίθεται η προϋπόθεση διακίνησης του 30% των πωλήσεων μέσω αποθηκών κάθε χρόνο. Οι μεγάλες εταιρίες, έχουν τις εγκαταστάσεις τους εξαπλωμένες σε όλη τη χώρα και κυρίως σε καίρια σημεία, δηλαδή στα διυλιστήρια. Ακόμα και σε περίπτωση αντίξοων συνθηκών, έχουν τη δυνατότητα δανεισμού. Οι μικρές εταιρίες όμως, έχουν μικρό τζίρο, και το μεταφορικό κόστος θα είναι τεράστιο από τη μεταφορά πετρελαίου μέσω βυτιοφόρων μεταξύ διυλιστηρίων και αποθηκών τους. Συνεπώς είναι αδύνατο να συμμετάσχουν στο έργο.

Ο Χαράλαμπος Καστανίδης, ο βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης του Π.Α.Σ.Ο.Κ., στις 4/9/2002, την Περίοδο Γ', στη Σύνοδο Β' στην πρωινή Συνεδρίαση ΚΗ', πιστεύει ότι όσο μεγαλύτερη είναι η συμμετοχή κρατικών φορέων, όσο πιο πολύ αυξάνονται τα κέρδη σε μία χώρα, σε όλα τα επίπεδα ανάπτυξης, συνεπώς και στον οικονομικό τομέα. Η Αλέκα Παπαρήγα, Γενική Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, την

Περίοδο ΙΑ' Σύνοδο Β' Συνεδρίαση ΙΗ' στις 31/10/2005, μίλησε για την ένταση του ανταγωνισμού με σκοπό τον ουσιαστικό έλεγχο των μετοχοποιημένων ήδη Δ.Ε.Η. και Ε.Λ.Π.Ε. από ισχυρούς μονοπωλιακούς ομίλους. Αγωνιά για τις μελλοντικές κινήσεις, καθώς οι Η.Π.Α. έχουν δείξει ενδιαφέρον, για τον έλεγχο της ΔΕΗ κατά 51% όταν επισκέφθηκε ο τότε Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, Γιώργος Αλογοσκούφης την Αμερική. Ισχυρίζεται δε, ότι υπάρχουν και πολλές άλλες παρεμβάσεις που σχετίζονται με τον αγωγό του Μπουργκάς και ίσως βρεθούμε προ εκπλήξεως.

Στο παράρτημα της εργασίας, μετά τα πρακτικά, επισυνάπτεται το νομοσχέδιο, το οποίο τελικά υπογράφηκε. Στο δεύτερο άρθρο, όπου αναφέρεται η ρώσικη συμμετοχή, η οποία αποτελεί το 51% των μετόχων, είναι αξιοσημείωτο ότι στην έναρξη των διαπραγματεύσεων, η Ρωσία έθετε ως όρο ότι θα συμμετέχει κατά 95% στο έργο. Το ποσοστό είναι υψηλό συγκριτικά με την τούρκικη κοινοπραξία στον αγωγό Μπακού- Τσεϊχάν , η οποία είναι μόλις 6,53% με μήκος το οποίο ξεπερνά τα χίλια χιλιόμετρα εντός τούρκικων εδαφών. Ο Χρήστος Παπουτσής του ΠΑΣΟΚ την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Γ' στη Συνεδρίαση ΡΙΖ' στις 25/4/2007, κρίνει τις πράξεις της κυβέρνησης, λέγοντας πως υπάρχουν κάποια ερωτηματικά στη συμφωνία. Δεν υπάρχει σαφής προθεσμία υλοποίησης του έργου. Δεν είναι ξεκάθαρο αν θα υπάρχει η δυνατότητα να δημιουργηθούν άλλες χρήσεις στην περιοχή, όπως οπτικοακουστικές ίνες. Επιπλέον, η κατάληξη του αγωγού δεν έχει προσδιοριστεί αν θα είναι σε αποθήκη ή στη θάλασσα, ούτε ο βαθμός, ούτε το βάθος ούτε το τερματικό του σημείο. Δε διευκρινίζονται φορολογικά ζητήματα, δεν προσδιορίζονται τα τέλη διέλευσης του πετρελαίου, ούτε το ποσοστό διαχείρισης από την τοπική κοινωνία του Έβρου. Τέλος το ελληνικό δημόσιο μετέχει κατά 1%, ποσοστό το οποίο θα αυξήσει το ΠΑΣΟΚ αν είναι η επόμενη κυβέρνηση. Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να προσθέσω ένα προσωπικό σχόλιο. Το ζήτημα είναι κατά πόσο θα μπορούν οι κρατικοί φορείς να επενδύσουν στο έργο, χωρίς την οικονομική ενίσχυση εξωτερικών φορέων - εταιριών. Ίσως όμως θα μπορούσαν να τεθούν καλύτεροι όροι διαπραγμάτευσης, θα μπορούσε να διεκδικηθεί ένα καλύτερο ποσοστό συμμετοχής του κράτους, γιατί το 1%, στο οποίο τελικά καταλήξαμε, όπως φαίνεται και στο ΦΕΚ στο παράρτημα όπου βρίσκεται το νομοσχέδιο, είναι πολύ χαμηλό ποσοστό.

Στις 25/4/2007, ο Νικόλαος Γκατζής, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας διαφωνεί με την απόφαση της χώρας για τον αγωγό. Κρίνει και τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ για προπαγάνδα και θεωρεί πως η πολιτική της κυβέρνησης θα ωφελήσει εξίσου τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους και τους εργαζόμενους. Η εταιρεία «ΘΡΑΚΗ» παραχωρείται στους Ομίλους Λάτση, Αλαφούζου, μη

έχοντας ξεκαθαριστεί τα οικονομικά ανταλλάγματα και οι παραχωρήσεις του κράτους ως προς τους φορείς. Ο όμιλος Λάτση και ο όμιλος Καπελούζου ελέγχουν το 55% της ελληνικής εταιρείας «ΘΡΑΚΗ». Εταιρία, στην οποία ανήκει το ελληνικό ποσοστό κοινοπραξίας ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης του αγωγού. Όπως γίνεται αντιληπτό, οι τράπεζες και οι μονοπωλιακοί όμιλοι θα επωφεληθούν από το έργο. Οι εισπράξεις της κυβέρνησης, θα ανέρχονται πάνω από 25.000.000 δολάρια, ποσό από το οποίο πολύ μικρό μερίδιο θα χαθεί από τις φοροαπαλλαγές των εταιριών που θα αναλάβουν το έργο.

Συνέχισε, ότι δεν είναι ευκρινείς οι κοινωνικοί και οικονομικοί όροι της συμφωνίας ώστε να κριθεί κατά πόσο επιλύονται οι λαϊκές ανάγκες και ωφελείται η χώρα. Το πετρέλαιο κατέχει το 57% στο ισοζύγιο πρωτογενούς ενέργειας της χώρας, έναντι βέβαια 38% του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Αρχικά στο Μνημόνιο Συνεργασίας του 1994 και του 1995, προβλεπόταν πως η ελληνική συμμετοχή θα ήταν στο 33%. Τελικά έπεσε στο 23,5%. Μέσω των αποφάσεων της χώρας πιθανόν να δημιουργηθούν προστριβές με τις ΗΠΑ, τη Ρωσία, ακόμα και με τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. Πρέπει τα λαϊκά στρώματα της Βαλκανικής να δημιουργήσουν μία άλλου είδους πολιτική η οποία να μην στηρίζεται σε μεγαλομετόχους. Η Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη του Συνασπισμού, συμπληρώνει ότι ο ιδιωτικός τομέας αλλάζει χέρια εύκολα, αναφέροντας την ΕΥΡΟΓ αμερικανικής προελεύσεως, η οποία έχει δείξει ενδιαφέρον για την αγορά ποσοστού. Έθεσε το ζήτημα του αγωγού, μήκους 280 χιλιόμετρα, από τα οποία τα εκατόν τριάντα είναι στον ελληνικό χώρο με προϋπολογισμό κόστους κατασκευής 1.000.000.000 ευρώ. Πρόσθεσε, ο Όμιλος Λάτση και Κοπελούζου έχει το 75%, τα ΕΛ.ΠΕ. το 24% και το ελληνικό δημόσιο μόλις το 1%. Τα ΕΛ.ΠΕ. οδεύουν προς ιδιωτικοποίηση, γιατί μόνο το 35% είναι κρατικό και η ΔΕΗ επίσης. Και η βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ β' Θεσσαλονίκης, Λίτσα Αμμανατίδου Πασχαλίδου την Περίοδο ΙΒ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΞΗ' στις 20/1/2009, εκφράζει ανησυχία για τις συνέπειες, αν οι ελληνικές ιδιωτικές εταιρείες που χειρίζονται τον αγωγό αλλάξουν χέρια και περιέλθουν σε ξένες εταιρείες.

Η βουλευτής, δικαιολόγησε την αρνητική στάση του κόμματος απέναντι στον αγωγό στο πολύ μικρό ποσοστό συμμετοχής του ελληνικού δημόσιου. Συμφώνησε όμως ότι με το έργο, η Αλεξανδρούπολη καθίσταται ενεργειακός κόμβος, καθώς ο αγωγός συναντιέται με τον αγωγό φυσικού αερίου Τουρκίας-Κομοτηνής, Πάργας-Ιταλίας. Πιθανή οπισθοχώρηση θα έθετε τη χώρα στο περιθώριο. Οι αγωγοί μεγιστοποιούν την οικονομία των συνεργαζόμενων χωρών. Όμως, σε πολιτικό επίπεδο δεν επιλύονται κατά αυτό τον τρόπο τα προβλήματα. Τόσα χρόνια η Ελλάδα βρισκόταν υπό την προστασία της Ε.Ε. και των ΗΠΑ. Τώρα δημιουργείται η απορία πως οι Ρώσοι επέλεξαν την Ελλάδα, συγκεκριμένα την Αλεξανδρούπολη για τις μπίζνες τους,

εφόσον δεν τους συνέδεαν δεσμοί με τη χώρα μας. Οι κάτοικοι του Έβρου, έχουν επενδύσει στον αγροτικό τομέα, στην αλιεία, στον τουρισμό, στο Πανεπιστήμιό.

Με βάση τα επίσημα στοιχεία απογραφής του πληθυσμού της Στατιστικής Υπηρεσίας στις 18/3/2001, ο Ν. Έβρου αποτελείται από 149.354 άτομα, εκ των οποίων τα 57.683 αποτελούν τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό και μόνο τα 2.840 είναι νέα σε ηλικία. Τα 20.658 εργάζονται σε τομείς γεωργίας, δασοκομίας, κτηνοτροφίας και άλλων συναφών τεχνικών επαγγελμάτων, ενώ καθαρά με την αλιεία ασχολούνται 389 άτομα. Η βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ β' Θεσσαλονίκης, Λίτσα Αμμανατίδου Πασχαλίδου συνεχίζει το λόγο της, ότι η μεταφορά των 35.000.000 ευρώ δεν είναι σημαντική όταν μόνο οι τομείς της γεωργίας και της αλιείας εισπράττουν από την Κ.Α.Π. περισσότερα ευρώ.

Ο κ. Ντόλιος Γεώργιος από το ΠΑΣΟΚ, τονίζει ότι σύμφωνα με μία πρώτη μελέτη που έκανε η εταιρία, θα δημιουργηθούν 180 θέσεις εργασίας, ενώ θα χαθούν θέσεις στον τομέα της απασχόλησης και της αλιείας. Μόνο και μόνο από την αλιεία ζουν 300 οικογένειες στην Αλεξανδρούπολη. Οι επιπτώσεις θα είναι αρνητικές και για τον τουρισμό. Πιστεύει, ότι οι οικονομικές επιπτώσεις θα είναι φανερές και σίγουρα τα αρνητικά υπερτερούν των θετικών αποτελεσμάτων για το νομό. Με βάση τα επίσημα στοιχεία απογραφής του πληθυσμού της Στατιστικής Υπηρεσίας στις 18/3/2001, στο Δήμο Αλεξανδρούπολης, ο πληθυσμός της οποίας ανέρχεται σε 52.720 άτομα, τα 19.847 αποτελούν τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, όπου μόνο οι 953 είναι νεαρά άτομα. Στον τομέα της αλιείας απασχολούνται 237 άτομα, ενώ σε ξενοδοχεία και εστιατόρια 1.272 άτομα. Στη γεωργία, κτηνοτροφία, δασοκομία, και σε άλλα τεχνικά επαγγέλματα απασχολούνται 4.315 άτομα. Αν καταστραφούν επαγγέλματα τουρισμού και αλιείας και αυτοί οι άνθρωποι δεν καταφέρουν να προσαρμοστούν και να συμβαδίσουν με τις απαιτήσεις της νέας εποχής, δεδομένου ότι δεν είναι νέοι ηλικιακά, θα μείνουν άνεργοι.

Ο Αυγεράκης Ελευθέριος από το Νομό Ηρακλείου της Νέας Δημοκρατίας την Περίοδο ΙΒ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΞΗ' στις 20/1/2009, λέει ότι θα συσταθεί επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους της περιφέρειας διοίκησης, των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού του Νομού Έβρου και θα μετέχουν και φορείς του νομού. Ο κ. Νικόλαος Παναγιωτόπουλος, από το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό, συμφωνεί με τη σύσταση της συμβουλευτικής επιτροπής, στην οποία θα συμμετέχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η βουλευτής Τρικάλων του ΠΑΣΟΚ Αθανασία Μερεντίτη, θέτει ερώτημα στην κυβέρνηση, με τι ζητήματα θα ασχολείται η Επιτροπή στον Έβρο, η δημιουργία της οποίας έχει ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 35. Μάλιστα, εκφράζει την άποψη ότι οι απασχολούμενοι θα είναι επιλεγμένα πρόσωπα της κυβέρνησης, ενώ στο τέλος της

συνεδρίασης ξανά θέτει το ζήτημα, απαντώντας στον Ιωάννη Μπούγα, Υφυπουργός Ανάπτυξης της Νέας Δημοκρατίας και Βουλευτής Φωκίδα, ότι δεν ενδιαφέρει αν η τοπική κοινωνία ζήτησε την επιτροπή, αλλά το ζητούμενο είναι τα μέλη της σύστασής της.

Η βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ β' Θεσσαλονίκης, Λίτσα Αμμανατίδου Πασχαλίδου στις 20/1/2009, συμπληρώνει ότι θέλει αποδείξεις για το ότι στην Επιτροπή θα υπάρξει μια ισχυρή συμμετοχή επιστημονικών φορέων, οι οποίοι θα προέρχονται από την τοπική κοινωνία. Και κ. Ντόλιος Γεώργιος, εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, εκφράζει την ανησυχία σχετικά με τη σύσταση της επιτροπής, ρόλος της οποίας είναι τοπικοί φορείς να συμμετέχουν στη συμφωνία για τη διέλευση η οποία θα ψηφιστεί στη Βουλή. Όμως δεν υπάρχει απόδειξη στο νόμο, ούτε δήλωση στα πρακτικά, ότι για παράδειγμα, ο πρόεδρος της επιτροπής θα είναι ο εκάστοτε νομάρχης και ο αντιπρόεδρος θα είναι ο δήμαρχος της Αλεξανδρούπολης. Μία τέτοια τροπολογία η οποία θα ενσωματωνόταν ως επιπλέον άρθρο στο νομοσχέδιο του άρθρου 16 θα είχε νόημα.

