

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ



## ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

<<Θαλασσιο εμποριο πετρελαιου. Μελετη περιπτωσης Περσικος κολπος προς Ευρωπη>>

Διπλωματικη Εργασια για το προπτυχιακο Προγραμμα Σπουδων

Γαλανης Χρηστος

Σεπτεμβριος 2004

**ΧΙΟΣ**

Γαλανης Χρηστος

**Θαλασσιο εμποριο πετρελαιου. Μελετη περιπτωσης  
περσικος κολπος προς Ευρωπη.**

Σεπτεβριος 2004

**Διπλωματικη εργασια για το προπτυχιακο προγραμμα σπουδων**

Συγγραφεας Γαλανης Χρηστος

Επιβλεπων Ξυδεας Ευαγγελος

Διευθυντης σπουδων Μαρια Λεκακου

**ΧΙΟΣ**

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κύριο Ευάγγελο Ξυδέα που έκανε την τιμή να κάνει δεκτή την επιλογή και την πραγματοποίηση του παρόντος θέματος για διπλωματική εργασία, καθώς επίσης και για την καθοδήγησή του κατά την συγγραφή και την εκπόνηση της παρούσας εργασίας. Όσον αφορά τη δομή της και την συγκέντρωση όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την εκπόνησή της.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κύριο Ευάγγελο Τρίκα στέλεχος της εταιρείας Avin International για την πολύτιμη βοήθειά του κατά την διαδικασία εξεύρεσης στοιχείων, χωρίς την οποία η πραγματοποίηση της παρούσας εργασίας θα ήταν αδύνατη.

## Περίληψη

Είναι γεγονός ότι το πετρέλαιο αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους ενεργειακούς πόρους του πλανήτη μας και διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο σε όλους τους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας. Περίτρανη απόδειξη αυτού του γεγονότος αποτελεί και το ότι κατέχει εξέχουσα θέση στις μεταφορές παγκοσμίως σε σχέση με τα υπόλοιπα αγαθά. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το πετρέλαιο αποτελεί το 50% του όγκου του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Μερικές από τις κυριότερες πετρελαιοπαραγωγικές περιοχές του κόσμου είναι η Μέση Ανατολή, η Κεντρική Ευρώπη, η Βόρεια Θάλασσα καθώς και οι χώρες οι οποίες βρέχονται από την Μαύρη Θάλασσα και την Κασπία Θάλασσα. Σημαντικότερο ρόλο στην παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου κατέχουν και οι χώρες που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο.

Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στην μελέτη των ποσοτήτων πετρελαίου που παράγονται από τις χώρες που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο, στην μεταφορά των ποσοτήτων αυτών διαμέσου στεριάς και θαλάσσης καθώς και στην περαιτέρω διανομή τους με την χρήση δεξαμενόπλοιων στην αγορά της Ευρώπης.

Πιο συγκεκριμένα, στην εργασία αυτή γίνεται αρχικά μια ιστορική αναφορά στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, καθώς και στην ευρύτερη περιοχή των χωρών που βρέχονται από αυτόν, όσον αφορά την σχέση των περιοχών αυτών με το πετρέλαιο, καθώς και την γεωστρατηγική σημασία των περιοχών αυτών. Στην συνέχεια θα πραγματοποιηθεί εκτενέστερη αναφορά σχετικά με την παραγωγή και εξαγωγή πετρελαίου των περιοχών αυτών, καθώς επίσης και με την εισαγωγή και κατανάλωση αυτού του πετρελαίου από τις Ευρωπαϊκές χώρες. Επίσης θα γίνει αναφορά στην μεταφορά πετρελαίου από τις χώρες του Περσικού Κόλπου διαμέσου πετρελαιογωγών και στη συνέχεια θα μελετηθούν τα κυριότερα λιμάνια του Περσικού Κόλπου που δραστηριοποιούνται στις εξαγωγές πετρελαίου καθώς και στα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά λιμάνια που ασχολούνται με την

εισαγωγή του πετρελαίου αυτού. Ακόμα θα γίνει αναφορά στους τύπους πλοίων που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά πετρελαίου όσον αφορά τη γραμμή Περσικού Κόλπου - Ευρώπης, αλλά στην διακύμανση των ναύλων των δρομολογίων της γραμμής αυτής και τέλος θα γίνει αναφορά στις προοπτικές εξέλιξης των χωρών του Περσικού Κόλπου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ.

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (1)</b>	
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (2)</b>	
<b>Η ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΝ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ</b>	
(2.1) Η παγκόσμια Γεωπολιτική κατάσταση γενικά .....	5
(2.2) Η Γεωπολιτική κατάσταση των χωρών που περιβάλλονται από τον Περσικό κόλπο .....	6
(2.3) Η οργάνωση των μελών χωρών εξαγωγών πετρελαίου (O.P.E.C.) .....	11
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (3)</b>	
<b>ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ</b>	
(3.1) Εισαγωγή .....	14
(3.2) Χώρες του Περσικού Κόλπου .....	15
(3.2.1) Σαουδική Αραβία .....	15
(3.2.2) Κουβέιτ .....	16
(3.2.3) Μπαχρέιν .....	18
(3.2.4) Κατάρ .....	19
(3.2.5) Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα .....	20
(3.2.6) Ιράν .....	20
(3.2.7) Ιράκ .....	22
(3.3) Χώρες της Ευρώπης .....	25

(3.3.1) Χώρες που περιβάλλονται από την μεσόγειο .....	25
(3.3.2) Χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης .....	32
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (4)</b>	
<b>Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΜΕΣΩ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΩΝ</b>	
(4.1) Εισαγωγή .....	36
(4.2) Οι πετρελαιοαγωγοί του Ιράκ .....	36
(4.2.1) Ο πετρελαιοαγωγός Kirkuk – Ceyhan .....	37
(4.2.2) Ο πετρελαιοαγωγός Kirkuk – Banias .....	38
(4.2.3) Ο πετρελαιοαγωγός (IPSA) .....	38
(4.2.4) Οι γραμμές: Kirkuk - Περσικός Κόλπος, Rumalla - Τουρκία (στρατηγική σωλήνωση) .....	39
(4.2.5) Ο πετρελαιοαγωγός Μοσούλης – Χάιφα .....	40
(4.3) Μελλοντικά σχέδια για την ανάπτυξη πετρελαιοαγωγών του Ιράκ .....	40
(4.4) Ο πετρελαιοαγωγός του Σουέζ .....	41
(4.5) Ο πετρελαιοαγωγός ανατολής - δύσης της Σαουδικής Αραβίας .....	42
(4.6) Οι πετρελαιοαγωγοί του Ιράν .....	42
(4.6.1) Ο πετρελαιοαγωγός Baku – Tabriz .....	43
(4.6.2) Ο πετρελαιοαγωγός Νέκα – Tehran .....	44
(4.6.3) Ο πετρελαιοαγωγός Kazakhstan – Turkmenistan – Iran .....	44
(4.7) Ο πετρελαιοαγωγός Μενάμ – Σιδώνα .....	45
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (5)</b>	
<b>ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ</b>	
(5.1) Εισαγωγή .....	46
(5.2) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας .....	46
(5.3) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Κουβέιτ .....	49
(5.4) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Μπαχρέιν .....	51
(5.5) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Κατάρ .....	52
(5.6) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Ιράκ .....	53
(5.7) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Ιράν .....	54
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (6)</b>	

<b>ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ ΠΡΟΣ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ</b>	
(6.1) Εισαγωγή .....	58
(6.2) Τύποι πλοίων που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά πετρελαίου .....	58
(6.3) Η αγορά των δεξαμενόπλοιων .....	59
(6.3.1) Η αγορά των πλοίων ramax .....	61
(6.3.2) Η αγορά των πλοίων Aframax .....	62
(6.3.3) Η αγορά των πλοίων Suezmax .....	63
(6.3.4) Η αγορά των VLCC και ULCC .....	63
(6.4) Η Διώρυγα του Σουέζ .....	64
(6.5) Η συνήθης πορεία που ακολουθούν τα πλοία για την εκτέλεση του συγκεκριμένου ταξιδιού .....	65
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (7)</b>	
<b>ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙ- ΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ</b>	
(7.1) Εισαγωγή .....	67
(7.2) Λιμάνια της Μεσογείου .....	67
(7.2.1) Τα κυριότερα λιμάνια της Ιταλίας .....	67
(7.2.2) Τα κυριότερα λιμάνια της Ισπανίας .....	71
(7.2.3) Τα κυριότερα λιμάνια της Ελλάδας .....	72
(7.3) ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ .....	74
(7.3.1) Τα κυριότερα λιμάνια της Ολλανδίας .....	74
(7.3.2) Τα κυριότερα λιμάνια της Γαλλίας .....	75
(7.3.3) Τα κυριότερα λιμάνια της Γερμανίας .....	76
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (8)</b>	
<b>Η ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ</b>	
(8.1) Εισαγωγή .....	77
(8.2) Η παγκόσμια κατάσταση των ναύλων των δεξαμενόπλοιων .....	77
(8.3) Οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου ανά τύπο δεξαμενόπλοιου .....	80
(8.3.1) Οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου με πλοία ramax .....	81
(8.3.2) Οι ναύλοι για μεταφορά πετρελαίου με πλοία Aframax .....	82
(8.3.3) Οι ναύλοι για μεταφορά πετρελαίου με πλοία Suezmax .....	83

(8.3.4) Οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου με πλοία VLCC .....	84
(8.4) Η μέθοδος New WorldScale και οι ναύλοι πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη σύμφωνα με αυτή .....	85
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (9)</b>	
<b>ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ</b>	
(9.1) Εισαγωγή .....	88
(9.2) Προοπτικές εξέλιξης .....	88
(9.3) Παγκόσμιες αγορές πετρελαίου .....	91
(9.4) Μετοχικά μερίδια παγκόσμιων αγορών .....	93
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ (10)</b>	
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ</b>	98
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	100



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (1)**

### **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Ο Περσικός Κόλπος είναι ο μεγαλύτερος κόλπος της Μέσης Ανατολής. Οι χώρες που τον περικλείουν είναι το Κουβέϊτ, η Σαουδική Αραβία, το Μπαχρεϊν, το Κατάρ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και το Ιράν. Ο Περσικός Κόλπος συνδέεται διαμέσου των στενών του όρμου με τον κόλπο του Ομάν και κατ' επέκταση έτσι με τον Ινδικό Ωκεανό.

Οι χώρες που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο κατέχουν σημαντικότερη θέση στην παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου. Ο κύριος όγκος της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου βρίσκεται στον Περσικό Κόλπο και στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής. Από εκεί ξεκινά η παγκόσμια διανομή πετρελαίου προς όλη την υφήλιο. Ένας μεγάλος αριθμός της παραγωγής αυτής διοχετεύεται προς την Ευρώπη, η οποία αποτελεί μεγάλο εισαγωγέα ενέργειας.

Στην εργασία αυτή θα ερευνηθεί η διεξαγωγή θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ του Περσικού Κόλπου και των χωρών της Ευρώπης που στρέφονται στις εισαγωγές πετρελαίου για την ικανοποίηση των ενεργειακών τους αναγκών.

Αρχικά θα πραγματοποιηθεί μια ιστορική αναφορά για την περιοχή του Περσικού Κόλπου, όσο και για την γεωστρατηγική σημασία των χωρών της Μέσης Ανατολής. Στη συνέχεια θα γίνει αναφορά στη ζήτηση και στην προσφορά πετρελαίου μεταξύ των χωρών της Ευρώπης και του Περσικού Κόλπου αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα, θα εξεταστούν οι ποσότητες πετρελαίου που παράγονται, οι περιοχές στις οποίες βρίσκονται τα κοιτάσματα πετρελαίου, οι ποσότητες πετρελαίου που εξάγονται αλλά και που καταναλώνονται από τις χώρες αυτές, καθώς και τα διυλιστήρια που διαθέτουν οι χώρες αυτές για την επεξεργασία του πετρελαίου. Στη συνέχεια θα γίνει αναφορά στις χώρες της Ευρώπης που εισάγουν το πετρέλαιο αυτό καθώς και στο ποσοστό που αντιστοιχεί το πετρέλαιο αυτό

έναντι των συνολικών εισαγωγών τους, καθώς και στις δυνατότητες διύλισης που διαθέτουν οι χώρες αυτές.

Κατόπιν θα γίνει αναφορά στους πετρελαιαγωγούς που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά πετρελαίου, στις αφετηρίες των πετρελαιαγωγών αυτών, στις διαδρομές που ακολουθούν και στους προορισμούς που καταλήγουν.

Στη συνέχεια θα ακολουθήσει αναφορά για τα κυριότερα λιμάνια του Περσικού Κόλπου που δραστηριοποιούνται στις εξαγωγές πετρελαίου, στις κατηγορίες πλοίων που έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετούν, στις ποσότητες πετρελαίου που διαχειρίζονται κάθε χρόνο, καθώς και σε κάποια στοιχεία της οργανωτικής τους δομής.

Επίσης, κατ' αντιστοιχία θα πραγματοποιηθεί αναφορά στα κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια που εισαγάγουν το πετρέλαιο από τον Περσικό Κόλπο, στα μεγέθη των πλοίων που δέχονται και σε κάποια στοιχεία της οργανωτικής τους δομής.

Επιπρόσθετα θα γίνει αναφορά στις κατηγορίες των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά πετρελαίου καθώς και στη συνήθη πορεία που ακολουθούν τα πλοία από και προς τις περιοχές που προαναφέρθηκαν. Θα γίνει ακόμα αναφορά στη διακύμανση των ναύλων πλοίων που δραστηριοποιούνται στην παραπάνω μεταφορά πετρελαίου.

Στο τέλος θα πραγματοποιηθεί αναφορά στις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής του Περσικού Κόλπου. Ειδικότερα θα ερευνηθούν οι δυνατότητες αύξησης της παραγωγής πετρελαίου, η ανακάλυψη και η αξιοποίηση νέων κοιτασμάτων πετρελαίου. Επιπλέον θα αναφερθούν προτάσεις για την βελτίωση της διεξαγωγής του εμπορίου του πετρελαίου, καθώς και τα οφέλη που θα προκύψουν από τις προτάσεις αυτές. Και τέλος η εργασία θα ολοκληρωθεί με την παράθεση ορισμένων συμπερασμάτων που προέκυψαν από τη συγκεκριμένη μελέτη.

## Ιστορικό – υπόβαθρο

Σήμερα οι σύγχρονες οικονομίες και οι κοινωνικοπολιτικές δομές των αραβικών κρατών του κόλπου εξουσιάζονται έτσι από το πετρέλαιο που είναι δύσκολο να συλλάβει κανείς πως ήταν κατά την διάρκεια μισού αιώνα πριν, όταν οι κυβερνήτες τους, η βρετανική κυβέρνηση και οι σημαντικότερες επιχειρήσεις πετρελαίου, διαπραγματευόταν τις παραχωρήσεις εξερεύνησης πετρελαίου για τις τότε δημιουργούμενες πολιτικές οντότητες που βρίσκονται στις δυτικές ακτές του Περσικού Κόλπου. Σήμερα το Κουβέιτ, το Μπαχρέιν, το Κατάρ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, η Σαουδική Αραβία (συμπεριλαμβανομένου στα παραπάνω και του Σουλτανάτου του Ομάν) είναι πολύ ενσωματωμένα πολιτικά και οικονομικά μέσω της ιδιότητας μέλους τους, του συμβουλίου συνεργασίας του Περσικού Κόλπου (GCC). Στις ημέρες «προ-πετρελαίου», στις αρχές του εικοστού αιώνα, αυτές οι παράκτιες πόλεις κράτη είχαν πολλά κοινά χαρακτηριστικά, και το σημαντικότερο μια συλλογική θέση αδυναμίας. Από τα προαναφερθέντα κράτη μόνο το Ομάν δεν ενέπνευσε άμεσα στην βρετανική κυριαρχία ή την προστασία, αν και η Μεγάλη Βρετανία προτρεπόμενη από την συνήθειά της, επιδίωκε να ασκεί έναν ιδιαίτερο βαθμό επιρροής πέρα από αυτή για τις εξωτερικές υποθέσεις του εν λόγω σουλτανάτου. Από τα προαναφερθέντα κράτη μόνο το Κουβέιτ και η Σαουδική Αραβία είχε καθορισμένα όρια εδάφους σύμφωνα με την διάσκεψη Uqair στα τέλη του 1922.

Επίσης εδώ πρέπει να σημειωθεί το περίεργο χαρακτηριστικό γνώρισμα του ιδιόμορφου εδαφικού τοπίου και της ουδέτερης ζώνης των κρατών της περιοχής της Μέσης Ανατολής, ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα που θα οδηγούσε στο να περιπλεχτεί πάρα πολύ το ζήτημα των παραχωρήσεων πετρελαίου στις δεκαετίες μπροστά. Πριν από το πετρέλαιο, τα εισοδήματα κάθε κυβερνήτη των περιοχών αυτών, προέκυπτε κυρίως από τις οικονομικές δραστηριότητες των θεμάτων του, και εξαρτιόταν από τα αραιά εισοδήματα που παρείχαν οι περιοχές αυτές διαμέσου των εμπορικών συναλλαγών και της αλιείας. Αυτή η σχέση μεταξύ «Κυβερνήτη» και «Κυβερνομένου» επρόκειτο να

αλλάξει με την αρχή του πλούτου από το πετρέλαιο, γιατί η παραγωγή του εισοδήματος του κυβερνήτη δεν εξαρτιόταν πλέον από την οικονομική δραστηριότητα του τοπικού πληθυσμού.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (2)**

### **Η ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΝ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ**

#### **(2.1.) Η παγκόσμια Γεωπολιτική κατάσταση γενικά**

Στο τέλος του 20ου αιώνα έχει διαμορφωθεί στην υφήλιο μια νέα διεθνή κατάσταση. Γενικό χαρακτηριστικό στοιχείο αυτής της καταστάσεως, αποτελεί η μελλοντική αναζήτηση μιας νέας στρατηγικής ισορροπίας, η οποία θα στηρίζεται στον ελεγχόμενο και ελεύθερο ανταγωνισμό.

Σημαντικό ρόλο λοιπόν στη μελέτη της παρούσας εργασίας είναι να εξετασθούν κάποιοι γεωπολιτικοί παράγοντες που επηρεάζουν την γεω-στρατηγική κατάσταση των χωρών που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο, καθώς και από την ίδια την Ευρώπη όσον αφορά την παγκόσμια αγορά.

Πρωταρχικό ρόλο στην παγκόσμια πολιτική σκηνή διαδραματίζουν οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες έχουν ως απώτερο σκοπό τη διατήρηση της απόλυτης κυριαρχίας της και της ηγεμονικής τους θέσης. Η προσπάθεια όμως αυτή που καταβάλλουν οι Ηνωμένες Πολιτείες έχει αρχίσει να κλονίζεται αφού εμφανίζονται νέες δυνάμεις στο προσκήνιο, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία επιδιώκει την εφαρμογή μιας νέας ενιαίας οικονομικής και νομισματικής πολιτικής αλλά και μιας κοινής εξωτερικής πολιτικής που θα υπερασπίσει τους στόχους της. Προς μιας παρόμοια κατεύθυνση κινείται και η Ρωσία, η οποία μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης επιδιώκει την ανασυγκρότησή της και την αναβάθμιση του ρόλου της στα παγκόσμια δρώμενα. Η Κίνα από την πλευρά της επιδιώκει την προώθηση ενός πολιτικού μοντέλου οικονομικής ανάπτυξης αλλά και μιας έντονης διεθνούς παρουσίας στην παγκόσμια σκηνή. Και τέλος μια άλλη μεγάλη οικονομική δύναμη, η Ιαπωνία, προσπαθεί να καταστεί ανταγωνιστική απέναντι στις Η.Π.Α. και να αντιμετωπίσει την οικονομική κρίση που έχει διαμέσου συνάψεως οικονομικής και νομισματικής συνεργασίας με τα κράτη των Νοτιοανατολικής Ασίας.

Τα προβλήματα που προκύπτουν από την νέα αυτή κατάσταση στο τέλος του 20ου αιώνα έχουν σαν αποτέλεσμα την επικράτηση ενός προγράμματος συνεργασίας μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων και στην εξασθένηση των αντιπαραθέσεων. Παρόλα αυτά η διατήρηση της ειρήνης δεν θα έπρεπε σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ως κάτι δεδομένο, ιδιαίτερα σε περιοχές που διακρίνονται από μια συνεχή αστάθεια, όπως είναι οι περιοχές της Μέσης Ανατολής. Το ενδιαφέρον λοιπόν των μεγάλων δυνάμεων στο κοντινό μέλλον θα είναι στραμμένο και στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής εξαιτίας των τεράστιων οικονομικών συμφερόντων που υπάρχουν στην περιοχή αυτή αλλά και εξαιτίας της νευραλγικής στρατηγικής θέσης της περιοχής αυτής. Περίτρανο τεκμήριο του παραπάνω γεγονότος αποτελούν και οι δυο πόλεμοι του Περσικού Κόλπου, ο πρώτος το 1990 και ο δεύτερος το 2003.

## **(2.2) Η Γεωπολιτική κατάσταση των χωρών που περιβάλλονται από τον Περσικό κόλπο**

Ο Περσικός κόλπος αποτελεί τον μεγαλύτερο κόλπο της μέσης ανατολής, και είναι ο κόλπος που περιβρέχει τα κράτη της Σαουδικής Αραβίας, του Κατάρ, των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, του Κουβέιτ, του Ιράκ και του Ιράν. Συνδέεται με τον κόλπο του Ομάν και κατ' επέκταση με την Αραβική θάλασσα διαμέσου των στενών του Χορμούζ.

Η όλη ευρύτερη περιοχή της μέσης ανατολής και ιδιαίτερα οι χώρες που προαναφέρθηκαν είναι υψίστης γεωστρατηγικής και γεωπολιτικής σημασίας, διότι αποτελούν το σημείο σύνθεσης δύο ηπείρων (Αφρική-Ασία), αλλά κατ' επέκταση και σημείο σύνδεσης με την Ευρώπη διαμέσου της Τουρκίας. Η γεωπολιτική και γεωστρατηγική σημασία των χωρών αυτών διαφαίνεται, αν λάβουμε υπόψην μας όλες τις οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και στρατιωτικές αναταραχές που συμβαίνουν στην μέση ανατολή κατά καιρούς και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Αιτία όλων των παραπάνω, η γεωγραφική θέση της περιοχής αυτής και το κυριότερο

τα τεράστια αποθέματα αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου που διαθέτουν. Περίτρανη δε απόδειξη και οι δύο πόλεμοι του περσικού κόλπου που πραγματοποίησαν οι ΗΠΑ με το Ιράκ, αλλά και με το Αφγανιστάν, ανατολικά του Ιράν, καθώς και οι συνεχείς προστριβές του πάγιου συμμάχου των ΗΠΑ στην περιοχή της μέσης ανατολής, που δεν ήταν άλλος από το κράτος του Ισραήλ, με το Ιράκ και με τις λοιπές γειτονικές του χώρες.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί και ένα σημαντικό όργανο που επηρεάζει και ρυθμίζει τη γεωπολιτική κατάσταση των χωρών του περσικού κόλπου. Το όργανο αυτό, είναι το συμβούλιο συνεργασίας για τα αραβικά κράτη του περσικού κόλπου (GCC), το οποίο είναι μια περιφερειακή οργάνωση που δημιουργήθηκε από τα κράτη που προαναφέρθηκαν (συμπεριλαμβανομένου και του Ομάν) τον Μάιο του 1981. Η αιτία της δημιουργίας αυτής της οργάνωσης ήταν η γενική αντίληψη που υπήρχε περί αδυναμίας-ευπάθειας-ανασφάλειας στην περιοχή, εξαιτίας της αντίθεσης που προέκυπτε μεταξύ του τεράστιου πλούτου πετρελαίου που βρισκόταν στο υπέδαφος των κρατών αυτών, σε σχέση, με τους μικρούς και διασκορπισμένους πληθυσμούς (στα κράτη αυτά), την απέραντη περιοχή επιφανείας τους (2,6 εκατομμύρια km<sup>2</sup>) και τις περιορισμένες στρατιωτικές ικανότητές τους σε μια γενικά ασταθή περιοχή.

Το 1989 η (ΕΚ) και το (GCC) σύναψαν μια συμφωνία συνεργασίας στο πλαίσιο της οποίας οι υπουργοί εξωτερικών της ΕΕ και του (GCC) συναντιόταν μια φορά το χρόνο σε κοινό συμβούλιο υπουργικής συνεδρίασης. Ο στόχος αυτής της συμφωνίας είναι να διευκολυνθούν οι εμπορικές σχέσεις, καθώς επίσης και γενικότερα να συμβάλει στην ενίσχυση της σταθερότητας σε ένα στρατηγικό μέρος του κόσμου. Οι ομάδες εργασίας έχουν δημιουργηθεί στους τομείς της συνεργασίας της ενέργειας και του περιβάλλοντος. Το 1996, η αποκεντρωμένη συνεργασία (πανεπιστημιακή συνεργασία, επιχειρησιακή συνεργασία και συνεργασία μέσων) προστέθηκε στην ημερήσια διάταξη. Η συμφωνία συνεργασίας του 1989 περιέχει επίσης μια υποχρέωση και για τις δύο πλευρές να εισάγει τις διαπραγματεύσεις σε μια συμφωνία ελευθεροποίησης των συναλλαγών μεταξύ της ΕΚ και του

(GCC). Η εξουσιοδότηση διαπραγμάτευσης από το συμβούλιο της ΕΕ που υιοθετείται το 2001, κρατεί ως όρο για την υπογραφή μιας τέτοιας συμφωνίας το σύνταγμα μιας τελωνειακής ένωσης (GCC).

Τον Δεκέμβριο του 2001, στην ετήσια σύνοδο κορυφής (GCC), οι χώρες του αποφάσισαν να προωθήσουν την εισαγωγής της εσωτερική τελωνειακής ένωσής τους σε προθεσμία δύο ετών. Η τελωνειακή ένωση αναμενόταν να είναι σε ισχύ μέχρι την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2003. Ένας τύπος για ένα κοινό εξωτερικό δασμολόγιο συμφωνήθηκε επίσης: θα υπήρχε ένας περιορισμένος αριθμός αφορολόγητων στοιχείων και η πλειοψηφία των προϊόντων θα υπόκειταν σε φορολογία 5%. Το κοινό εξωτερικό δασμολόγιο είχε εισαχθεί ήταν ουσιαστικά πλήρης μέχρι τον Ιανουάριο του 2003.

