

## «Η μεταφορά πετρελαίου διά των Στενών»

του Νικόλαου Κοντινάκη  
Ερευνητή του Κέντρου Ενεργειακής Πολιτικής και Ανάπτυξης  
του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών

Ένα ερώτημα που έχει τεθεί με την εν νέου αύξηση των ποσοτήτων πετρελαίου, που διακινούνται από τον Εύξεινο Πόντο, είναι αν τα Στενά επαρκούν ως μεταφορική οδός για την αδιάλειπτη τροφοδοσία των διεθνών αγορών. Η Τουρκία ισχυρίζεται ότι η χωρητικότητα των Στενών έχει ήδη εξαντληθεί, θέση με την οποία δεν συμφωνούν τα υπόλοιπα κράτη που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Τα Στενά αποτελούν τη μόνη θαλάσσια σύνδεση μεταξύ του Εύξεινου Πόντου και της Μεσογείου και περιλαμβάνουν τα Στενά των Δαρδανελίων, τη Θάλασσα του Μαρμαρά και τα Στενά του Βοσπόρου. Το δυσκολότερο σημείο της διέλευσης είναι τα 32 χιλιόμετρα του Βοσπόρου, που αποτελεί ένα πολύ στενό πέρασμα, μόλις 700 μέτρα πλάτος στο Καντήλι, με πολλές και έντονες στροφές, επιφανειακά και αντίθετα υποθαλάσσια ρεύματα, και την παρουσία εκατοντάδων πλοιάρων, που εξυπηρετούν τις ανάγκες της Κωνσταντινούπολης, με δρομολόγια κάθετα προς αυτά των μεγάλων εμπορικών πλοίων.

Η διέλευση από τα Στενά καθορίζεται από τη Συνθήκη του Montreux του 1936, η οποία προβλέπει το πλήρες δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης και ναυσιπλοΐας των εμπορικών πλοίων στα Στενά. Παρ'όλα αυτά, η Τουρκία το 1994 υιοθέτησε και το 1998 τροποποίησε μονομερώς, «Κανονισμούς Θαλάσσιας Κυκλοφορίας για τα Στενά και την περιοχή του Μαρμαρά» επιχειρώντας να ανατρέψει το status quo στην περιοχή. Με αυτόν τον τρόπο, προσπάθησε να αυξήσει τον έλεγχο της στα Στενά, εξέλιξη που προκάλεσε και προκαλεί την έντονη αντίδραση των υπόλοιπων χωρών-χρηστών των Στενών.

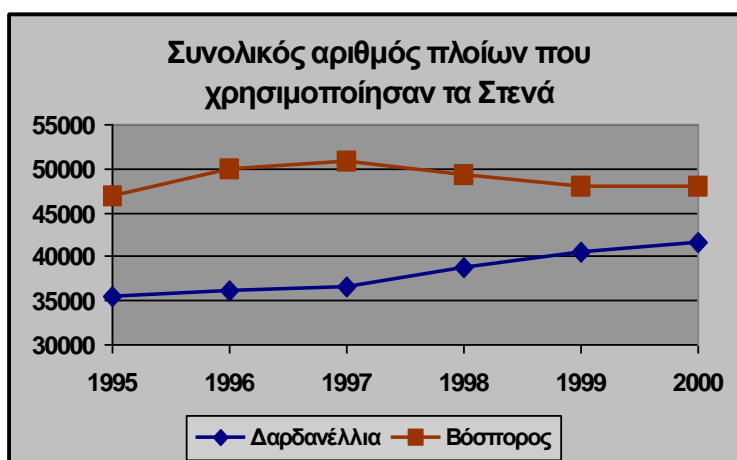
Η Τουρκία επισημαίνει ότι τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιούν τα Στενά έχει αυξηθεί υπερβολικά. Με βάση τα επίσημα στοιχεία περίπου 48.000 πλοία χρησιμοποίησαν τον Βόσπορο και 41.000 πλοία τα Δαρδανέλλια το 2000<sup>1</sup>. Από αυτά, τα πετρελαιοφόρα πλοία αποτέλεσαν το 9% στον Βόσπορο και το 13% στα Δαρδανέλλια μεταφέροντας 1,4 εκατομμύρια βαρέλια πετρέλαιο τη μέρα. Η καθημερινή διέλευση 135 πλοίων από τα Στενά σε συνδυασμό με τις δύσκολες συνθήκες ναυσιπλοΐας έχει ως αποτελέσματα την αυξημένη πιθανότητα ατυχήματος, την θαλάσσια ρύπανση και την επιβάρυνση των παράκτιων περιοχών. Σοβαρά ατυχήματα έχουν ως αποτέλεσμα την πολύωρη ή πολυήμερη διακοπή της κυκλοφορίας στη μία ή τις δύο διευθύνσεις κίνησης. Οι αρνητικές συνέπειες των ατυχημάτων αφορούν και στον Εύξεινο Πόντο ή το Αιγαίο Πέλαγος, αφού η ρύπανση που προκαλείται στα Στενά διαχέεται στις δύο θάλασσες. Τα αποτελέσματα δεν περιορίζονται στην ρύπανση του περιβάλλοντος αλλά προκαλούν και οικονομική ζημιά στην αλιεία και στις τουριστικές δραστηριότητες.