Ο Χρήστος Βερελής του ΠΑΣΟΚ την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση Π' στις 8/2/2006, είχε θέσει πρώτος το ερώτημα αν έχουν ορισθεί οι ποσότητες αερίου και πετρελαίου που θα διέρχονται μέσω του αγωγού. Ο Γεώργιος Σαλαγκούδης από τη Νέα Δημοκρατία (Υφυπουργός Ανάπτυξης) απάντησε ότι ο αγωγός είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο. Αν θα συμμετάσχει και στη διεθνή εταιρεία που διαπραγματεύεται η κυβέρνηση θα έχει πάνω από πενήντα εκατομμύρια τόνους εξαγωγής δια των στενών. Μάλιστα μέχρι το Μάρτιο θα οριστικοποιηθεί η απόφαση για την εταιρία που θα αναλάβει το έργο. Την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Γ' στη Συνεδρίαση ΡΙΖ', στις 25/4/2007, ο Δημήτριος Γαλαμάτης, εισηγητής της Ν.Δ. δήλωσε, ότι αγωγός θα δημιουργηθεί με εφαρμογή υψηλής τεχνολογίας, με βάση το σεβασμό της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Επίσης θα υλοποιηθεί επικαιροποιημένη μελέτη.

Την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Γ' στη Συνεδρίαση Ε' την Παρασκευή 9 Μαρτίου 2007, ο Βουλευτής του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ιωάννης Μαγκριώτης, έθεσε ερώτημα με αριθμό 391/6-3-2007 προς τον Υπουργό Ανάπτυξης συσχετιζόμενη με τον πετρελαιοαγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης. Η ερώτηση αφορά τη διακρατική συμφωνία της Κυβέρνησης με τη Ρωσία, ζητώντας περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το περιεχόμενό της, δεδομένου ότι η ρώσικες εταιρίες θα έχουν την κύρια εκμετάλλευση του έργου, εφόσον θα διοικούν τον αγωγό και τις εγκαταστάσεις στην Αλεξανδρούπολη. Ο Υπουργός Ανάπτυξης, εξιστορώντας τα θετικά του έργου και την αναβάθμιση της χώρας μας, αναφέρεται στις χίλιες πεντακόσιες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν και στις δύο χώρες και στα ετήσια έσοδα διέλευσης ύψους 35.000.000 δολαρίων. Μακροπρόθεσμα, εκτιμά ότι θα αυξηθούν ακόμα περισσότερο τα έσοδα.

Ο αρχικός προγραμματισμός εκτιμά ότι ο αγωγός, μήκους 279 χιλιομέτρων, έχει ως μεταφορική ικανότητα από τριάντα πέντε εκατομμύρια τόνους αργού πετρελαίου ως και πενήντα. Την Περίοδο ΙΒ΄ στη Σύνοδο Α΄ στη Συνεδρίαση ΣΤ΄, την Κυριακή 30 Σεπτεμβρίου 2007, ο Χρίστος Βερελής, απαντά ότι αν δεν προκαθοριστούν συγκεκριμένες ποσότητες για τον αγωγό, το έργο δεν πρόκειται να υλοποιηθεί.

Η βουλευτής Τρικάλων του ΠΑΣΟΚ Αθανασία Μερεντίτη και ο Αντώνης Σγουρίδης, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Ξάνθης, στις 20/1/2009 την Περίοδο ΙΒ, Σύνοδο Β Συνεδρίαση ΞΗ, επικρίνουν τις ενέργειες της κυβέρνησης, αναφέροντας πως το έργο δε θα πραγματοποιηθεί αν δεν υπογραφούν συμβόλαια δέσμευσης για τις ποσότητες αερίου και πετρελαίου εφόσον καμία τράπεζα δεν θα επενδύσει για το έργο. Μάλιστα, η βουλευτής Τρικάλων του ΠΑΣΟΚ Αθανασία Μερεντίτη, προβάλλει τα ερωτήματα εκ νέου σχετικά με τα άρθρα 35 και 36, αν προχωράει η υπόθεση Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη και τι μέλι γενέσθαι με τις ποσότητες και εκφράζει την ανησυχία πως το καλοκαίρι του 2009 θα έχουμε καθημερινά μπλακ άουτ, ως απάντηση στον Ιωάννη Μπούγα, Υφυπουργός Ανάπτυξης της Νέας Δημοκρατίας και Βουλευτής Φωκίδα, ο οποίος αναφέρει ότι οι προλαλήσαντες διαστρεβλώνουν το νομοσχέδιο.

Οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι από την κατασκευή και λειτουργία του αγωγού αναλύονται:

Ο Χαράλαμπος Καστανίδης του ΠΑΣΟΚ, στις 4/9/2002, την Περίοδο Ι΄, στη Σύνοδο Β΄ στην πρωινή Συνεδρίαση ΚΗ΄, μίλησε για τους περιβαλλοντικούς κινδύνους του αγωγού πετρελαίου Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, καθώς το πετρέλαιο θα φορτώνεται σε καράβια που θα διασχίζει το Αιγαίο. Ανέφερε και τον άλλο αγωγό, τον South Stream, για τον οποίο δεν υπάρχει συγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ούτε έχει δηλωθεί πουθενά η ανάγκη δημιουργίας μίας. Γυρνώντας στο προηγούμενο ζήτημα του αγωγού της Αλεξανδρούπολης, δήλωσε ότι το μόνο που αναφέρεται είναι ότι το έργο πρέπει να συμβαδίζει με την ελληνική νομοθεσία περί προστασίας περιβάλλοντος. Κρούει τον κώδωνα στον Υπουργό Ανάπτυξης, ότι όλοι πρέπει να δείξουν οικολογική ευαισθησία σε τόσο σοβαρά ζητήματα, ανεξαρτήτως παρατάξεως, συνεπώς δεν πρέπει οι αποφάσεις να είναι βιαστικές. Πιστεύει πως αν οι κρατικοί φορείς συμμετείχαν με μεγαλύτερο ποσοστό στο έργο, θα γίνονταν ΜΠΕ γιατί πονάνε πιο πολύ τον τόπο τους, ενώ οι εταιρίες αποσκοπούν μόνο στο οικονομικό συμφέρον και θα είναι οι μόνες κερδισμένες.

Ο Αλέκος Αλαβάνος του Συνασπισμού, την Περίοδο ΙΑ΄ στην Σύνοδο Β΄ στη Συνεδρίαση Κ΄ στις 2/11/2005, προβληματίζεται με τη σειρά του για την προοπτική του αγωγού

Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη και τη λειτουργία του, χωρίς να δημιουργηθούν προβλήματα ρύπανσης. Στη συνδιάσκεψη στις 12/9/2006 την Περίοδο ΙΑ' Συνόδου Β' Συνεδρίασης ΡΠΗ', ο βουλευτής του Συνασπισμού Ιωάννης Δραγασάκης, ανέφερε την ανάγκη υλοποίησης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου για την περιοχή, τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία του έργου, η οποία θα πρέπει να τεθεί υπόψη των φορέων της περιοχής. Ναι μεν ο αγωγός Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη αποσυμφορίζει τα στενά του Βοσπόρου, όπως θέτει και το άρθρο 5 της διακήρυξης, αλλά υπάρχει ανησυχία για το περιβάλλον. Εκφράζει την ανησυχία πως τα τάνκερς που θα διασχίζουν το Αιγαίο θα αυξηθούν. Συνεπώς πρέπει να θέσει η κυβέρνηση συγκεκριμένες διαδρομές από τις οποίες θα περνούν, όπως υπάρχουν για τα αεροπλάνα.

Την Περίοδο ΙΑ' Συνόδου Γ' Συνεδρίασης ΡΙΖ', στις 25/4/2007, ο Δημήτριος Γαλαμάτης, εισηγητής της Ν.Δ., ενημέρωσε ότι μέχρι στιγμής ποσότητες πετρελαίου που προέρχονται από την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και της Κασπίας, οδηγούν συμφόρηση στα Στενά του Βοσπόρου και δημιουργούνται καθυστερήσεις κατά τη διέλευση των δεξαμενοπλοίων. Το 1997, εξήντα τρία εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου και πετρελαιοειδών διήλθαν από τα Στενά του Βοσπόρου. Το 2006 ο αριθμός είναι πολλαπλάσιος, εφόσον έφθασαν τους εκατόν σαράντα τρεις εκατομμύρια τόνους, με αυξητικές τάσεις για τα επόμενα χρόνια. Πιθανό ατύχημα θα προκαλέσει ζημιές όχι μόνο στην περιοχή που αναφερόμαστε, αλλά θα οι συνέπειες θα επηρεάσουν το βόρειο και το νοτιοανατολικό τμήμα των ελληνικών θαλασσών. Τέλος έκλεισε λέγοντας πως η Ελληνική νομοθεσία για το περιβάλλον είναι πολύ πιο αυστηρή από την τούρκικη.

Ο Χρήστος Παπουτσής του ΠΑΣΟΚ στις 25/4/2007, θεωρεί πως δεν είναι σαφείς οι στόχοι για την προστασία του περιβάλλοντος. Δεν υφίσταται χωροταξικό σχέδιο χρήσης ούτε σύστημα επόπτευσης των θαλασσίων οδών διέλευσης. Πρόκειται για ευρωπαϊκό πρόγραμμα το οποίο σταμάτησε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ενώ επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. ήταν σε στάδιο εξέλιξης. Ένα άλλο πρόγραμμα το οποίο πάγωσε η Κυβέρνηση, είναι το σχέδιο για τη δημιουργία της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη όπου με βάση το οποίο εκπαιδεύονται αξιωματικοί επιθεωρητές ώστε να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Ο Νικόλαος Γκατζής, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, είπε ότι το κόστος για τη μεταφορά θα πληρωθεί από τα λαϊκά στρώματα. Οι κάτοικοι της Αλεξανδρούπολης θα χάσουν πολλά από τις επιβαρύνσεις στο φυσικό περιβάλλον και στο θαλάσσιο οικοσύστημα. Επίσης επαγγέλματα του νερού όπως π.χ. αλιεία δε θα είναι εφικτά πλέον.

Η Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη εκ μέρους του Συνασπισμού, δήλωσε ότι για τον αγωγό πετρελαίου Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης έχει γίνει πολλή λόγος χωρίς ουσία. Το έργο πρέπει να τελεί υπό τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και να φανούν τα οικονομικά οφέλη. Η βουλευτής είναι επιφυλακτική γιατί δεν πρόκειται παρά μία επένδυση στον ιδιωτικό τομέα που κρύβει πολλούς κινδύνους. Το περιβάλλον είναι σημαντικός τομέας και δεν έχουν προσδιορισθεί οι όροι. Η χρήση τάνκερ μικρομεσαίας χωρητικότητας αντί για γιγαντιαία τάνκερ διακοσίων χιλιάδων τόνων επιβάλλεται. Με τέτοια μεγαθήρια, τα νησιά θα πλημμυρίζονται από νερό από κυματισμό των προπελών των τάνκερ. Πρέπει να ορισθούν επιλεγμένες θαλάσσιες οδοί, έτσι ώστε να μην υπάρχει δημιουργούν αυτό το αντιαισθητικό θέαμα. Το Αιγαίο, τοπίο μοναδικής φυσιογνωμίας στην παγκόσμια πολιτιστική κληρονομιά πρέπει να διατηρηθεί και να προστατευθεί. Τα τάνκερ πρέπει να έχουν διπλό τοίχωμα με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με άσκηση ΒΕΤΟ όμως η Ελλάδα κατάφερε να κρατήσει δεκάδες τάνκερ παλαιάς κοπής με μονό προσθέτοντας επιπλέον κινδύνους. Δεν έχουν ορισθεί οι κανόνες για περιβαλλοντική προστασία στην περιοχή και η προστασία της από ικανά, εκπαιδευόμενα στελέχη.

Ο Γεώργιος Ντόλιος του Π.Α.Σ.Ο.Κ. λέει ότι κατά την Περίοδο ΙΑ΄ στη Σύνοδο Γ΄ στη Συνεδρίαση ΡΝΑ΄ την Παρασκευή 15/6/2007 κατά την υπογραφή της σύμβασης για τον αγωγό πετρελαίου Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, δεν τέθηκε καθόλου το ζήτημα για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή του αγωγού. Την Περίοδο ΙΒ΄ στη Σύνοδο Α΄ στη Συνεδρίαση ΣΤ΄, την Κυριακή 30 Σεπτεμβρίου 2007, ξανατίθεται το θέμα από τον Μιχαήλ Παπαγιαννάκη, ο οποίος σκεπτόμενος τα δεξαμενόπλοια που θα πηγαиноέρχονται, ρωτά την κυβέρνηση αν έχει κάνει μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ο Γεώργιος Παπανδρέου συμπληρώνει ότι η κυβέρνηση πρέπει να δεσμευτεί ότι θα τηρηθούν με αυστηρότητα όλοι οι περιβαλλοντικοί όροι, ώστε να προστατευθεί το περιβάλλον και να αποφευχθεί κάθε κίνδυνος μόλυνσης του Αιγαίου. Έπειτα προσθέτει ότι το Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο δημιουργήθηκε επί ΠΑ.ΣΟ.Κ., δε χρησιμοποιείται από την Κυβέρνηση ώστε να μελετήσει τα περιβαλλοντικά προβλήματα που προκύπτουν στην περιοχή.

Στην Σύνοδο Α΄ την Περίοδο διακοπής των εργασιών της Βουλής, στη Συνεδρίαση ΙΓ΄, την Παρασκευή στις 25 Ιουλίου 2008, ο Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης, κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του ΛΑΟΣ, αναφέρεται στον τερματισμό του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη ο οποίος αν γίνει στη δυτική πλευρά της Αλεξανδρούπολης θα καταστρέψει τη μία και μοναδική παραλία που έχει η Αλεξανδρούπολη και κολυμπάει ο κόσμος. Επιπλέον θα χαθεί η σπάνια ομορφιά αυτής της περιοχής της Θράκης. Θέτει το ερώτημα γιατί να μη βγει ο

αγωγός από την άλλη πλευρά που δεν περνάει κόσμος. Ο κ. Νικόλαος Παναγιωτόπουλος, από το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό, στις 20/1/2009, την Περίοδο IB' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΞΗ', εκφράζει ανησυχία ως προς τις συνέπειες που θα επέλθουν αν ο αγωγός καταλήξει στα ανατολικά ή στα δυτικά της Αλεξανδρούπολης. Οι Τούρκοι δεν επιθυμούν την κατάληξη ανατολικά, γιατί θα μολυνθεί ο Έβρος. Αν όμως καταλήξει στο δυτικό μέρος θα καταστραφεί το τουριστικό δυναμικό της περιοχής. Μάλιστα παροτρύνει την κυβέρνηση ώστε να προτάξει τα στήθη μπροστά στην Τουρκία και να υπερασπιστεί τα εθνικά συμφέροντα.