Ασχέτως όμως με την ύπαρξη του συμβουλίου συνεργασίας για τα αραβικά κράτη και την προσπάθεια ύπαρξης συνενετικού κλίματος, έχουν υπάρξει και συνεχίζουν να υπάρχουν σημαντικές διαφωνίες μεταξύ των χωρών του περσικού κόλπου. Μια σημαντική διαφωνία είναι μεταξύ των ΕΑΕ και του Ιράν, σχετικά με την ιδιοκτησία τριών νησιών του νησιού Abu, το μικρό Tunb, και του μεγάλου Tunb, τα οποία βρίσκονται στο στενό του Hormuz. Τα νησιά καταληφθήκαν αποτελεσματικά από τα Ιρανικά στρατεύματα το 1992. Το 1995, το Ιρανικό Υπουργείο υποστήριξε ότι τα νησιά είναι ένα αδιάσπαστο μέρος του Ιράν. Το Ιράν απέρριψε μια πρόταση του 1996 από το (GCC) για την διαφωνία, που επιλύεται από το διεθνές δικαστήριο, μια επιλογή που υποστηρίχτηκε από τα ΕΑΕ. Στις αρχές του 1996, το Ιράν με περαιτέρω κινήσεις προσπάθησε να ενισχύσει τη θέση του στα νησιά. Αυτές οι ενέργειες περιελάμβαναν να θέσουν σε λειτουργία εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας στο νησί Tunb, καθώς και δημιουργία ενός αερολιμένα και ενός λιμένα στο νησί Abu. Το Σεπτέμβριο του 2000 το Ιράν δήλωσε την προθυμία του να επαναλάβει τις συζητήσεις με τα ΕΑΕ, τα οποία διαφωνούσαν. Το Μάρτιο του 2000, οι δορυφορικές εικόνες δεν παρουσίαζαν κανένα στοιχείο, του ότι το Ιράν έχει ενισχύσει στρατιωτικά τα νησιά. Τα Δεκέμβριο του ίδιου έτους το (GCC) εξέδωσε μια



δήλωση σύμφωνα με την οποία επαναλαμβάνονταν η κυριαρχία των ΕΑΕ στα νησιά, ξαναλέγοντας ότι οι αξιώσεις του Ιράν δεν είχαν καμία βάση.

Τα παραπάνω γεγονότα όμως αποτελούν εκμεταλλευόμενες αφορμές για τις ΗΠΑ, οι οποίες δεν αντιμετωπίζουν με καλή εύνοια την ευημερία του Ιράν. Οι συνεχείς αναφορές για δήθεν κράτος απατεώνων, για δήθεν ύπαρξη πυρηνικών αντιδραστήρων στην Τεχεράνη και για δήθεν επιθυμία του Ιράν να εξελιχτεί σε κυρίαρχη δύναμη στον Περσικό κόλπο, από την πλευρά των ΗΠΑ, αποδεικνύουν την εχθρική στάση τους απέναντι στο Ιράν. Η πληθώρα όμως αμερικάνικων καθώς και Ευρωπαϊκών εταιρειών που υπάρχουν στο Ιράν, πιέζουν τις ΗΠΑ να μαλακώσουν την θέση τους προς το Ιράν και ειδικότερα να εγκαταλείψουν το νόμο κυρώσεων προς το Ιράν και τη Λιβύη, του 1996.

Χαρακτηριστικό επίσης παράδειγμα τον μεταξύ διαφορών των χωρών του περσικού κόλπου, ήταν και ο πόλεμος του 1980-1988, ανάμεσα στο Ιράκ και στο Ιράν, για τον έλεγχο αποθεμάτων πετρελαίου που υπήρχαν στα κοινά τους σύνορα. Όπως επίσης και η Ιρακινή εισβολή στο Κουβέιτ, τον Αύγουστο του 1990.

Επίσης οι δύο πόλεμοι των ΗΠΑ με τον Περσικό κόλπο κατά το 1991 και το 2003 αποτελούν την μεγαλύτερη απόδειξη ανάμειξης των ισχυρών δυνάμεων της γης στα εσωτερικά των κρατών αυτής της περιοχής. Κατά τον τελευταίο πόλεμο του κόλπου, ο Αμερικανικός συνασπισμός δυνάμεων, τον Μάρτιο του 2003, άρχισε τις πολεμικές του επιχειρήσεις στο Ιράκ και ένα μήνα αργότερα είχε καταλάβει ολόκληρη την χώρα. Ο πόλεμος αυτός άρχισε ένα χρόνο μετά την εκλογή του G. Bush στον λευκό οίκο, ο οποίος ονόμαζε το Ιράν, το Ιράκ και την Κορέα, μέλη ενός άξονα του κακού που υποστήριζαν την τρομοκρατία και ανέπτυξαν όπλα μαζικής καταστροφής. Οι δηλώσεις αυτές, είχαν έρθει μετά από τις τρομοκρατικές επιθέσεις του 2001, την χειρότερη επίθεση που δέχτηκαν οι ΗΠΑ σε Αμερικανικό έδαφος.

Μετά τις συνέπειες του πολέμου του 2003, το Ιράκ βρίσκεται τώρα σε μία περίοδο αβεβαιότητας και μετάβασης μετά από τρεις δεκαετίες διακυβέρνησης από τον Σαντάμ Χουσεΐν. Τα γεγονότα του 2003

χαρακτηρίζουν την πιο πρόσφατη ιστορία του. Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 80 και του 90 (π.χ.) το Ιράκ δοκίμασε δύο σημαντικούς πολέμους που προαναφέρθηκαν, συν μια δεκαετία οικονομικών κυρώσεων. Κατά συνέπεια η οικονομία της χώρας, η υποδομή, το περιβάλλον, το σύστημα υγειονομικής περίθαλψης και άλλοι κοινωνικοί δείκτες επιδεινώθηκαν αισθητά. Το Ιράκ τώρα κυβερνάτε από μια φιλοαμερικανική κυβέρνηση, που ουσιαστικά είναι φερέφωνο των ΗΠΑ.

Η Σαουδική Αραβία από την πλευρά της αποτελεί την πρώτη χώρα σε αποθέματα και σε παραγωγή πετρελαίου στον κόσμο. Ο πληθυσμός της είναι ελάχιστος, μπροστά στην τεράστια εδαφική έκταση που κατέχει. Αξίζει να σημειωθεί το ότι ένα μεγάλο πλεονέκτημα που διαθέτει έναντι των άλλων χωρών του περσικού κόλπου είναι και ότι αποτελεί την μοναδική χώρα που έχει πρόσβαση στην Ερυθρά θάλασσα, διαμέσου της οποίας μικραίνει αισθητά η απόσταση μεταφοράς πετρελαίου προς την Ευρώπη. Το πολίτευμα της χώρας αυτής τυπικά είναι συνταγματική μοναρχία, όμως ουσιαστικά επικρατούν ένα φεουδαρχικό καθεστώς διακυβέρνησης και κοινωνικές αντιλήψεις του ξεπερασμένου παρελθόντος. Το ενδιαφέρον των ισχυρών δυνάμεων και ιδιαίτερα των ΗΠΑ είναι αισθητό και για αυτή τη χώρα. Ενδεικτικά αναφέρεται που όποτε προμηνύονται αναταραχές για τις ΗΠΑ (π.χ.) οι πόλεμοι του κόλπου, πάντα επικαλούνται την Σαουδική Αραβία για να κρατήσουν διαμέσου αυτής την αγορά της παραγωγής και της τιμής αργού πετρελαίου σταθερή, έτσι ώστε να μην υπάρχουν ανακατατάξεις που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα. Η Σαουδική Αραβία όμως κυβερνάτε -όπως προαναφέρθηκε- από καθεστώτα του παρελθόντος, αυτό έχει ως αποτέλεσμα, αρκετές φορές η διπλωματία να δέχεται ισχυρές επιρροές από τις ΗΠΑ και να δημιουργούνται προστριβές στο εσωτερικό της. Το αποτέλεσμα είναι η ανάμιξη ξένων δυνάμεων (ΗΠΑ) στα εσωτερικά της χώρας και ραγδαία είσοδο ξένων εταιρειών πετρελαίου στην ίδια τη Σαουδική Αραβία, πράγμα που οδηγεί στην υποβάθμιση των Σαουδικών εταιρειών πετρελαίου και κατ' επέκταση σε ήττα του Σαουδικού κράτους.

Τα υπόλοιπα κράτη που βρέχονται από τον περσικό κόλπο (Κουβέιτ, Μπαχρέιν, Κατάρ, ΕΑΕ), αποτελούν κράτη με σπουδαίες λιμενικές εγκαταστάσεις εξαγωγής πετρελαίου και με ιδιαίτερη στρατηγική σημασία, όπως (π.χ.) το Κουβέιτ, όπου χρόνια περιόριζε την έξοδο στη θάλασσα του περσικού κόλπου του Ιράκ, με αποτέλεσμα την εισβολή του Ιράκ σε αυτό το 1990, που αποτέλεσε την αφορμή έναρξης του πρώτου πολέμου του κόλπου από τις ΗΠΑ. Επίσης άλλο παράδειγμα αποτέλεσε και η διαμάχη Ιράν-ΕΑΕ, για τον έλεγχο των νησιών στην είσοδο των στενών του Χουρμούζ. Συμπερασματικά βλέπουμε ότι αυτό που μπορεί να ειπωθεί για αυτά τα μικρότερα κράτη του περσικού κόλπου είναι το ότι, πέρα από τα εδαφικά στρατηγικά σημεία στα οποία βρίσκονται και τις αξιόλογες εγκαταστάσεις που διαθέτουν, διαμέσου των οποίων πραγματοποιούνται διακινήσεις τεράστιων όγκων αργού πετρελαίου και παραγώγων αυτού, εξυπηρετώντας περιοχές των κρατών του περσικού κόλπου που δεν έχουν άμεση πρόσβαση στη θάλασσα, τα κράτη αυτά αναμένονται στο μέλλον να παίξουν και έναν επιπλέον ρόλο. Ο ρόλος αυτός θα είναι ο ρόλος του αδύναμου, διαμέσου του οποίου οι μεγάλες δυνάμεις θα προσπαθούν πάντα να βρίσκουν αφορμές ανάμειξης στα εσωτερικά αυτών των περιοχών, με απότερω σκοπό τον έλεγχο αυτών.

### **(2.3) Η οργάνωση των μελών χωρών εξαγωγών πετρελαίου (Ο.Ρ.Ε.Σ.)**

Στο σημείο αυτό θα γίνει αναφορά στην οργάνωση των χωρών μελών της εξαγωγής πετρελαίου (ΟΠΕΚ), της οποίας οργάνωσης είναι μέλη και τα κράτη που βρέχονται από τον Περσικό κόλπο και των οποίων η ανάλυση θα ακολουθήσει στο επόμενο κεφάλαιο.

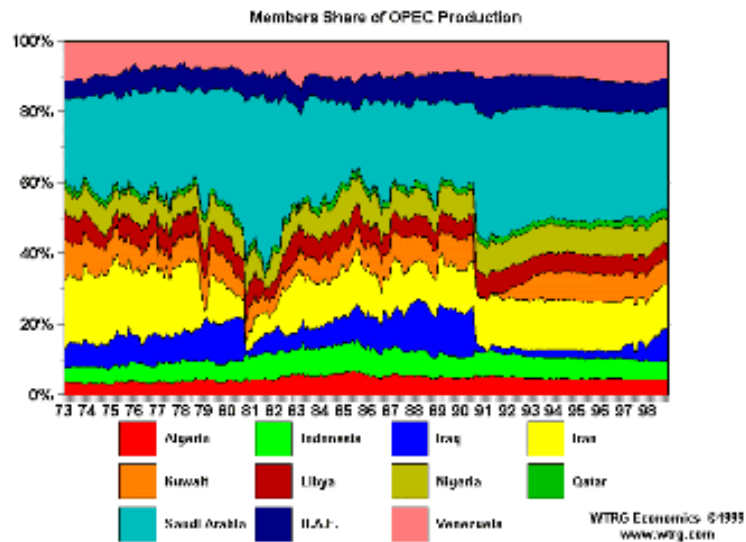
Η οργάνωση των χωρών εξαγωγής πετρελαίου (ΟΠΕΚ) ιδρύθηκε στην Βαγδάτη του Ιράκ τον Σεπτέμβριο του 1960, για να ενοποιήσει και να συντονίσει τις πολιτικές πετρελαίου των μελών του. Από τότε οι εθνικοί υπουργοί πετρελαίου των μελών του ΟΠΕΚ συναντιούνται τακτικά για να

συζητήσουν τις τιμές πετρελαίου και από το 1982 για να θέσουν τις ποσοτώσεις παραγωγής του ακατέργαστου πετρελαίου. Τα αρχικά μέλη του ΟΠΕΚ περιελάμβαναν, το Ιράν, το Ιράκ, το Κουβέιτ, η Σαουδική Αραβία και η Βενεζουέλα. Μεταξύ του 1960 και του 1975, η οργάνωση επεκτάθηκε για να περιλάβει το Κατάρ (1961), την Ινδονησία (1962), τη Λιβύη (1962), τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (1967), την Αλγερία (1969) και την Νιγηρία (1971). Μέλη του ΟΠΕΚ αποτελούσαν επίσης ο Ισημερινός και η Γκαρμπόν, αλλά αποσύρθηκαν το 1992 και το 1995, αντίστοιχα. Αν και το Ιράκ παραμένει μέλος του ΟΠΕΚ, η Ιρακινή παραγωγή δεν είναι μέρος οποιονδήποτε συμφωνιών ποσοτώσης του ΟΠΕΚ, από τον Μάρτιο του 1998. Τα υπάρχοντα μέλη του ΟΠΕΚ που προαναφέρθηκαν αποτελούν σχεδόν το 40% της παραγωγής του παγκόσμιου πετρελαίου και τα 2/3 περίπου των αποθεμάτων των παγκόσμιων αποδεδειγμένων κοιτασμάτων πετρελαίου.

Ο ΟΠΕΚ συλλέγει στοιχεία τιμολόγησης σχετικά με (7) περιοχές ακατέργαστου πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένων την Αλγερία, την Ινδονησία, την Σαουδική Αραβία, το Ντουμπάι, την Βενεζουέλα και την Ισθμό του Μεξικού (ο οποίος δεν αποτελεί μέλος του ΟΠΕΚ). Η τιμή του ΟΠΕΚ, η οποία εισήχθη τον Ιανουάριο του 1987, είναι ένας αριθμητικός μέσος όρος από τις τιμές των παραπάνω περιοχών. Ο ΟΠΕΚ χρησιμοποιεί αυτή την τιμή για να ελέγξει την αγορά του παγκόσμιου πετρελαίου, και αυτό επειδή τα πετρέλαια των ΗΠΑ και συγκεκριμένα της περιοχής του δυτικού Τέξας, είναι χαμηλότερης περιεκτικότητας σε θείο, άρα καλύτερης ποιότητας και επομένως πιο ακριβά από τις χώρες του ΟΠΕΚ.

Στην συνεδρίαση του Μαρτίου του 2000, ο ΟΠΕΚ οργάνωσε έναν μηχανισμό ζωνών τιμών που προκλήθηκε από τις 7 περιοχές ακατέργαστου πετρελαίου που προαναφέρθηκαν, με απώτερο σκοπό να μπορεί να ανταποκριθεί στις αλλαγές των συνθηκών της αγοράς του παγκόσμιου πετρελαίου. Σύμφωνα με τον μηχανισμό των ζωνών τιμών, οι τιμές που προέρχονται από τον ΟΠΕΚ, και είναι επάνω από 28\$ ανά βαρέλι για (20) διαδοχικές μέρες εμπορικών συναλλαγών ή κάτω από 22\$ ανά βαρέλι για (10) διαδοχικές μέρες εμπορικών συναλλαγών, θα οδηγούσαν στις

ρυθμίσεις παραγωγής. Οι χώρες του ΟΠΕΚ (10) πραγματοποιούν τις συνεδριάσεις τους στην έδρα του ΟΠΕΚ στην Βιέννη της Αυστρίας, όπου αποφασίζουν για τα ζητήματά τους και κάνουν τις ανακοινώσεις που επηρεάζουν τις αγορές παγκοσμίου πετρελαίου και τις τιμές του.



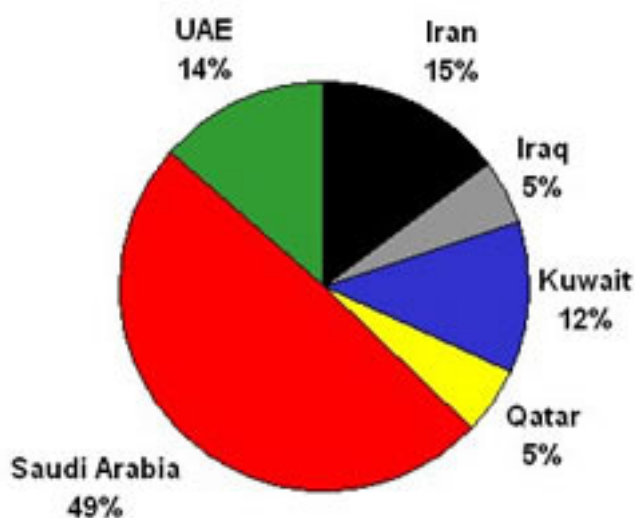
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ (3)

### ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

#### (3.1) Εισαγωγή

Στο παρακάτω κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί μια εκτενής αναφορά στις χώρες του Περσικού Κόλπου που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή πετρελαίου. Πιο αναλυτικά, θα γίνει αναφορά στις ποσότητες πετρελαίου που παράγονται από τις περιοχές αυτές, στις ποσότητες που χρησιμοποιούνται από τις χώρες αυτές, τόσο για να καλύψουν τις εσωτερικές τους ανάγκες, αλλά τόσο και τις εξαγωγές τους, στις περιοχές που εντοπίζονται τα κοιτάσματα των χωρών αυτών καθώς και τις εταιρείες πετρελαίου που δραστηριοποιούνται στην κάθε χώρα. Στη συνέχεια, θα γίνει αναφορά στις χώρες της Ευρώπης που εισάγουν το πετρέλαιο από τις περιοχές αυτές. Οι χώρες αυτές εστιάζονται κυρίως στην περιοχή της μεσογείου, της δυτικοκεντρικής Ευρώπης και λιγότερο στις Βόρειας Ευρώπης.

**Persian Gulf Exports by Country -- 2003**



## **(3.2) Χώρες του Περσικού Κόλπου**

### **(3.2.1) Σαουδική Αραβία**

Η Σαουδική Αραβία αποτελεί την μεγαλύτερη πετρελαιοπαραγωγό χώρα του κόσμου και συνάμα -όπως είναι κατανοητό- και την πρώτη χώρα σε παραγωγή πετρελαίου όσον αφορά τον ΟΠΕΚ. Τα αποθέματα και τα κοιτάσματα του πετρελαίου που διαθέτει υπολογίζονται σε πολλά δισεκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου, πράγμα που την καθιστά ιδιαίτερα υπολογίσιμη ενεργειακή περιοχή για όλο τον κόσμο. Η ημερήσια παραγωγή της σε βαρέλια πετρελαίου κατά το έτος 2002, υπολογίζεται σε 10,035 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου, ενώ οι εξαγωγές αργού πετρελαίου σε 7,0 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα. Από τα παραπάνω ποσά που αναφέρθηκαν, είναι αυτονόητο ότι κρατάει ένα ποσό για την κάλυψη των εσωτερικών της αναγκών, αλλά και για την δημιουργία διυλισμένων παραγώγων προϊόντων πετρελαίου που της είναι απαραίτητα για τις εγχώριες ανάγκες της αλλά και για τις εξαγωγές της.

Όσον αφορά τώρα τις περιοχές όπου βρίσκονται τα ενεργά κοιτάσματα πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας πρέπει να ειπωθεί ότι αυτά είναι διασκορπισμένα σε όλη τη χώρα. Τα κυριότερα όμως είναι τα ακόλουθα. Οι περιοχές Ksafsi, Hout και Safaniyah, οι οποίες είναι από τις μεγαλύτερες παράκτιες πετρελαιοφόρες περιοχές του κόσμου, με αποθέματα που υπολογίζονται σε 19 δισεκατομμύρια βαρέλια. Άλλες περιοχές είναι η περιοχή Caide με ικανότητα παραγωγής 270.000 b/d, οι περιοχές του τομέα Zuluf με ικανότητα παραγωγής πάνω από 500.000 (b/d) και η περιοχή Marsan.

Οι σημαντικότερες τώρα επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Σαουδική Αραβία, είναι οι Saudi Aramco, η Samarec και η Petromin Lubricating oil Refining co (για την οποία πρέπει να ειπωθεί ότι η εταιρεία Mobil έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον). Άλλες εταιρείες είναι οι American Arabian Oil Company, η Socal, η Texas oil, η Sersey, η Socohy-vacun, καθώς και οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ουδέτερη ζώνη της Σαουδικής Αραβίας με το Κουβέιτ όπως η Getty oil co, η Japan petroleum

trading co. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι στο χώρο δραστηριοποιούνται και πολλές κοινοπραξίες πετρελαίου όπως είναι η κοινοπραξία που περιλαμβάνει τις εταιρείες Star enterprise (U.S.), Saudi Refining inc 50%, Texaco (50) καθώς και η κοινοπραξία που περιλαμβάνει τις εταιρείες, Ssangyong oil refining co, Saudi Aramco (30%), Ssanguong (65%), Luberef Mobil (30%) και Petrolube Mobil (29%) (οι άνωθεν εταιρείες, όπως και οι κοινοπραξίες, πρέπει να ειπωθεί ότι έχουν υποκαταστήματα σε όλο τον κόσμο, και φυσικά και στην Ευρώπη).

Η Σαουδική Αραβία σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του έτους 2002, εξήγαγε το περισσότερο πετρέλαιο οποιασδήποτε χώρας του περσικού κόλπου, κατ' εκτίμηση 7 εκατομμύρια (b/d), δηλαδή το 45% των ημερήσιων εξαγωγών των χωρών του Περσικού κόλπου. Οι Ευρωπαϊκές χώρες υπολογίζεται ότι εισάγουν σε ημερήσια βάση 2,3 εκατομμύρια (b/d) βαρέλια πετρελαίου από τον Περσικό κόλπο, εκ της οποίας ποσότητας το 51% προερχόταν από την Σαουδική Αραβία, ένα ποσοστό το οποίο παρουσιάζεται μειωμένο σε σχέση με το 2001, που ήταν 2,9 εκατομμύρια (b/d).

Η εξεταζόμενη χώρα διαθέτει ακόμα πολλούς τερματικούς σταθμούς εξαγωγής πετρελαίου σε λιμάνια της χώρας, τόσο στην ερυθρά θάλασσα, όσο και στον περσικό κόλπο, οι σημαντικότεροι εκ των οποίων είναι οι: Rabigh, Yanbu, Rasalkhafsi στην ερυθρά θάλασσα και οι: Sabarl, Damman, Rastanura στον Περσικό κόλπο. Επίσης διαθέτει και δίκτυα σωληνώσεων πετρελαίου, με πιο σημαντικά την σωλήνωση ανατολής-δύσης της Σαουδικής Αραβίας που καταλήγει στον λιμένα Yanbu της Ερυθράς θάλασσας καθώς και πολλά διυλιστήρια για την εξυπηρέτηση, τόσο των εγχώριων αναγκών της σε παράγωγα αργού πετρελαίου, όσο και για τις εξαγωγές που πραγματοποιεί στο εξωτερικό.

### **(3.2.2) Κουβέιτ**

Άλλη μία χώρα του περσικού κόλπου με αξιόλογα αποθέματα πετρελαίου είναι και το Κουβέιτ. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του 2002, το Κουβέιτ διαθέτει παραγωγική ικανότητα αργού πετρελαίου που



αγγίζει τα 2,45 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως. Η χώρα αυτή υπολογίζεται ότι από την ποσότητα αυτή εξάγει 1,7 εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου ημερησίως. Η χώρα αυτή κρατάει μέρος του αργού πετρελαίου, το οποίο της είναι απαραίτητο για την κάλυψη των εσωτερικών αναγκών της καθώς επίσης και ένα μέρος που της χρειάζεται για τα διυλιστήριά της, παράγοντας διαμέσου αυτών τις ποσότητες παραγώγων πετρελαίου που τα χρειάζονται, αλλά και αυτές που προορίζονται για τις εξαγωγές της.

Σχετικά τώρα με τις πετρελαιοφόρες περιοχές της χώρας, πρέπει να ειπωθεί ότι αυτές βρίσκονται διασκορπισμένες σε όλη τη χώρα, αλλά οι σημαντικότερες εξ' αυτών βρίσκονται στο νότιο τμήμα της χώρας και συγκεκριμένα στα όρια της κοινής ζώνης της χώρας αυτής με την Σαουδική Αραβία. Οι εξαγωγές της χώρας αυτής κυμάνθηκαν κατά τα έτη 2001-2002 σε 0,17 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα και σε 0,13 εκατομμύρια (b/d) αντίστοιχα. Οι χώρες οι οποίες εξάγεται είναι κυρίως οι χώρες της Ευρώπης (κυρίως της δυτικής), οι χώρες της Αμερικής και της Ασίας (κυρίως η βιομηχανικά αναπτυγμένες όπως π.χ. η Ιαπωνία.

Οι σημαντικότερες εταιρείες πετρελαίου που δραστηριοποιούνται στο Κουβέιτ είναι οι κρατικές επιχειρήσεις: Κουβέιτ Oil Co. (KOC), Κουβέιτ National Petroleum co, Petrochemical Industries co (PIC), που ασχολούνται με την διαχείριση αργού πετρελαίου και παραγώγων αυτού, καθώς και τις εταιρείες Kuwait Foreign Petroleum Exploration co (KUFPEC) και Kuwait Petroleum International (KPI London) που ασχολούνται με την έρευνα για την ύπαρξη κοιτασμάτων πετρελαίου στη χώρα αυτή. Άλλες ξένες που ασχολούνται με το πετρέλαιο του Κουβέιτ είναι οι: British Petroleum co plc, Chevron Getty Oil, Japan's Arabian Oil co (AOC), Mobil corp, Royal dutch/Shell, Shell International Petroleum co Ltd και η Texaco.

Η χώρα αυτή διαθέτει επίσης αξιόλογους τερματικούς σταθμούς για την εξαγωγή πετρελαίου, εκ των οποίων οι σημαντικότεροι είναι το λιμάνι Mina Al Ahmadi, το οποίο είναι σημαντικός τερματικός σταθμός εξαγωγής αργού πετρελαίου, όπως επίσης και το λιμάνι Mina Abdulla. Άλλα λιμάνια που δραστηριοποιούνται με την εξαγωγή αργού πετρελαίου καθώς και με

την εισαγωγή και εξαγωγή παραγώγων αυτού και λοιπών προϊόντων, είναι τα λιμάνια: Shualba, Mina Sauld, Shuwaikn.

### **(3.2.3) Μπαχρέιν**

Μια άλλη πετρελαιοφόρος χώρα του Περσικού κόλπου είναι και το Μπαχρέιν, το οποίο έχει παραγωγική ικανότητα πετρελαίου που αγγίζει τα 0,02 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα, οι δε εξαγωγές της χώρας αυτής για το έτος 2003 υπολογίζονται σε 0,01 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως. Η χώρα αυτή πρέπει να σημειωθεί ότι διαθέτει αξιόλογα κοιτάσματα πετρελαίου, η πλειοψηφία των οποίων όμως βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Επίσης, ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη χώρα αυτή παρουσιάζουν οι ικανότητες διύλισης που διαθέτει, οι οποίες περιλαμβάνουν αρκετά εκσυγχρονισμένες εγκαταστάσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ακόμα και η Σαουδική Αραβία στέλνει μεγάλες ποσότητες πετρελαίου στη χώρα αυτή διαμέσου πετρελαιοαγωγού, εκμεταλλευόμενη τις υψηλές ικανότητες διύλισης που διαθέτει. Τα διυλιστήρια της χώρας αυτής έχουν ικανότητα διύλισης 10,5 εκατομμυρίων τόνων πετρελαίου ετησίως.