---

<sup>1</sup> Turkish Maritime Pilots' Association, (<http://www.turkishpilots.org>)

Η ποσότητα πετρελαίου που διακινήθηκε από τα Στενά το 2000, αν και μεγαλύτερη από την αντίστοιχη του 1999, ήταν 18% μικρότερη από την αντίστοιχη του 1989, έτος κατά το οποίο οι Σοβιετικές εξαγωγές είχαν φτάσει στο μέγιστο. Επιπλέον, συγκρίνοντας τα επίσημα στοιχεία για τις διελύσεις στα Στενά με τις απαιτήσεις για ασφαλή διέλευση, όπως αυτές καθορίζονται από τον IMO, μπορούμε να δούμε ότι η μέγιστη ιδανική χωρητικότητα των Στενών αξιοποιήθηκε μόλις κατά 33% το 2000<sup>2</sup>. Έτσι ακόμη και αν συνυπολογισθούν παράγοντες όπως οι κακές καιρικές συνθήκες ή η αναστολή διέλευσης των Στενών λόγω κάποιου ατυχήματος υπάρχουν σημαντικά περιθώρια για να αυξηθεί η κίνηση στα Στενά του Βοσπόρου χωρίς αυτά να χαρακτηρίζονται ως κορεσμένα. Για τη μεταφορά πετρελαίου αυτό σημαίνει ότι, αν τα επόμενα χρόνια η διακινούμενη ποσότητα του πετρελαίου στα Στενά αυξηθεί κατά 50% (ποσοστό που οι περισσότεροι αναλυτές της αγοράς πετρελαίου θεωρούν οριακά μεγάλο) και θεωρηθεί ότι για τις αντίστοιχες με τις σημερινές ποσότητες πετρελαίου θα χρησιμοποιούνται τα ίδια πλοία, είναι δυνατόν να διακινήθει όλη η επιπλέον ποσότητα πετρελαίου με μία αύξηση μόλις 5% στην συνολική κίνηση από τα Στενά<sup>3</sup>.

Από τα ίδια στοιχεία, υπολογίζεται ότι για να θεωρηθούν κορεσμένα τα Στενά του Βοσπόρου, με μέση συνολική αύξηση της κίνησης 3% ετησίως, χρειάζονται τουλάχιστον 15 – 20 χρόνια. Η εκτίμηση αυτή είναι πολύ σημαντική καθώς για τα έτη 1995-2000 η μέση αύξηση της κίνησης στον Βόσπορο ήταν μόλις 2%.



<sup>2</sup> Nitzov Boyko, 'The Bosphorus: Oil Through Needle's Eye?'

<sup>3</sup> Nitzov Boyko, 'The Bosphorus: Oil Through Needle's Eye?'

### Σημείες των πλοίων που διήλθαν τα Στενά του Βοσπόρου το 1996