Η βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ β' Θεσσαλονίκης, Λίτσα Αμμανατίδου Πασχαλίδου, στις 20/1/2009, αναφέρεται στο άρθρο 36, το οποίο μιλάει για το κομμάτι του αγωγού πετρελαίου Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη και εκφράζει την αντίθετη άποψη του κόμματός της από την αρχή που προτάθηκε το έργο. Δεν υπάρχει σαφής προμελέτη και απάντηση σχετικά με την περιβαλλοντική, οικονομική διάσταση, συνεπώς δεν είναι δυνατόν να στηριχθεί, εφόσον υπάρχουν ρίσκα. Ο κ. Ντόλιος Γεώργιος από το ΠΑΣΟΚ 20/1/2009 την Περίοδο IB' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΞΗ' τονίζει και εκείνος πάλι ότι υποτιμήθηκαν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου οι οποίες είναι τρομακτικές. Σε κανένα δελτίο τύπου από τη διακρατική συμφωνία και μετά, το 2007, δεν τέθηκε το ζήτημα του περιβάλλοντος ως παράγοντας συζήτησης κατά τη διάρκεια που έλαβαν χώρα συναντήσεις ανάμεσα στους εταίρους, κρατικούς και εταιρειών. Επιπλέον η τοπική κοινωνία ανησυχεί για τη δημιουργία του αγωγού, καθώς από ότι έχει αποδειχθεί στην πράξη η πολιτική προστασία της χώρας δεν είναι ικανοποιητική. Υπάρχει ένα τμήμα της κοινωνίας που απαντά στο ζήτημα με ένα «όχι». Από την άλλη πλευρά, ένα τμήμα της κοινωνίας το οποίο οραματίζεται την ανάπτυξη του τόπου και τις καλύτερες συνθήκες διαβίωσης, θέλει τη δημιουργία του αγωγού. Βέβαια, αν δε συμφωνούσε η χώρα μας για την κατασκευή του έργου, η πορεία του αγωγού θα ήταν σε μια παράλληλη διαδρομή ακριβώς απέναντι όπου το τέρμα του θα ήταν στο ίδιο σημείο του Αιγαίου. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα ήταν ίδιες ή και χειρότερες, μιας και οι δικές μας επιδόσεις στα θέματα του περιβάλλοντος χωρίς αμφιβολία δεν είναι καλές, αλλά δεν μπορούν να συγκριθούν και με τις επιδόσεις που έχει η Τουρκία σε ανάλογου είδους θέματα.

Ο Θεόδωρος Δρίτσας, Δημοτικός Σύμβουλος Πειραιώς στο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε στην Ολομέλεια στις 27/1/2009 την Περίοδο IB' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΟΓ' ότι το άρθρο 7 του Πρωτοκόλλου, τροποποιεί την παράγραφο 1 του 18 της Σύμβασης και αναφέρεται στη διακίνηση επικίνδυνων φορτίων. Η περίπτωση του ναυαγίου του «SEA DIAMOND», τον προβληματίζει,

καθώς
στη

Μεσόγειο θα υπάρχει διακίνηση μεγάλων τάνκερ, όταν λειτουργήσει ο αγωγός Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης.

Στη συνδιάσκεψη στις 16/12/2005, ο Αλέξανδρος Δερμετζόπουλος, ο βουλευτής του Νομού Έβρου της Νέας Δημοκρατίας, την Περίοδο ΙΑ΄ στη Σύνοδο Β΄ στη Συνεδρίαση ΝΒ΄, καλείται να απαντήσει στις κατηγορίες της αντιπολίτευσης για επανάπαυση της κυβέρνησης στο διάστημα μεταξύ 2004- 2005 που έχει αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας. Η απάντηση είναι αντίστοιχη, δηλαδή ότι και τα προηγούμενα δεκατρία χρόνια γίνονταν άκαρπες συζητήσεις από τις προηγούμενες κυβερνήσεις.

Την Περίοδο ΙΑ΄ στη Σύνοδο Γ΄ στη Συνεδρίαση ΡΙΖ΄, στις 25/4/2007 συζητήθηκαν τα άρθρα και ο νόμος του Υπουργείου Ανάπτυξης σχετικά με την Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς- Αλεξανδρούπολη. Πρόκειται για Συμφωνία που ψηφίστηκε στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία και με το άρθρο 108 της Βουλής εισάγεται προς συζήτηση. Ο Δημήτριος Γαλαμάτης, εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, τόνισε πως η κυβέρνηση έχει σα στόχο την ανάπτυξη της χώρας στον ενεργειακό τομέα και ο αγωγός είναι ένα σημαντικό βήμα υλοποίησης του στόχου. Θύμιζε σημαντικές ενέργειες που έχουν λάβει χώρα, όπως η ίδρυση της ενεργειακής κοινότητας των χωρών της νοτιοανατολικής Ευρώπης τον Οκτώβριο του 2005 και η λειτουργία της από την 1η Ιουλίου 2006. Η κύρωση της διακρατικής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας-Τουρκίας και η έναρξη της κατασκευής του ελληνοτουρκικού αγωγού φυσικού αερίου τον Ιούλιο του 2005 και η υπογραφή διακρατικής συμφωνίας μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας το Νοέμβριο του 2005, δημιουργώντας την ενεργειακή διασύνδεση Τουρκίας-Ελλάδας-Ιταλίας. Ενέργειες απελευθέρωσης της αγοράς, μεγάλης σημασίας για ολόκληρη την Ευρώπη. Μάλιστα, ως απόδειξη επιτυχίας σε όλους τους τομείς της ενέργειας, θέτει τα λεγόμενα του εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ, κ. Παπουτσή, τα κόμματα μπορούν να είναι δημιουργικά ακόμα και όταν δε βρίσκονται στην εξουσία και μέσα από την κριτική βοηθούν ώστε να γίνουν καλύτερες ενέργειες για τη χώρα. Πριν απαριθμήσει τις ενέργειες που έγιναν τόνισε ότι οι περισσότερες συναντήσεις ώστε να προωθηθεί το έργο Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη έγιναν την τριετία 2004-2007 συγκρίνοντας την λιγοστή αυτή περίοδο με τα έντεκα χρόνια που περάσανε.

Για να υλοποιηθεί το έργο, έγιναν μακροχρόνιες ενέργειες. Το ιστορικό του αγωγού αναλύεται στις επόμενες παραγράφους:

Μέσα από την ίδια συνδιάσκεψη, στις 25/4/2007, δίνονται πληροφορίες για το ιστορικό του αγωγού. Η ιδέα του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη ξεκίνησε από τον αείμνηστο Νικόλαο Γεωργιάδη και προσπάθησαν όλες οι κυβερνήσεις, η κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, του Ανδρέα Παπανδρέου, του Κώστα Σημίτη και του Κώστα Καραμανλή. Όλοι οι υπουργοί εξωτερικών, ο Κάρολος Παπούλιας, το 1994, ο Πέτρος Μολυβιάτης και τη Υπουργός Εξωτερικών κ. Μπακογιάννη, όλοι οι Υπουργοί Ανάπτυξης, η Βάσω Παπανδρέου, ο Ευάγγελος Βενιζέλος, ο Νίκος Χριστοδουλάκης, ο Άκης Τσοχατζόπουλος και ο σημερινός, κ. Σιούφας, αναφερόμενοι σε μία χρονική περίοδο από το 1996 έως σήμερα, πρόσθεσαν ένα λίθο για το αποτέλεσμα.

Η πρώτη τριμερής συνάντηση πολιτικού επιπέδου, πραγματοποιήθηκε στη Μόσχα το 1999. Από τις επόμενες που ακολούθησαν, επτά στο σύνολο, μέχρι τον Ιανουάριο του 2002, ξεχώρισε η συνάντηση το Σεπτεμβρίου του 2000 στη Μόσχα. Εκεί υπογράφηκε το πρώτο Μνημόνιο για τη σύσταση Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας. Τα δύο επόμενα χρόνια, μέχρι τον Αύγουστο του 2004, περίοδος διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, δε σημειώθηκε εξέλιξη, σε τριμερές επίπεδο. Το Νοέμβριο του 2004, στο Ζάππειο Μέγαρο, έγινε η τριμερής συνάντηση των αντιπροσωπειών των τριών χωρών, της Ρωσίας, της Βουλγαρίας και της Ελλάδας, όπου επικεφαλής ήταν ο τότε Υφυπουργός Ανάπτυξης Γιώργος Σαλαγκούδης. Εκεί συμφωνήθηκε η επαναδραστηριοποίηση της Τριμερούς Επιτροπής Εργασίας, ώστε να προχωρήσουν οι διαδικασίες για την προώθηση του έργου και από τις τρεις πλευρές με γρήγορους ρυθμούς. Στο επόμενο διάστημα, μεταξύ επτά διμερών και τριμερών συναντήσεων, σημαντικό βήμα ήταν η υπογραφή του πρώτου Τριμερούς Πολιτικού Μνημονίου Συνεργασίας, τον Απρίλιο του 2005 στη Σόφια, από τον υπουργό ανάπτυξης κ. Σιούφα. Το Σεπτεμβρίου του 2006 έγινε η ιστορική συνάντηση του μεταξύ του Ρώσου Προέδρου Βλαντιμίρ Πούτιν, του Προέδρου της Βουλγαρίας Γκεόργκι Παρβάνοφ και του Έλληνα Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή, συνάντηση η οποία οδήγησε στη συμφωνία των ηγετών και στην κοινή διακήρυξη για την υπογραφή της διακρατικής συμφωνίας για τον αγωγό. Τους επόμενους μήνες έγιναν εννιά επίσημες συναντήσεις μεταξύ της ελληνικής της ρωσικής και της βουλγαρικής αντιπροσωπείας για την μονογραφή του τελικού σχεδίου της διακρατικής συμφωνίας στις 7 Φεβρουαρίου του 2007 στο Μπουργκάς της Βουλγαρίας από τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Ανάπτυξης κ. Στεφάνου, εκ μέρους της ελληνικής πλευράς.

Τελική ενέργεια πριν την κύρωσή της, στην Ολομέλεια 25/4/2007, ήταν η διακρατική συμφωνία η οποία υπογράφηκε στις 15 Μαρτίου 2007 στην Αθήνα παρουσία του Προέδρου της Ρωσικής Ομοσπονδίας, Βλαντιμίρ Πούτιν , ο οποίος επισκέφθηκε τη χώρα μας για δεύτερη φορά μέσα σε έξι μήνες, του Σεργκέι Στάνισεφ, Πρωθυπουργού της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας Κάρολου Παπούλια και του Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή, με την παρουσία όλων των διεθνών Μέσων Ενημέρωσης, τα οποία ήταν στραμμένα στη χώρα μας. Έπειτα από τις ομιλίες, το νομοσχέδιο «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας για Συνεργασία στην Κατασκευή και στην Εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς- Αλεξανδρούπολης» ψηφίστηκε κατά πλειοψηφία, έγινε δεκτό και καταχωρήθηκε το κείμενο του νομοσχεδίου σελ.59^α Την Πέμπτη 26/4/2007 την Περίοδο ΙΑ΄ στη Σύνοδο Γ΄ στη Συνεδρίαση ΡΙΗ, επικυρώθηκαν τα πρακτικά από την προηγούμενη ημέρα όπου ψηφίστηκε το νομοσχέδιο.

Την Περίοδο ΙΑ΄ στη Σύνοδο Γ΄ στη Συνεδρίαση Ε΄, την Παρασκευή 9 Μαρτίου 2007, ο Υπουργός Ανάπτυξης, γυρνώντας στο παρελθόν, αναφέρεται στην πορεία του έργου, ότι ήταν ιδέα ως ιδέα του Νίκου Γρηγοριάδη, επί κυβερνήσεως Κωνσταντίνου Μητσοτάκη το 1993 και όλες οι πολιτικές παρατάξεις συμφωνούν ότι θα αναβαθμίσει τη χώρα μας. Πραγματική εκκίνηση έγινε το 1994, από τον Κάρολο Παπούλια, τον τότε Υπουργό Εξωτερικών και σημερινό Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Ο Πρωθυπουργός της χώρας Κώστας Καραμανλής, το Υπουργείο Ανάπτυξης και το Υπουργείο Εξωτερικών με τον Πέτρο το Μολυβιάτη, τον τότε Υπουργό Εξωτερικών, τους πρώτους μήνες του 2004 επανεκκίνησαν τις τριμερείς συναντήσεις με τις κυβερνήσεις της Ρωσίας και της Βουλγαρίας και στις 12 Απριλίου του 2005 επιτεύχθηκε η υπογραφή μνημονίου συνεργασίας μεταξύ των τριών χωρών, στη Σόφια της Βουλγαρίας, από τον Υπουργό Ενέργειας και Βιομηχανίας της Ρωσικής Ομοσπονδίας, Βίκτωρα Χριστένγκο και τον Υπουργό Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων της Βουλγαρίας. Έπειτα μονογράφηκε από τους επικεφαλής των αντιπροσωπειών των τριών χωρών τον Υφυπουργό Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων της Βουλγαρίας, τον Ρογκάτσεφ, τον Ντεμέντιεφ, Υφυπουργός Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ρωσίας και τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Ανάπτυξης, κ. Στέφανο, στο Μπουργκάς της Βουλγαρίας στις 7.2.2007.

Ο Ιωάννης Μαγκριώτης, ενοχλείται από τα λεγόμενα του Υπουργού ανάπτυξης, ότι ο κ. Γρηγοριάδης ανέπτυξε την ιδέα απαντώντας πως το ζήτημα των αγωγών είχε ξεκινήσει ακόμα πρωύτερα. Ο Απόστολος Κατσιφάρας από το Π.Α.Σ.Ο.Κ. την Περίοδο ΙΒ΄, στη Σύνοδο Α΄ στη

Συνεδρίαση ΠΛΑ΄, την Τρίτη 6 Μαΐου 2008 το πρωί, ρωτά την Κυβέρνηση γιατί κωλυσιεργεί με το ζήτημα του αγωγού Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη. Έργο το οποίο ξεκίνησε επί ΠΑΣΟΚ, όπως συμπληρώνει.

Κλείνοντας με τον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, έπεται ο ελληνοϊταλικός, και οι Nabucco και South Stream.

Για αυτούς τους αγωγούς δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία μέσα από τα πρακτικά. Για τον πρώτο, ο Θεόφιλος Λεονταρίδης, εισηγητής της Ν.Δ., στις 8/2/2006 στην Περίοδο ΙΑ΄, στη Σύνοδο Β΄ στη Συνεδρίαση Π΄ ανακοινώνει ότι θα τεθεί σε λειτουργία στα τέλη του έτους. Τα εγκαίνια έγιναν από τον Πρωθυπουργό Κώστα Καραμανλή και τον Τούρκο ομόλογό του Ταγίπ Ερντογάν. Ως προέκταση του αγωγού, ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Σιούφα και ο Ιταλός ομόλογός του, υπέγραψαν διακρατική συμφωνία με την οποία κατασκευάζεται υποθαλάσσιος αγωγός φυσικού αερίου σύνδεσης Ελλάδας Ιταλίας. Για το δεύτερο, ο βουλευτής του Συνασπισμού, Ιωάννης Δραγασάκης, την Περίοδο ΙΑ΄ στη Σύνοδο Β΄ στη συνεδρίαση ΡΠΗ΄ στις 12/9/2006, εξέφρασε ανησυχία μήπως τελικά η κυβέρνηση του κ. Καραμανλή μέσα από πιέσεις που δέχεται από τις Η.Π.Α. αντισταθεί στη ρωσική πρόταση.