Η κυριότερη εταιρεία πετρελαίου που δραστηριοποιείται στο Μπαχρέιν είναι η εθνική επιχείρηση πετρελαίου του Μπαχρέιν (BANOCO), η οποία έχει τα πλήρη δικαιώματα από την κυβέρνηση του Μπαχρέιν για κάθε δραστηριότητα πετρελαίου στη χώρα. Ακόμα υπάρχουν και δύο κοινοπραξίες πετρελαίου, στην πρώτη η Μπαχρέιν National Gas co (Bahagas) είναι κύρια κατά 75% από την κυβέρνηση του Μπαχρέιν, 12,5% από την Caltex, 12,5% από την αραβική επένδυση πετρελαίου corp. Η δεύτερη κοινοπραξία Μπαχρέιν Aviation Fueling co (Bafco), περιλαμβάνει την Banoco (60%), την Caltec (27%) και την Αραβική corp (13%).

Ο σημαντικότερος τώρα λιμένας πετρελαίου του Μπαχρέιν διαμέσου του οποίου πραγματοποιούνται οι εξαγωγές αργού πετρελαίου, καθώς και ο εισαγωγές-εξαγωγές παραγώγων πετρελαίου του Μπαχρέιν είναι ο λιμένας Sitra, (εισαγωγές για παράγωγα πετρελαίου που δεν έχει την δυνατότητα

να παράγει το Μπαχρέιν), τον οποίο διαχειρίζονται οι εταιρείες: Barco, ASRY, Alba, GRIC και GLIC.

### **(3.2.4) Κατάρ**

Το Κατάρ αποτελεί και αυτό μια από τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες του Περσικού κόλπου με παραγωγική ικανότητα 1,11 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου ανά ημέρα, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του 2002. Οι εξαγωγές της χώρας αυτής διακυμάνθηκαν κατά το έτος 2002 σε 0,8 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα. Τα κύρια ενεργά κοιτάσματα πετρελαίου της χώρας αυτής βρίσκονται βασικά στο βόρειο τομέα της. Η χώρα αυτή διαθέτει αξιόλογα αποθέματα πετρελαίου και η παραγωγή της μελλοντικά ως το 2010 αναμένεται να φτάσει τα 2,14 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα.

Στην εν λόγω χώρα δραστηριοποιούνται πάμπολες εταιρείες πετρελαίου, με βασικότερες τις ακόλουθες, όσον αφορά τις κρατικές επιχειρήσεις έχουμε την γενική εταιρεία πετρελαίου του Κατάρ (QGPC) καθώς και τρεις κοινοπραξίες πετρελαίου. Στην πρώτη κύριοι μέτοχοι είναι: (QGPC 65%, κρατική εταιρεία πετρελαίου Γαλλίας 10%, Mobil Κατάρ Gas 10%, Mitsui and co Ε.Π.Ε. 7,5% και Murubeni 7,5%), στην δεύτερη (η QGPC εμφανίζεται ως κύριος μέτοχος και ακολουθούν η Mobil με 10% και η Mitsui Marubeni με 2,5% έκαστος) και στην τρίτη η QGPC με 66,5%, η Mobil 26,5% και οι Ιαπωνικές εταιρείες Itochu corp και Nissho Iwai με 4% και 3% αντίστοιχα. Άλλες αξιόλογες ιδιωτικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην χώρα αυτή είναι: η Eif Petroleum Qatar, η Phron, Marubeni, Mitsui, Mobil, Eprhthoil Qatar oil, Roual Dutch Shell.

Η εξεταζόμενη χώρα διαθέτει αξιόλογες εγκαταστάσεις καθαρισμού πετρελαίου, που βρίσκονται στο λιμάνι Mesaleed του Κατάρ, το οποίο είναι και αξιόλογο τερματικό κέντρο εξαγωγής πετρελαίου. Άλλοι εξίσου σημαντικοί τερματικοί σταθμοί εξαγωγής πετρελαίου είναι οι Al RAYY an Marine Terminal και Alshaheen Terminal.

### **(3.2.5) Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα**

Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα αποτελούν και αυτά μία από τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες που βρέχονται από τον Περσικό κόλπο, με παραγωγική ικανότητα το έτος 2002, 2,89 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως και εξαγωγές που άγγιζαν κατά το ίδιο έτος τα 2,1 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως. Η εν λόγω χώρα διαθέτει αποθέματα και ενεργά κοιτάσματα πετρελαίου διασκορπισμένα σε όλο το υπέδαφός της, επίσης διαθέτει και κοιτάσματα πετρελαίου κάτω από την θάλασσα. Οι εξαγωγές της χώρας αυτής πραγματοποιούνται προς τις χώρες της Ευρώπης, της Ασίας και της Αμερικής. Η εν λόγω χώρα διαθέτει μονάδες καθαρισμού πετρελαίου και τερματικούς σταθμούς εξαγωγής πετρελαίου.

Οι σημαντικότερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην χώρα αυτή είναι οι ακόλουθες. Η εθνική επιχείρηση πετρελαίου Αμπού Νταμπί (ADNOC) που έχει τον έλεγχο για τις επιχειρήσεις πετρελαίου που υπάρχουν στην χώρα αυτή. Επίσης υπάρχουν ακόμα τρεις κοινοπραξίες.

1<sup>η</sup> κοινοπραξία: ADNOC (60%), BP (9,5%), Shell (9,5%), Total (9,5%), Exxon (4,75%), Mobil (4,75%), Partex (2%).

2<sup>η</sup> κοινοπραξία: ADNOC (60%), BP (14,7%), Total (13,3%), Japan's sodco (12%).

3<sup>η</sup> κοινοπραξία: ZADCO (88%), BP (12%).

### **(3.2.6) Ιράν**

Το Ιράν κατέχει την δεύτερη θέση των πετρελαιοπαραγωγικών χωρών του ΟΠΕΚ, έχοντας στην κατοχή τούτο 9% των αποθεμάτων πετρελαίου παγκοσμίως. Πιο αναλυτικά, υπολογίζεται ότι η εν λόγω χώρα διαθέτει αποθέματα πετρελαίου που αγγίζουν τα 90.000.000.000 βαρέλια. Οι περιοχές στις οποίες βρίσκονται τα αποθέματα πετρελαίου είναι η περιοχή του Khurestan, η οποία βρίσκεται κοντά στα σύνορα Ιράν – Ιράκ προς τη πλευρά του Περσικού Κόλπου, η περιοχή Ahmaz – Bangestan, η περιοχή Marum καθώς και οι περιοχές CachSarah, Agha, Sari και Bibi hakimph.

Στις αρχές του 2000 υπολογίζεται ότι τα ποσά παραγωγής ακατέργαστου πετρελαίου του Ιράν άγγιζαν τα 3.700.000 βαρέλια ανά ημέρα (b/d), και ένα χρόνο αργότερα η παραγωγή άγγιξε τα 3.800.000 b/d, σήμερα υπολογίζεται ότι η παραγωγή αγγίζει τα 4.000.000 (b/d), βλέπουμε δηλαδή ότι παρατηρείται μια αυξητική τάση.

Από τις παραπάνω ποσότητες πετρελαίου που προαναφέρθηκαν, υπολογίζεται ότι 1.000.000 b/d προορίζονταν για την εσωτερική κατανάλωση της χώρας, και ότι 2.700.000 b/d, προορίζονταν για τις εξαγωγές της χώρας στις αρχές του 2000. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι η εσωτερική κατανάλωση της χώρας αυξάνεται με γοργούς ρυθμούς εξαιτίας της αυξανόμενης οικονομικής και βιομηχανικής ανάπτυξης της χώρας. Ακόμα, πρέπει να σημειωθεί ότι η εν λόγω χώρα καταβάλει αξιосέβαστα ποσά (περίπου 1.000.000.000 \$) ετησίως για την εισαγωγή παραγώνων πετρελαίου, τα οποία η ίδια είναι αδύνατον να περάσει. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι το Ιράν είναι μια χώρα που ευνοεί πολύ το κλίμα επενδύσεων τόσο εγχωρίων, όσο και ξένων για την αύξηση της παραγωγής πετρελαίου. Μακροπρόθεσμα δε ο στόχος είναι η αύξηση της παραγωγής πετρελαίου σε 8.000.000 (b/d) και το ύψος των επενδύσεων ως προς την επίτευξη του παραπάνω στόχου αναμένεται να φθάσει τα 24.000.000.000 \$.

Ενδεικτικό παράδειγμα των παραπάνω επενδύσεων, αποτελεί το γεγονός του ότι στις αρχές του 2001, το Ιράν και η Ιαπωνία προχώρησαν σε συμφωνία που προέβλεπε την παραχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης πετρελαίου στην Ιαπωνία, σε ορισμένες περιοχές του Ιράν. Οι εταιρείες που ανέλαβαν την παραπάνω εκμετάλλευση ανήκαν στην κρατική εταιρεία πετρελαίου της Ιαπωνίας. Για αντάλλαγμα, προβλεπόταν στην συμφωνία υποχρέωση της Ιαπωνίας να καταβάλλει με μορφή δανείου το ποσό των 3.000.000.000 \$ στο Ιράν. Παρόμοια συμφωνία υπογράφηκε μεταξύ Ιράν και Ιταλίας, σύμφωνα με την οποία η Ιταλική εταιρεία ENI αναλάμβανε τα δικαιώματα εκμετάλλευσης της περιοχής Darklonin με αντάλλαγμα την χορήγηση 1.000.000.000 στο Ιράν.

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι Ιράν διαθέτει και αποθέματα πετρελαίου στην περιοχή της Κασπίας Θάλασσας, τα οποία υπολογίζονται

σε 15.000.000 βαρέλια δεν είναι όμως ανανέωσιμα, επομένως ουσιαστικά είναι σαν να μην υπάρχουν. Παρόλα αυτά όμως πρέπει να σημειωθεί ότι πραγματοποιώντας προσπάθειες έρευνας τόσο από τις προαναφερθέντες Ιαπωνικές εταιρείες, όσο και από την Ιρανική εταιρεία Sadra αλλά και από την Σαουδική GVA, για την ύπαρξη κοιτασμάτων πετρελαίου.

Άλλες σημαντικές εταιρείες πετρελαίου που δραστηριοποιούνται στην Περσική επικράτεια, είναι η εθνική Ιρανική επιχείρηση πετρελαίου (NIOC), η εθνική Ιρανική πετροχημική εταιρεία, η Περσική εταιρεία Anglo καθώς και οι ξενόφερτες εταιρείες TEXACO, Shell, Amينوil, Settx, Agency Ltd, Ricfield κ.τ.λ.

Ακόμα πρέπει να αναφερθεί ότι η χώρα διαθέτει 9 διυλιστήρια, τα οποία έχουν την ικανότητα κατεργασίας 1.500.000 b/d ακατέργαστου πετρελαίου, και γίνεται προσπάθεια μελλοντικά να αυξηθεί η ικανότητα αυτή σε 2.000.000 b/d. Οι εξαγωγές πετρελαίου πραγματοποιούνται διαμέσου τερματικών θαλάσσιων αγωγών. Οι σημαντικότεροι από αυτούς είναι, οι τερματικοί σταθμοί των νησιών Sirri και Kharg καθώς και το λιμάνι Ras Bahregan. Άλλα σημαντικά λιμάνια είναι το Abadan και το Bahdar Maheshabr.

### (3.2.7) Ιράκ



Το Ιράκ αποτελεί μια χώρα με πλούσια αποθέματα πετρελαίου. Υπολογίζεται ότι διαθέτει 115 δισεκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου, πράγμα που κάνει το Ιράκ την τρίτη μεγαλύτερη παραγωγό χώρα σε πετρέλαιο με τα από την Σαουδική Αραβία και από τον Καναδά. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η εν λόγω ποσότητα που αναφέρεται είναι πολύ σχετική, αφού μόνο το 10% του υπεδάφους της χώρας αυτής έχει ερευνηθεί. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι διάφοροι αναλυτές και ερευνητές πιστεύουν ότι η χώρα αυτή διαθέτει πολλά δισεκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου ακόμη (υπολογίζεται δε ότι τα μη αποδεδειγμένα αποθέματα πετρελαίου του Ιράκ μπορούν να αγγίζουν τα 220 δισεκατομμύρια βαρέλια.

Όσον αφορά την παραγωγή πετρελαίου του Ιράκ, υπολογίζεται ότι η τρέχουσα παραγωγή αργού πετρελαίου (σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία το Μάρτιο του 2003) αγγίζει τα 2,2 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα (b/d), ενώ σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες πληροφορίες για την ετήσια παραγωγή, γνωρίζουμε ότι το έτος 2003 κυμάνθηκε σε 1,33 εκατομμύρια (b/d). Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η προπολεμική παραγωγική ικανότητα πετρελαίου της χώρας αυτής ήταν 2,8 με 3,0 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα, αλλά μειώθηκε αρκετά, εξαιτίας της καταστροφής που δέχτηκε η χώρα κατά τους δύο πολέμους με τις Η.Π.Α., αλλά και κατά τον πόλεμο με το Ιράν (1980-1988). Επίσης, η παραγωγή της χώρας κατά το έτος 2002 κυμάνθηκε 2,04 εκατομμύρια (b/d), εκ των οποίων τα 2,02 εκατομμύρια (b/d) ήταν αργό πετρέλαιο.

Η εν λόγω χώρα σύμφωνα με στοιχεία του έτους 2002, υπολογίζεται ότι χρησιμοποιεί 460.000 (b/d) για την κάλυψη των εγχώριων αναγκών κατανάλωσής της, ενώ κατά τα έτη 2003-2004, η ποσότητα αυτή κυμάνθηκε σε 300.000 – 350.000 (b/d) με 400.000 b/d, αντίστοιχα. Οι καθαρές εξαγωγές πετρελαίου του Ιράκ κατά τα έτη 2002-2003-2004 υπολογίζονται σε 1,58 εκατομμύρια b/d, 0,9-1,0 εκατομμύρια b/d και 1,8 εκατομμύρια b/d. Οι δε εισαγωγές αμερικανικού διυλισμένου πετρελαίου και παραγώγων αυτού προς το Ιράκ κατά το έτος 2003 από την Αμερική, υπολογίζεται σε 470.000 (b/d).

Οι περιοχές στις οποίες βρίσκονται οι ποσότητες του παραγόμενου πετρελαίου του Ιράκ είναι οι ακόλουθες. Τα αποδεδειγμένα κοιτάσματα πετρελαίου της χώρας αυτής βρίσκονται στις περιοχές Majhoon (12-30 εκατομμύρια βαρέλια), στη δύση στη περιοχή Quarna (13,3-15,0 εκατομμύρια βαρέλια), στην ανατολική Βαγδάτη (11+ εκατομμύρια βαρέλια), στην περιοχή Kirkuk (10+ εκατομμύρια βαρέλια), Rumaldda (10+ εκατομμύρια βαρέλια), Umar (6+), Rattaw (3,1), Haifaya (2,5-4,6), Hassiriya (1,5), Khurmala (1,0), Gharaf (1,0-1,1), Radifaln (0,7).

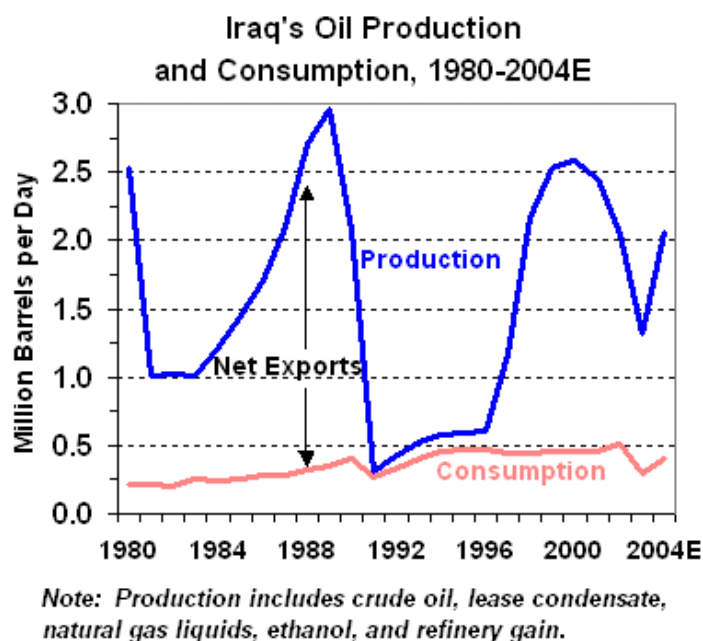
Οι βασικές επιχειρήσεις πετρελαίου που δραστηριοποιούνται στο Ιράκ είναι η κρατική Ιρακινή εταιρεία πετρελαίου (INOC) που ανέλαβε την διαχείριση του πετρελαίου της χώρας αυτής από το 1975 από ξένες διεθνείς επιχειρήσεις που είχαν τον κύριο λόγο όσον αφορά τον έλεγχο αυτό, μέχρι τότε. Άλλες ξένες επιχειρήσεις που ανέλαβαν δράση στη χώρα αυτή μετά τον πόλεμο με τις Η.Π.Α. αναλαμβάνοντας δικαιώματα εκμετάλλευσης πετρελαίου αλλά και επισκευών των κατεστραμμένων εγκαταστάσεων πετρελαίου ήταν η Ρωσική εταιρεία Lukoil που ανέλαβε δράση στην περιοχή δυτικά της Βασόρας στον τομέα της Rumalla. Άλλες δύο εταιρείες ήταν οι επίσης ρωσικές Zaribehnrft και Mashinoimport στην περιοχή της Qurna, καθώς και η λευκορώσικη Slavneft στην περιοχή της Suya. Το Μάιο του 2003 μία άλλη ρωσική επιχείρηση η Tarheft σε συνεργασία με την Γερμανική MRH σχημάτισαν μία κοινοπραξία, η οποία ανέλαβε δικαιώματα προκειμένου να κερδιθεί η εργασία στον τομέα πετρελαίου του Ιράκ. Κλείνοντας, άλλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο Ιράκ ανά περιοχή μπορούμε να πούμε ότι είναι οι ακόλουθες: (Phi, Repsol) Nasiriya, (ONGC, Sohatrack, Pertamina) Tuba, (Shell, Petronas, Canoxy) Ratawi, (Mashinoimport, Roshefte Gasexport) Charaf.

Σχετικά τώρα με τις ποσότητες πετρελαίου που εξαγει η χώρα αυτή, πρέπει να σημειωθεί ότι διαθέτει σημαντικούς τερματικούς σταθμούς σε λιμάνια του περσικού κόλπου όπως είναι οι ακόλουθες: Mina al-bakr, Khoral-amaya, Alkhor-Zubair, Umm Qasr, καθώς επίσης και πετρελαιαγωγούς διαμέσου των οποίων πραγματοποιούνται οι εξαγωγές



πετρελαίου όπως είναι οι πετρελαιαγωγοί: Kirkuc – Cryhan (1,5-1,6 εκατομμύρια b/d), ο πετρελαιαγωγός Irsaί (1,65 εκατομμύρια b/d) και ο πετρελαιαγωγός Kirkuk-Bahia (0,3 εκατομμύρια b/d).

Περνώντας τώρα στις δυνατότητες διύλισης της χώρας αυτής, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία την 7/1/2004, υπολογίζονται σε 587.500 (b/d). Η χώρα αυτή διαθέτει τρία μεγάλα διυλιστήρια ένα στην περιοχή Baisi με ικανότητα διύλισης 310.000 b/d, ένα στη Βασόρα με ικανότητα διύλισης 150.000 b/d και ένα στην Daura με ικανότητα 100.000 b/d, καθώς επίσης και πέντε μικρότερα διυλιστήρια, Khanakin (12.000 b/d), Haditha (7.000 b/d, Muftiah (4.500 b/d), Qayarah (2.000 b/d) και τέλος στο Kirkuk με ικανότητα διύλισης 2.000 b/d.



### **(3.3) ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ**

#### **(3.3.1) Χώρες που περιβάλλονται από την μεσόγειο**

##### **Ελλάδα**

Η Ελλάδα είναι μια χώρα φτωχή σε αποθέματα αργού πετρελαίου, υπολογίζεται ότι διαθέτει περίπου αποθέματα 9.000.000 βαρελιών. Η

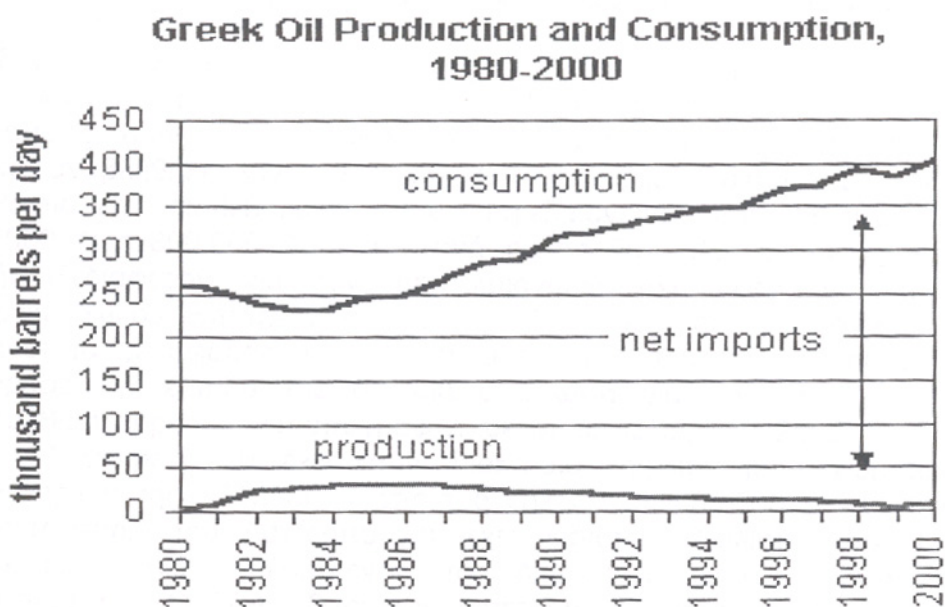
κατανάλωση πετρελαίου της χώρας αυτής, υπολογίζεται ημερησίως σε 406.000 (b/d), ενώ η παραγωγή της σε 8.992 βαρέλια ανά ημέρα (b/d). Από τα παραπάνω είναι προφανές ότι οι καθημερινές εγχώριες ανάγκες κατανάλωσης πετρελαίου της Ελλάδας, καλύπτονται επί το πλείστον από εισαγωγές. Όσον αφορά δε τις ενεργειακές ανάγκες της Ελλάδας και τις μορφές ενέργειας που χρησιμοποιεί αυτή στις ημερήσιες ανάγκες τις, πρέπει να σημειωθεί, ότι η πετρελαϊκή ενέργεια, αποτελεί την σημαντικότερη μορφή ενέργειας που χρησιμοποιείται στην Ελλάδα, καθώς καλύπτει περίπου το 60% των ενεργειακών αναγκών της χώρας (σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του 2003). Οι σημαντικότερες χώρες από τις οποίες προέρχονται οι εισαγωγές πετρελαίου για την Ελλάδα, είναι οι χώρες της μέσης ανατολής, και συγκεκριμένα το Ιράν και η Σαουδική Αραβία. Άλλες δευτερεύουσες χώρες σε ποσοστά εισαγωγής πετρελαίου είναι η Λιβύη, η Αίγυπτος και η Ρωσία.

Όσον αφορά τώρα την Ελληνική βιομηχανία πετρελαίου, πρέπει να σημειωθεί ότι εκεί κυρίως η κρατική εταιρεία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ, η οποία είναι μια εταιρεία που σχηματίστηκε το 1998 και διαδέχτηκε την εταιρεία Public Petroleum Corporation, που προϋπήρχε στο χώρο. Η εν λόγω εταιρεία έχει εξ' ολοκλήρου στην διάθεσή της τρία διυλιστήρια, εκ των οποίων το ένα βρίσκεται στην περιοχή της Θεσσαλονίκης και ασχολείται με την διανομή και το εμπόριο πετρελαίου και προϊόντων αυτού, εισάγοντας αργό πετρέλαιο και προϊόντα που δεν μπορούν να παραχθούν ή δεν συμφέρει να παραχθούν από αυτή. Όσον αφορά τώρα το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εταιρείας (παρόλο που ειπώθηκε πριν ότι πρόκειται για κρατική εταιρεία), πρέπει να σημειωθεί ότι η εταιρεία έχει ιδιωτικοποιηθεί μερικώς μετά από μια διαδικασία που ξεκινά σταδιακά το 2000. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στις αρχές του 2003 η εταιρεία Lukoil της Ρωσίας και ο Όμιλος Λάτση προσέφεραν 460.000.000 δολάρια για την απόκτηση μεριδίου της εταιρείας. Παρόλα αυτά όμως, το μεγαλύτερο μέρος της παραμένει ακόμα στο κράτος.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι η εταιρεία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ έχει κάτω από το ιδιοκτησιακό καθεστώς της, τον έλεγχο της μισής

χωρητικότητας των διυλιστηρίων όλης της Ελλάδας, η οποία αγγίζει σε όγκο τα 408.000 (b/d). Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι τα διυλιστήρια Θεσσαλονίκης και Ασπροπύργου διαθέτουν ικανότητες διύλισης αργού πετρελαίου 67.000 b/d και 140.000 b/d αντίστοιχα, και ότι δεν πρέπει να παραλειφθεί η ύπαρξη δύο ακόμα διυλιστηρίων ιδιωτικού ιδιοκτησιακού καθεστώτος, της Motor oil στην Κόρινθο και της Petrola Hellas, τα οποία δραστηριοποιούνται στις εξαγωγές διυλισμένων προϊόντων στην διεθνή αγορά.

Το ελληνικό παραγόμενο πετρέλαιο προέρχεται από τα κοιτάσματα πετρελαίου που βρίσκονται στον νομό Καβάλας. Η παραγωγή ξεκίνησε το 1996 μετά την ολοκλήρωση των εργασιών εξόρυξης από μια αμερικανική – καναδέζικη εταιρεία που είχε τα δικαιώματα έρευνα και εξόρυξης στην περιοχή αυτή, με την συμμετοχή βέβαια και της Ελλάδας. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι άλλη πετρελαιοφόρος περιοχή στην Ελλάδα που δραστηριοποιείται παραγωγικά, είναι και η νήσος Θάσος, η οποία βρίσκεται και αυτή στο νομό Καβάλας και έχει δυνατότητα παραγωγής 8.000 b/d.



### **Ιταλία**

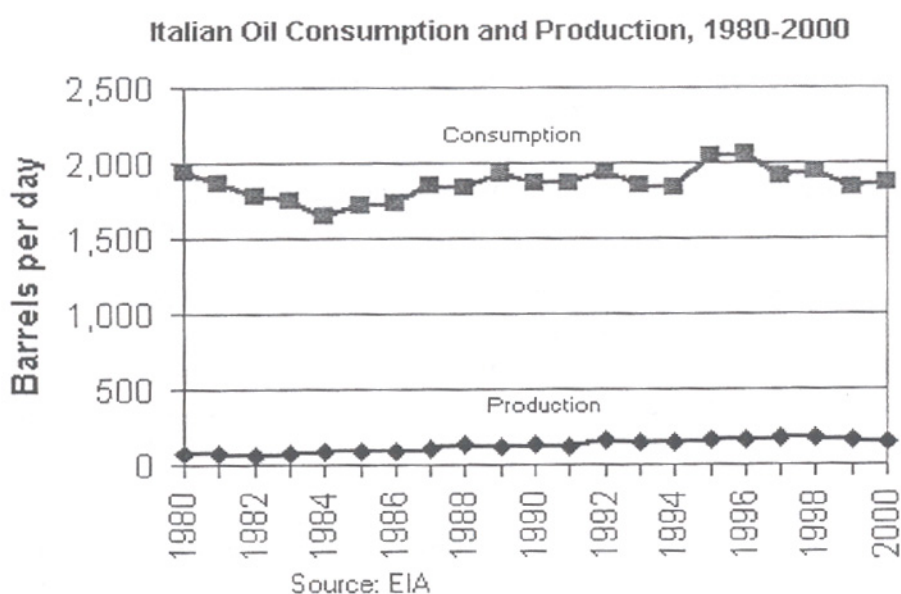
Η Ιταλία αποτελεί και αυτή μία χώρα με περιορισμένα αποθέματα πετρελαίου, υπολογίζεται ότι διαθέτει περίπου 625.000.000 βαρέλια

πετρελαίου. Η ημερήσια κατανάλωση πετρελαίου της χώρας αυτής υπολογίζεται σε 1.900.000 (b/d), ενώ η ημερήσια παραγωγή της σε 145.000 (b/d). Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι οι καθημερινές ανάγκες κατανάλωσης πετρελαίου της Ιταλίας καλύπτονται από εισαγωγές πετρελαίου (η Ιταλία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους εισαγωγείς αργού πετρελαίου της Ευρώπης). Οι βασικότερες χώρες διαμέσου των οποίων προέρχεται το εισαγόμενο πετρέλαιο για την Ιταλία, είναι κυρίως χώρες της μέσης ανατολής, και συγκεκριμένα το Ιράν, το Ιράκ και η Σαουδική Αραβία. Άλλες δευτερεύουσες πηγές αργού πετρελαίου για την Ιταλία, αποτελούν οι χώρες της βόρειας Αφρικής και ιδιαίτερα η Λιβύη.

Η κύρια εταιρεία πετρελαίου της Ιταλίας που δραστηριοποιείται στον χώρο αυτό, ονομάζεται ENI και σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία στο τέλος του 2003 είχε την ικανότητα να διαχειρίζεται 6.000.000.000 βαρέλια πετρελαίου, ενώ η παραγωγή πετρελαίου διαμέσου της εταιρείας αυτής κυμαινόταν σε 1.600.000 b/d στα τέλη του 2003. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι πάγια πολιτική θέση των κυβερνήσεων της Ιταλίας, ήταν το να αποκτήσει η χώρα αυτή όλο και μεγαλύτερη πρόσβαση σε ποσότητες αργού πετρελαίου (αυτή η γραμμή υπήρχε από τα τέλη της δεκαετίας του 1960). Δεν είναι τυχαίο λοιπόν το γεγονός του ότι σήμερα η Ιταλία εμφανίζεται ως η χώρα με τις μεγαλύτερες δυνατότητες διύλισης της Ευρώπης, με πάρα πολλά διυλιστήρια στο χώρο της, που επεξεργάζονται ποσότητες πετρελαίου που προέρχονται από τον Περσικό κόλπο και την βόρεια Αφρική. Η Ιταλία λοιπόν διαθέτει 16 διυλιστήρια εκ των οποίων τα έξι διαχειρίζεται εξ' ολοκλήρου η εταιρεία ENI. Τα διυλιστήρια αυτά αν και δεν χρησιμοποιούν και το 100% των ικανοτήτων τους πάρα πολύ σημαντικά, αφού έχουν την ικανότητα να εξυπηρετούν μεγάλα δεξαμενόπλοια και να επεξεργάζονται πολλούς τύπους πετρελαίου.

Τα κοιτάσματα πετρελαίου της Ιταλίας βρίσκονται κυρίως στα βόρεια της χώρας, και συγκεκριμένα στις περιοχές Villa Fortuna και Aquila, των οποίων τα δικαιώματα έρευνας και εκμετάλλευσης ανήκουν στην εταιρεία ENI. Επίσης, πολύ σημαντικά είναι και τα κοιτάσματα πετρελαίου της

περιοχής Valdagri, για τα οποία παρουσιάζεται έντονο Ευρωπαϊκό ενδιαφέρον. Τη διαχείριση των κοιτασμάτων αυτών την έχει αναλάβει η εταιρεία ENI σε συνδυασμό με μια Βρετανική εταιρεία. Ακόμα άλλη μία σημαντική περιοχή της οποίας τα δικαιώματα εκμετάλλευσης τα έχει εξ' ολοκλήρου η ENI, είναι και η Tempra Rozza, η οποία εμφανίζεται στα τέλη του 2003 να παράγει 42.000 βαρέλια ανά ημέρα.



### **Τουρκία**

Η Τουρκία είναι μία χώρα με πολύ περιορισμένα κοιτάσματα πετρελαίου, τα οποία βρίσκονται διασκορπισμένα σε διάφορα μέρη της χώρας και ιδιαίτερα νοτιοανατολικά αυτής. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι λίγο περισσότερο αξιόλογα αποθέματα πετρελαίου βρίσκονται στην περιοχή της ευρωπαϊκής Τουρκίας και της Μαύρης Θάλασσας και υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για την μελλοντική αξιοποίηση αυτών.

Κατά τα τελευταία έτη, παρατηρείται μια έντονη αύξηση στην κατανάλωση της πετρελαϊκής ενέργειας της Τουρκίας που συνεχίζεται με αργούς αλλά σταθερούς ρυθμούς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το η πετρελαϊκή ενέργεια καλύπτει το 45% των ενεργειακών αναγκών της χώρας, ποσοστό που αυξάνεται σταθερά. Οι εν λόγω ενεργειακές ανάγκες

καλύπτονται σχεδόν ολοκληρωτικά από εισαγωγές. Οι σημαντικότερες περιοχές διαμέσου των οποίων προέρχεται το εισαγόμενο πετρέλαιο της Τουρκίας είναι χώρες της Μέσης Ανατολής, όπως η Σαουδική Αραβία και κυρίως το Ιράκ, καθώς και η περιοχή της Ρωσίας.

Την παραγωγή πετρελαίου της Τουρκίας την διαχειρίζεται κυρίως κρατική τουρκική εταιρεία πετρελαίου (ΤΡΑΟ) καθώς και δευτερεύουσες - στον χώρο- ξένες εταιρείες όπως η Royal Dutch, η Shell και η Exxon Mobil. Η ΤΡΑΟ διαχειρίζεται περίπου 65.000 βαρέλια ανά ημέρα, δηλαδή το 75% της παραγωγής της χώρας. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι η ΤΡΑΟ δραστηριοποιείται σχετικά με την έρευνα και την ανάπτυξη πετρελαίου, καθώς και με τα δικαιώματα εκμετάλλευσης αυτού και σε περιοχές εκτός Τουρκίας. Ενδεικτικά παραδείγματα του προαναφερθέντος γεγονότος είναι και η δραστηριοποίηση της ΤΡΑΟ στις περιοχές της μέσης ανατολής και της μαύρης θάλασσας, καθώς και η συνεργασία της με σημαντικές εταιρείες πετρελαίου που δραστηριοποιούνται στις περιοχές αυτές.

### **Νέα Γιουγκοσλαβία**

Η Νέα Γιουγκοσλαβία είναι μία χώρα με αξιοπρόσεκτα κοιτάσματα πετρελαίου, τα οποία βρίσκονται διασκορπισμένα σε μικρές ποσότητες σε διάφορα μέρη σε όλη τη χώρα. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 35% των εγχώριων αναγκών πετρελαϊκής κατανάλωσης της χώρας, καλύπτεται από αυτά τα κοιτάσματα, των οποίων η παραγωγή αγγίζει τα 20.000 βαρέλια ανά ημέρα. Οι περιοχές όπου βρίσκονται τα πιο αξιόλογα κοιτάσματα πετρελαίου της χώρας είναι η περιοχή Vosvodina στα βόρεια της χώρας, καθώς και οι περιοχές Roxarevac, Aleksinac και Nis. Επιπλέον πρέπει να σημειωθεί ότι τις υπόλοιπες ποσότητες που της είναι απαραίτητες για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της, τις εισάγει από το Ιράκ, την Συρία και τη Ρωσία.

Όσον αφορά τώρα τις εταιρείες πετρελαίου που δραστηριοποιούνται στο χώρο της Γιουγκοσλαβίας αυτές είναι οι ακόλουθες. Η εταιρεία Nafta Insustrisa Scbise Sugopetral, η οποία αποτελεί και την κρατική εταιρεία πετρελαίου της χώρας και φέρει τα αρχικά NIS. Η εταιρεία αυτή είναι

μερικώς ιδιωτικοποιημένη και τα τελευταία χρόνια ελέγχει το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών πετρελαίου της χώρας. Άλλη εταιρεία που δραστηριοποιείται σε αυτό τον τομέα είναι και η εταιρεία Nafta, η οποία όμως είναι ιδιωτική. Ακόμα πρέπει να αναφερθεί και η ύπαρξη ξένων εταιρειών στη χώρα, που ασχολούνται με την έρευνα ύπαρξης κοιτασμάτων πετρελαίου όπως είναι η αγγλική Agamco.

Σχετικά τώρα με τις ικανότητες διύλισής της, πρέπει να ειπωθεί ότι η νέα Γιουγκοσλαβία διαθέτει δύο διυλιστήρια στις περιοχές Novisad και Pančevo, τα οποία ασχολούνται με την διύλιση αργού πετρελαίου και με την παραγωγή παραγώγων προϊόντων αυτού. Τα διυλιστήρια αυτά έχουν την δυνατότητα διαχείρισης 155.000 βαρελιών ανά ημέρα αργού πετρελαίου.

### **Ισπανία**

Η Ισπανία είναι μία χώρα με περιορισμένα κοιτάσματα πετρελαίου, τα αποθέματά της υπολογίζονται σε 27.000.000 βαρέλια. Η παραγωγή της χώρας υπολογίζεται σε 24.000 βαρέλια ανά ημέρα ενώ η κατανάλωσή της για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της σε 1.300.000 βαρέλια ανά ημέρα (b/d). Οι εισαγωγές πετρελαίου της Ισπανίας πραγματοποιούνται από τις χώρες της Βορείου Αφρικής (Αλγερία, Λιβύη, Μαρόκο), καθώς και από τις χώρες του Περσικού κόλπου (Σαουδική Αραβία, Ιράν). Οι χώρες αυτές ήταν και αναμένεται να είναι οι κύριες προμηθεύτριες χώρες πετρελαίου για την Ισπανία και τα επόμενα χρόνια. Τα κοιτάσματα πετρελαίου της χώρας βρίσκονται κυρίως στα νότια της χώρας αυτής.

Η κυριότερη εταιρεία πετρελαίου που δραστηριοποιείται στην Ισπανία είναι η (Setty Compania Espanola de Petroleos), η οποία σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις στα τέλη του 2003 παρουσιάζεται μερικώς ιδιωτικοποιημένη, με βασικό μέτοχο όμως το κράτος. Η εταιρεία αυτή έχει υπό τον έλεγχό της τους σημαντικότερους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς εισαγωγής αργού πετρελαίου, καθώς και τον έλεγχο του μεγαλύτερου μέρους των διυλιστηρίων της χώρας αυτής, τα οποία ασχολούνται με την διύλιση αργού πετρελαίου και την παραγωγή παραγώγων προϊόντων αυτού.

Επίσης πρέπει να ειπωθεί ότι οι ανάγκες κατανάλωσης της Ισπανίας αναμένεται να αυξηθούν τα επόμενα χρόνια, αφού η Ισπανία εξελίσσεται σε σπουδαία βιομηχανική δύναμη, αυτή τη στιγμή είναι η όγδοη στον κόσμο.

### **(3.3.2) Χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης**

#### **Γαλλία**

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, τον Ιανουάριο του 2004, τα αποδεδειγμένα αποθέματα ακατέργαστου πετρελαίου της Γαλλίας περιελάμβαναν συνολικά 140.000.000 βαρέλια, πράγμα που καθιστούσε τη χώρα ιδιαίτερα εξαρτώμενη από τις εισαγωγές πετρελαίου. Το έτος 2003 η Γαλλία κατανάλωσε 2,06 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου ανά ημέρα, του οποίου το 97% προερχόταν από εισαγωγές. Κατά το έτος 2003 η συνολική παραγωγή πετρελαίου της χώρας ήταν 24.100 βαρέλια ανά ημέρα ακατέργαστου πετρελαίου. Η Γαλλία εισάγει ακατέργαστο πετρέλαιο πρωτίστως από τη Σαουδική Αραβία, το Ιράκ και το Ιράν, και σε μικρότερη έκταση από το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Νιγηρία και τη Ρωσία.

Παρά τα περιορισμένα εσωτερικά αποθέματα και την παραγωγή ακατέργαστου πετρελαίου της Γαλλίας, η Γαλλική βιομηχανία πετρελαίου είναι σημαντικός παράγοντας στις αγορές παγκόσμιας ενέργειας, ειδικά μετά την συγχώνευση του Γαλλικού συνόλου επιχειρήσεων πετρελαίου που συγχωνεύτηκε με την εταιρεία Petrofma του Βελγίου και την Elf Aquitaine της Γαλλίας κατά τα έτη 1999 και 2000 αντίστοιχα. Η συγχώνευση δημιούργησε την εταιρεία Total Final Elf την τέταρτη μεγαλύτερη επιχείρηση πετρελαίου στον κόσμο, σύμφωνα με την αγοραστική της αξία, η οποία επίσης αποτέλεσε και έναν από τους μεγαλύτερους διαχειριστές υδρογονανθράκων στον κόσμο. Η εν λόγω εταιρεία διαχειρίζεται μεγάλες ποσότητες παραγωγής πετρελαίου σε όλο τον κόσμο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι διαχειρίζεται ημερησίως 646.000 (b/d) στην Αφρική, 460.000 (b/d) στην Ευρώπη, 388.000 (b/d) στην Μέση Ανατολή και 130.000 (b/d) στην Αμερική. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι η Total Final



Elf έχει δικαιώματα έρευνας και εκμετάλλευσης πετρελαίου και στον Καναδά, και ότι σε συνεργασία με τις εκεί εταιρείες σε ποσοστό (43,5% η Total Final Elf, 43,5% η Καναδική Conoco Phillips, και 13% η Ντεβόν), αναμένεται να αρχίσει η παραγωγή πετρελαίου εκεί το 2006 με ποσότητες που θα αγγίζουν τα 100.000 (b/d).

Η ικανότητα καθαρισμού ακατέργαστου πετρελαίου της Γαλλίας ήταν 1,95 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα (b/d) τον Ιανουάριο του 2004, οι μεγαλύτερες εγκαταστάσεις καθαρισμού της Γαλλίας διαχειρίζονται από την εταιρεία Total Final Elf και βρίσκονται στην περιοχή Gonfreville L'Orcher. Η ικανότητα διύλισής τους είναι 342.914 (b/d). Η ίδια εταιρεία επίσης διαχειρίζεται διυλιστήρια σε όλη την Ευρώπη με ικανότητες καθαρισμού που αγγίζουν τα 2,17 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα. Επειδή όμως εξαιτίας των αυστηρών κανονισμών που έχει επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση, σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος από την ρύπανση των διυλιστηρίων, χρειάζονται πάρα πολλές επενδύσεις με απότερω σκοπό να περιοριστεί η ρύπανση αυτή στα πλαίσια των ορίων της E.E.

### **Γερμανία**

Η Γερμανία αποτελεί μία χώρα με έντονες βιομηχανικές δραστηριότητες, πράγμα που την κάνει να έχει έντονες ενεργειακές ανάγκες και ιδιαίτερα πετρελαιικές ανάγκες για την λειτουργία των παραπάνω δραστηριοτήτων της. Αποτελεί όμως και μία χώρα με πολύ περιορισμένα αποθέματα πετρελαίου, πράγμα που την κάνει να εισάγει την πλειοψηφία των ποσοτήτων που της είναι απαραίτητες για την κάλυψη των εγχώριων αναγκών της.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, στα τέλη του 2003, η εγχώρια παραγωγή πετρελαίου της άγγιζε τα 67.000 βαρέλια αργού πετρελαίου ανά ημέρα (b/d), εκ των οποίων το 25% της ποσότητας αυτής προερχόταν από κοιτάσματα στις βόρειες περιοχές της χώρας. Την ίδια χρονική περίοδο η κατανάλωσή της άγγιζε ημερησίως τα 3.000.000 (b/d). Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η Γερμανία εισάγει περίπου 98% των ποσοτήτων που τις είναι απαραίτητες για την κάλυψη των ενεργειακών της αναγκών.

Οι ποσότητες πετρελαίου που εισάγει η Γερμανία προέρχονται κυρίως από τη Ρωσία, από κράτη της βόρειας θάλασσας και της βόρειας Αφρικής και σε μικρότερο βαθμό και από κράτη του περσικού κόλπου, διαθέτει αξιόλογα διυλιστήρια με αυξημένες ικανότητες διύλισης και χωρητικότητας, εκ των οποίων ορισμένα βρίσκονται στο Αμβούργο και έχουν ικανότητα διύλισης 500.000 (b/d).

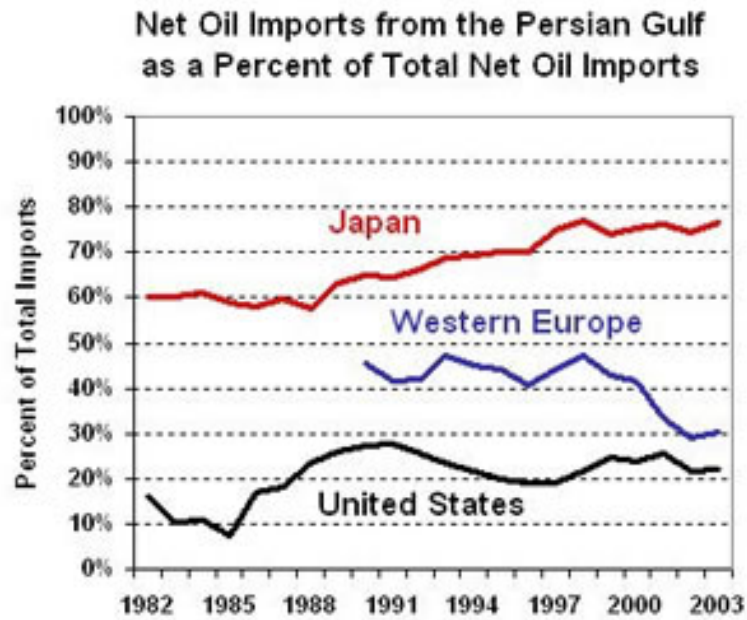
Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι λαμβάνοντας υπόψη μας ότι η Γερμανία είναι και εξελίσσεται σε ραγδαία βιομηχανικά αναπτυσσόμενη δύναμη, οι ποσότητες καταναλώσεως πετρελαίου θα τείνουν να αυξηθούν τα επόμενα χρόνια.

### **Ολλανδία**

Η Ολλανδία αποτελεί και αυτή μια χώρα με περιορισμένα αποθέματα πετρελαίου. Υπολογίζεται σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία στα τέλη του 2003 ότι τα αποθέματά της αγγίζουν τα 17.500.000 βαρέλια. Πρόκειται όμως και για μια ιδιαίτερα βιομηχανικά αναπτυγμένη χώρα με πλούσιες πετρελαϊκές ενεργειακές ανάγκες, τι οποίες καλύπτει με εισαγωγές πετρελαίου. Η ημερήσια παραγωγή της αγγίζει τα 15.000 (b/d) βαρέλια ανά ημέρα, ενώ οι εγχώριες ανάγκες της τα 900.000 βαρέλια ανά ημέρα.

Οι εισαγωγές πετρελαίου της χώρας προέρχονται από την Ρωσία διαμέσου πετρελαιαγωγού, από την βόρεια θάλασσα, από χώρες της νότιας Αμερικής και φυσικά από χώρες του Περσικού κόλπου. Επίσης, η χώρα αυτή διαθέτει τεράστιους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου στα λιμάνια του Ρότερνταμ και του Άμστερνταμ, καθώς επίσης και αρκετά διυλιστήρια που δραστηριοποιούνται στον καθαρισμό αργού πετρελαίου, στην παραγωγή παραγώγων προϊόντων αυτού. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι στη χώρα αυτή δραστηριοποιούνται σημαντικές εταιρείες πετρελαίου από όλο τον κόσμο, καθώς η χώρα αποτελεί σημαντικότατο κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου πετρελαίου, εξαιτίας των μεγάλων λιμένων που διαθέτει (Ρότερνταμ, Άμστερνταμ). Η σημαντικότερη εταιρεία πετρελαίου που δραστηριοποιείται στη χώρα είναι η Shell. Οι εν λόγω εταιρείες,

συμπεριλαμβανομένης και της Shell, υπολογίζεται ότι διαχειρίζονται ημερησίως 136.986 βαρέλια πετρελαίου διαμέσου της χώρας αυτής.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (4)**

### **Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΜΕΣΩ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΩΝ**

#### **(4.1) Εισαγωγή**

Το κεφάλαιο αυτό πραγματεύεται τη μεταφορά πετρελαίου των χωρών που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο διαμέσου των πετρελαιαγωγών. Παρακάτω θα πραγματοποιηθεί μια περιεκτική αναφορά που θα παρουσιάζει τους κυριότερους αγωγούς πετρελαίου της εξεταζόμενης περιοχής, την ονομασία αυτών, τις αφετηρίες και τους προορισμούς, τις ποσότητες πετρελαίου που μπορούν να μεταφερθούν μέσω αυτών, καθώς και την παρούσα κατάσταση τους με ορισμένα λοιπά χαρακτηριστικά τους.

#### **(4.2) Οι πετρελαιαγωγοί του Ιράκ**

Υπό τις καλύτερες συνθήκες και συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών μέσω Συρίας και μέσω Σαουδικής Αραβίας, οι οποίες είναι τώρα κλειστές ή χρησιμοποιούνται για άλλους λόγους, η υποδομή εξαγωγής πετρελαίου του Ιράκ θα μπορούσε να αποδώσει περισσότερο από 6 εκατομμύρια βαρέλια ανά ημέρα (b/d), (2,8 μέσω του Περσικού Κόλπου, 1,65 μέσω της Σαουδικής Αραβίας, 1,6 μέσω της Τουρκίας και περίπου 300.000 b/d μέσω Ιορδανίας και Συρίας). Εντούτοις οι εγκαταστάσεις εξαγωγής του Ιράκ (σωληνώσεις, λιμένες, αντλιοστάσια κ.τ.λ.) αναστατώθηκαν σοβαρά από τον πόλεμο Ιράν – Ιράκ (1980-1988), τον πόλεμο του Κόλπου (1990-1991) και τον πιο πρόσφατο πόλεμο τον Μάρτιο – Απρίλιο του 2003, και τις περιοδικές λεηλασίες και δολιοφθορές από τότε. Αυτή την περίοδο το Ιράκ έχει την ικανότητα εξαγωγής 2,5 εκατ. (b/d) (περίπου 2,0 εκατ. μέσω του Περσικού Κόλπου και 0,3 – 0,5 μέσω της Τουρκίας). Η πρόσθετη ικανότητα εξαγωγής του θα μπορούσε να προστεθεί στους ερχόμενους μήνες, εντούτοις, μέσω του Περσικού Κόλπου, της Συρίας και της Τουρκίας.



#### (4.2.1) Ο πετρελαιοαγωγός Kirkuk – Ceyhan

Η 600 μιλίων απόστασης διπλή σωλήνωση Kirkuk – Ceyhan, είναι η μεγαλύτερη γραμμή εξαγωγής ακατέργαστου πετρελαίου του Ιράκ. Η μία γραμμή διαμέτρου (40) ιντσών έχει πλήρως λειτουργική ικανότητα μεταφοράς 1,1 εκατ. (b/d), αλλά σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες θα μπορούσε να χειριστεί μόνο περίπου 900.000 (b/d), προπολεμικά. Η δεύτερη παράλληλη γραμμή, διαμέτρου (46) ιντσών έχει βέλτιστη ικανότητα 500.000 (b/d) και έχει ως σκοπό την προώθηση των αγωγών πετρελαίου της Βασόρας. Συνδυασμένες, οι δύο παράλληλες γραμμές έχουν μια παράλληλη ικανότητα (1,5 – 1,6) εκατ. (b/d). Δυστυχώς όμως το μέγεθος της σωλήνωσης έχει γίνει στόχος δολιοφθορών, με δύο επιθέσεις, τον Ιούνιο του 2003 και τον Αύγουστο του 2003. Και με άλλες δύο τον Σεπτέμβριο του 2003 και τον Δεκέμβριο του 2003, την ημέρα σύλληψης του Σαντάμ Χουσείν.

Αυτή την περίοδο, η γραμμή Kirkuk – Ceyhan είναι ανοικτή (από τις αρχές Μαρτίου του 2004) αλλά λειτουργεί πολύ κάτω από την κανονική

λειτουργική ικανότητά της, (300.000 – 500.000 b/d), με σημαντικές επισκευές να απαιτούνται ακόμα. Μεταξύ των άλλων προβλημάτων, η γραμμή βλάφθηκε από μια γέφυρα (Al-Fatah) με από βομβαρδισμό από Αμερικανικά αεροπλάνα κατά τη διάρκεια του πολέμου. Το γεγονός αυτό θα απαιτήσει σημαντικές επισκευές, συμπεριλαμβανόμενης της διάτρησης μιας νέας σήραγγας κάτω από τον ποταμό Τίγρη και της τοποθέτησης μιας νέας σωλήνωσης. Επιπλέον πρέπει να σημειωθεί ότι άλλα δύο αντλιοστάσια αυτής της γραμμής βλάπηκαν από δολιοφθορές.

#### **(4.2.2) Ο πετρελαιοαγωγός Kirkuk – Banias**

Τουλάχιστον από το 2001 έως το Μάρτιο του 2003 το Ιράκ και η Συρία χρησιμοποίησαν την παλαιά σωλήνωση ηλικίας (50 ετών), Kirkuk Banias, προχωρώντας σε παραβίαση των κυρώσεων των Η.Ε. Η σωλήνωση έχει διάμετρο 32 ιντσών, αφετηρία τι Βόρειες πετρελαιοπηγές του Kirkuk του Ιράκ και προορισμό τον μεσογειακό λιμένα Banias της Συρίας, σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες χρησιμοποιούνταν για μεταφορές τουλάχιστον 200.000 (b/d) του Ιρακινού πετρελαίου, κυρίως από το Βόρειο Ιράκ στις συριακές εγκαταστάσεις καθορισμού της Banias, το πετρέλαιο πωλήθηκε με μια σημαντική έκπτωση τιμών αλλά συνάμα βοήθησε στο να πωληθεί μαζί με αυτό και το πρόσθετο συριακό πετρέλαιο. Το Ιράκ και η Συρία είχαν διαβουλεύσεις για την οικοδόμηση μιας νέας παράλληλης σωλήνωσης ως αντικατάσταση της γραμμής Banias. Το Μάρτιο του 2003, οι ροές στη σωλήνωση σταμάτησαν, αν και η αμερικάνικη διοίκηση στην περιοχή του Ιράκ αρνήθηκε ότι οι δυνάμεις της είχαν στοχεύσει στη γραμμή. Στις αρχές Μαρτίου του 2004, ότι η σωλήνωση Ιράκ – Συρίας ήταν έτοιμη για χρήση με ικανότητα 250.000 (b/d).