Ακολουθεί, η Γεωπολιτική ανάλυση και οι επενδύσεις της Ελλάδας στον ενεργειακό τομέα.

Την Περίοδο Θ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση Κ', στις 4 Νοεμβρίου 1997, η βουλευτής της Ν.Δ. Μαριέττα Γιαννάκου – Κουτσίκου απάντησε στις ανησυχίες του Ευάγγελου Βενιζέλου, εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, σχετικά με τις κινήσεις της χώρας μας στον ενεργειακό τομέα, ότι ακόμα γίνονταν διαπραγματεύσεις με τις ξένες χώρες και δεν είχε κατασταλαχθεί μία συμφωνία. Παρόλα αυτά γινόταν προσπάθεια για επίτευξη του πιο κερδοφόρου αποτελέσματος για τη χώρα μας. Την Περίοδο Θ' στη Σύνοδο Γ' στη Συνεδρίαση ΣΤ' την Παρασκευή στις 12 Μαρτίου 1999, ο Δημήτριος Τσοβόλας, Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ., διαφωνεί με τη στάση και των δύο μεγάλων κομμάτων, δηλαδή και με το ΠΑΣΟΚ και με τη Νέα Δημοκρατία. Θεωρεί πως μέσω του αγωγού δεν εξυπηρετούνται ελληνικά συμφέροντα. Οι αγωγοί δεν εμποδίζουν τα σχέδια των ΗΠΑ οι οποίες θέλουν την Τουρκία ισχυρό παίκτη. Θα έπρεπε η πολιτική της Ελλάδας να ενισχύει ακόμα περισσότερο τις σχέσεις της χώρας με το κουρδικό έθνος, αλλά και με τις γειτονικές χώρες στην Τουρκία με την οποία βρίσκονται συνεχώς σε αντιπαλότητα, και όχι να ενισχύει τις

προσπάθειες των ΗΠΑ να εκμεταλλεύονται και να ελέγχουν αυτές τις περιοχές προς όφελός τους.

Ο Πέτρος - Παύλος Αλιβιζάτος, βουλευτής της ΝΔ, την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση Μ' στις 30/11/2005, απαντά στις κριτικές για αργοπορία της κυβέρνησης, ότι η απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας ξεκίνησε στη χώρα επί Σημίτη, με λάθος ρυθμούς. Η σχετική κοινοτική οδηγία υπήρχε από το 1992 και ο πρώτος νόμος για την απελευθέρωση πέρασε από τη Βουλή στα τέλη του 1999 και για να γίνει εφαρμόσιμος. Τροποποιήθηκε δε δραστικά το 2003 με το ν. 3175. Ο Γεώργιος Κασαπίδης, βουλευτής της Ν.Δ. στις 30/11/2005 αναφέρει τη συμφωνία που υπέγραψε η Ελλάδα με τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, στις 25 Οκτωβρίου 2005, για την ίδρυση ενεργειακής κοινότητας. Η απεξάρτηση της χώρας από το πετρέλαιο μειώνει τις δαπάνες για αγορά καυσίμων στο 4% επί του Α.Ε.Π. της χώρας, ποσοστό υπερδιπλάσιο του μέσου ποσοστού της Ευρώπης των δεκαπέντε τότε χωρών το οποίο κυμαίνεται από 1,4% έως 1,7%. Έπειτα απολογείται για την κατάσταση της χώρας μας λέγοντας ότι οι ευρωπαϊκές χώρες πήραν μέτρα μείωσης της εξάρτησής τους από το πετρέλαιο στον οικονομικό τομέα, μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1978, κάτι που δεν εφαρμόστηκε στην Ελλάδα. Με βάση τα στοιχεία του άρθρου της Μαρίας Παπαντώνη, η εξάρτηση της Ελλάδας από το πετρέλαιο ανερχόταν στο 57,02%, έναντι του 41,42% του κοινοτικού μέσου όρου των 15 τότε μελών (1995). Στο διάστημα από το 1996 ως το 1998 η έκδοση οδηγιών για ηλεκτρική ενέργεια και φυσικό αέριο έχουν θέσει τις βάσεις ώστε να ανατραπεί η κατάσταση (Παπαντώνη, 2006: 419).

Ο Γεώργιος Κοντογιάννης βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΝΒ', την Παρασκευή στις 16/12/2005 αναλύει τους μελλοντικούς κυβερνητικούς στόχους υλοποίησης έργων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που αντιστοιχούν σε 185.000.000 ευρώ επενδύσεων. Από τις νομοθετικές πρωτοβουλίες και τις διεθνείς συμφωνίες που έχει επιτύχει η Κυβέρνηση, καθώς και η ίδρυση της ενεργειακής κοινότητας στη νοτιοανατολική Ευρώπη, εκτιμά ότι θα ξεπεράσουν τα 20.000.000.000 ευρώ επενδύσεων. Ο βουλευτής Σερρών Ν.Δ. Θεόφιλος Λεονταρίδης την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση Π' στις 8/2/2006, τόνισε τον αναβαθμισμένο γεωπολιτικό ρόλο της χώρας. Αναφέρθηκε στο ν.3335/2005 που ψηφίστηκε στη Βουλή τον Απρίλιο του 2005 σχετικά με την οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και επιβραβεύει την κυβέρνηση χάρις τις ενέργειες της οποίας έχει εκσυγχρονιστεί η εσωτερική αγορά, μέσω της απελευθέρωσης σε τομείς ηλεκτρισμού, φυσικού αερίου, πετρελαίου και των ανανεώσιμων πηγών, ώστε να σταματήσει η πετρελαϊκή εξάρτηση.

Ο Υφυπουργός Ανάπτυξης Γεώργιος Σαλαγκούδης στις 8/2/2006 την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' Συνεδρίαση Π', απαντά στην κριτική του κ. Τσοχατζόπουλου, εκπροσώπου του Π.Α.Σ.Ο.Κ., περί κωλυσιεργίας για ενεργειακή ανάπτυξη, γυρνώντας στις μέρες Υπουργίας της κ. Βάσως Παπανδρέου από το 1998, όπου μόλις είχε έρθει το φυσικό αέριο το οποίο θα μπορούσαμε να φέρουμε στη χώρα με προϋπόθεση ότι προμηθευτής μας θα ήταν το Αζερμπαϊτζάν. Η κατεύθυνση που έκανε η τότε Υπουργός ήταν μόνο μια συμφωνία με την τουρκική VODAC της Δ.Ε.Π.Α. Η υλοποίηση όμως του αγωγού τονίζει, είναι κατόρθωμα της Νέας Δημοκρατίας, εφόσον κοστίζει πολύ και μόνο η χρηματοδότηση της Ε.Ε. θα μπορούσε να το κάνει υλοποιήσιμο. Ο Υφυπουργός Ανάπτυξης Γεώργιος Σαλαγκούδης στις 8/2/2006, την Περίοδο ΙΑ Συνόδου Β Συνεδρίασης Π αναφέρεται στον προϋπολογισμό των επενδύσεων της κυβέρνησης στον ενεργειακό τομέα, από το διάστημα 2005 και μετά στο διάστημα μίας δεκαετίας, δηλαδή, ως το 2015 το οποίο θα ανέρχεται στα 30.000.000.000 ευρώ.

Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο πρωθυπουργός της χώρας, την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΡΙΒ' στις 29/3/2006, αναφέρθηκε στα σημαντικά έργα της χώρας. Στον αγωγό Μπουργκάς Αλεξανδρούπολη και στον ελληνοϊταλικό αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα να τροφοδοτηθούν μέσω παράπλευρων αγωγών η Κεντρική Μακεδονία και η Ήπειρος. Τέλος, ανέδειξε τη χώρα σημαντικό στέλεχος, έτοιμο για την απελευθέρωση της αγοράς. Ο Γεώργιος Ντόλιος του Π.Α.Σ.Ο.Κ. την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Γ' στη Συνεδρίαση ΡΝΑ' την Παρασκευή 15/6/2007, κατηγορεί την κυβέρνηση ότι ενώ η χώρα επί προηγούμενης κυβερνήσεως είχε ανοικτούς ορίζοντες και ενέπνεε σεβασμό απ όλες τις εταιρίες, μετά τις ενέργειές της έχει οδηγήσει τη χώρα στο να μείνει αμέτοχη στις διεθνείς εξελίξεις, ανήμπορη να εκφέρει γνώμη σε ζητήματα εξωτερικής πολιτικής, σε ενεργειακά ζητήματα.

Η Θεοδώρα Μπακογιάννη, Υπουργός Εξωτερικών, την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Γ' στη Συνεδρίαση ΡΝΑ' στις 15 Ιουνίου 2007 διαψεύδει οποιαδήποτε υποψία ότι υπάρχει κρίση με τη Μόσχα. Μάλιστα καλεί τα άλλα κόμματα να παραδεχθούν την επιτυχημένη πορεία της Νέας Δημοκρατίας στα ενεργειακά ζητήματα και να σταματήσουν να προκαλούν εντυπώσεις.

Την Περίοδο ΙΒ' στη Σύνοδο Α' στη Συνεδρίαση ΣΤ', την Κυριακή 30 Σεπτεμβρίου 2007, ο Χρήστος Φώλιας Υπουργός Ανάπτυξης, αναφέρεται στις κινήσεις της Κυβέρνησης σύμφωνα με τις οποίες στόχος είναι η Ελλάδα να ενδυναμώσει τη θέση της γεωπολιτικά, μέσα από τον τομέα της ενέργειας. Η απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας, μέσα από την ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας, του Δ.Ε.Σ.Φ.Α. και του Δ.Ε.Σ.Μ.Η.Ε., είναι ένα σημαντικό

βήμα που πρέπει να γίνει. Η χώρα μας θα γίνει σταυροδρόμι, κομβικό σημείο ανάμεσα στις χώρες παραγωγούς και στις καταναλώτριες χώρες εξασφαλίζοντας παράλληλα την αειφορική ανάπτυξη. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω του χωροταξικού σχεδίου το οποίο θα οριστικοποιηθεί μελλοντικά και μέσω κοινοτικών προγραμμάτων τα οποία θα ακολουθήσει η Ελλάδα.

Την Περίοδο IB', στη Σύνοδο Α' στη Συνεδρίαση ΡΛΑ', την Τρίτη 6 Μαΐου 2008 το πρωί, ο Ελευθέριος Αυγενάκης της Νέας Δημοκρατίας, απαντά αναφέροντας όλους τους αγωγούς που αφορούν τη χώρα μας, δηλαδή τον αγωγό Μπουργκάζ Αλεξανδρούπολη, τον «South Stream», τον «ITGA» και καταλήγει στα κοινοτικά προγράμματα μέσω των οποίων θα γίνουν επενδύσεις με στόχο την εξυπηρέτηση της χώρας μας από ανανεώσιμες πηγές κατά 20,1% μέχρι το 2010 και κατά 29% μέχρι το 2020. Την Περίοδο ΓΙΒ' στη Σύνοδο Α' στη Συνεδρίαση ΚΒ', την Τρίτη 2 Σεπτεμβρίου 2008, ο Γρηγόριος Ψαριανός από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς, θέτει την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα μόνιμο νομοθετικό πλαίσιο για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, όπου κρίνει ότι είμαστε πολύ πίσω αναλογικά με άλλες χώρες. Δηλώνει ότι δεν είναι εναντίων των αγωγών, αλλά υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν προκαθορισμένες προδιαγραφές που θα εξασφαλίζουν οφέλη για τη χώρα και τους πολίτες της.

Ο Αυγεράκης Ελευθέριος, βουλευτής Νομού Ηρακλείου της Νέας Δημοκρατίας, την Περίοδο IB' Σύνοδος Β' Συνεδρίαση ΞΗ' στις 20/1/2009, τονίζει την ανάγκη να μην εξαρτάται η χώρα μας από την εισαγόμενη ενέργεια, το οποίο θα επιτευχθεί μέσα από τις διεθνείς ενεργειακές συμφωνίες που έχει συνάψει η ελληνική κυβέρνηση. Οι όποιες συμφωνίες επωφελούν οικονομικά και γεωστρατηγικά τη χώρα μας, εφόσον λειτουργεί ως ενεργειακός διαμετακομιστικός κόμβος στις χώρες παραγωγής ενέργειας και στις χώρες κατανάλωσης και ενδυναμώνεται ο περιφερειακός της ρόλος.

Όπως φαίνεται από τα πρακτικά, ο ενεργειακός τομέας αποτελεί σημαντικό ζήτημα για τη χώρα μας εδώ και πολλά χρόνια. Ο Θεόφιλος Λεονταρίδης βουλευτής της Ν.Δ, στις 8/2/2006 στην Περίοδο ΙΑ', στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση Π' αναφέρθηκε στο ν.3428/2005 για την απελευθέρωση της αγοράς αερίου μέσω του οποίου προβλέπεται σταδιακό άνοιγμα όλης της αγοράς μέχρι το Νοέμβριο του 2009. Ανέφερε νέους προμηθευτές εκτός της ΔΕΠΑ και των ΕΠΑ, με σκοπό την επέκταση του δικτύου διανομής φυσικού αερίου σε έντεκα νέες πόλεις και την ίδρυση τριών νέων εταιρειών παροχής αερίου της ανατολικής Στερεάς και Εύβοιας, της κεντρικής Μακεδονίας και της ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και τη σύνδεση όλων των

κτιρίων του δημοσίου τομέα με το δίκτυο φυσικού αερίου, με σκοπό την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης. Μέσα από εκτιμήσεις αναμένεται, σύμφωνα με τα λεγόμενά του, ότι η συνολική εγχώρια κατανάλωση φυσικού αερίου θα αυξηθεί κατά 16% ετησίως.

Σχετικά με τον τομέα του περιβάλλοντος, ο Γεώργιος Σαλαγκούδης, Υφυπουργός Ανάπτυξης στις 8/2/2006 την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση Π' κατηγορεί την προηγούμενη κυβέρνηση για τα πρόστιμα που επήλθαν στη χώρα μας από το Πρωτόκολλο του Κιότο, ότι δεν έγινε καμία προσπάθεια μείωσης των ρύπων, εφόσον δεν έγινε προσπάθεια στροφής στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, όπως βιοκαύσιμα, ηλιακή, αιολική ενέργεια. Εδώ βλέπουμε πως χρησιμοποιείται από τους εκπροσώπους των κομμάτων ένα τόσο σοβαρό ζήτημα, κατηγορώντας ο ένας τις ενέργειες του άλλου. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να προστεθεί ο στόχος της Ε.Ε. στο έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, σύμφωνα με τον οποίο πρέπει να επιτευχθούν οι στόχοι του πρωτοκόλλου του Κιότο. Δηλαδή το χρονικό διάστημα 2008 – 2012 να μειωθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατά 8% συγκριτικά με το 1990. Ως το 2020 θα πρέπει να έχουν μειωθεί κατά 20 – 40 % στο πλαίσιο αποτελεσματικής διεθνούς συμφωνίας (Έκτο Πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, 2009).