#### **(4.2.3) Ο πετρελαιοαγωγός (IPSA)**

Κατά την διάρκεια του πολέμου Ιράκ – Ιράν (1980-1988), το Ιράκ έκτισε μι σωλήνωση διαμέσου της Σαουδικής Αραβίας, που έφερε την

ονομασία IPSA, που είχε ως προορισμό τον λιμένα της Ερυθράς Θάλασσας Maasiz, ακριβώς βόρεια του Yanbu. Η γραμμή IPSA έχει ικανότητα μεταφοράς 1,65 εκατ. (b/d) αλλά έκλεισε κατά την εισβολή του Ιράκ στο Κουβέιτ, τον Αύγουστο του 1990. Τον Ιούνιο του 2001, η Σαουδική Αραβία απαλλοτρίωσε τη γραμμή IPSA, παρά τις ιρακινές διαμαρτυρίες. Δύο χρόνια αργότερα, το Ιράκ εξέφρασε την ελπίδα του ότι θα ήταν σε θέση να χρησιμοποιήσει την γραμμή IPSA πάλι. Εντούτοις, οι σαουδάραβες έχουν δηλώσει ότι δεν είναι πρόθυμοι να το κάνουν αυτό, μετατρέποντας τη γραμμή αυτή, σε γραμμή φυσικού αερίου που θα το φέρνει από τις εσωτερικές περιοχές της Σαουδικής Αραβίας στην βιομηχανική πόλη της Ερυθράς Θάλασσας Yanbu.

#### **(4.2.4) Οι γραμμές: Kirkuk - Περσικός Κόλπος, Rumalla - Τουρκία (στρατηγική σωλήνωση)**

Προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι ικανότητες εξαγωγής (δηλαδή να βελτιωθούν οι αποστολές πετρελαίου στο Βορρά ή το Νότο), το Ιράκ κατασκεύασε έναν αντιστρέψιμο πετρελαιοαγωγό, με ικανότητα μεταφοράς 1,4 εκατ (b/d) με την ονομασία στρατηγική σωλήνωση το 1975. Η σωλήνωση αυτή αποτελείται από δύο παράλληλες γραμμές με ικανότητα μεταφοράς 700.000 b/d έκαστος. Οι γραμμές αυτές επιτρέπουν την εξαγωγή του βορείου ακατέργαστου πετρελαίου του Kirkuk προς τον Περσικό Κόλπο και των νότιων ακατέργαστων πετρελαίων της Rumalla προς την Τουρκία.

Κατά την διάρκεια του πολέμου 1990-1991, η στρατηγική σωλήνωση τέθηκε εκτός λειτουργίας, καθώς ένα αντλιοστάσιο στην περιοχή Haditha και τέσσερα άλλα αντλιοστάσιά της καταστράφηκαν. Τον Ιούνιο του 2003, μετά από μια εκτίμηση που έγινε από την κρατική ιρακινή εταιρεία πετρελαίου, διαπιστώθηκε ότι οι επισκευές θα έπαιρναν μακροχρόνιο διάστημα να πραγματοποιηθούν, και έτσι να τεθεί η γραμμή

σε λειτουργία. Ολόκληρο το σύστημα επίσης σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες χρειάζεται εκσυγχρονισμό.

#### **(4.2.5) Ο πετρελαιοαγωγός Μοσούλης – Χάιφα**

Τον Απρίλιο του 2003, υπήρξε μια συζήτηση σχετικά με την επαναλειτουργία της παλαιάς σωλήνωσης πετρελαίου από τη Μοσούλη του Βόρειου Ιράκ στη Χάιφα του Ισραήλ. Η γραμμή που χτίστηκε τη δεκαετία του (30) έφερε ικανότητα μεταφοράς πετρελαίου 100.000 (b/d), αλλά έκλεισε το 1948 με την καθιέρωση του νόμιμου κράτους του Ισραήλ.

Σήμερα εντούτοις, η σωλήνωση Μοσούλη – Χάιφα είναι σε εξαιρετικά κακή συνθήκη (το Ιρακινό τμήμα είναι εντελώς οξειδωμένο και το Ιορδανικό έχει εξ' ολοκλήρου καταστραφεί. Σύμφωνα με υπάρχουσες πληροφορίες θα απαιτούσε εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια η επισκευή και η επανοικοδόμηση της εν λόγω γραμμής, ακόμα και αν αυτό ήταν πολιτικά εφικτό (που δεν είναι αυτή την περίοδο). Αξίζει να σημειωθεί πάντως, ότι η Ιορδανία αρνήθηκε έντονα οποιοδήποτε ενδιαφέρον για να επανοικοδομήσει αυτή την σωλήνωση αυτή την περίοδο, που δηλώνει επίσημα ότι η σωλήνωση δεν υπάρχει στο Ιορδανικό έδαφος.

#### **(4.3) Μελλοντικά σχέδια για την ανάπτυξη πετρελαιοαγωγών του Ιράκ**

Η Ιορδανία και το Ιράκ είχαν συμφωνήσει το 1998 να χτίσουν μια σωλήνωση για την μεταφορά του Ιρακινού πετρελαίου με προορισμό τις εγκαταστάσεις καθαρισμού Zarqa της Ιορδανίας, με ικανότητα μεταφοράς 100.000 (b/d), και είχαν ανανεώσει αυτή την υποχρέωση σε πιο πρόσφατη συμφωνία ανεφοδιασμού πετρελαίου τους. Αυτό θα απέβαλε την ανάγκη του να μεταφέρεται το πετρέλαιο σε απόσταση πάνω από 600 μίλια επί της εθνικής οδού από την Haditha του Ιράκ στη Zarqa, χρησιμοποιώντας ένα στόλο 1.500 φορτηγών βυτιοφόρων, όπως έγινε για αρκετά έτη πριν το



2003. Τελικά η γραμμή θα σχεδιαζόταν να μεταφέρει τουλάχιστον 300.000 b/d του Ιρακινού ακατέργαστου πετρελαίου μέσω της Ιορδανίας, συμπεριλαμβανομένου και του πετρελαίου εξαγωγής της τελευταίας. Τον Δεκέμβριο του 2002, η Ιορδανική κυβέρνηση αξιολογούσε τις προσφορές του σχεδιαζόμενου προγράμματος, που περιλαμβάνονταν από τέσσερις ανταγωνιστικούς αναδόχους. Εντούτοις φαίνεται τώρα απίθανο ότι το πρόγραμμα θα προωθηθεί στο εγγύς μέλλον. Κατά τον δεύτερο πόλεμο του Κόλπου τον Μάρτιο – Απρίλιο του 2003, οι Ιρακινές προμηθεύσεις πετρελαίου ως προς την Ιορδανία σταμάτησαν και η Ιορδανία άρχισε να λαμβάνει πετρέλαιο από το Κουβέιτ, τη Σαουδική Αραβία και τα Ε.Α.Ε.

Τον Φεβρουάριο του 2004, υπήρξαν εκθέσεις που έδειχναν ότι το Ιράκ διαπραγματευόταν με το Ιράν την πιθανή κατασκευή μιας σωλήνωσης πετρελαίου 250.000 (b/d) στις εγκαταστάσεις καθαρισμού abadan στο νοτιοδυτικό Ιράν. Σαν ανταλλαγή, το Ιράν θα εξήγαγε έναν παρόμοιο όγκο πετρελαίου ως προς το Ιράκ – σαν μια όπως αποκαλούνταν ρύθμιση ανταλλαγής – Η σωλήνωση συζητήθηκε μεταξύ των αρμοδίων υπουργών πετρελαίου του Ιράκ και του Ιράν.

#### **(4.4) Ο πετρελαιοαγωγός του Σουέζ**

Η σωλήνωση του Σουέζ έχει ικανότητα μεταφοράς 2,5 εκατ. (b/d), συνδέει τον τερματικό σταθμό Alh Jukhna στον Κόλπο του Σουέζ, με τον τερματικό σταθμό Sidi – Kerih στη Μεσόγειο. Η σωλήνωση του Σουέζ αποτελείται από δύο παράλληλες γραμμές διαμέτρου 42 ιντσών, τις οποίες διαχειρίζονται από την αραβική κοινοπραξία EGPC (50%), από την Saudi Aramco (15%), από τρεις επιχειρήσεις του Κουβέιτ (15%) και από την QGPC του Κατάρ (5%). Η σωλήνωση είναι σε λειτουργία από τον Ιανουάριο του 1977, και έχει χρησιμεύσει ως μια εναλλακτική λύση στο Κανάλι του Σουέζ μεταφέροντας φορτία από τα βυτιοφόρα που είναι πάρα πολύ μεγάλα όταν είναι έμφορτα για το πέρασμα γης διώρυγας του Σουέζ.



Source: Oil Capital Ltd.

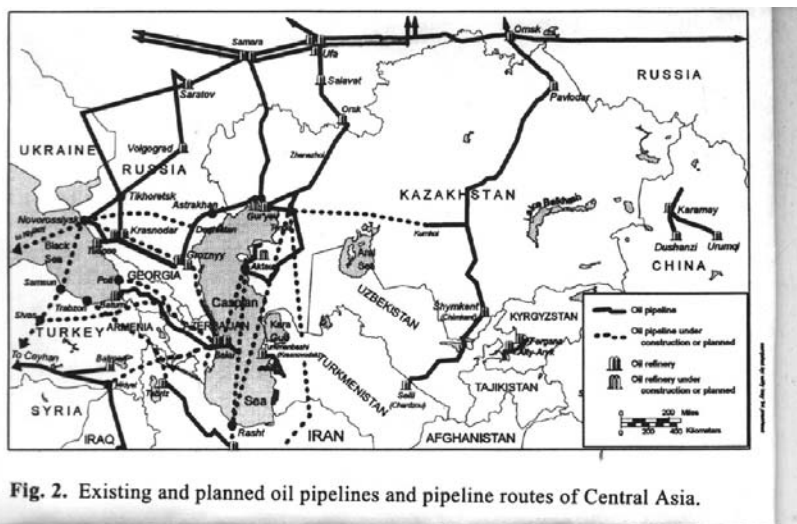
#### **(4.5) Ο πετρελαιογωγός ανατολής - δύσης της Σαουδικής Αραβίας**

Η σωλήνωση ανατολής – δύσης της Σαουδικής Αραβίας συνδέει τον Περσικό Κόλπο με το λιμάνι Yanbu της Σαουδικής Αραβίας στην Ερυθρά Θάλασσα. Πρόκειται για μια υψίστης σημασίας σωλήνωση αφού με την σύνδεση που πραγματοποιεί βοηθά στην παράκαμψη της θαλάσσιας διαδρομής διαμέσου (Περσικού Κόλπου, στενών Χορμούζ, Κόλπου Ομάν, Αραβική Θάλασσας, Κόλπου Αντέν δυτικά και κατόπιν βόρεια μέσω της Ερυθράς Θάλασσας στον Κόλπο του Σουέζ. Η εν λόγω σωλήνωση έχει ικανότητα μεταφοράς 4,8 εκατομμυρίων βαρελιών ανά ημέρα (b/d) και αποτελεί την κυριότερη σωλήνωση πετρελαίου αλλά και φυσικού αερίου της Σαουδικής Αραβίας. Το συνολικό μήκος της εν λόγω σωλήνωσης, υπολογίζεται σε 1.200 χιλιόμετρα.

#### **(4.6) Οι πετρελαιογωγοί του Ιράν**

Το Ιράν αποτελεί μια αρκετά σημαντική χώρα από εκείνες που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης. Αποτελεί την μόνη χώρα του Περσικού Κόλπου, η οποία έχει χερσαία με την κοινοπολιτεία των ανεξάρτητων κρατών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, αλλά συνάμα είναι και η μόνη χώρα του Περσικού Κόλπου που βρέχεται από την Κασπία Θάλασσα.

Φυσικό είναι λοιπόν, λαμβάνοντας υπόψην όλα τα παραπάνω, η χώρα αυτή να δέχεται αλλά και να αποστέλλει σημαντικές ροές πετρελαίου, μεταξύ των παραπάνω χωρών που αναφέρθηκαν, αλλά επίσης και να λειτουργεί ως περιοχή διαμετακομιστικού εμπορίου πετρελαίου των παραπάνω χωρών που αναζητούν έξοδο στον Περσικό Κόλπο. Σε αυτή την περιοχή λοιπόν παρουσιάζονται οι παρακάτω σημαντικοί πετρελαιοαγωγοί.



#### (4.6.1) Ο πετρελαιοαγωγός Baku – Tabriz

Ο πετρελαιοαγωγός Baku – Tabriz συνδέει την πόλη Baku του Αζερμπαϊτζάν που βρίσκεται στην Κασπία Θάλασσα, με την πόλη Tabriz που βρίσκεται στο βορειοδυτικό Ιράν. Η εν λόγω σωλήνωση αποτελείται από μια διπλής κατεύθυνσης γραμμή και έχει ικανότητα μεταφοράς που ξεκινά από 200.000 βαρέλια ανά ημέρα (b/d) και μπορεί να φτάσει σε μέγιστη ισχύ τα 400.000 (b/d) πρόκειται για μια σωλήνωση που το μήκος της αγγίζει περίπου 300 χιλιόμετρα.

Ο ρόλος της παραπάνω σωλήνωσης είναι να διευκολύνει την μεταφορά πετρελαίου μεταξύ της πόλης Baku που αποτελεί σημαντικό τερματικό λιμένα του Αζερμπαϊτζάν στην Κασπία Θάλασσα και της πόλης Tabriz του βορειοδυτικού Ιράν. Παρατηρείται δηλαδή μια σημαντική ροή πετρελαίου από τα βορειοδυτικά του Ιράν δια μέσου αυτού του

πετρελαιοαγωγού προς τις χώρες της Κασπίας και κατ' επέκταση προς την Ευρώπη στη συνέχεια.

Η κατασκευή του πετρελαιοαγωγού αυτού κόστισε 500 εκατομμύρια δολάρια και η διαχείριση ανήκει κατά μεγαλύτερο βαθμό στη Ρωσική εταιρεία πετρελαίου Total Final EIF.

#### **(4.6.2) Ο πετρελαιοαγωγός Νέκα – Tehran**

Πρόκειται για έναν εσωτερικό αγωγό του Ιράν, ο οποίος βρίσκεται μέσα στα όρια της επικρατείας του. Συνδέει την πρωτεύουσα της χώρας Τεχεράνη με την πόλη Νέκα του Ιράν. Ο αγωγός αυτός αποτελείται από μια σωλήνωση διπλής γραμμής, μέγιστης διαμέτρου 30 ιντσών. Η απόσταση που καλύπτει, αγγίζει τα 208 μίλια. Η ικανότητα μεταφοράς του ξεκινάει από 1.750.000 βαρέλια ανά ημέρα (b/d) και μπορεί να φτάσει – το μέγιστο – σε 370.000 (b/d). Η κατασκευή του εν λόγω αγωγού κόστισε 400 με 500 εκατομμύρια δολάρια και η διαχείρισή του ανήκει στην κρατική εταιρεία πετρελαίου του Ιράν.

Ο εξεταζόμενος αγωγός διευκολύνει την μεταφορά πετρελαίου από την Τεχεράνη στην πόλη Νέκα δηλαδή από τα βόρεια στα νότια του Ιράν και στη συνέχεια διαμέσου της Νέκα στον Περσικό Κόλπο, στις τερματικές εγκαταστάσεις του τελευταίου από όπου εξάγεται σε διάφορες περιοχές της υφελίου.

#### **(4.6.3) Ο πετρελαιοαγωγός Kazakhstan – Turkmenistan – Iran**

Ο πετρελαιοαγωγός αυτός ξεκινάει από την δημοκρατία του Kazakstan της πρώην σοβιετικής ένωσης κοντά στην περιοχή της Κασπίας Θάλασσας και έχει κατεύθυνση τον νότο. Διέρχεται μέσα από την επικράτεια του Turkmenistan και στη συνέχεια διαμέσου του Ιράν καταλήγει στον τερματικό σταθμό εξαγωγής πετρελαίου του τελευταίου, στο νησί Kharg Island, στον Περσικό Κόλπο. Πρόκειται για ένα τεράστιο

αγωγό διαμέτρου 60 ιντσών και μέγιστης μεταφορικής ικανότητας (1) εκατομμυρίου βαρελιών ανά ημέρα (b/d). Η απόσταση του εν λόγω αγωγού κυμαίνεται στα 930 μίλια και το κόστος κατασκευής του στα 1,2 εκατομμύρια δολάρια. Τη δε διαχείριση του αγωγού έχει αναλάβει η Ρωσική εταιρεία Total Final EIF.

Η λειτουργία του εξεταζόμενου αγωγού οφείλει στο να μεταφέρεται το αργό πετρέλαιο του Kazakhstan από την περιοχή της Κασπίας Θάλασσας στον Περσικό Κόλπο και εν συνεχεία διαμέσου αυτού να εξάγεται με τα πλοία προς όλες τις πιθανές διαδρομές εξαγωγής του.

#### **(4.7) Ο πετρελαιοαγωγός Μενάμ – Σιδώνα**

Ο πετρελαιοαγωγός αυτός συνδέει την πρωτεύουσα Μενάμ του Μπαχρέιν με την παραλιακή πόλη Σιδώνα της Βυρητού. Ξεκινάει από το Μπαχρέιν, διασχίζει την Σαουδική Αραβία, στη συνέχεια την Ιορδανία, τη Συρία και στο τέλος καταλήγει στο Λίβανο, στην πόλη Σίδωνα. Πρόκειται για ένα αγωγό μέγιστης διαμέτρου 42 ιντσών και μέγιστης μεταφορικής ικανότητας που αγγίζει τα 230.000 βαρέλια ανά ημέρα (b/d). Ο αγωγός αυτός είναι ύψιστης ζωτικής σημασίας για τις εξαγωγές πετρελαίου του Μπαχρέιν που προορίζονται προς την Ευρώπη αφού διαμέσου αυτού πραγματοποιείται ολόκληρη παράκαμψη του γύρου της αραβικής χερσονήσου και έτσι διευκολύνονται πολύ οι εξαγωγές πετρελαίου που ρέουν προς την Ευρώπη.

Ο πετρελαιοαγωγός αυτός έχει μήκος που κυμαίνεται περίπου γύρω στα 2000 μίλια και κόστος κατασκευής που αγγίζει το (4,0) εκατομμύρια δολάρια. Η διαχείριση ανήκει κατά μεγαλύτερο βαθμό στην κρατική εταιρεία πετρελαίου του Μπαχρέιν (BARCO).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (5)**

### **ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**

#### **(5.1) Εισαγωγή**

Είναι γεγονός ότι η στρατηγική θέση των χώρων που περικλείουν τον Περσικό Κόλπο, είναι υψίστης γεωπολιτικής και στρατηγικής σημασίας. Οι παραπάνω χώρες διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο στην παγκόσμια αγορά και κατ' επέκταση στην παγκόσμια μεταφορά πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο προς όλη την υφήλιο και ιδιαίτερα προς τις χώρες της Ευρώπης που μας αφορά στη μελέτη της παρούσας εργασίας. Εξαιτίας όλων των παραπάνω, είναι αυτονόητο λοιπόν ότι πρέπει να πραγματοποιηθεί αναφορά στα κυριότερα λιμάνια των χωρών αυτών που εξυπηρετούν φορτία πετρελαίου.

Πιο συγκεκριμένα, στο παρακάτω κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στα κυριότερα λιμάνια του Περσικού Κόλπου εξαγουν πετρέλαιο, στα χαρακτηριστικά των λιμανιών αυτών, στις ποσότητες φορτίου που διακινούν, στον εξοπλισμό που διαθέτουν, καθώς και στα πλοία που έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετούν.

#### **(5.2) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας.**

##### **Το λιμάνι του Rabigh**

Το εμπορικό λιμάνι του Rabigh βρίσκεται στην ανατολική ακτή της ερυθράς θάλασσας στη Σαουδική Αραβία, περίπου 277 ναυτικά μίλια βόρεια του Ισλαμικού λιμανιού της Jeddah. Το Rabigh είναι ένας βαθύς λιμένας ύδατος, ο οποίος προστατεύεται με μια παράκτια σειρά σκοπέλων παράλληλων ως προς την ακτή. Αποτελείται από τρεις περιοχές, τον λιμένα φόρτωσης πετρελαίου, τον λιμένα γενικού φορτίου και τον λιμένα ξηρού φορτίου. Υπολογίζεται ότι γύρω στα 300 σκάφη αντιμετωπίζονται ετησίως

από τον λιμένα και ότι 20.000.000 + ακατέργαστου πετρελαίου και πετρελαιοειδών εξάγονται ετησίως από το συγκεκριμένο λιμένα και 14.000.000 αερίου. Ο εν λόγω λιμένας μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστης χωρητικότητας 325.000 dwt.

### **Το λιμάνι του Damman**

Το λιμάνι του damman, το οποίο είναι γνωστό και με την ονομασία λιμάνι του βασιλέως abdul aziz, αποτελείται από ένα τεχνητό νησί που βρίσκεται σε απόσταση 5 ναυτικών μιλίων από την Σαουδική Αραβία και συνδέεται μ' αυτήν με ένα πλωτό δίκτυο δρόμων και ραγών. Στο λιμάνι υπάρχουν 39 αγκυροβόλια χειρισμού φορτίου, περιλαμβάνεται επίσης τερματικός σταθμός με 4 αγκυροβόλια εμπορευματοκιβωτίων, μαζικό αγκυροβόλιο τσιμέντου, μαζικό τερματικό σιταριού με 3 αγκυροβόλια και κινητά μηχανήματα για τον χειρισμό αυτού, αγκυροβόλιο πετρελαίου και τερματικό χώρων κατάψυξης. Υπολογίζεται ότι ο λιμένας αντιμετωπίζει ετησίως 11.378.866 t φορτίου και μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μέγιστης χωρητικότητας 145.014 dwt.

### **Το λιμάνι Yanbu**

Το λιμάνι Yanbu βρίσκεται 360 Km βόρεια της Jeddah στην ερυθρά θάλασσα. Το Yanbu αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο λιμένα της δυτικής αυτής της Σαουδικής Αραβίας. Ο λιμένας προστατεύεται από την νοτιοδυτική πλευρά του από ένα φυσικό εμπόδιο κοραλλιογενών υφάλων. Το κανάλι εισόδου του λιμένα έχει μήκος 18 Km και βάθος 14 m, αξίζει να σημειωθεί ότι έξω από το λιμάνι δεν υπάρχει κανένα ασφαλές αγκυροβόλιο. Πρόκειται για ένα βιομηχανικό λιμάνι το οποίο εξυπηρετεί ετησίως σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία 900.000 t φορτίου.

### **Το λιμάνι του King Fand**

Το λιμάνι King Fand βρίσκεται 20 Km νότια του Yanbu στη δυτική πλευρά της Σαουδικής Αραβίας στις ανατολικές ακτές της ερυθράς θάλασσας.

Πρόκειται για ένα φυσικό λιμάνι που εκτείνονται οι εγκαταστάσεις του σε μια απόσταση 25 Km και προστατεύεται από την ανοικτή θάλασσα με ένα φυσικό κυματοθραύστη. Το λιμάνι διαθέτει 8 τερματικούς σταθμούς εκ των οποίων η έξι εξυπηρετούν βυτιοφόρα πλοία. Υπολογίζεται ότι το λιμάνι αντιμετωπίζει ετησίως 1800 πλοία και 90.000.000 φορτίου εκ του οποίου το 70% αποτελεί ακατέργαστο πετρέλαιο και παράγωγα αυτού. Το λιμάνι μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μέγιστης χωρητικότητας 483662 dwt. Στο λιμάνι αυτό δραστηριοποιούνται 6 εταιρείες πετρελαίου, η Export Refinery Chemical χρησιμοποιώντας 2 αγκυροβόλια, η Export Refinery – Samref χρησιμοποιώντας 3, η Iraqui – Almussir χρησιμοποιώντας 3, η Saudi aramco crude χρησιμοποιώντας 4, η Saudi aramco NGI χρησιμοποιώντας 2 και η Saudi aramco Yanbu refinery χρησιμοποιώντας 4.

### **Το λιμάνι Ras as Khafji**

Το λιμάνι Ras as Khafji βρίσκεται 15 Km βορειοανατολικά της Σαουδικής Αραβίας κοντά στη ζώνη των συνόρων της Σαουδικής Αραβίας με το Κουβέιτ. Το λιμάνι αυτό περιλαμβάνει 4 αγκυροβόλια βυτιοφόρων πλοίων και περιοχή αγκυροβόλησης πλοίων γενικού φορτίου, διαχειρίζεται φορτία ακατέργαστου πετρελαίου, φυσικού αερίου και παραγώγων πετρελαίου. Υπολογίζονται ετησίως ότι εξυπηρετεί 60 πλοία και μπορεί να αντιμετωπίσει πλοία μέγιστης χωρητικότητας 300.000 dwt. Τα βάθη των αγκυροβολίων κυμαίνονται από 11 m έως 15.2 m. Στο λιμάνι δραστηριοποιείται η Arahian oil Company.

### **Το λιμάνι του Jubail**

Το λιμάνι του Jubail βρίσκεται τοποθετημένο 90 Km βόρεια του Damman στον Κόλπο. Βασικά ο λιμένας αποτελείται από δύο λιμάνια, τον βιομηχανικό λιμένα και τον εμπορικό λιμένα, τα οποία προστατεύονται από μία σειρά κυματοθραυστών. Τα εν λόγω λιμάνια έχουν δύο κανάλια εισόδου με μέγιστο βάθος 14 m. Υπολογίζεται δε ότι το λιμάνι αντιμετωπίζει ετησίως 2.000.000 t φορτίου και 7.800 τpu.



Όσον αφορά την εξυπηρέτηση των βυτιοφόρων πλοίων το λιμάνι Jubail διαθέτει 6 αγκυροβόλια με βύθισμα που κυμαίνεται από 14.4 m έως 21 m. Φυσικά υπάρχουν εγκαταστάσεις φόρτωσης αργού πετρελαίου και παραγωγών αυτού. Το λιμάνι αυτό μπορεί να εξυπηρετήσει βυτιοφόρο πλοίο μεγίστης χωρητικότητας 500.000 dwt.

### **Το λιμάνι Ras Tanura**

Το λιμάνι Ras Tanura βρίσκεται σε μια χερσόνησο της οποίας το νότιο τέλος διαμορφώνει ένα οβελό άμμου, του οποίου η άκρη είναι γνωστή ως Ras σε Tannurab (από εκεί προέρχεται και το ομώνυμο όνομα του παρόντος λιμένα). Το λιμάνι αυτό περιλαμβάνει δύο βασικούς τερματικούς σταθμούς, τον τερματικό σταθμό ακατέργαστου πετρελαίου Ju'aymah και τον τερματικό σταθμό L p G Ju'aymah.

Οι εγκαταστάσεις αργού πετρελαίου Ju'aymah βρίσκονται 18 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά του λιμένα Ras Tanura και 7 ναυτικά μίλια παράκτια αυτού. Οι εγκαταστάσεις που περιλαμβάνει το τερματικό αυτό είναι οι ακόλουθες. Μια πλατφόρμα πετρελαίου, η οποία λαμβάνει τις ποσότητες ακατέργαστου πετρελαίου και καυσίμων από τις δεξαμενές που βρίσκονται στην ακτή. Μια πλατφόρμα ελέγχου, η οποία βρίσκεται 46 m βόρεια της πλατφόρμας πετρελαίου και στεγάζει τις επικοινωνίες, το εργαστήριο δοκιμής, τα γραφεία, το σύστημα ελέγχου και το μετεωρολογικό εξοπλισμό. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν εκτεταμένα δίκτυα μανικών για την φόρτωση των πλοίων. Παρόμοιες είναι και οι εγκαταστάσεις στον τερματικό σταθμό L p G Ju'aymah.

## **(5.3) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Κουβέιτ**

### **Το λιμάνι Shuwalkh**

Το λιμάνι του Shuwalkh είναι τοποθετημένο σε ένα κανάλι μεταξύ της νήσου Foddakd και της κυρίας νήσου αυτού. Αποτελεί το βασικό εμπορικό λιμάνι του Κουβέιτ γι' αυτό το επισκέπτονται διάφορες κατηγορίες

πλοίων, όπως διαφορετικοί τύποι φορτηγών πλοίων, πλοία τακτικών γραμμών, πλοία της tramp ναυτιλίας, Ro-Ro, βυτιοφόρα πλοία, πλοία εμπορευματοκιβωτίων κ.τ.λ. Υπολογίζεται ότι στο λιμάνι διακινούνται ετησίως 2.225.000 t φορτίου και 91.800 εμπορευματοκιβωτίων. Το λιμάνι μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μέγιστης χωρητικότητας 44.000 dwt. Επίσης, το παρόν λιμάνι διαθέτει 21 αγκυροβόλια μέγιστου βάρους 10 m το μεγαλύτερο και 6,7 μέτρων το μικρότερο. Υπάρχουν άφθονες λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως ρυμουλκά, κινητοί γερανοί, forklifts, φορτηγίδες, μάνικες κ.τ.λ. Ακόμα υπάρχει μεγάλος αριθμός αποθηκών στη στεριά (γύρω στα 500.000 m<sup>2</sup>).

### **Το Λιμάνι Shualba**

Το Λιμάνι Shualba 54 Km δυτικοί της πόλης του Κουβέιτ. Ο συγκεκριμένος λιμένας ανήκει στην βιομηχανική περιοχή Shualba του Κουβέιτ και περιλαμβάνει εγκαταστάσεις πετροχημικού καθαρισμού πετρελαίου, ρευστοποίησης αερίου, κατασκευής τσιμέντου και επεξεργασίας ψαριών. Πρόκειται για το δεύτερο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι του Κουβέιτ. Προτεραιότητα δίνεται στα σκάφη τα οποία προορίζονται να φορτώσουν προϊόντα εξαγωγής πρώτων υλών της Shualba αλλά και σε εκείνα που φέρνουν πρώτες ύλες γι' αυτήν. Ο λιμένας προσφέρει εγκαταστάσεις γενικού φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων Ro/Ro, βυτιοφόρων πλοίων και φορτηγίδων, είναι χωρισμένος σε τρεις περιοχές, την περιοχή αγκυροβολίων γενικού φορτίου, την περιοχή αγκυροβολίων βυτιοφόρων και την περιοχή αγκυροβολίων φορτηγίδων. Υπολογίζεται ότι αντιμετωπίζει 3.500.000 t φορτίου ετησίως και 110.000 tru και μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστης χωρητικότητας 125050 dwt. Ακόμα πρέπει να ειπωθεί ότι περιλαμβάνει 19 αγκυροβόλια με βύθισμα που κυμαίνεται το ελάχιστο σε 10 m και το μέγιστο σε 14 μέτρα.

### **Το Λιμάνι Mina abdulla**

Το λιμάνι mina abdulla είναι ένας τερματικός σταθμός διακίνησης αργού πετρελαίου εξ ολοκλήρου, ο οποίος λειτουργείται από την εταιρεία Kuwait national petroleum Co. Διαθέτει δύο μεγάλα αγκυροβόλια και ένα μικρότερο. Ο παρόν τερματικός σταθμός υπολογίζεται ότι εξάγει ετησίως

8.200.000 t πετρελαίου. Το μεγαλύτερο πλοίο που μπορεί να δεχτεί είναι μέγιστης χωρητικότητας 294.000 dwt. Διαθέτει επίσης υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις ταχείας φορτώσεως αργού πετρελαίου.

### **Το Λιμάνι Mina Al Ahmadi**

Το λιμάνι Mina Al Ahmadi είναι τοποθετημένο νοτιοδυτικά του Αραβικού Κόλπου 30 Km δυτικά του Al - Kuwayt. Πρόκειται για ένα λιμένα που εξυπηρετεί βυτιοφόρα πλοία αργού πετρελαίου και αέριου μόνο. Περιλαμβάνει 5 μεγάλους τερματικούς σταθμούς (South pier, north pier, shualba petroleum products pier, min abdulla sea Island and the refineries). Η λειτουργία των παραπάνω τερματικών σταθμών ελέγχεται από τις εταιρείες Kuwait oil Company. Από το συγκεκριμένο λιμάνι υπολογίζεται ότι εξάγονται 40.000.000 t αργού πετρελαίου και παραγώγων πετρελαίου ετησίως. Το λιμάνι μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστης χωρητικότητας 553.661 dwt.

### **Το Λιμάνι Mina Saud**

Το λιμάνι Mina Saud είναι τοποθετημένο στα δυτικά του Κουβέιτ, στο τομέα της χωρισμένης ουδέτερης ζώνης του Κουβέιτ. Το θαλάσσιο τερματικό πετρέλαιο βρίσκεται 37 Km δυτικά από τους φάρους των σκοπέλων Madira. Ο λιμένας χρησιμοποιείται από την Σαουδική εταιρεία Texaco και απαρτίζεται από δύο παράκτια αγκυροβόλια που εξυπηρετούν την φόρτωση ακατέργαστου πετρελαίου. Υπολογίζεται σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία ότι 3.000.000 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου εξάγονται ετησίως από τον συγκεκριμένο λιμένα. Ο εν λόγω λιμένας μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μέγιστης χωρητικότητας 300.000 dwt.

## **(5.4) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Μπαχρέιν**

### **Το Λιμάνι Sitra**

Το λιμάνι Sitra βρίσκεται στην είσοδο των περιοχών Mina Sulman και Khor qhaliya στη νοτιοδυτική πλευρά του Κόλπου. Το λιμάνι ελέγχεται από πέντε σημαντικές εταιρείες (Barco, Aspy, Alba, Gpic, Gllc).

Η εταιρεία Bargo έχει στην διάθεσή της 6 αποβάθρες για την εξυπηρέτηση ποντοπόρων πλοίων και μια αποβάθρα για την εξυπηρέτηση μικρότερων πλοίων. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι στο τερματικό λιμενικό σταθμό της εταιρείας Bargo, υπάρχουν πολλές αποθήκες και δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου και πετρελαιοειδών, κεντρική θαλάσσια πλατφόρμα, σωληνώσεις φορτοεκφορτώσεις αργού πετρελαίου, φυσικού αερίου κ.τ.λ.

Ο λιμενικός τερματικός σταθμός της εταιρείας Alba περιλαμβάνει δύο αποβάθρες οι οποίες χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση πλοίων bulk carriers για φορτία (petroleum coke and alums na opr) και μια αποβάθρα για την εξυπηρέτηση πλοίων που μεταφέρουν φορτία παράγωγων προϊόντων μετάλλων.

Ο λιμενικός τερματικός σταθμός της εταιρείας Aspy περιλαμβάνει 6 αποβάθρες για την εξυπηρέτηση πλοίων μικτού φορτίου ενώ ο τερματικός σταθμός CIIC περιλαμβάνει δύο αποβάθρες, την ανατολική για την εξυπηρέτηση πλοίων σιδηρομεταλλεύματος και την δυτική για την εξυπηρέτηση πλοίων γενικού φορτίου. Υπολογίζεται ετησίως ότι το λιμάνι το επισκέπτονται 750 πλοία και μπορεί να αντιμετωπίσει πλοία μέγιστης χωρητικότητας 110.000 dwt.

Το λιμάνι Sitra περιλαμβάνει δύο βασικά αγκυροβόλια το εξωτερικό και το εσωτερικό αγκυροβόλιο. Το εξωτερικό αγκυροβόλιο μπορεί να δεχτεί πλοία μέχρι 110.000 dwt ενώ το εσωτερικό μέχρι 12.000 dwt.

## **(5.5) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Κατάρ**

### **Ο λιμένας Mesalepd του Κατάρ**

Το λιμάνι του musalepd είναι τοποθετημένο ανατολικά της χερσονήσου του Κατάρ, 45 Km περίπου νότια της πόλης doha. Ο λιμένας αποτελείται από μια σειρά αγκυροβολίων και λιμενοβραχιόνων υδρογονανθράκων. Υπάρχουν 7 αγκυροβόλια, το βόρειο αγκυροβόλιο, το νότιο αγκυροβόλιο, ο λιμενοβραχίονας που διαχειρίζεται φορτία LNG, τα αγκυροβόλια Nodco και Qarcolg, το αγκυροβόλιο Qarso go και το αγκυροβόλιο Qafac. Τα

κυριότερα προϊόντα εξαγωγής του παρόντος λιμένα είναι ακατέργαστο πετρέλαιο και σταθεροποιημένο συμπύκνωμα, διάφορα παράγωγα πετρελαίου, άσπρα και μαύρα πετρέλαια, αιθυλένιο, μεθυλένιο. Υπολογίζεται ετησίως ότι επισκέπτονται τον λιμένα 300 περίπου σκάφη. Ο εν λόγω λιμένας μπορεί να αντιμετωπίσει σκάφη μέγιστης χωρητικότητας 320.000 dwt.

### **Το λιμάνι Al Rayyan του Qatar**

Το λιμάνι al Rayyan του Κατάρ είναι τοποθετημένο στην νότια πλευρά του αραβικού κόλπου, σε μια απόσταση 35 ναυτικών μιλίων από το βορειότερο σημείο του Κατάρ πρόκειται ουσιαστικά για έναν μεγάλο τερματικό σταθμό φόρτωσης και εξαγωγής αργού πετρελαίου από το Κατάρ. Το λιμάνι βρίσκεται σε καλή γεωγραφική θέση όπου κατασκευάστηκε ο τερματικός σταθμός, εξαιτίας του αρκετά καλού βάρους των νερών (μπορεί να δεχτεί πλοία με ανώτατο βύθισμα 27 m). Εξαιτίας του παραπάνω γεγονότος, ο εν λόγω τερματικός σταθμός αποτελεί καλό σημείο φόρτωσης πλοίων μεγάλου εκτοπίσματος της κατηγορίας VLCC. Ο τερματικός σταθμός αυτός διαθέτει τεράστια δίκτυα σωληνώσεων και μανικών καθώς και άλλων αυτοματοποιημένων εγκαταστάσεων φόρτωσης. Διαθέτει δύο σημαντικά αγκυροβόλια, το πρώτο μπορεί να δεχτεί πλοία ανώτατης χωρητικότητας 270.000 dwt και μέγιστου βυθίσματος 21 m ενώ το δεύτερο μπορεί να δεχτεί πλοία ανώτατης χωρητικότητας 320.000 dwt και μέγιστου βυθίσματος 27 m.

## **(5.6) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Ιράκ**

### **Το λιμάνι Al-Basra**

Ο θαλάσσιος τερματικός σταθμός πετρελαίου Al-Basra λειτουργεί μετά τον πόλεμο του Περσικού Κόλπου ως εμπορικό λιμάνι ανταλλαγής αγαθών σύμφωνα με το εμπάρκο που έχει υποβληθεί στο Ιράκ κατά τον πόλεμο του κόλπου. Εξαιτίας του παραπάνω γεγονότος οι πληροφορίες που έχουν συγκεντρωθεί για την περιγραφή αυτού του τερματικού σταθμού

πετρελαίου, καθώς και των λοιπών τερματικών πετρελαίου του Ιράκ είναι κάπως περιορισμένες.

Το Al-basra λοιπόν είναι ένας τερματικός σταθμός βυτιοφόρων πλοίων του Ιράκ σε μια αρκετά βαθιά θάλασσα (30 m) και βρίσκεται 10 Km δυτικά του τερματικού σταθμού Khor al amaya. Περιλαμβάνει αγκυροβόλιο με 4 αποβάθρες και μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα βυτιοφόρα πλοία ελάχιστης χωρητικότητας 35.000 dwt και μέγιστης χωρητικότητας 350.000 dwt.

### **Το λιμάνι Basrah**

Το λιμάνι Basrah του Ιράκ βρίσκεται στην νοτιοδυτική πλευρά του Shatt al arab. Πρόκειται για βασικό λιμάνι εισαγωγών και εξαγωγών του Ιράκ που εξυπηρετεί βασικά φορτία πετρελαίου και εμπορευματοκιβωτίων. Τα βασικά είδη εξαγωγής του Ιράκ διαμέσου αυτού του λιμένα είναι αργό πετρέλαιο, σιδηρομετάλλευμα και βαμβάκι. Ενώ τα βασικά είδη εισαγωγής είναι κατεργασμένα προϊόντα πρώτης ανάγκης, βιομηχανικά προϊόντα, οχήματα κ.τ.λ. Το λιμάνι διαθέτει εκτεταμένες αποθηκευτικές εγκαταστάσεις 107.000 m<sup>2</sup>.

## **(5.7) Οι κυριότεροι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί του Ιράν**

### **Ο τερματικός σταθμός Soroosh**

Ο θαλάσσιος τερματικός σταθμός Soroosh του Ιράν, ο οποίος είναι γνωστός στο παρελθόν ως τερματικό Syrus, είναι τοποθετημένος 50 ναυτικά μίλια νοτιοδυτικά του νησιού Kharg. Η φόρτωση στον τερματικό σταθμό πραγματοποιείται διαμέσου μιας επιπλέουσας μονάδας αποθήκευσης (fsu), η οποία είναι συνδεδεμένη στο πίσω μέρος σε ένα SBM, και έχει την ικανότητα να εξάγει στα βυτιοφόρα αργό πετρέλαιο έως και 300.000 dwt. Το βάθος της θάλασσας κοντά στο (fsu) είναι γύρω στα 4045 m. Το fsu έχει ικανότητα αποθήκευσης 2.200.000 bbls ακατέργαστου πετρελαίου και συνδέεται με σωληνώσεις με τις πετρελαιοπηγές της περιοχής Soroosh, οι οποίες βρίσκονται 43 ναυτικά μίλια δυτικά του νησιού Kharg. Η τρέχουσα

παραγωγή αυτού του τομέα είναι 60.000 bbls ανά ημέρα και υπάρχει η δυνατότητα 100.000 bbls ανά ημέρα.

### **Το νησί Sirri**

Το νησί Sirri βρίσκεται στα δυτικά του Περσικού Κόλπου περίπου 25 Km δυτικά της περιοχής Sazirat abu. Το νησί Sirri είναι ένας τερματικός σταθμός πετρελαίου που βρίσκεται τοποθετημένος σε βαθιά ύδατα και αποτελείται από έναν λιμενοβραχίονα που βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του νησιού, και από μια πλατφόρμα με τους σημαντήρες πρόσδεσης της που έχει ένα βάθος 24 m. Το κύριο φορτίο του τερματικού σταθμού είναι ακατέργαστο πετρέλαιο και μπορούν να εξυπηρετηθούν από αυτό βυτιοφόρα μέγιστης χωρητικότητας 330.000 dwt. Στα ανατολικά του τερματικού σταθμού υπάρχει ένα βαθύ αγκυροβόλιο για την παραμονή βυτιοφόρων πλοίων. Ο εν λόγω τερματικός σταθμός διαθέτει εγκαταστάσεις φόρτωσης που περιλαμβάνουν δύο μάνικες, 10 ιντσών και 1μν που εξυπηρετούν την φόρτωση των βυτιοφόρων πλοίων. Επίσης υπάρχουν εγκαταστάσεις αποθήκευσης, οι οποίες περιλαμβάνουν 4 δεξαμενές χωρητικότητας 1.000.000 bbls η καθεμία.

### **Το Bahregan oil center του Ιράν**

Το κέντρο πετρελαίου Bahregan είναι επίσης γνωστός και ως Barkann bhargan, πρόκειται για ένα τερματικό βυτιοφόρων SBM, το οποίο είναι τοποθετημένο 8 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά του Περσικού Κόλπου παράκτια αυτού. Μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία μέγιστης χωρητικότητας 250.000 dwt. Το αγκυροβόλιο παραμονής των πλοίων, πριν την είσοδο στο τερματικό σταθμό, βρίσκεται 2 ναυτικά μίλια νοτιοδυτικά του τερματικού σταθμού. Ο τερματικός σταθμός διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις φόρτωσης αργού πετρελαίου, όπως σωληνώσεις, μάνικες και αντλίες μεγάλων ιντσών κ.τ.λ.

### **Το λιμάνι Bandar abbas του Ιράν**

Το λιμάνι του Bandar abbas βρίσκεται στο δυτικό Ιράν και συγκεκριμένα στο στενό του Hormuz, στην είσοδο του Περσικού Κόλπου. Το λιμάνι είναι χωρισμένο σε δύο περιοχές, το νέο κύριο λιμένα Bandar Shahid Rasalr, που τώρα είναι γνωστός ως νέα οικονομική ζώνη του λιμένα Bandar Shahid Rasalr και το παλιό λιμάνι Bandar Shahid bahonar. Το πρώτο βρίσκεται 20 Km δυτικά του Bandar abbas και το δεύτερο 8 χιλιόμετρα δυτικά του Bandar abbas. Το λιμάνι του Bandar abbas έχει μήκος ακτογραμμών 6818 μέτρα και έχει εξελιχτεί σε πλούσιο εμπορικό λιμάνι εισαγόμενων και εξαγόμενων προϊόντων. Διαθέτει 12 αγκυροβόλια, 4 στο Bandar Shahid Rasalr, 4 στο Bandar Shahid bahonar και 4 αγκυροβόλια επικίνδυνων φορτίων. Μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστης χωρητικότητας 80.000 dwt.

Το παλιό λιμάνι διαθέτει 6 αποβάθρες γενικού φορτίου μήκους 1050 m και μια αποβάθρα σιδηρομεταλλεύματος. Το νέο λιμάνι διαθέτει αποβάθρες γενικού φορτίου που μπορούν να δεχτούν πλοία μέγιστης χωρητικότητας 45.000 dwt, αποβάθρες χύδην φορτίου που μπορούν να δεχτούν πλοία 100.000 dwt, αποβάθρες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων γενικού φορτίου, που μπορούν να δεχτούν πλοία 60.000 dwt και 30.000 dwt αντίστοιχα, και δύο μεγάλες αποβάθρες που μπορούν να δεχτούν βυτιοφόρα πλοία 80.000 dwt. Επίσης το λιμάνι του Bandar abbas διαθέτει αποθηκευτικές εγκαταστάσεις 135.000 m<sup>2</sup>.

### **Το νησί Kharg του Ιράν**

Το νησί Kharg το οποίο είναι επίσης γνωστό ως Jarireh – Yr Khark, είναι ένας τερματικός σταθμός αργού πετρελαίου, ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση 30 χιλιομέτρων από την κύρια γη του Ιράν. Το νησί αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τερματικούς σταθμούς αργού πετρελαίου του Ιράν και το λιμάνι απλώνεται από τα ανατολικά στην δυτική πλευρά του νησιού. Το λιμάνι διαθέτει 4 σημαντικούς τερματικούς σταθμούς πετρελαίου.



Ο τερματικός σταθμός Kharg "T" Sptty, ο οποίος λειτουργείται από την εταιρεία πετρελαίων του Ιράν, περιλαμβάνει 10 αποβάθρες συνολικού μήκους 1800 μέτρων και μέγιστου βάθους 21 m και μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστης χωρητικότητας 275.000 dwt.

Το τερματικό σταθμό Khemco, ο οποίος λειτουργείται από την χημική εταιρεία πετρελαίου της νήσου Kharg, βρίσκεται 2 Km δυτικά του τερματικού Kharg και διαχειρίζεται παράγωγα πετρελαίου.

Το τερματικό σταθμό darius, ο οποίος λειτουργείται από την εταιρεία πετρελαίων iran-ranamerican και περιλαμβάνει πολλές υπόγειες σωληνώσεις και δίκτυα πετρελαιοαγωγών.

Το τερματικό σταθμό Spa Island, ο οποίος ελέγχεται από την εταιρεία πετρελαίων του Ιράν και περιλαμβάνει 6 αποβάθρες μέγιστου βάθους 32 μέτρων που μπορούν να δεχτούν πλοία μέγιστης χωρητικότητας 500.000 dwt και δύο που μπορούν να δεχτούν πλοία μέγιστη χωρητικότητας 300.000 dwt και έχουν μέγιστο βάθος 29,8 m.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί το νησί Khara περιλαμβάνει αποθηκευτικές εγκαταστάσεις μεγάλης χωρητικότητας. Πιο συγκεκριμένα, μια δεξαμενή παράγωγων πετρελαίου 250.000 bbls, τρεις δεξαμενές 1.000.000 bbls και μια 500.000 bbls. Ακόμα 4 δεξαμενές αργού πετρελαίου χωρητικότητας 270.000 bbls, 4 X 500.000 bbls και 4 X 1.000.000 bbls και τέλος δεξαμενές κατεργασμένου πετρελαίου (2 X 500.000 bbls και 4 X 1.000.000 bbls).

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ (6)**  
**ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ**  
**ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**  
**ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ ΠΡΟΣ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ**

**(6.1) Εισαγωγή**

Η μεταφορά πετρελαίου από τα λιμάνια του Περσικού Κόλπου προς τα λιμάνια της Ευρώπης γίνεται διαμέσου πλοίων, τα οποία ξεκινάνε φορτώνοντας από τον Περσικό, είτε από τα λιμάνια της Μεσογείου ανατολικά της Κύπρου όπου καταλήγουν πετρελαιοαγωγοί με απώτερο προορισμό τα λιμάνια των χωρών της Ευρώπης που εισάγουν πετρέλαιο από τον Περσικό Κόλπο.

Παρακάτω θα γίνει μια αναφορά στους τύπους πλοίων που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές του παραπάνω δρομολογίου και κατ' επέκταση στις μεταφορές πετρελαίου, στη συνέχεια θα πραγματοποιηθεί αναφορά στην διώρυγα του Σουέζ, η οποία αποτελεί νευραλγικό σημείο δια θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου και όχι μόνο, στους τύπους πλοίων που εκτελούν το εν λόγω θαλάσσιο δρομολόγιο διαμέσου της διώρυγας του Σουέζ και κλείνοντας θα γίνει αναφορά στην θαλάσσια πορεία που ακολουθούν τα πλοία για την εκτέλεση του δρομολογίου (Περσικός Κόλπος – λιμάνια Ευρώπης).

**(6.2) Τύποι πλοίων που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά πετρελαίου**

Οι βασικότεροι τύποι πλοίων που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά πετρελαίου γενικά είναι πέντε: τα βυτιοφόρα πλοία τύπων: panamax, aframax, suemax, VLCC (very large crude carriers), ULCC (ultra large crude carriers). Ας δούμε κάθε μια από τις παρακάτω κατηγορίες αναλυτικά:

Τα panamax είναι τα μεγαλύτερα πλοία που μπορούν να εισέλθουν στην διώρυγα του panama, αποτελούν την μικρότερη κατηγορία ποντοπόρων

πλοίων που μεταφέρουν πετρέλαιο. Η χωρητικότητά τους κυμαίνεται από 55.000 έως 80.000 dwt.

Ακολουθεί η κατηγορία πλοίων τύπου Affamax, τα οποία είναι πλοία που η χωρητικότητά τους κυμαίνεται από 80.000 έως 120.000 dwt. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία βυτιοφόρων μετά τα Panamax.

Η αμέσως επόμενη μεγαλύτερη κατηγορία είναι τα βυτιοφόρα πλοία τύπου suezmax, τα οποία έχουν χωρητικότητα που κυμαίνεται από 120.000 έως 170.000 dwt. Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίων αποτελεί το μεγαλύτερο τύπο πλοίου που μπορεί να διασχίσει την διώρυγα του Σουέζ, συμπεριλαμβανομένων και των δύο μικρότερων κατηγοριών που προαναφέρθηκαν.

Στη συνέχεια, η επόμενη κατηγορία πλοίων που συναντάμε είναι τα VLCC (very large crude carrier), πρόκειται για πλοία με χωρητικότητα που κυμαίνεται από 170.000 dwt έως 220.000 dwt. Ένα κλασικό πλοίο αυτής της κατηγορίας με χωρητικότητα 200.000 dwt, έχει βύθισμα 20 m, δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης 16.000 t ανά ώρα και ταχύτητα που κυμαίνεται στους 16 κόμβους. Τα πλοία αυτά εξαιτίας του μεγάλου μεγέθους – βυθισματός τους και των άλλων διαστάσεών τους όπως περιορισμένες διαδρομές, αδυναμία προσέγγισης ορισμένων λιμένων κ.τ.λ. Τα πλοία αυτής της κατηγορίας ναυλώνονται κατά κυριότητα στον Περσικό Κόλπο.

Η αμέσως επόμενη μεγαλύτερη κατηγορία πλοίων είναι τα ULCC (ultra large crude carriers) τα πλοία αυτά έχουν χωρητικότητα που κυμαίνεται από 250.000 dwt και μπορεί να φτάσει έως και τους 550.000 έως 600.000 dwt. Ένα κλασικό πλοίο της κατηγορίας αυτής περίπου 350.000 dwt έχει βύθισμα που αγγίζει τα 27 m, δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης 22.000 λίτρων ανά ώρα και ταχύτητα 14 κόμβων.

### **(6.3) Η αγορά των δεξαμενόπλοιων**

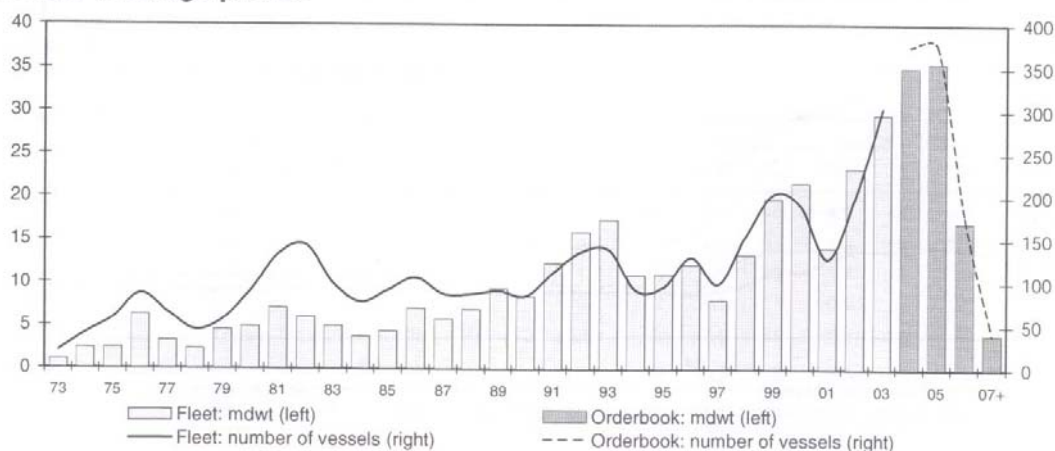
Αναμφισβήτητο γεγονός αποτελεί το ότι οι τιμές των ναύλων επηρεάζουν την αγορά των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και των δεξαμενόπλοιων. Στα μέσα του 2003 άρχισε να παρουσιάζεται αυξητική

τάση στα κόμιστρα των δεξαμενόπλοιων όλων των κατηγοριών. Η αύξηση αυτή επηρεάζει τις αγορές πλοίων όλων των κατηγοριών (rapamax, aframax, suezmax, VLCC, ULCC). Ενόψει των αυξήσεων των κομίστρων παρατηρήθηκε άνοδος του αριθμού παραγγελιών πλοίων όλων των παραπάνω κατηγοριών, αύξηση του χρόνου ζωής των μεταχειρισμένων πλοίων, τα οποία έπρεπε και αυτά να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται μπροστά στην άνοδο των κομίστρων και μείωση του αριθμού των πλοίων που οδηγούνταν για διάλυση.