Ο Θεόφιλος Λεονταρίδης και ο Αλέξανδρος Δερμετζόπουλος, βουλευτές της Ν.Δ. τονίζουν την αναγκαιότητα σύστασης Συμβουλίου Εθνικής Ενεργειακής Στρατηγικής, στον τομέα του περιβάλλοντος. Πρόκειται για κυβερνητικό όργανο το οποίο θα ασχολείται με τους ενεργειακούς τομείς σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Ουσιαστικά, αναβιώνει το Συμβούλιο Ενέργειας που είχε συσταθεί το 1975 από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, όμως είχε καταργηθεί με προεδρικό διάταγμα το 1989 πριν την περίοδο των εκλογών. Οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου είναι οι εξής :

Η συλλογή και η επεξεργασία στοιχείων σχετικών με την παραγωγή, την προμήθεια, τη διάθεση και την κατανάλωση κάθε μορφής ενέργειας. Τα ενεργειακά συστήματα των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών του Ο.Ο.Σ.Α.

Η παρακολούθηση των διεθνών τεχνολογικών και οικονομικών εξελίξεων στον τομέα της ενέργειας.

Θέσεις και προτάσεις για τη χάραξη ενεργειακής στρατηγικής για εφαρμόσιμες πολιτικές προγραμμάτων ενέργειας.

Η μελέτη μεθόδων εξοικονόμησης ενέργειας και η λήψη πρακτικών μέτρων διάδοσης και εφαρμογής των μεθόδων αυτών.

Η υποβολή στον Υπουργό Ανάπτυξης ετήσιας έκθεσης για το μακροχρόνιο ενεργειακό σχεδιασμό της χώρας, η οποία θα συζητείται σε ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής.

Η σύνταξη προτάσεων για την κωδικοποίηση και απλοποίηση της νομοθεσίας που αφορά σε ζητήματα ενέργειας.

Η συνεργασία με αντίστοιχα όργανα άλλων κρατών και διεθνείς οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στους τομείς ενέργειας.

Επιπλέον τα μέλη που θα απαρτίζουν το Συμβούλιο Εθνικής Ενεργειακής Στρατηγικής θα προέρχονται από άτομα καταρτισμένα στον τομέα της ενέργειας από την Ρ.Α.Ε., τη Δ.Ε.Η., το Δ.Ε.Σ.ΜΗ.Ε., τη Δ.Ε.Π.Α. μέχρι τη λειτουργία της Δ.Ε.Σ.Φ.Α., του Κ.Α.Π.Ε. και του Ι.Γ.Μ.Ε.

Ο Νικόλαος Χριστοδουλάκης του Π.Α.Σ.Ο.Κ. στις 30/5/2006 την Περίοδο ΙΑ' στη Σύνοδο Β' στη Συνεδρίαση ΡΜΕ' στις 30 Μαΐου 2006, κατηγόρησε την κυβέρνηση για γραφειοκρατικές αναβαθμίσεις χωρίς νόημα.

Οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας (Ν.Δ.) μέσα από την πολιτική τους επιθυμούν άνοιγμα, ιδιωτικοποίηση της αγοράς ώστε να διεκδικήσει η χώρα καλύτερη θέση στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη. Και οι δύο παρατάξεις, Ν.Δ. και Π.Α.Σ.Ο.Κ., συχνά αναφέρονται στα επιτεύγματα της κυβέρνησής τους αντίστοιχα, κατηγορώντας η μία την άλλη για απραξία. Οι υπόλοιπες παρατάξεις, με τον τρόπο τους προσπαθούσαν να πείσουν ότι μπορούν να δώσουν αποτελεσματικές λύσεις για τη χώρα σε όλα τα επίπεδα, αρκεί να τους δοθεί η ευκαιρία να συμμετέχουν σε κάποιο κυβερνητικό σχήμα. Για παράδειγμα το Κ.Κ.Ε. κρίνει πως θα πρέπει να επωφελούνται τα λαϊκά στρώματα και όχι οι μεγαλοεπιχειρηματίες. Διαβάζοντας κανείς όλα τα πρακτικά της Βουλής, μπορεί να δει την έλλειψη οργάνωσης της Κυβέρνησης σε διάφορους τομείς, όπως η έλλειψη ουσιώδους Μ.Π.Ε. και ο χωροταξικός σχεδιασμός γύρω από το έργο, ώστε να λάβει τα απαραίτητα μέτρα όπου επιβάλλεται. Από την άλλη πλευρά σίγουρα το έργο θα έχει και θετικά αποτελέσματα, εφόσον στο «παιχνίδι» της ενέργειας συνεργασίες και σύναψη συμφωνιών ενδυναμώνουν γεωπολιτικά τη χώρα και δεν περιθωριοποιείται.

Μέσα από τη φοίτηση στη σχολή της Γεωγραφίας, έγινε σαφές ότι κάθε έργο που δημιουργείται, δε μπορεί να έχει μόνο θετικά, αλλά και αρνητικά αποτελέσματα. Παρόλα αυτά, στην Ελλάδα δεν γίνονται έγκαιρα μελέτες, όπως στο εξωτερικό όπου ήδη πριν την κατασκευή έχουν εκτιμηθεί όλες οι παράμετροι. με αποτέλεσμα όταν συμβεί το «κακό» να είναι πλέον πολύ αργά για τη χώρα. Ένας σημαντικός προβληματισμός είναι, ότι η εποχή του πετρελαίου δε θα κρατήσει για πάντα. Όταν θα τελειώσουν τα κοιτάσματα ο αγωγός δε θα έχει την ίδια χρησιμότητα, συνεπώς θα είναι ένα έργο χωρίς την ίδια αξία. Ένα δεύτερο ερώτημα είναι κατά πόσο μία κυβέρνηση, οποιαδήποτε και αν είναι έχει τη δυνατότητα να πράξει δική της πολιτική ή τα τεκταινόμενα προκαθορίζουν τις επιλογές της σε μεγάλο βαθμό.



2227

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 101

14 Μαΐου 2007

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3558

Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας για Συνεργασία στην Κατασκευή και την Εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδωμε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζεται από το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας για Συνεργασία στην Κατασκευή και την Εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη» που υπογράφηκε στην Αθήνα, στις 15 Μαρτίου 2007, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ

μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας για Συνεργασία στην Κατασκευή και την Εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη».

Η Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας, η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας (στο εξής αναφερόμενες ως τα «Μέρη»).

εκτιμώντας την αποφασιστική σημασία της ενέργειας για την επιτυχή ανάπτυξη της οικονομίας των χωρών τους, επιθυμώντας να αναπτύξουν συνεργασία στον τομέα αυτό στη βάση ισών δικαιωμάτων και αμοιβαίου συμφέροντος, και επιδιώκοντας την ανάπτυξη των διαδικασιών ολοκλήρωσης και καλών γειτονικών σχέσεων.

προτιθέμενες να δημιουργήσουν μια αξιόπιστη και αποτελεσματική δίοδο μεταφοράς πετρελαίου, που θα έχει ως στόχο την αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας των χωρών της Ευρώπης και τη μείωση των οικολογικών κινδύνων που συνδέονται με την αυξανόμενη πίεση των παραδοσιακών οδών μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλων ενεργειακών πόρων στην περιοχή.

καθοδηγούμενες από την Διακήρυξη περί συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας, που έγινε δεκτή από τον Πρόεδρο της Ρωσικής Ομοσπονδίας, τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και τον Πρωθυπουργό της Ελληνικής Δημοκρατίας στη συνάντηση της 4ης Σεπτεμβρίου 2006 στην Αθήνα.

στη συνέχεια των θέσεων του Μνημονίου Συνεργασίας για την υλοποίηση του έργου κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη» που υπογράφηκε στη Σόφια στις 12 Απριλίου 2005, μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ στα ακόλουθα.

Άρθρο 1

Σκοπός της παρούσας Συμφωνίας είναι ο ορισμός των μορφών συνεργασίας των Μερών στην κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη», με αρχική ικανότητα μεταφοράς 35 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως και τη δυνατότητα επέκτασής έως 50 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως (στο εξής «Αγωγός Πετρελαίου»), που αποτελείται από:

σταθμό μεταφορτώσεως πετρελαίου στην πόλη Μπουργκάς (Δημοκρατία της Βουλγαρίας).

σταθμό μεταφορτώσεως πετρελαίου στην πόλη Αλεξανδρούπολη (Ελληνική Δημοκρατία).

αγωγό μεταφοράς πετρελαίου που ενώνει τους δύο προαναφερθέντες σταθμούς μεταφορτώσεως με σταθμούς αντήλωσης, συνκροτήματα δεξαμενών πετρελαίου και λοιπή απαραίτητη υποδομή.

Όλα τα προαναφερθέντα αντικείμενα και εκτάσεις γης στις οποίες αυτά ευρίσκονται αποτελούν αναπόσπαστα μέρη ενός ενιαίου και μη διαχωρίσιμου συστήματος μεταφοράς.

Τα Μέρη θα καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξασφάλιση της αδιάλειπτης μεταφοράς πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου, αξιοποιώντας στο μέγιστο βαθμό τις τεχνικές δυνατότητές του.

Άρθρο 2

Τα Μέρη θα παράσχουν βοήθεια στην ίδρυση της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου που είναι ο ιδιοκτήτης του Αγωγού Πετρελαίου.

Η Διεθνής Εταιρεία του Έργου ιδρύεται από οικονομικά υποκείμενα (στο εξής αναφερόμενοι ως οι «Συμμέτοχοι του Έργου») οι οποίοι θα έχουν τα εξής μερίδια στο αρχικό (μετοχικό) κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου:

91% - Ο Ρωσικός Συμμέτοχος Η Κοινοπραξία Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκας - Αλεξανδρούπολη» Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης

24,5% - Ο Βουλγαρικός Συμμέτοχος Η μετοχική εταιρεία «Αγωγός Πετρελαίου Μπουργκας - Αλεξανδρούπολη» - BG Εταιρεία του Έργου»

24,5% - Οι Ελληνικοί Συμμέτοχοι Η Κοινοπραξία «ΕΛΠΕ Α.Ε. - ΘΡΑΚΗ Α.Ε.» (23,5%), και το Ελληνικό Δημόσιο (1%).

Μετά τη σύσταση της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου το μερίδιο των Συμμετόχων του Έργου μπορεί να εκχωρηθεί πλήρως ή εν μέρει σε εταιρείες παρωνικής πετρελαίου που ενδιαφέρονται για τη συμμετοχή τους στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου. Το προαναφερθέν δικαίωμα των Συμμετόχων του Έργου δεν μπορεί να καταργηθεί από τα καταστατικά έγγραφα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου.

Τα Μέρη λαμβάνουν υπόψη ότι τέτοια εκχώρηση από Ρωσο Έλληνα ή Βουλγαρο Συμμέτοχο του Έργου θα πραγματοποιείται κατόπιν έγγραφης συμφωνίας της Ρωσικής της Ελληνικής ή της Βουλγαρικής πλευράς, αντίστοιχα.

Η Διεθνή Εταιρεία του Έργου θα ιδρύσει σχετικά υποκαταστήματα στην επικράτεια της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας, καθώς και θα αναθέσουν υπεργολαβία σε βουλγαρικές και ελληνικές εταιρίες, μη εξαιρουμένων εκείνων που είναι μέτοχοι στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική αποτελεσματικότητα, με στόχο την εξασφάλιση της τεχνικής λειτουργίας του Αγωγού Πετρελαίου

Άρθρο 3

Κατά την υλοποίηση της παρούσας Συμφωνίας τα Μέρη καθοδηγούνται από τα εξής:

η έδρα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου θα προσδιοριστεί από τους Συμμετόχους του Έργου. Η έδρα της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου θα βρίσκεται σε ένα από τα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

στα συστατικά έγγραφα της θα προβλέπονται τα σχετικά δικαιώματα των μετόχων της μειοψηφίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν μεταβολές στο μετοχικό κεφάλαιο της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, σύμφωνα με το εθνικό δικαίο της χώρας όπου εδρεύει η Διεθνή Εταιρεία του Έργου

πλέον αποτελεσματική μορφή χρηματοδότησης της κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου αποτελεί η αρχή του «project financing», η οποία συνιστάται από τα Μέρη να χρησιμοποιηθεί από τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική

Άρθρο 4

Κατά την περίοδο σχεδιασμού κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου τα Μέρη συνάπτουν με τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου Συμφωνία Διέλευσης στην οποία προσδιορίζονται οι όροι συνεργασίας μεταξύ της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου και των Κρατών-Μερών, συμπεριλαμβανομένων (όχι περιοριστικά), των εξής:

διάθεση στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου από τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας και την Ελληνική Δημοκρατία εκτάσεων γης που ανταποκρίνονται στους σκοπούς και τους όρους της κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου και αναφαίρετη εκχώρηση στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου δικαιωμάτων χρήσης γης αναφορικά με τις ως άνω εκτάσεις γης, τα οποία εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκαταστάσεων του όπως αναφέρονται στο Άρθρο 1 της παρούσας Συμφωνίας.

προσδιορισμός όλων των ειδών φορολογικών και μη φορολογικών καταβολών, τελών και αποζημιώσεων υπέρ

της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας, που συνδέονται με την αναγκαία ποσότητα μεταφερόμενου μέσω του εδάφους τους πετρελαίου για την επίτευξη της οικονομικής αποτελεσματικότητας του έργου

σύνδεση με τα συστήματα παραγωγής ενέργειας όπως επίσης και σταθερή τροφοδοσία ενέργειας στον Αγωγό Πετρελαίου

εξασφάλιση ελεύθερης διέλευσης του πετρελαίου, χωρίς οποιαδήποτε καθυστερήσεις και κωλύματα μετά τη θέση του Αγωγού σε λειτουργία.

παροχή ευνοϊκού τελωνειακού καθεστώτος,

επίλυση θεμάτων προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και λοιπά θέματα.

Κατά τον προσδιορισμό του ύψους των φορολογικών και μη φορολογικών καταβολών, τελών και αποζημιώσεων η Βουλγαρική και η Ελληνική πλευρά στη Συμφωνία Διέλευσης θα λάβουν υπόψη τα αποτελέσματα της τεχνικοοικονομικής μελέτης καθώς και το ότι οι όροι της μεταφοράς του πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου πρέπει να είναι ανταγωνιστικοί σε σχέση με τις άλλες διάδους μεταφορές πετρελαίου στην περιοχή

Άρθρο 5

Τα Μέρη συμφώνησαν ότι η Διεθνή Εταιρεία του Έργου έχοντας ως στόχο την εξασφάλιση της μεταφοράς πετρελαίου μέσω του Αγωγού Πετρελαίου, θα συνάψει σχετική (-ες) συμφωνία (-ες) (συμβάσεις) με τη μετοχική εταιρεία «Transpet», η οποία θα εκτελεί, μεταξύ άλλων, τις εξής λειτουργίες:

θα συνάπτει συμφωνίες (συμβάσεις) παροχής υπηρεσιών μεταφοράς πετρελαίου με τους αποστολείς φορτίου (ιδιοκτήτες του πετρελαίου) για τη μεταφορά πετρελαίου από τις περιοχές παραγωγής του πετρελαίου μέχρι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης,

θα διαμορφώνει τις ροές πετρελαίου σε όλη τη διαδρομή διέλευσης

θα ασκεί την διοίκηση των υπηρεσιών διακπεραίωσης,

θα επεξεργάζεται και υλοποιεί την εκτέλεση του προγραμματισμού εφοδιασμού και φόρτωσης (εκφόρτωσης) πετρελαιοφόρων σε σταθμούς μεταφορτώσεως πετρελαίου, καθώς και του προγραμματισμού διέλευσης του πετρελαίου μέσω του συστήματος κεντρικής τροφοδοσίας του Αγωγού Πετρελαίου.