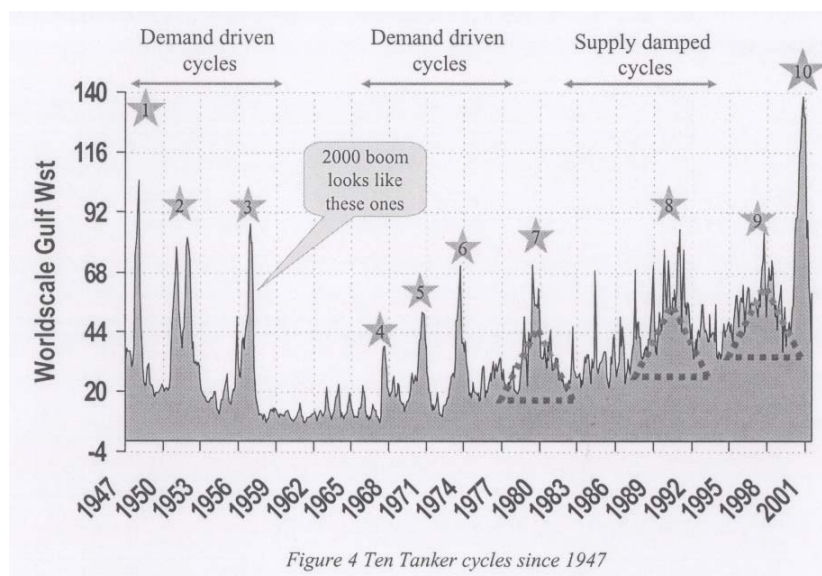
Παρατηρήθηκε λοιπόν, ότι κατά το δεύτερο μισό του 2003 αυξήθηκαν οι παραγγελίες για νεοαναηγούμενα πλοία και συνάμα αυξήθηκε και η ζήτηση για μεταχειρισμένα πλοία για να εκμεταλλευτούν οι πλοιοκτήτες την αύξηση των ναύλων. Έτσι λοιπόν παρατηρείται ότι οι τιμές των πλοίων ακολούθησαν ανοδική πορεία τόσο νεοαναηγούμενων όσο και μεταχειρισμένων, εξαιτίας της αυξήσεως των εσόδων αυτών.

Μπροστά σ' αυτή την αύξηση των ναύλων που παρατηρήταν, οι επιλογές των ναυλωτών περιοριζόταν καθώς οι ναύλοι για νεότευκτα πλοία εκτιναζόταν στα ύψη, πράγμα που τους έκανε να στραφούν προς τα μεταχειρισμένα πλοία που είχαν φθηνότερο κόμιστρο, σε σχέση με τα νεότευκτα.

**Figure 9**  
**Tanker fleet age profile**



Με βάση την παραπάνω άνοδο των τιμών των ναύλων, καλό θα ήταν να γίνει αναφορά στο φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου, αφού και στην χρονική περίπτωση που εξετάζουμε επαληθεύεται. Ας πούμε λοιπόν, ότι οι τιμές των ναύλων παρουσιάζουν (άνοδο, κορύφωση, κάθοδο και ύφεση). Έτσι, λοιπόν, πρέπει να επισημανθεί ότι κατά το δεύτερο μισό του 2003 παρατηρείται άνοδος των τιμών των ναύλων, τον Ιανουάριο του 2004 έχουμε κορύφωση των τιμών και αργότερα παρατηρείται κάθοδος αυτών. Αξιοσημείωτο επίσης είναι και το γεγονός του ότι οι στόχοι των πλοιοκτητών διαφέρουν (π.χ.) υπάρχουν πλοιοκτήτες που ακολουθούν το νορβηγικό μοντέλο σύμφωνα με το οποίο επιδιώκουν την μεγιστοποίηση των κερδών των πλοίων τους, μειώνοντας όσο το δυνατόν περισσότερο γίνεται τα κόστη αυτών, για να είναι ανταγωνιστικά σε καιρούς καθόδου και υφέσεων. Υπάρχουν όμως και πλοιοκτήτες που ακολουθούν το ελληνικό μοντέλο, επιδιώκοντας κέρδη βασιζόμενοι στο φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου, πουλώντας δηλαδή πλοία όταν οι τιμές του είναι χαμηλές, και αγοράζοντας όταν οι τιμές τους είναι υψηλές.



### (6.3.1) Η αγορά των πλοίων panamax

Κατά την χρονική περίοδο του δευτέρου μισού του 2003 και κατά την έναρξη του 2004, παρατηρείται στην αγορά των πλοίων τύπου

ραναmax έναρξη των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, στην αρχή της παραπάνω χρονικής περιόδου και αύξηση της ζήτησης μεταχειρισμένων πλοίων. Πιο αναλυτικά το Μάιο του 2003 εμφανίζονται 7 παραγγελίες για την ναυπήγηση νέων πλοίων, αριθμός που είναι σχετικός αφού τους επόμενους μήνες ο αριθμός των παραγγελιών αυξήθηκε αρκετά φτάνοντας τα 56 πλοία. Παράλληλα παρατηρείται έντονη κινητικότητα στην αγορά μεταχειρισμένων και συγκεκριμένα για πλοία μεγαλύτερης ηλικίας, αφού οι τιμές των ναύλων για νεότευκτα πλοία και πλοία μικρότερης ηλικίας εκτινάσσονται στα ύψη. Έτσι, αυτή την περίοδο εμφανίζεται αγοραστικό ενδιαφέρον για μεταχειρισμένα πλοία άνω των 10 ετών που είναι πιο προσιτά να ναυλωθούν από τους ναυλωτές, ενώ η ζήτηση πλοίων από την πλευρά των διαλυτηρίων αυξάνεται κατακόρυφα αφού ελάχιστα πλοία οδηγούνται στα διαλυτήρια.

### **(6.3.2) Η αγορά των πλοίων Aframax**

Όσον αφορά την αγορά των βυτιοφόρων πλοίων aframax, πρέπει και εδώ να σημειωθεί ότι η πορεία των ναύλων και για την συγκεκριμένη κατηγορία πλοίου, ήταν ανάλογη με την προαναφερθείσα για τα ranamax, πράγμα που έφερε και τις ίδιες συνέπειες σχετικά με το φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου για το οποίο έγινε λόγος πριν, όμως και σχετικά με τις κινήσεις στις αγορές νεότευκτων πλοίων, μεταχειρισμένων πλοίων, διαλύσεων και ναυπηγήσεων.

Έτσι κατά τα μέσα του 2003 παρατηρείται έντονη αύξηση των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον για μεταχειρισμένα πλοία και μείωση του αριθμού των πλοίων τα οποία οδεύουν προς διάλυση. Πιο συγκεκριμένα, διαφαίνεται μια αύξηση του αριθμού αυτού των πλοίων την χρονική περίοδο (Καλοκαίρι 2003 – Άνοιξη 2004) κατά 10% του συνολικού αριθμού του στόλου. Επιπλέον, διαφαίνεται και εδώ έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον για μεταχειρισμένα πλοία και συνάμα και αύξηση του χρόνου ζωής αυτών, αφού ένας μεγάλος αριθμός

των αγοραπωλησιών που πραγματοποιήθηκαν αφορούσαν πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 10 ετών. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι υπήρξε ραγδαία μείωση του ποσοστού των πλοίων που οδηγήθηκαν στα διαλυστήρια, ένα ποσοστό που ουσιαστικά ήταν μηδαμινό. Εδώ όμως πρέπει να σημειωθεί ότι σημαντική αιτία στην οποία οφειλόταν το ότι το ποσοστό των πλοίων που κατευθύνθηκε προς τα διαλυτήρια ήταν μηδαμινό, είναι και η ευελιξία που διαθέτουν οι κατηγορίες τύπων πλοίων aframax καθώς και panamax να ελιζονται στις ναυλαγορές εξαιτίας του μεγέθους τους.

### **(6.3.3) Η αγορά των πλοίων Suezmax**

Σχετικά με την πορεία των τιμών των ναυλών αλλά και με την πορεία των τεσσάρων βασικών ναυλαγορών (νεότευκτων, μεταχειρισμένων, διαλύσεων και ναυπηγείων), η διαδρομή ήταν και εδώ η ίδια που αναφέρθηκε στις προηγούμενες κατηγορίες. Αξίζει να σημειωθεί ότι και εδώ παρατηρήθηκε εκτεταμένη δραστηριότητα και αγοραστικό ενδιαφέρον, ιδιαίτερα για μεταχειρισμένα πλοία, αφού το 75% των αγοραπωλησιών που πραγματοποιήθηκαν την χρονική περίοδο (καλοκαίρι 2003 – καλοκαίρι 2004) αφορούσαν πλοία μεταχειρισμένα και συγκεκριμένα και εδώ όπως και στην κατηγορία aframax, πλοία χρόνου ζωής που ξεπερνούσαν τα 10 χρόνια.

Επίσης πρέπει να ειπωθεί ότι την παρούσα χρονική περίοδο, ο αριθμός διαλύσεων πλοίων της συγκεκριμένης κατηγορίας διαφαίνεται αρκετά μειωμένος, σε σχέση με λίγους μήνες πριν το καλοκαίρι του 2003 όπου αρκετά οδηγήθηκαν για διάλυση στα διαλυτήρια της Ιαπωνίας. Διαφαίνεται λοιπόν από όλα τα παραπάνω ότι και εδώ, όπως και σε όλες τις προαναφερθείσες κατηγορίες πλοίων, μειώθηκε ο αριθμός διαλύσεων τους την παρούσα χρονική περίοδο που εξετάζεται.

### **(6.3.4) Η αγορά των VLCC και ULCC**

Οι εξελίξεις στις τιμές ναύλων και στις τέσσερις βασικές κατηγορίες αγορών είχαν και εδώ την ίδια πορεία με τις προηγούμενες κατηγορίες

πλοίων, γι' αυτό και δεν θα γίνει αναλυτική αναφορά όπως στις προηγούμενες, αλλά ορισμένες επισημάνσεις. Αυτό λοιπόν που πρέπει να επισημανθεί για αυτές τις δύο κατηγορίες πλοίων, είναι το ότι είναι περισσότερο ευάλωτες από κάθε άλλη κατηγορία δεξαμενόπλοιων στις παραπάνω αγορές που αναφέρθηκαν και ιδιαίτερα στην ναυλαγορά εξαιτίας του μεγάλου μεγέθους τους. Πράγμα που κάνει τις θαλάσσιες διαδρομές που μπορούν να κινηθούν καθώς και τα λιμάνια που μπορούν να προσεγγίσουν πολύ περιορισμένα. Έτσι δεν μπορούν να ελίζονται εύκολα στις μεταβολές των ναύλων, και οι επιπτώσεις των μεταβολών αυτών αντικτυπούν σε αυτές τις δύο κατηγορίες πλοίων, περισσότερο από ότι σε κάθε άλλη κατηγορία. Το μέγεθος της σημαντικότητας του παραπάνω γεγονότος διαφαίνεται εάν σκεφτούμε ότι τα πλοία είναι κεφαλαιουχικές μονάδες που δεν αποθεματοποιούνται και χτίζονται κατόπιν παραγγελίας, και ότι έχουν υψηλό κόστος ακόμα και όταν βρίσκονται στο αγκυροβόλιο, πράγμα που οδηγεί τους πλοιοκτήτες να τα στέλνουν στα διαλυτήρια.

#### **(6.4) Η Διώρυγα του Σουέζ**

Ένας από τους σημαντικότερους δρόμους που ακολουθούν τα πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο από τον Περσικό Κόλπο, προς τα λιμάνια της Ευρώπης περνάει διαμέσου της διώρυγας αυτής, καλό θα ήταν λοιπόν να αναφερθούν ορισμένα λόγια για την διώρυγα αυτή, καθώς και για το καθεστώς που διέπει αυτήν.

Η διώρυγα του Σουέζ συνδέει την ερυθρά θάλασσα από την πόλη του Σουέζ και συγκεκριμένα από το λιμάνι (Πορτ – Τσουφικ), με την μεσόγειο θάλασσα στο λιμάνι (Πορτ – Σάιζ). Η διώρυγα έχει μήκος 168 χιλιομέτρων, πλάτος που κυμαίνεται από 22 έως 48 μέτρα και μέγιστο βάθος 12 μέτρα. Η μεγαλύτερη κατηγορία τύπου πλοίου που μπορεί να διασχίσει τη διώρυγα του Σουέζ, είναι τα πλοία της κατηγορίας *souezmax*, τα οποία έχουν χωρητικότητα που κυμαίνεται από 120.000 dwt έως και 170.000 dwt.



Το νομικό καθεστώς της διώρυγας κανονίστηκε το 1888 με συμφωνία της τότε κυρίαρχου της Αιγύπτου που δεν ήταν άλλη από την οθωμανική αυτοκρατορία με τις μεγάλες δυνάμεις (Αγγλία, Γαλλία, Ρωσία). Η συμφωνία αυτή διατηρήθηκε έως το 1956, όταν ο συνταγματάρχης Νάσερ, αρχηγός του Αιγυπτιακού κράτους κήρυξε την εθνικοποίηση της διώρυγας. Για αντίδραση η Αγγλία και η Γαλλία, χρησιμοποιώντας το Ισραήλ, που πρώτο επιτέθηκε εναντίον της Αιγύπτου έκαναν εισβολή για την βίαιη κατάληψη της διώρυγας. Οι επιχειρήσεις σταμάτησαν μετά από την προειδοποίηση της Ρωσίας προς την Αγγλία και οι αγγλογαλλικές δυνάμεις απεχώρησαν από τα εδάφη που κατέλαβαν. Στη συνέχεια, στην διώρυγα εγκαταστάθηκε διεθνής δύναμη του Ο.Η.Ε., ο οποίος στη συνέχεια αναγνώρισε την απόλυτη κυριαρχία της Αιγύπτου στην διώρυγα.

#### **(6.5) Η συνήθης πορεία που ακολουθούν τα πλοία για την εκτέλεση του συγκεκριμένου ταξιδιού**

Η μεταφορά πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο προς τα λιμάνια της Ευρώπης γίνεται με τη χρήση δεξαμενόπλοιων, από την περιοχή του Περσικού Κόλπου και στη συνέχεια διαμέσου της θαλάσσιας οδού πέρα του στενού του Hormuz, προς τα λιμάνια της Ευρώπης. Μια διαδρομή λοιπόν που ακολουθείτε είναι δυτικά του κόλπου του Ομάν και στη συνέχεια παράκτια των κρατών Ομάν και Υεμένης μέχρι το κόλπο του Άντεν, διαμέσου του οποίου πραγματοποιείται η εισαγωγή των δεξαμενόπλοιων στην ερυθρά θάλασσα και συνεχίζεται η πορεία τους βόρεια αυτής, από όπου με τη χρήση της διώρυγας του Σουέζ πραγματοποιείται η διέλευση των δεξαμενόπλοιων στα λιμάνια της μεσογείου της νότιας Ευρώπης ή στα λιμάνια της δυτικής ή βόρειας Ευρώπης διαμέσου του Γιβραλτάρ.

Άλλη μια θαλάσσια διαδρομή που ακολουθούν τα πλοία και που είναι εν μέρει παρόμοια με την προηγούμενη, είναι διαμέσου των τερματικών σταθμών που διαθέτει η Σαουδική Αραβία στην ερυθρά θάλασσα και στη

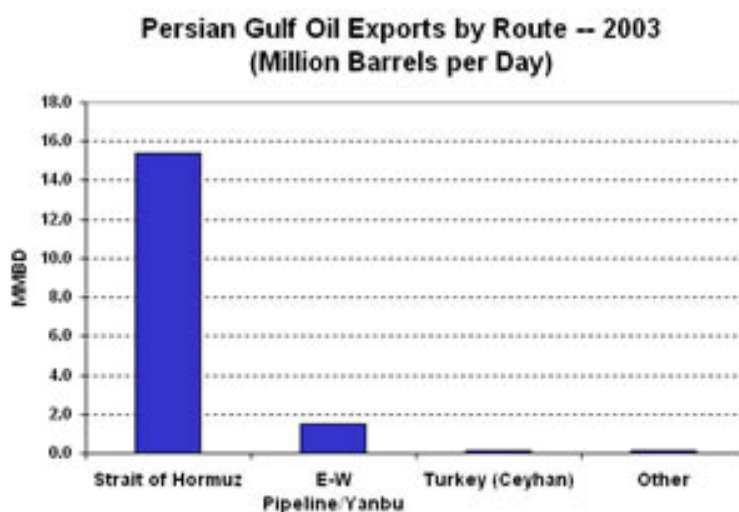
συνέχεια ακολουθώντας πορεία βόρεια, με τη χρήση της διώρυγας του Σουέζ στα λιμάνια της Ευρώπης όπως προαναφέρθηκε.

Επίσης σημαντική διαδρομή που ακολουθούν τα δεξαμενόπλοια που αναχωρούν από τον Περσικό Κόλπο προς τα λιμάνια της Ευρώπης, είναι και εκείνη που βασίζεται στον διάπλου της Αφρικής διαμέσου του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας και στη συνέχεια προς τα λιμάνια της δυτικής ή βόρειας Ευρώπης ή της μεσογείου, δια μέσου του Γιβραλτάρ.

Ακόμα άλλη σημαντική διαδρομή διαμέσου της οποίας γίνεται η μεταφορά πετρελαίου, από τα κράτη που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο προς την Ευρώπη, είναι διαμέσου των πετρελαιογωγών των χωρών αυτών που καταλήγουν στη μεσόγειο και στην Ερυθρά Θάλασσα και από εκεί διαμέσου πλοίων στα λιμάνια της Ευρώπης.

Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν οι παρακάτω πετρελαιογωγοί:

- Ο πετρελαιογωγός ανατολής – δύσης της Σαουδικής Αραβίας που καταλήγει στον τομέα Yabhu (υπολογίζεται ότι μετακινούνται 1.000.000 βαρέλια ανά ημέρα (b/d)).
- Ο πετρελαιογωγός Kirkuk – ceyhan που ξεκινάει από την πόλη Kirkuk του Ιράκ και καταλήγει στην πόλη Ceyhan της Τουρκίας (500.000 έως 800.000 b/d).
- Ο πετρελαιογωγός Kirkuk – Gupias (200.000 b/d).
- Ο πετρελαιογωγός (Μπαχρέιν – Λίβανος).



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (7)**

### **ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ**

#### **(7.1) Εισαγωγή**

Οι χώρες που απαρτίζουν την Ευρώπη, αποτελούν από τους σημαντικότερους εισαγωγής ενέργειας. Πιο συγκεκριμένα, οι χώρες αυτές στις αρχές του 20 αιώνα κατανάλωναν περίπου το 20% της παγκόσμιας ενέργειας, ένα ποσό από το οποίο το μισό τουλάχιστον προερχόταν από εισαγωγές. Επί πλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι οι χώρες της Ευρώπης κατανάλωναν αυτό τον καιρό το 1/5 της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου, ενώ το ποσοστό που παρήγαγαν άγγιζε μόλις το 1/20. Μερικές από τις μεγαλύτερες καταναλώτριες χώρες της Ευρώπης σε ενέργεια πετρελαίου είναι η Γερμανία, η Γαλλία και η Ιταλία, οι οποίες κατέχουν εξέχουσα θέση στη βαριά βιομηχανία. Οι εισαγωγές πετρελαίου της Ευρώπης προέρχονται από τον Περσικό Κόλπο, τη βόρεια Αφρική, τη Νορβηγία και τη Ρωσία.

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στις χώρες της Ευρώπης και στα κυριότερα λιμάνια των χωρών αυτών που εισάγουν το πετρέλαιο από τον Περσικό Κόλπο. Θα γίνει αναφορά σε ορισμένα χαρακτηριστικά των λιμανιών αυτών, στα πλοία που έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετούν, καθώς και στις ποσότητες πετρελαίου που διακινούν οι σημαντικότερες ευρωπαϊκές χώρες που εισάγουν πετρέλαιο από την περιοχή του Περσικού Κόλπου είναι η Ελλάδα, η Ιταλία, η Ισπανία, η Γαλλία, η Ολλανδία και η Γερμανία.

#### **(7.2) Λιμάνια της Μεσογείου**

##### **(7.2.1) Τα κυριότερα λιμάνια της Ιταλίας**

###### **Το λιμάνι της Ανκόνα**

Ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ιταλίας που διαχειρίζεται προϊόντα πετρελαίου είναι το λιμάνι της Ανκόνα, και συγκεκριμένα ο τερματικός σταθμός Falconara maritime της Ανκόνα.

Η υποδομή του υπό εξέταση τερματικού σταθμού σχετικά με την διαχείριση πετρελαίου, περιλαμβάνει μια αποβάθρα, ένα τεχνητό νησί και μια πλατφόρμα αγκυροβόλησης. Η αποβάθρα έχει μήκος 1385 μέτρα και απαρτίζεται από τρία αγκυροβόλια βάθους 5,55 μέτρων και 8,8 μέτρων. Χρησιμοποιείται για να εξυπηρετεί πλοία από 155 μέχρι 12.000 τόνων νεκρού βάρους για την φορτοεκφόρτωση κατεργασμένων και ακατέργαστων προϊόντων πετρελαίου.

Το τεχνητό νησί βρίσκεται σε απόσταση 3.600 μέτρων από την ακτή έχει βάθος 12,5 μέτρα και έχει την ικανότητα να εξυπηρετεί πλοία μέχρι 95.000 τόνους νεκρού βάρους και χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για την εκφόρτωση αργού πετρελαίου, αλλά και για την φορτοεκφόρτωση κατεργασμένου πετρελαίου και παράγωγων αυτού. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι βρίσκεται υπό κατασκευή και μια νέα πλατφόρμα, η οποία θα μπορεί να εξυπηρετεί πλοία μέχρι 60.000 τόνους νεκρού βάρους.

Η πλατφόρμα αγκυροβόλησης βρίσκεται 16 χιλιόμετρα από την ακτή και έχει βύθισμα 30 μέτρα. Μπορεί να εξυπηρετεί πλοία μέχρι 400.000 τόνων νεκρού βάρους και χρησιμοποιείται για την εκφόρτωση αργού πετρελαίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΤΡΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΑΝΚΟΝΑ

Plant	Berth nos	GRT	Draft in feet	Side to berth	Vessel's length mtrs	Dirty ballast facilities	Shore gangway	Remarks
Sasol Italy	3N	1.500	17' 00"	Stbd	80	Yes	Yes	-
	3S	3.500	18' 07"	Port	110	Yes	Yes	-
	4	1.600	18' 00"	Stbd	100	Yes	Yes	-
	5	1.5000	30' 00"	Stern	-	Yes	Yes	Over 5.000 GRT berthing daylight only
	5B	3.500	21' 00"	Stern	-	Yes	Yes	"
Eso Refinery	6	2.000	16' 00"	Stbd	95	Yes	Yes	Berthing daylight only
	7	10.000	37' 00"	Stbd	160	Yes	Yes	-
	8	20.000	37' 00"	Port	250	Yes	Yes	-

	9	7.000	28' 00"	Stbd	143	Yes	Yes	-
	10	50.000	52' 00"	Stbd	80	Yes	Yes	-
	11	75.000	54' 00"	Port	297	Yes	Yes	Over 62.000 GRT berthing daylight only
	12	10.000	28' 00"	Port	150	Yes	Yes	"
Agip	17	1.000	13' 01"	Stbd	70	Yes	No	For buker barges only
	18	5.000	22' 00"	Stbd	120	Yes	Yes	-
	19	25.000	40' 03"	Stbd	220	Yes	Yes	-
	20	130.000	65' 00"	Stbd	350	Yes	Yes	Over 70.000 GRT berthing daylight only
	21	220.000	66' 08"	Port	380	Yes	Yes	Over 70.000 GRT berthing daylight only
	22	25.000	42' 00"	Port	220	Yes	Yes	-
	23	5.000	23' 00"	Port	120	Yes	Yes	-
	24	1.000	09' 08"	Port	70	Yes	-	For bunker barges only
	25	45.000	42' 06"	Stbd	250	Yes	Yes	-
	26	25.000	37' 06"	Port	205	Yes	Yes	-
	27	20.000	34' 00"	Stern	200	Yes	No	-
	28	1.600	19' 00"	Stern	80	Yes	Yes	-

	29	15.000	29' 06"	Stbd	160	No	No	-
	31	20.000	31' 06"	Port	160	No	No	-
	32	1.000	13' 00"	Port	65	Yes	Yes	For berthing draft 11' 06"

### **Το λιμάνι της Γένοβα**

Ένα άλλο σημαντικό λιμάνι της Ιταλίας που δραστηριοποιείται στην εισαγωγή πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο είναι και εκείνο της Γένοβας. Ο λιμένας της Γένοβας βρίσκεται στη θάλασσα της Λιγυρίας σε απόσταση 130 Km ανατολικά των γαλλικών συνόρων.

Ο παραπάνω λιμένας προσφέρει ένα προφυλαγμένο λιμάνι που προστατεύεται από την ύπαρξη τριών κυματοθραυστών παράλληλων ως προς την ακτή. Οι εγκαταστάσεις που περιλαμβάνει ο λιμένας είναι ένα αυτοματοποιημένο κέντρο ταξινόμησης και σταθεροποίησης εμπορευμάτων, καθώς επίσης και λοιπές εγκαταστάσεις φορτίου καθώς και τρία τερματικά εμπορευματοκιβωτίων. Ο λιμένας εξυπηρετεί ετησίως 14.700 σκάφη και αντιμετωπίζει ετησίως 44.900.000 t φορτίου συμπεριλαμβανομένων 1.233.817 εμπορευματοκιβωτίων και 17.100.000 t υγρού φορτίου.

Το εν λόγω λιμάνι διαθέτει σημαντικό τερματικό σταθμό πετρελαίου που φέρει το όνομα multedo και μπορεί να εξυπηρετεί πλοία μέχρι 90.000 τόνων νεκρού βάρους και 300 m μέγιστου μήκους, για την εκφόρτωση αργού πετρελαίου και για την φορτοεκφόρτωση παραγώγων πετρελαίου.