Η Ρωσική Πλευρά, σύμφωνα με τις αιτήσεις των αποστολέων φορτίων - εταιρειών παραγωγής πετρελαίου, θα εξασφαλίζει την ένταξη των προς μεταφορά ποσοτήτων πετρελαίου μέσω του Αγωγού στον προγραμματισμό διέλευσης πετρελαίου μέσω του συστήματος κεντρικής τροφοδοσίας του Αγωγού Πετρελαίου ο οποίος καθορίζεται βάσει όρων που ορίζονται από τη Ρωσική Πλευρά.

Το δικαίωμα ιδιοκτησίας επί του πετρελαίου που μεταφέρεται μέσω του Αγωγού Πετρελαίου, θα διατηρείται από τους αποστολείς φορτίων σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών εμπορικών συμφωνιών (συμβάσεων).

Άρθρο 6

Οι τιμές υπηρεσιών μεταφοράς πετρελαίου από τον Αγωγό Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης του πετρελαίου, ορίζονται από την Διεθνή Εταιρεία του Έργου και αποτελούν αποκλειστική της αρμοδιότητα

Άρθρο 7

Η επιλογή εργολάβου (εργολάβων) για την κατασκευή καθώς και προμηθευτών των υλικών και τεχνολογιών, και

οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες απαραίτητες για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, πραγματοποιείται από τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου με βάση διαδικασία διαγωνισμού, κατά προτίμηση από τα οικονομικά υποκείμενα των Μερών υπό την προϋπόθεση της ανταγωνιστικότητας των εμπορευμάτων, εργασιών και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και θαλασσιών μεταφορών.

Τα Μέρη αναθέτουν στις αρμόδιες κρατικές αρχές να εξασφαλίσουν ένα αποδοτικό καθεστώς διέλευσης των συνόρων των Κρατών-Μερών σε ειδικούς υλικά κατασκευαστικά και τεχνολογικά μηχανήματα και εξοπλισμό, απαραίτητα για τις εργασίες κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων του, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 1 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 8

Τα Μέρη θα εξασφαλίσουν τις απαραίτητες συνθήκες για την απρόσκοπτη κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου για την χορήγηση όλων των απαραίτητων αδειών στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου, συμπεριλαμβανομένης και της εξασφάλισης δικαιωμάτων χρήσης γης (εγκχώρηση εκτάσεων γης) καθώς και για την προσέλευση χρηματοδότησης και πατώσεων, και την εξασφάλιση ενγυψίων στους πιστωτές.

Άρθρο 9

Με σκοπό την καλύτερη οικονομική αποτελεσματικότητα του έργου κατά την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας και η Ελληνική Δημοκρατία δεσμεύονται να παρασχούν στη Διεθνή Εταιρεία του Έργου το πλέον ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, σύμφωνα με την νομοθεσία αυτών των Κρατών, παρέχοντας μεταξύ άλλων:

απαλλαγή από την καταβολή του ΦΠΑ (φόρου Προστιθέμενης Αξίας) κατά την εισαγωγή εξοπλισμού και εξαρτημάτων απαραίτητων για την εκτέλεση των εργασιών που συνδέονται με την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, υπό τον όρο της μετέπειτα εξαγωγής τους στο μέλλον.

επιτάχυνση των διαδικασιών επιστροφής του καταβαλλόμενου ΦΠΑ για τα υλικά τις υπηρεσίες και τις εργασίες που είναι απαραίτητες για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 10

Οι νέες νομοθετικές και άλλες κανονιστικές πράξεις που υποβάλλονται από τα Κράτη-Μέρη μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, από τις οποίες συνεπάγεται αύξηση του ύψους οποιουδήποτε φόρου, τέλους, δασμού ή άλλης παρόμοιας καταβολής εκ μέρους της Διεθνούς Εταιρείας του Έργου, όπως επίσης εκ μέρους των εργολάβων που αναλαμβάνουν την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου, σε σύγκριση με το ύψος οποιουδήποτε φόρου, τέλους, δασμού ή άλλης παρόμοιας καταβολής, που θα υπολογισθεί την ημερομηνία της θέσης σε ισχύ της παρούσας Συμφωνίας, δεν θα ισχύουν για τη Διεθνή Εταιρεία του Έργου και τους προαναφερθέντες εργολάβους στην περίοδο της κατασκευής και της θέσης σε λειτουργία του Αγωγού Πετρελαίου και καθ' όλη την περίοδο ανάκτησης του κόστους όπως ορίζεται από το σχέδιο της κατασκευής του Αγωγού Πετρελαίου.

Οι διατάξεις του παρόντος Αρθρου θα εφαρμόζονται και για τα εισοδήματα και τις συναλλαγές που σχετίζονται με την εκτέλεση των εργασιών (υπηρεσιών) κατά την κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου που

διεξάγονται από την Διεθνή Εταιρεία του Έργου και τους προαναφερθέντες εργολάβους.

Άρθρο 11

Οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν θίγουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Μερών που απορρέουν από άλλες διεθνείς συμφωνίες στις οποίες συμμετέχουν τα Μέρη.

Τα Μέρη δεν ευθύνονται για τις υποχρεώσεις των Συμμετόχων του Έργου που απορρέουν από τη συμμετοχή στην κατασκευή και την εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου. Παράλληλα, τα Μέρη θα λαμβάνουν όλα τα λογικά και επιτρεπόμενα μέτρα για την εξασφάλιση της προσήκουσας εκπλήρωσης από τους Συμμετόχους των υποχρεώσεων τους στο πλαίσιο της κατασκευής και εκμετάλλευσης του Αγωγού Πετρελαίου.

Άρθρο 12

Τα Μέρη ορίζουν ως υπεύθυνα όργανα για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας και της Συμφωνίας Διέλευσης όπως αναφέρεται στο Άρθρο 4 της παρούσας Συμφωνίας:

από τη Ρωσική Πλευρά - το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ρωσικής Ομοσπονδίας
από τη Βουλγαρική Πλευρά - το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας.

από την Ελληνική Πλευρά - το Υπουργείο Ανάπτυξης της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Σε περίπτωση τροποποίησης των εξουσιοδοτημένων αρχών, τα Μέρη αλληλοενημερώνονται σχετικά μέσω της διπλωματικής οδού.

Άρθρο 13

Διαρρυθμίες σχετικά με την ερμηνεία και την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, οι οποίες δεν μπορούν να διευθετηθούν μέσω διαβουλεύσεων μεταξύ των αρμοδίων οργάνων, θα επιλυθούν μέσω διαπραγματεύσεων μεταξύ των Μερών, με διατύπωση αντιστοίχων πρωτοκόλλων.

Άρθρο 14

Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται για αόριστο χρονικό διάστημα. Κάθε Μέρος δύναται να αποχωρήσει από την παρούσα Συμφωνία μετά τη λήξη της περιόδου ανάκτησης του κόστους του Αγωγού Πετρελαίου.

Η παρούσα Συμφωνία υπόκειται σε κύρωση και τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία που θα λάβει ο θεματοφύλακας για φύλαξη το τελευταίο κυρωμένο έγγραφο.

Οι θέσεις των Αρθρων 1-5, 12, 13 της Συμφωνίας εφαρμόζονται προσωρινά από την ημερομηνία της υπογραφής της.

Θεματοφύλακας της παρούσας Συμφωνίας είναι η Κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

Πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, στις 15 Μαρτίου 2007 σε τρία πρωτότυπα στη ρωσική, τη βουλγαρική, την ελληνική και την αγγλική γλώσσα, τα κείμενα των οποίων έχουν την ίδια ισχύ.

Σε περίπτωση διαφωνιών ερμηνείας των θέσεων της παρούσας Συμφωνίας, το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύει.

Για την Κυβέρνηση της
Ρωσικής Ομοσπονδίας



Για την Κυβέρνηση της
Αρμενίας της Βουλγαρίας



Για την Κυβέρνηση της
Ελληνικής Δημοκρατίας



AGREEMENT

between the Government of the Russian Federation, the Government of the Republic of Bulgaria and the Government of the Hellenic Republic
Relating to the Cooperation in the Construction and the Operation of
the "Burgas-Alexandroupolis" Oil Pipeline

The Government of the Russian Federation, the Government of the Republic of Bulgaria and the Government of the Hellenic Republic (hereinafter referred to as the "Parties")

noting the key importance of the energy sector for the successful development of their countries' economies, desiring to develop their cooperation in this sector on the basis of equality of rights and mutual benefit, and aiming at promoting the integration processes and good neighborly relations between countries,

striving to create a reliable and efficient route for oil transportation designed to enhance the energy security of the European countries and to reduce environmental risks inherent to the increasing pressure placed on traditional routes of transportation of hydrocarbons and other energy resources in the region,

guided by the Declaration on the Cooperation in the energy sector adopted by the President of the Russian Federation, the President of the Republic of Bulgaria and the Prime Minister of the Hellenic Republic at their meeting held on September 4, 2006 in Athens,

pursuing the provisions of the Memorandum on Cooperation in Implementing the "Burgas-Alexandroupolis" Oil Pipeline Project, signed on April 12, 2005 in Sofia between the Government of the Russian Federation, the Government of the Republic of Bulgaria and the Government of the Hellenic Republic,

HAVE AGREED as follows:

Article 3

The purpose of this Agreement shall be to define the modalities of cooperation between the Parties in the construction and operation of the "Burgas - Alexandroupolis" Oil Pipeline, with initial throughput of 35 million tons of oil per year and the potential expansion to up to 50 million tons of oil per year (hereinafter referred to as the "Oil Pipeline"), which consists of:

oil loading terminal in the city of Burgas (Republic of Bulgaria),

oil loading terminal in the city of Alexandroupolis (Hellenic Republic),

trunk oil pipeline connecting the two aforementioned oil loading terminals with the oil pumping stations, oil storage tanks for petrol and all other necessary infrastructure.

All the mentioned facilities and the land on which they are located constitute integral parts of one and indivisible system of transportation.

The Parties shall undertake every effort to ensure the uninterrupted transportation of oil through the Oil Pipeline, making full use of its technical capacity.

Article 4

The Parties shall assist in establishing the International Project Company which shall be the owner of the Oil Pipeline.

The International Project Company shall be established by economic entities (hereinafter referred to as "Project Participants") with the following shares in the initial (shareholders') capital of the International Project Company:

51% - the Russian Participant: Pipeline Consortium "Burgas - Alexandroupolis" Limited;

24.5% - the Bulgarian Participant: Joint Stock Company "Pipeline Burgas - Alexandroupolis - BG Project Company";

24.5% - the Hellenic Participants: Joint Venture "HELPE S.A. - THRAKI S.A." (23,5%), and the Greek State (1%).

Following the establishment of the International Project Company, the share of each Project Participant may be fully or partially transferred to oil producing companies interested in participating in the International Project Company. The aforementioned right of the Project Participants to transfer their shares cannot be abolished by the International Project Company constituent documents.

The Parties shall take into account that such transfer by the Russian, Hellenic or Bulgarian Project Participant shall be accomplished upon a written consent of the Russian, Hellenic or Bulgarian Party, respectively.

The International Project Company shall establish relevant branches on the territories of the Republic of Bulgaria and the Hellenic Republic, as well as subcontract Bulgarian and Hellenic companies, not excluding the International Project Company shareholders, taking into account the economic efficiency, with the aim to ensure the technical operation of the Oil Pipeline.

Article 3

In implementing this Agreement, the Parties shall be guided by the following:

the place of registration of the International Project Company shall be determined by the Project Participants. The place of registration of the International Project Company shall be in one of the European Union Member States,

the International Project Company constituent documents shall provide for the relevant rights of its minority shareholders, including those related to the changes in the International Project Company shareholders' capital, in accordance with the national legislation of the country where the International Project Company is registered,

the most effective modality of financing the construction of the Oil Pipeline is the principle of "project financing" which is recommended by the Parties to be

used by the International Project Company, in accordance with the international practice.

Article 4

For the period of designing, construction and operation of the Oil Pipeline, the Parties shall conclude a Transit Agreement with the International Project Company, outlining the terms of cooperation between the International Project Company and the States of the Parties, including (but not limited to) the following:

provision by the Republic of Bulgaria and the Hellenic Republic of plots of land to the International Project Company, which would meet the objectives and the terms of the construction of the Oil Pipeline, and irrevocable granting to the International Project Company of land-use rights in respect of such plots, that would ensure the unimpeded construction and operation of the Oil Pipeline, including all its facilities referred to in Article 1 of this Agreement,

establishing all tax and non-tax payments, duties and compensations payable to the Republic of Bulgaria and the Hellenic Republic, associated with the necessary quantity of oil transported via their territories to achieve the economic efficiency of the project,

connection to the energy production systems, as well as steady energy supply of the Oil Pipeline,

ensuring free transit of oil, without any delays and obstacles, after the Oil Pipeline is put into operation,

provision of a favourable customs treatment,

solving environmental protection issues, as well as other issues.

In estimating the amounts of tax and non-tax payments, duties and compensations, the Bulgarian and the Hellenic Parties to the Transit Agreement shall take into account the feasibility study results, as well as bear in mind that the terms of the oil transit through the Oil Pipeline must be competitive as

compared with other oil transit routes in the region.

Article 5

The Parties have agreed that the International Project Company, in order to ensure the transit of oil through the Oil Pipeline, shall conclude relevant agreement(-s) (contracts) with the Joint Stock Company «Transoefo» which shall perform, *inter alia*, the following functions:

shall enter into oil transporting services agreements (contracts) with the oil consignors (oil owners) on the transportation of oil from production areas to the port of Alexandroupolis,

shall form the oil flows along the entire transit route,

shall manage the dispatcher services,

shall elaborate and implement the schedules of supply and loading (unloading) of oil tankers at oil loading terminals, as well as schedules of oil transit through the system of the oil trunk pipelines.

The Russian Party, in accordance with the request of oil consignors - oil-producing companies, shall ensure that the oil shipment volumes transported through the Oil Pipeline are included in the schedules of oil transit through the system of the oil trunk pipelines, approved in accordance with the procedure established by the Russian Party.

The right of ownership to the oil transported through the Oil Pipeline shall be retained by the oil consignors, in accordance with the provisions of the relevant commercial agreements (contracts).

Article 6

The tariffs for the Oil Pipeline transit services, including the loading and unloading services, shall be set by the International Project Company, as part of its exclusive competence.

Article 7

The choice of contractor(s) for the construction, as well as of suppliers of materials and technologies, and organizations, providing services required for the construction and operation of the Oil Pipeline shall be made by the International Project Company on a tender basis, preferably among the economic entities of the Parties, subject to the competitiveness of the goods, works and services provided, including sea transports.

The Parties shall instruct the relevant state authorities to ensure a simplified transit regime over the borders of the States of the Parties for specialists, materials, construction and technological machines and equipment essential for the construction and operation of the Oil Pipeline, including all its facilities referred to in Article 1 of this Agreement.

Article 8

The Parties shall ensure the necessary conditions for a smooth construction and operation of the Oil Pipeline, issuing all the necessary permits to the International Project Company, including granting land-use rights (allotment of land), as well as the attraction of financing and credits, and the securing of guarantees for the creditors.

Article 9

For achieving better economic efficiency during the construction and operation of the Oil Pipeline, the Republic of Bulgaria and the Hellenic Republic shall undertake to grant the most favourable tax regime to the International Project Company, in accordance with the legislation of these States, providing, in particular, for:

exemption from the payment of VAT (Value Added Tax), when importing equipment and components necessary for the implementation of the works related with the construction and operation of the Oil Pipeline, subject to their

subsequent exportation in the future,

acceleration of VAT refund procedures in respect of materials, services and works that are necessary for the construction and the operation of the Oil Pipeline.

Article 10

New legislative and other regulatory acts adopted by the States of the Parties following the entry into force of this Agreement, implying an increase in the levels of any tax, fee, duty or other similar payment by the International Project Company, as well as by the contractors performing the construction and operation of the Oil Pipeline, as compared with the levels of any tax, fee, duty or other similar payment, calculated at the date of entry into force of this Agreement, shall not apply to the International Project Company and the aforementioned contractors during the period of construction and commissioning of the Oil Pipeline, and throughout its cost recovery period, envisaged in the Oil Pipeline construction plan.

The provisions of this Article shall apply to the income and transactions related to the implementation of works (services) during the construction and operation of the Oil Pipeline performed by the International Project Company and the aforementioned contractors.

Article 11

The provisions of this Agreement shall not prejudice the rights and obligations of any of the Parties under other international agreements to which their respective States are parties.

The Parties shall not be liable for the obligations of the Project Participants arising from their participation in the construction and operation of the Oil Pipeline. Meanwhile, the Parties shall take all reasonable and acceptable measures so that the Participants fulfill their obligations related to the Oil

Pipeline construction and operation.

Article 12

The Parties shall designate the following authorized bodies to coordinate and monitor the implementation of this Agreement and of the Transit Agreement referred to in Article 4 of this Agreement:

from the Russian Side - the Ministry of Industry and Energy of the Russian Federation;

from the Bulgarian Side - the Ministry of Regional Development and Public Works of the Republic of Bulgaria;

from the Hellenic Side - the Ministry of Development of the Hellenic Republic.

In case of change of the authorized bodies the Parties shall inform each other through diplomatic channels.

Article 13

Disputes regarding the interpretation and the application of the provisions of this Agreement, which cannot be settled through consultations between the authorized bodies, shall be resolved through negotiations between the Parties and shall be appropriately documented.

Article 14

This Agreement is concluded for an unlimited period of time. Each Party can withdraw from this Agreement after the end of the Oil Pipeline cost recovery period.

This Agreement shall be subject to ratification and shall enter into force on the date of the deposit of the last instrument of ratification.

The provisions of Articles 1-5, 12, 13 of this Agreement shall be applied on a temporary basis, following the signing of the Agreement.

The Government of the Russian Federation shall serve as the Depository of this Agreement.

Done at Athens, on March 15, 2007 in three original copies, each in the Russian, Bulgarian, Hellenic and the English languages, all texts being equally authentic.

In case of any dispute as to the interpretation of the provisions of the Agreement, the English text shall prevail.

For the Government of
the Russian Federation

For the Government of
the Republic of Bulgaria

For the Government of
the Hellenic Republic





Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Παραγγέλλουμε τη δημοσίευσή του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 10 Μαΐου 2007

Ο ΠΡΕΣΒΥΤΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
ΚΑΙ ΑΝΤΙΤΕΤΩΝΟΝ
Π. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Θ. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

ΑΝΑΓΕΝΕΩΣ
Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΕΩΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΚΩΝ
Ε. ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΑΝΕΛΑΣ
Ε. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
Γ. ΣΟΥΦΛΙΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΜΑΥΤΑΛΙΑΣ
Ε. ΚΕΦΑΛΟΠΙΑΝΝΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 14 Μαΐου 2007

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΚΩΝ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ



* 0 1 0 0 1 0 1 1 4 0 5 0 7 0 0 1 2 *

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΘΕΣΤΡΩΝ 147 40004 104 12 ΤΗΛ 210 52 29 000 FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ <http://www.et.gr> e-mail et@et.gr

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση:

- Αλειφαντής, Σ., «Η Γεωστρατηγική της Ενέργειας στην Ευρώπη και οι Ελληνο-Ρωσικές Ενεργειακές Σχέσεις», *Γεωστρατηγική* 14 (2008), 97-153.
- Barlow, M. (2009), *Το ανώτατο σημείο της πετρελαϊκής παραγωγής και ο ενεργειακός ιμπεριαλισμός*, John Bellamy Foster, *MONTHLY REVIEW*, εκδότες – Ρίζας Λ., Χωραφάς Β, 63-82.
- Βερέμης, Θ.- Τσιτσόπουλος Γ., (1991) Οι Ελληνοτουρκικές Αμυντικές Σχέσεις, 1945-1987, στο Α. Αλεξανδρή, Θ. Βερέμης, κ.α. (επιμ.) *Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις, 1923-1987* Αθήνα: Γνώση, 172-214.
- Βοσκόπουλος, Γ., «Ο Αμερικανικός Παράγοντας στη Διαμόρφωση των Ευρο-ρωσικών Σχέσεων: τα Ελληνικά Διλήμματα», *Γεωστρατηγική* 14(2008), 252-296.
- Branden, K., Shelley, F. (2006), *Παγκόσμια γεωπολιτική* [μτφρ. Σ. Πετρόπουλος], Αθήνα: Ροές, 28-272.
- Brzezinski, Z. (1998), *Η Μεγάλη Σκακιέρα, η αμερικανική υπεροχή και οι γεωστρατηγικές της επιταγές* [μτφρ. Ε. Αστερίου], Αθήνα: Λιβάνης, 360
- Γεννηματάς, Π. (2008), *Ενέργεια και Πολιτική στην Νοτιοανατολική Ευρώπη και στον κόσμο*, Αθήνα: Πεδίο, 212 - 239
- Γρίβας, Κ. (2008), *Το Τέλος του Πετρελαίου και η Αρχή της Νέας Αμερικανικής Γεωστρατηγικής*, Αθήνα: Λιβάνης, 17-244.
- Δημητρούλη Κ. (2006), *Ο Ενεργειακός Χάρτης της Μαύρης θάλασσας ο ρόλος της Ε.Ε. και της Ελλάδας*, Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, διδακτορική διατριβή
- Καιρίδης, Δ., «Εξάρτηση ή Αλληλεξάρτηση: Η Ευρώπη, η Ελλάδα και το Ρωσικό Αέριο», *Γεωστρατηγική* 14 (2008), 233-251.
- Καρατουλιώτης, Ν. «Μετωπική Ενεργειακή Σύγκρουση» *Ρεσάλτο*, 18 (2007)
- Κρητικός, Γ. (2007), *Έθνος και χώρος*, Αθήνα: Μεταίχμιο, 330-388.
- Lesser, I., Larrabee, F., Zanini, M., Vlachos – Dengler, K. (2003), *Η Νέα Γεωπολιτική της Ελλάδας*, Αθήνα: Ι.Σιδέρης, 15-209.
- Λοραν, Ε. (2008), *Πετρέλαιο, Αλήθειες και Ψέματα* [μτφρ.Δ. Ζαπώνης], Αθήνα: Σύγχρονοι ορίζοντες, 11-13, 210-218, 308-324.
- Μαζάουερ, Μ. (2000), *Τα Βαλκάνια*, Αθήνα: Πατάκης, 155-252
- Miller, T.Jr. (1999), *Βιώνοντας στο Περιβάλλον II: Προβλήματα Περιβαλλοντικών Συστημάτων*, [μτφρ. Ταλαντοπούλου Μ.] Αθήνα: Ιων, 187 - 200
- Μπέλου, Φ., «Η Ενεργειακή Κοινότητα Νοτιοανατολικής Ευρώπης: περιφερειακή Ενσωμάτωση Ενάντια στις Ενεργειακές Προκλήσεις», *Γεωστρατηγική* 14 (2008), 203-232.

- Παπαντώνη Μ., (2006) «Η Ευρωπαϊκή Ενεργειακή Πολιτική», στο Στεφάνου Κ. Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές Γ, Οικονομική ολοκλήρωση και πολιτικές το ρυθμιστικό πλαίσιο , (επιμ.) Ελληνική Ένωση Τραπεζών, Αθήνα: Σιδέρη, 405-420
- Παπασωτηρίου, Χ. (2008), *Η Διεθνής Πολιτική στον 21^ο Αιώνα*, Αθήνα: Ποιότητα, 149-173.
- Parker, G. (2002), *Γεωπολιτική: παρελθόν, παρόν και μέλλον* [μεταφρ. Αλεξοπούλου Ε.], Αθήνα: Ροές, 1-4, 309-393.
- Πεπονής, Α. (2008), *Για το Ζήτημα του Αιγαίου: Τα πετρέλαια, ο Μάρτης του '87, οι «Συννοριακές Διαφορές». Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η «ενεργειακή γέφυρα»*, Αθήνα: Λιβάνης, 19-162.
- Roberts, P. (2006), *Το Τέλος του Πετρελαίου* [μτφρ. Π. Μπίκος], Αθήνα: Πατάκη.
- Χουλιάρας, Α. (2004), *Γεωγραφικοί μύθοι της διεθνούς πολιτικής*, Αθήνα: Ροές, 47-149, 167-193.

Ξενόγλωσση

- Glenny, M. (1995), «Heading off war in the Southern Balkans», Volume 74(3), *Foreign Affairs*, May/June, 98-108.
- Goodstein, D. (2004), «The End of the Age of Oil», *Caltech News*, 38(2), 1-148.
- Goghitashvili, T. (2004), Prospects of the Caspian Natural Gas Supply to Europe and Probable Impact on the Energy Security of Transit Countries, στο *Security of Natural Gas Supply through Transit Countries*, Hentland J., Goghitashvili, T. eds, Netherlands: Springer, 3-36.
- Gow, D. (2008), «Energy: Brussels told to pursue Azerbaijan pipedream», *Guardian*, 05.09.2008: 32.
- Gilardoni, A. (2008), «Demand for Natural Gas : Trends and drivers», στο *The world market for natural gas : Implications for Europe*, Gilardoni, A. eds. Verlag Berlin Heidelberg : Springer, 39-60.
- Kandiyoti, R. (2008), What price access to the open seas? The geopolitics of oil and gas transmission from the Trans-Caspian republics, στο *Central Asian Survey*, Springer, 27(1), 75-93
- Kurop, M.C. (1998), «Greece and Turkey: Can they mend Fences?», Volume 77(1) *Foreign Affairs*, January/February, 7-12.
- Lapidoth, R. (1992), «Sovereignty in transition», *Journal of International Affairs* 45, 2, 3.25 – 345.
- Pop, V. (2008), «Energy security: South Stream vs. Nabucco gas pipelines», Volume 02, *Setimes*
- Raballand G. & Ferhat Esen, F. (2007), «Economics and politics of cross-border oil pipelines—the case of the Caspian basin», *Asia Europe Journal*, Springer, 5(1), 133-146.
- Reynolds P.(2008), «Testing for a new ‘Cold War’ in Crimea», BBC News Website.

Rhodes, R. και Beller D. (2000), «The Need for Nuclear Power», Volume 79(1), *Foreign Affairs*, January/February, 30-44.

Tymoshenko, Y(2007) «Containing Russia», Volume 86(3), *Foreign Affairs*, May/ June

Vick K. (2006), «Energy, Iran Spur Turkey's Revival of Nuclear Plans», *The Washington Post*, March, A, 14

Victor D.D., Victor, N.M. (2003), «Axis of Oil», *Foreign Affairs*, March/April, 47-61

Αρχειακό υλικό

Αρχειακό υλικό Κ. Μαραγκοζάκη, Δημοσιογράφος – μέλος ΕΣΗΕΜ-Θ, Γραφείο Τύπου Δήμου Αλεξανδρούπολης

Στοιχεία Κ. Γαρεφαλάκη, Σύμβουλος Ειδικής Γραμματείας Διεθνούς Ενεργειακής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης Υπουργείο Ανάπτυξης

Ηλεκτρονικές Πηγές

Πίνακας OECD. Εύρεση στις 10/4/2009 στην ιστοσελίδα

http://www.iea.org/weo/docs/weo2008/WEO_2008_Power_Generation_Cost_Assumptions.pdf.

Στοιχεία για αειφόρο ανάπτυξη. Εύρεση στην ιστοσελίδα

http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/news_el.htm#1672stiw στις 15/5/2009, στο δικτυακό τόπο www.europa.gr

Έκτο Πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον. Εύρεση στην ιστοσελίδα

<http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l28027.htm> στις 15/5/2009, στο δικτυακό τόπο www.europa.gr

ΔΕΠΑ, ενέργεια, απολογισμός: Απολογισμός ΔΕΠΑ 2007.

Εύρεση στις 17/4/2009 στην ιστοσελίδα

http://www.depa.gr/files/downloadables/brochures/annual_report_2007_gr.pdf. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.depa.gr

Γεωγραφικός χάρτης της Τουρκίας.

Πηγή: http://www.lonelyplanet.com/maps/europe/turkey/map_of_turkey.jpg.

Γεωγραφικός χάρτης της Βουλγαρίας. Πηγή: <http://www.e-voyageur.com/images/carte/carte-bulgarie.jpg>.

Γεωγραφικός χάρτης της Ουκρανίας.

Πηγή: <http://wvp.greenwichmeantime.com/images/time/europe/ukraine.jpg>.

Χάρτης της Γεωργίας. Πηγή: <http://moinansari.files.wordpress.com/2008/08/map-of-georgia.jpg>.

Χάρτης του Αζερμπαϊτζάν. Πηγή: http://ltwis.files.wordpress.com/2008/04/azerbaijan_map.jpg.

Γεωγραφικός χάρτης Ρωσίας. Πηγή: <http://www.europe-map.org/maps/russia.gif>.

Γεωγραφικός Χάρτης του Ουζμπεκιστάν. Πηγή: <http://wvp.greenwichmeantime.com/images/time/asia/uzbekistan.jpg>.

Γεωγραφικός χάρτης του Τουρκμενιστάν. Πηγή: http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://wvp.greenwichmeantime.com/images/time/asia/turkmenistan.jpg&imgrefurl=http://wvp.greenwichmeantime.com/time-zone/asia/turkmenistan/map.htm&h=328&w=418&sz=30&tbnid=INbxWyb1oW5XFM::&tbnh=98&tbnw=125&prev=/images%3Fq%3Dturkmenistan&hl=el&usg=__KJEWsJ0jEhrsh_wfu54O08Ap2-8=&ei=_S_jSba2I8KGsAau2YjSCA&sa=X&oi=image_result&resnum=6&ct=image

Γεωγραφικός χάρτης της Αρμενίας.

Πηγή: <http://history.sandiego.edu/GEN/for/images/1994armenia.jpg>.

Παραγωγή και κατανάλωση καυσίμων της Ρωσίας παραθέτουμε : Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.cia.gov>.

Στοιχεία για Ουζμπεκιστάν. Εύρεση στις 14/3/09 στις ιστοσελίδες: <http://www.gov.uz/en/ctx.scm?sectionId=119&contentId=1944>, <http://www.gov.uz/en/ctx.scm?sectionId=119&contentId=1929>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.google.com>.

Ουζμπεκιστάν -παραγωγή και κατανάλωση καυσίμων. Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα: www.cia.gov/library/publication/the_world_fact_book/geos/ouz.html/ Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: <http://www.cia.gov>.

Τουρκμενιστάν- καύσιμα. Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα: www.cia.gov/library/publication. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: <http://www.cia.gov>.

Πηγές ενέργειας στη Γεωργία : Οι αγωγοί στον πόλεμο μεταξύ Ρωσίας και Γεωργίας δεν υπέστησαν καμία επίθεση ή καταστροφή. Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα: cia.gov.library.publication/theworldfactbook/Geos/gg.htm. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: <http://www.cia.gov>.

Αρμενία. Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα : cia.gov.library.publication/theworldfactbook Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: <http://www.cia.gov>.

Παραγωγή ενέργειας Ουκρανίας. Εύρεση στις 16/03/09 στην ιστοσελίδα: <https://www.cia.gov/library/publications/the-wprld-factbook/geos/up.html>. Αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο: <http://www.google.com.gr>.

Πηγές ενέργειας Βουλγαρίας. Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bu.html>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: <http://www.google.com.gr>.

Ο αγωγός Μπακού – Τμπιλίσι – Τσεϊχάν. Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα: http://en.wikipedia.org/wiki/Baku-Tbilisi-Ceyhan_pipeline. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.google.com>.

Ομοίως. Εύρεση στις 14/3/09 στην ιστοσελίδα: www.cia.gov/library/publications/theworld-factbook/geos/tu.htm. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: www.cia.gov.

Επικίνδυνος ο αγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη. Εύρεση στις 30/5/09 στην ιστοσελίδα http://kostasxan.blogspot.com/2009/04/blog-post_3726.html. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.google.com

«Μετωπική Ενεργειακή Σύγκρουση». Εύρεση στην ιστοσελίδα: <http://www.resaltomag.gr/forum/viewtopic.php?t=1622&sid=7954ff086e38248c7fb46915c712ad8a>. στις 4/4/2009. Αναζήτηση στην ιστοσελίδα www.resaltomag.gr

Εύρεση στις 7/3/09 στην ιστοσελίδα: <http://www.foreignaffairs.org/20070501faessay86307>, Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: <http://www.foreignaffairs.com>.

Συνομιλία Μπενάκη – Παπούλια. Εύρεση στις 5/5/2009 στην ιστοσελίδα: http://www.youtube.com/watch?v=pVuKCZSG_SA. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.utube.gr

Πηγές ενέργειας της Ελλάδος. Εύρεση στις 16/3/09 στην ιστοσελίδα: <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/gr/html/>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: www.cia.gov.

Ομιλία του κ. Βασίλη Τσομπανόπουλου, γενικού διευθυντή ΔΕΠΑ στην Κωνσταντινούπολη το Μάιο του 2004 (Dr Vassilios Tsambanopoulos (Γενικός Διευθυντής ΔΕΠΑ Ε.Α.), απόκομμα από το Μάιο του 2004 στην Κωνσταντινούπολη. Εύρεση στην ιστοσελίδα: <http://www.iea.org/Textbase/work/2004/investment/ses2.9.pdf>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο : <http://www.google.com>.

Ανάλυση του Κων/νου Μαρούλη, γενικού διευθυντή της ΔΕΠΑ, στις 4.4.2008 στην Ακαδημία Αθηνών. Εύρεση στις 4/4/09 στην ιστοσελίδα: <http://www.desfa.gr/files/dimosieyseys/2008-03-23>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.desfa.gr>.

Το ενεργειακό μείγμα, ΕΠΑ Αττικής ΑΕ. Εύρεση στις 9/4/2009 στην ιστοσελίδα: http://www.energia.gr/article.asp?art_id=26412. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο <http://www.energia.gr>.

Αγωγός αερίου South Stream. Εύρεση στην ιστοσελίδα: http://www.setimes.com/cocoon/setimes/xhtml/en_GB/features/setimes/features/2008/02/14/feature-02 στις 1/4/09, διαδικτυακός τόπος <http://www.setimes.com>

Nabucco αγωγός αερίου. Εύρεση στην ιστοσελίδα: <http://www.nabucco-pipeline.com/project> στις 4/4/09

Ομοίως. Εύρεση στην ιστοσελίδα: <http://www.guardian.uk/business/2008/sep/05/nabucco.pipe.energy>. Δικτυακός τόπος www.guardian.gr

Πανευρωπαϊκός αγωγός Πετρελαίου (PEOP), Χάρτης. Εύρεση στην ιστοσελίδα: http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_Pipeline στις 1/4/09. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.google.com.

Ο αγωγός TGI, Χάρτης. Εύρεση στην ιστοσελίδα: <http://www.stratfor.com/files/mmf/d/7/d7b0ee909bd2296aaf74aba57867093166db79b0.jpg>. στις 3/4/2009 Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.google.com.

Παρέμβαση του αμερικανού βοηθού υπουργού εξωτερικών κ. Μπράιζα. Εύρεση στην ιστοσελίδα : www.foreignpress.gr.com/2008/OS/tgi-southstream.html στις 3/5/09. Εύρεση στο δικτυακό τόπο www.foreignpress.gr

«Πρώτα ο TGI και μετά ο South Stream», 06.05.2008. Εύρεση στην ιστοσελίδα : www.foreignpress.gr.com/2008/OS/tgi-southstream.html. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο: www.foreignpress.gr.

Αγωγός πετρελαίου Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, Χάρτης. Εύρεση στην ιστοσελίδα: <http://el.wikipedia.org/wiki>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.google.com.

Πετρεαλαιοαγωγός στην Ελλάδα-στοιχεία. Εύρεση στις 14/03/09 στην ιστοσελίδα : [http://www.ypan.gr/docs/d.t.\(14%203%2009\)petreleagogos.doc](http://www.ypan.gr/docs/d.t.(14%203%2009)petreleagogos.doc). Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.ypan.gr.

Πηγή: <http://www.tech-faq.com/scada.shtml>. Αναζήτηση στο δικτυακό τόπο www.google.com.

Τι λένε οι ΗΠΑ, Ρωσία για τον South Stream. Έυρεση στην ιστοσελίδα <http://www.in.gr/news/article.sp?IngEntityID=897029&IngDtrID=251> στις 20/2/2009

Στατιστική Υπηρεσία, απογραφή πληθυσμού στις 18/3/2001 τόμος V. Εύρεση στο δικτυακό τόπο www.statistics.gr

Άρθρα Εφημερίδων

«Όταν η ευρώπη ανακάλυψε (ξανά) την πυρηνική ενέργεια», *Free Sunday*, 01.03.2009, Σωτηρόπουλος Δ., σ.26 -27

«Συμπεράσματα από τη Σύνοδο NATO στο Βουκουρέστι», *Center for international politics Thessaloniki*, 16.4.2008, Κάζης Δ.

«Για τον αγωγό Ναμπούκο συζήτησαν οι Ευρωπαίοι υπουργοί Ενέργειας», *Ελεύθερος Τύπος*, 4.12.2007

«Ο νέος άσος του Ερντογάν, *Ελευθεροτυπία*, 25.01.2009, Λεμπρέν Μ.

«Το πετρέλαιο, οι αγωγοί και τα Βαλκάνια», *Ριζοσπάστης*, 07.04.2007, σ.19

«Συμφωνία για «Πανευρωπαϊκό Αγωγό» πετρελαίου», *Ριζοσπάστης*, φύλο 9745, 04.04.2007, σ.13

«Ακροβασίες στους ενεργειακούς ανταγωνισμούς», *Ριζοσπάστης*, φύλο 10279, 21.01.2009, σ.7

«Απόψεις: Αγωγός η Ελλάδα», *Ελευθεροτυπία*, 05.09.2006

«Υπογραφές στην συμφωνία για τον αγωγό», *Πρώτο Θέμα*, 17.01.2008

«Ναι στον αγωγό, αλλά με δημόσιο έλεγχο», *Ριζοσπάστης*, φύλο 6240, 27.04.1995, σ.12

«Δηλώσεις Λαφαζάνη για την υπογραφή συμφωνίας του αγωγού Μποργκάς-Αλεξανδρούπολη», *Πρώτο Θέμα*, 18.01.2008

«Σαμποτάζ καταστρέφει αγωγό πετρελαίου», *Ριζοσπάστης*, φύλο 6668, 25.01.1997, σ.11

«Οι αγωγοί τους φέρνουν πιο κοντά», *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία*, 26.08.2007, Ζηργανός Ν.

«Ποιες αλλαγές μεταφέρουν οι αγωγοί», *Βήμα*, 18.05.2008, Κωβαίος Α.

«Η διπλωματία των αγωγών», *Ελευθεροτυπία*, 25.9.2005, Χοϊδάς Γ.

Πρακτικά Βουλής

«ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΗ'»
(Τρίτη 20 Ιανουαρίου 2009)

«ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΟΓ'»
(Τρίτη 27 Ιανουαρίου 2009)

«ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΘ'» (Τρίτη 17 Φεβρουαρίου 2009)

«ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΕ'» (Πέμπτη 15 Ιανουαρίου 2009)

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ' ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΠΗ' Τρίτη 12 Σεπτεμβρίου 2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΠΖ΄Πέμπτη 7 Σεπτεμβρίου 2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΠΕ΄Τρίτη 5 Σεπτεμβρίου 2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Π΄Τετάρτη 8 Φεβρουαρίου 2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΠΣΤ΄ Τετάρτη 6 Σεπτεμβρίου 2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΒ΄ Τετάρτη 29 Μαρτίου 2006 (Πρωινή)

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜΕ΄ Τρίτη 30 Μαΐου 2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΒ΄ Παρασκευή 16 Δεκεμβρίου 2005

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Μ΄ Τετάρτη 30 Νοεμβρίου 2005

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΖ΄ Παρασκευή 11 Νοεμβρίου 2005

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΕ΄ Τετάρτη 9 Νοεμβρίου 2005

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Κ΄ Τετάρτη 2 Νοεμβρίου 2005

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΗ΄ Δευτέρα 31 Οκτωβρίου 2005

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ ΤΜΗΜΑ
ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ ΘΕΡΟΥΣ 2002 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΔ΄

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΛΖ΄
Πέμπτη, 23 Μαΐου 2002

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ ΤΜΗΜΑ
ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ ΘΕΡΟΥΣ 2002 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ΄ (ΠΡΩΙΝΗ) Τετάρτη, 4
Σεπτεμβρίου 2002 (πρωινή)

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ ΤΜΗΜΑ
ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ ΘΕΡΟΥΣ 2002 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΘ΄ (ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ)
Τετάρτη, 4 Σεπτεμβρίου 2002

Θ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Κ'
Τρίτη 4 Νοεμβρίου 1997

ΙΒ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΘΕΡΟΥΣ 2008
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΒ΄ Τρίτη 2 Σεπτεμβρίου 2008

ΙΒ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ
ΘΕΡΟΥΣ 2008 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΓ΄ Παρασκευή 25 Ιουλίου 2008

Η΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΒ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΗ΄ Πέμπτη
17 Απριλίου 2008

Η΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΒ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΑ΄ Τρίτη 6
Μαΐου 2008 (πρωί)

Η΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΒ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΘ΄
Παρασκευή 18 Απριλίου 2008

Η΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΒ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΣΤ΄ Πέμπτη 8 Νοεμβρίου
2007

Η΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΒ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΣΤ΄ Κυριακή
30 Σεπτεμβρίου 2007

Η΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΒ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΑ΄ Πέμπτη 1
Νοεμβρίου 2007

Ζ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)
ΣΥΝΟΔΟΣ Α' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΑ' Παρασκευή 10 Νοεμβρίου 2000

Α΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΣΥΝΟΔΟΣ
Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΞΒ΄ Δευτέρα 2 Ιουλίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΒ΄ Δευτέρα 18 Ιουνίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΝΑ΄ Παρασκευή 15 Ιουνίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΖ΄ Τετάρτη 25 Απριλίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΗ΄ Πέμπτη 26 Απριλίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΔ΄ Τρίτη 8 Μαΐου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΑΣΤ΄ Πέμπτη 24 Μαΐου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΣΤ΄ Τρίτη 24 Απριλίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο΄ Παρασκευή 2 Φεβρουαρίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ε΄ Παρασκευή 9 Μαρτίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρ΄ Παρασκευή 16 Μαρτίου 2007

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΔ΄ Πέμπτη 2 Νοεμβρίου 2006

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑ΄ ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ν΄ Πέμπτη 21 Δεκεμβρίου 2006

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ ΤΜΗΜΑ
ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ ΘΕΡΟΥΣ 2002 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΔ΄ Τρίτη 1 Οκτωβρίου
2002

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄ ΤΜΗΜΑ
ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ ΘΕΡΟΥΣ 2002 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΘ΄ (ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ)
Τετάρτη, 4 Σεπτεμβρίου 2002

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΗ΄
Παρασκευή 9 Μαΐου 2003

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΣΤ΄
Τετάρτη 7 Μαΐου 2003

Ι΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΑ΄
Δευτέρα 18 Νοεμβρίου 2002

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΒ'
Πέμπτη 6 Νοεμβρίου 1997

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΗ΄
Παρασκευή 31 Οκτωβρίου 1997

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Β' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Κ΄
Τρίτη 4 Νοεμβρίου 1997

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Γ' ΤΜΗΜΑ
ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΒΟΥΛΗΣ ΘΕΡΟΥΣ 1999 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Θ' Πέμπτη 8 Ιουλίου 1999

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Γ' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ν΄
Παρασκευή 18 Δεκεμβρίου 1998

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Γ' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΣΤ΄
Παρασκευή 12 Μαρτίου 1999

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ) ΣΥΝΟΔΟΣ Δ' ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΝΓ΄
Παρασκευή 17 Δεκεμβρίου 1999 (πρωί)

Συνεντεύξεις

Συνέντευξη κ. Μαθιουδάκη, πρέσβης του Υπουργείου ανάπτυξης

Συνέντευξη κ. Ευτυχιάδου, δήμος Κομοτηνής, τεχνική υπηρεσία

Συνέντευξη κ. Μαραγκοζάκη, δήμος Αλεξανδρούπολης Γραφείο τύπου