### **Το λιμάνι της Αουγκούστα**

Το λιμάνι της Αουγκούστα βρίσκεται στην νότιο ανατολική ακτή της σικελίας. Ο εν λόγω λιμένας εξυπηρετεί γενικά και μαζικά φορτία αλλά κατά κύριο λόγο είναι ένας λιμένας που εξυπηρετεί πρωτίστως βυτιοφόρα. Προφυλάσσεται από ανατολικά και νοτιοανατολικά από κυματοθραύστες και η είσοδος των πλοίων στον λιμένα μπορεί να πραγματοποιείται και κατά την ημέρα και κατά τη νύχτα. Υπολογίζεται δε ότι 3388 πλοία επισκέπτονται το λιμένα ετησίως και ότι 15.909.900 t υγρών προϊόντων φορτώνονται και 13.566,000 t εκφορτώνονται. Το λιμάνι διαθέτει 12 αγκυροβόλια εκ των οποίων τα δύο είναι στρατιωτικά και συγκεκριμένα για χρήση πλοίων του Nato. Τα υπόλοιπα 10 αγκυροβόλια εξυπηρετούν βυτιοφόρα χωρητικότητας από 3.000 τόνους νεκρού βάρους έως 90.000 τόνους νεκρού βάρους και το βάθος τους κυμαίνεται από 5 m έως 35 ανάλογα με το αγκυροβόλιο.

### **Το λιμάνι της Τεργέστης**

Το λιμάνι της Τεργέστης βρίσκεται στην βόρειο ανατολική ακτή της Ιταλίας στον κόλπο της Τεργέστης. Το μεγαλύτερο μέρος του λιμένα είναι

μια περιοχή ελεύθερων ζωνών η οποία διαιρείται σε (5) ζώνες. Η παλαιά ελεύθερη ζώνη, η νέα ελεύθερη ζώνη και ένας τερματικός σταθμός αφιερώνεται σε εμπορικές δραστηριότητες ξυλείας, ενώ η ελεύθερη ζώνη ορυκτέλαιων και το κανάλι Zaulé αφιερώνονται σε βιομηχανικές δραστηριότητες. Η περιοχή του λιμένα καλύπτει 2.304.000 m<sup>2</sup> εκ των οποίων 1.765.000 m<sup>2</sup> είναι ελεύθερες ζώνες. Το λιμάνι εξυπηρετεί 44.700.000 t φορτίου ετησίως και 206.134 τρυ. Τα αγκυροβόλια για τα βυτιοφόρα βρίσκονται δυτικά του λιμένα. Το εν λόγω λιμάνι διαθέτει τα αγκυροβόλια με την κωδική ονομασία A1, A2, A3 και A4 για τα βυτιοφόρα στη ζώνη (A) και τα αγκυροβόλια B1, B2, B3 και B4 στη ζώνη (B), αυτά χρησιμοποιούνται όμως όταν καταλαμβάνεται η ζώνη (A). Όσον αφορά το σημαντικότερο τερματικό πετρέλαιο του λιμένα όπως προαναφέρθηκε έχει 4 αγκυροβόλια, μέγιστο βάθος 16.5 μέτρα και η διαχείρισή του γίνεται από ιδιωτική εταιρεία. Επιπλέον πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν και πολλές φορτηγίδες για την εξυπηρέτηση Takners μεγάλου τονάζ που μένουν ανοικτά του λιμένα.

### **(7.2.2) Τα κυριότερα λιμάνια της Ισπανίας**

#### **Το λιμάνι της Algpciras**

Η πόλη της Algpciras βρίσκεται δυτικά του κόλπου της algpciras. Ο λιμένας είναι τοποθετημένος σε ένα βαθύ φυσικό λιμάνι στο σημείο συνεστίασης της μεσογείου και του Ατλαντικού Ωκεανού. Το παρόν λιμάνι είναι σημαντικό κέντρο διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων και ασχολείται επίσης με την πολύ συχνή κίνηση πλοίων Ro/Ro μεταξύ της Ισπανίας και της Βόρειας Αφρικής. Επίσης, στο εν λόγω λιμάνι υπάρχει σημαντική κίνηση βυτιοφόρων πλοίων και φορτοεκφορτώσεων πετρελαίου. Ακόμα, υπολογίζεται ότι το λιμάνι εξυπηρετεί 19.000 πλοία ετησίως και διαχειρίζεται 55.029.000 t φορτία 2.500.000 τρυ. Το λιμάνι μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστης χωρητικότητας έως 434.527 dwt και μέγιστου μήκους 378 μέτρων. Στο λιμάνι αυτό υπάρχει ένας σημαντικός τερματικός

σταθμός πετρελαίου που φέρει το όνομα cersa. Το τερματικό αυτό έχει βάθη που κυμαίνονται από 60 έως 20 m και η φορτοεκφόρτωση υγρού όγκου πραγματοποιείται διαμέσου 26 αρθρωτών σωληνώσεων. Επίσης το εν λόγω τερματικό περιλαμβάνει μια αποβάθρα 700 m μήκους, η οποία αρχίζει επεκτείνεται 400 m νότια της κεφαλής του κόλπου algrciras. Υπάρχουν 5 αγκυροβόλια στον λιμενοβραχίονα 2 νότια και 3 βόρεια. Το αγκυροβόλιο Α μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστου μήκους 384 μέτρων και μέγιστου βυθίσματος 20 μέτρων, το Β 313 μέτρων μέγιστου μήκους και 20 μέτρων μέγιστου βυθίσματος, το Γ ομοίως με το Β, το Δ 190 m και 15 m αντίστοιχα και το Ε 150 m και 15 m αντίστοιχα.

### **Το λιμάνι της Cartagena**

Άλλο ένα σημαντικό λιμάνι της Ισπανίας που δραστηριοποιείται στην εισαγωγή πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο είναι και το λιμάνι της Cartagena, το οποίο βρίσκεται 250 Km νοτιοδυτικά της πόλης Βαλέντσια. Ο εν λόγω λιμένας είναι τοποθετημένος σε ένα φυσικό λιμάνι, το οποίο ξεκινά από τα νότια. Το πλάτος εισόδου είναι γύρω στα 250 m και το βάθος του κυμαίνεται στα 12,5 m. Η cartagena διαχειρίζεται κυρίως εμπορευματοκιβώτια φρούτα, λαχανικά και γενικό φορτίο και σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία εξυπηρετεί ετησίως 17.302.328 t φορτίου συμπεριλαμβανομένου σ' αυτό 38.369 εμπορευματοκιβώτια. Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζει εδώ ο τερματικός σταθμός Escomberas, που είναι σημαντικός σταθμός φορτοεκφόρτωσης πετρελαίου και βρίσκεται ανατολικά της Cartagena και μπορεί να εξυπηρετεί πλοία με μέγιστη χωρητικότητα 298.306 dwt και με μέγιστο βύθισμα 22 m.

### **(7.2.3) Τα κυριότερα λιμάνια της Ελλάδας**

#### **Το λιμάνι Pachi της Ελλάδος**

Το τερματικό πετρελαίου Pachi είναι μια από τις σημαντικότερες εγκαταστάσεις εισαγωγής πετρελαίου για τα διυλιστήρια Ασπροπύργου. Τα



σκάφη που μπορεί να δεχτεί κυμαίνονται από 20.000 dwt έως 600.000 dwt. Υπολογίζεται ετησίως ότι δέχεται 80 σκάφη εισάγοντας 6.500.000 t ακατέργαστου πετρελαίου. Τα όρια του λιμένα επεκτείνονται 2,5 nm νοτιοδυτικά του νησιού Rachi, όπου βρίσκεται και η περιοχή αγκυροβόλησης των πλοίων σε βάθη 55 μέτρων.

### **Το λιμάνι των Αγίων Θεοδώρων**

Το λιμάνι των Αγίων Θεοδώρων βρίσκεται στον κόλπο της Ελευσίνας, πρόκειται για ένα αγκυροβόλιο βυτιοφόρων πλοίων δυτικά του Rachi με μεγάλα θαλάσσια βάθη. Ο εν λόγω λιμένας χειρίζεται προϊόντα ακατέργαστου πετρελαίου και περιλαμβάνει και εγκαταστάσεις καθαρισμού αυτού. Υπολογίζεται ετησίως ότι αντιμετωπίζονται από τον παρόντα λιμένα 3.000 σκάφη και περισσότεροι από 10.000.000 t υγρού φορτίου. Το ανώτατο μέγεθος πλοίων που μπορεί να εξυπηρετήσει ανέρχεται σε χωρητικότητα 400.000 dwt. Στον εν λόγω λιμένα επίσης περιλαμβάνονται πολλές εγκαταστάσεις και δίκτυα σωληνώσεων, τόσο για την φορτοεκφόρτωση πετρελαίου όσο και για την διαχείριση παραγώγων πετρελαίου, καθώς και πληθώρα ρυμουλκών και φορτηγίδων για την εξυπηρέτηση των πλοίων.

### **Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης**

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται στην βορειοδυτική ακτή του Θερμαϊκού Κόλπου. Ο λιμένας είναι μια ελεύθερη ζώνη που εξυπηρετεί την διέλευση εμπορίου, τόσο της κεντρικής όσο και της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Όλες οι αποβάθρες του λιμένα συνδέονται με σιδηροδρομικό δίκτυο, και τα προϊόντα που διαχειρίζεται είναι δημητριακά, σιδηρομεταλλεύματα, ξυλεία. Τσιμέντο, χημικές ουσίες και ακατέργαστο πετρέλαιο. Υπολογίζεται ότι το εν λόγω λιμάνι εξυπηρετεί ετησίως 13.000.000 t φορτίου, εκ του οποίου τα 7.000.000 t είναι ξηρού όγκου και τα 6.000.000 t είναι υγρού φορτίου, καθώς επίσης εξυπηρετούνται ετησίως από το παρόν λιμάνι 230.000 tpu ετησίως. Το λιμάνι προφυλάγεται από την δυτική

πλευρά του με κυματοθραύστη μήκους 1.000 μέτρων. Τα αγκυροβόλια των πλοίων βρίσκονται σε βάθη από 10 έως 20 m και πιο συγκεκριμένα για τα βυτιοφόρα σε βάθη από 17 m έως 20 m σε απόσταση 1,5 ναυτικού μιλίου νοτιοανατολικά του Θερμαϊκού Κόλπου. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι το λιμάνι περιλαμβάνει πολλές φορτηγίδες για την φορτοεκφόρτωση των πλοίων και μελλοντικά αναμένεται η κατασκευή ενός νέου αγκυροβολίου πλοίων με την ανάμειξη της εταιρείας ΕΚΟ, το οποίο θα έχει την ικανότητα να εξυπηρετεί πλοία μέχρι 200.000 dwt.

### **(7.3) ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ**

#### **(7.3.1) Τα κυριότερα λιμάνια της Ολλανδίας**

##### **Το λιμάνι του Ρότερνταμ**

Το λιμάνι του Ρότερνταμ κατέχει περίοπτη θέση ως ένα από τα μεγαλύτερα παγκόσμια κέντρα πετρελαίου και χημικών. Οι αυξημένες δραστηριότητες του Ρότερνταμ στον τομέα του πετρελαίου και των χημικών οφείλονται στην στρατηγική του θέση και στην πρόσβαση που έχει στις αγορές της Ευρώπης. Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι ορισμένες από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαίου και χημικών του κόσμου είναι εγκατεστημένες στην υπό εξέταση περιοχή. Οι δε λόγοι που οδηγούν τις εταιρίες να επιλέγουν το Ρότερνταμ είναι η στρατηγική και η γεωγραφική τοποθεσία του λιμανιού, η εύκολη πρόσβαση στις αγορές της δυτικής – κεντρικής – ανατολικής Ευρώπης και η καλή ποιότητα της οργανωτικής υποδομής της.

Αξίζει ακόμα να αναφερθεί ότι υπάρχει ένα δίκτυο πετρελαιοαγωγών που εκτείνεται από το λιμάνι του Ρότερνταμ και τις εταιρείες πετρελαιοειδών που είναι εγκατεστημένες στα δυτικά της πόλης μέχρι την ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Το δίκτυο αυτό διαχειρίζεται 50.000.000 τόνους πετρελαιοειδών ετησίως.

### **Το λιμάνι της Άμστερνταμ**

Ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια πετρελαίου της Ευρώπης είναι και εκείνο του Άμστερνταμ. Στο λιμάνι λειτουργεί σημαντικός τερματικός σταθμός πετρελαίου, ο οποίος περιλαμβάνει δεξαμενές αποθήκευσης χωρητικότητας 850.000 m<sup>3</sup>, φορτηγίδες, βυτιοφόρα και πετρελαιοαγωγούς για την μεταφορά πετρελαίου, προβλήτες που μπορούν να εξυπηρετήσουν 3 πλοία ταυτόχρονα με μέγιστη βύθισμα 45 m και μέγιστη χωρητικότητα 85.000 dwt. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι ο εν λόγω τερματικός σταθμός δέχεται, διαχειρίζεται και πολλά παράγωγα πετρελαίου πέραν του ακατέργαστου. Το λιμάνι εξυπηρετεί εκτός από την Ολλανδία και τη ευρύτερη περιοχή της κεντρικής Ευρώπης.

### **(7.3.2) Τα κυριότερα λιμάνια της Γαλλίας**

#### **Το λιμάνι της Χάβρης**

Ο λιμένας της Χάβρης είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Γαλλίας. Η ιδανική του θέση και οι άριστες συνθήκες επικοινωνιών του παρέχουν την καλύτερη πρόσβαση στην Ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Οι διαχειριζόμενες εγκαταστάσεις φορτίου που προσφέρονται από τον λιμένα είναι πολυάριθμες και περιλαμβάνουν αγκυροβόλια μεταλλεύματος και μαζικού φορτίου, τερματικά βυτιοφόρων και υγροποιημένου αερίου, καθώς και από εξειδικευμένα αγκυροβόλια εμπορευματοκιβωτίων και Ro/Ro. Επιπλέον ο λιμένας ωφελείται από εκτενείς εγκαταστάσεις αποθήκευσης εμπορευμάτων και είναι σημαντικό κέντρο επισκευής σκαφών.

Τα πετρελαιοφόρα πλοία πλέουν στην περιοχή του Antifer, η οποία βρίσκεται 20 Km βόρεια της Χάβρης και μπορεί να εξυπηρετήσει σκάφη ές και 500.000 dwt. Το λιμάνι της Χάβρης διαχειρίζεται ετησίως 69.500.000 τόνους φορτίου συμπεριλαμβανομένων 18.000.000 τόνων υγρού φορτίου και 15.250.000 tpu.

Το λιμάνι διαθέτει 5 αγκυροβόλια 3 στη Χάβρη και 2 στην περιοχή του Antifer. Τα τρία πρώτα μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία με μέγιστο βύθισμα 12 m, μέγιστο μήκος 250 m και μέγιστη χωρητικότητα 100.000 dwt.

### **(7.3.3) Τα κυριότερα λιμάνια της Γερμανίας**

#### **Ο λιμένας του Αμβούργου**

Το Αμβούργο είναι τοποθετημένο στον ποταμό ELBP 65 ναυτικά μίλια από την ανοικτή θάλασσα. Πρόκειται για τον μεγαλύτερο και σημαντικότερο λιμένα της Γερμανίας, ο οποίος χειρίζεται μια ευρεία ποικιλία φορτίων ιδιαίτερα εμπορευματοκιβωτίων και πετρελαίου. Επίσης ο λιμένας περιλαμβάνει και εκτενής εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης λόγω της μεγάλης ενδοχώρας του Αμβούργου. Υπολογίζεται ότι το λιμάνι εξυπηρετεί ετησίως 22.500 χιλιάδες σκάφη και διαχειρίζεται 103.000.000 t γενικού φορτίου, 4.700 tpu και 13.600.000 υγρού φορτίου. Το μεγαλύτερο σκάφος που μπορεί να δεχτεί ο λιμένας έχει μήκος 352 m και βύθισμα 55,4 m. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι το λιμάνι του Αμβούργου περιλαμβάνει μια πληθώρα φορτοεκφορτωτικών μέσων, φορτηγίδες, ρυμουλκά, αποβάθρες συνδεδεμένες με σιδηροδρομικά δίκτυα κ.τ.λ.

Μελλοντικά δε και συγκεκριμένα στην περιοχή Altenwerber του Αμβούργου αναμένεται η δημιουργία εξελιγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων υψηλής τεχνολογίας και αυτοματοποίησης, οι οποίες θα μπορούν φορτία με μεγάλη ευχέρεια. Επίσης δε πρέπει να σημειωθεί ότι στις εγκαταστάσεις αυτές θα περιλαμβάνονται εκτεταμένες περιοχές αποθήκευσης υγρού και γενικού φορτίου, καθώς και εγκαταστάσεις εμπορευματοκιβωτίων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (8)**

### **Η ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

#### **(8.1) Εισαγωγή**

Μετά από μια ιδιαίτερα άσχημη περίοδο για την αγορά των δεξαμενόπλοιων, όσο και για τις τιμές των ναύλων αυτών, που παρατηρήθηκε κατά τις χρονιές 2001-2002, και ενώ αναμενόταν η κρίση στις παραπάνω αγορές να συνεχιστεί, την άνοιξη του 2003 άρχισε να υποχωρεί η παρούσα οικονομική ύφεση. Έτσι λοιπόν, την παρούσα χρονική περίοδο η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες όσον αφορά τον στόλο των δεξαμενόπλοιων, άρχισε να αυξάνεται σε σχέση με την προσφορά, η οποία όπως θα δούμε παρακάτω παρουσίασε μια ιδιαίτερα παράξενη εξέλιξη, πράγμα που θα έκανε τις τιμές των ναύλων να μην μπορούν να σταθεροποιηθούν, τόσο μακροπρόθεσμα όσο και βραχυπρόθεσμα. Αυτό που παρατηρείται λοιπόν την παρούσα χρονική περίοδο, είναι η σταδιακή αύξηση των παραγγελιών νεότευκτων δεξαμενόπλοιων και η πιθανή μείωση του αριθμού διαλύσεων των παλαιών που απαρτίζουν τον στόλο (πάντα όμως υπό προϋποθέσεις, όπως θα δούμε παρακάτω).

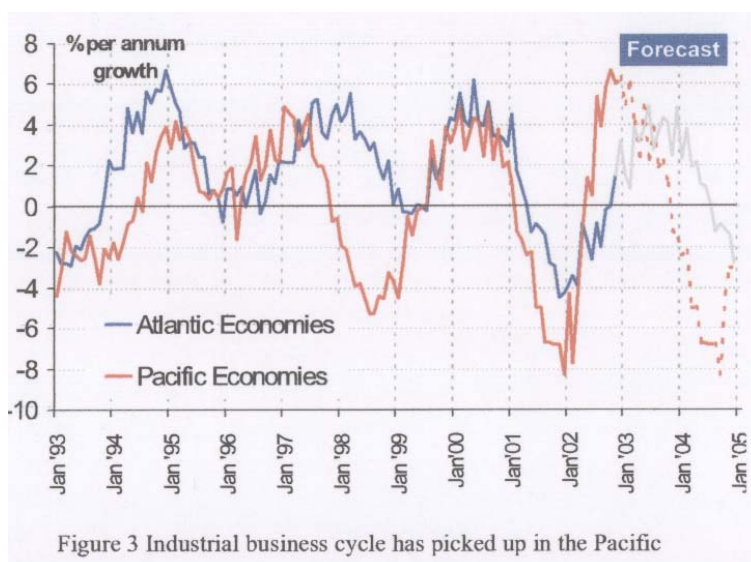
Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστεί η παγκόσμια κατάσταση των ναύλων κατά την χρονική περίοδο (2003-2004), θα αναφερθούν οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή την κατάσταση που θα περιγράφει τις τιμές των ναύλων, οι διακυμάνσεις των ναύλων για τα πλοία των κατηγοριών *panamax*, *afamax*, *suezmax*, *VLCC* και *ULCC* καθώς και οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου από τον περσικό κόλπο προς την Ευρώπη, έτσι όπως φαίνονται μέσα από τον δείκτη *wordscale*.

#### **(8.2) Η παγκόσμια κατάσταση των ναύλων των δεξαμενόπλοιων**

Μετά τα χαμηλά επίπεδα των τιμών των ναύλων που έδειξαν οι οικονομικοί δείκτες κατά τα έτη 2001 και 2002, την άνοιξη του 2003 οι

οικονομικοί δείκτες άρχισαν να αυξάνονται σταδιακά και να αναπροσαρμόζονται συνεχώς προς τα πάνω. Το γεγονός αυτό οφειλόταν σε μια σειρά από σημαντικούς λόγους που είχαν να κάνουν με την παγκόσμια κατάσταση της οικονομίας, με τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων και με τις διαλύσεις παλαιών, με τα ποσοστά παραγωγής πετρελαίου των χωρών του ΟΠΕΚ και με τις τιμές του πετρελαίου που επέβαλαν οι χώρες αυτές, όπως θα δούμε παρακάτω.

Είναι γεγονός ότι το 2003 η παγκόσμια οικονομία τόσο από την πλευρά των χωρών του ατλαντικού, όσο και από την πλευρά των χωρών του ειρηνικού άρχισε να βγαίνει από την οικονομική ύφεση των δύο προηγούμενων ετών και να ανακάμπτει ραγδαία. Στον βιομηχανικό τομέα παρατηρείται μια αύξηση της παραγωγής σε 2% κατά την έναρξη του 2003 στις οικονομίες του ατλαντικού, παρόμοια είναι και η βιομηχανική ανάπτυξη των χωρών του ειρηνικού όπου έχουμε αυξήσει 6%. Παρατηρείται λοιπόν μια οικονομική και βιομηχανική ευημερία που οδηγεί στην αύξηση των παραγόμενων αγαθών και κατά συνέπεια δημιουργεί θαλάσσιες μεταφορικές ανάγκες, επομένως αυξάνεται η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.



Ένα άλλο σοβαρό αίτιο το οποίο επηρεάζει την προσφορά του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων και κατά συνέπεια την πορεία

των ναύλων ήταν και η συνθήκη Marpol που αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την μόλυνση που προκαλούν τα πλοία και στην εδώ περίπτωση τα δεξαμενόπλοια. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την συνθήκη Marpol και τις διατάξεις του IMO που σχετίζονται μ' αυτήν έχει αποφασιστεί η αντικατάσταση του παγκόσμιου στόλου παλαιών δεξαμενόπλοιων, με νέα δεξαμενόπλοια τα οποία έχουν διπλό κέλυφος. Η αντικατάσταση αυτή πρέπει να έχει ολοκληρωθεί έως το 2007 ήτοι δυνατόν έως το 2005 σύμφωνα με τις πιο αυστηρές πιέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η παραπάνω κατάσταση δημιουργεί ανισορροπία στην προσφορά δεξαμενόπλοιων διότι όπως φαίνεται και από το ακόλουθο διάγραμμα ανά χρονική περίοδο (και συγκεκριμένα την περίοδο που μας ενδιαφέρει (2003-2004), βλέπουμε ότι διαφορετικά εκατομμύρια dwt δεξαμενόπλοιων οδηγούνται στα διαλυτήρια και διαφορετικά εκατομμύρια dwt παράγονται από τα ναυπηγεία (δηλαδή δεξαμενόπλοια με διπλό κέλυφος, πράγμα που επηρεάζει την προσφορά του παγκόσμιου στόλου και στην συγκεκριμένη περίπτωση την μειώνει άρα οι τιμές των ναύλων αυξάνονται.

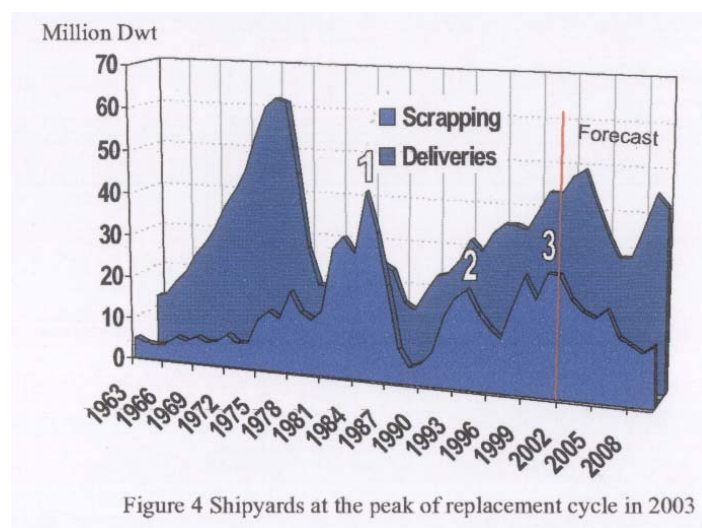
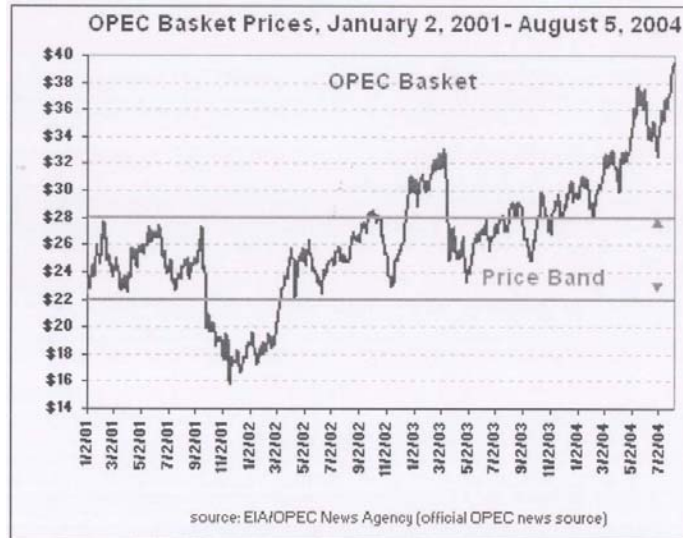


Figure 4 Shipyards at the peak of replacement cycle in 2003

Ένας άλλος εξίσου σημαντικός παράγοντας που επηρέασε τις τιμές των ναύλων ήταν και η αύξηση της ζήτησης του πετρελαίου σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που δίνονται από τον ΟΠΕΚ κατά την παρούσα

χρονική περίοδο που εξετάζουμε. Έτσι παρατηρούμε ότι οι τιμές του πετρελαίου αυξήθηκαν κατά την συγκεκριμένη χρονική περίοδο από 24 δολάρια ανά βαρέλι σε 34 δολάρια ανά βαρέλι. Επομένως παρατηρούμε ότι για να αυξάνεται η τιμή του πετρελαίου αυτό τον καιρό, αυξάνεται και η ζήτηση γι' αυτό και κατ' επέκταση και η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες επομένως αυξάνονται και οι τιμές των ναύλων.



### (8.3) Οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου ανά τύπο δεξαμενόπλοιου

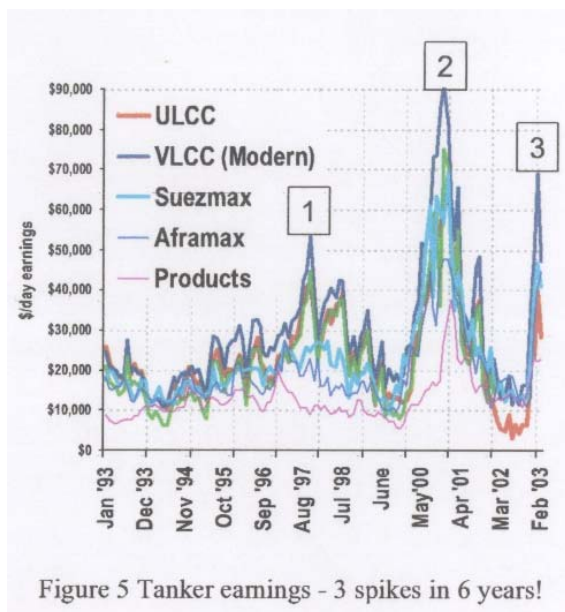


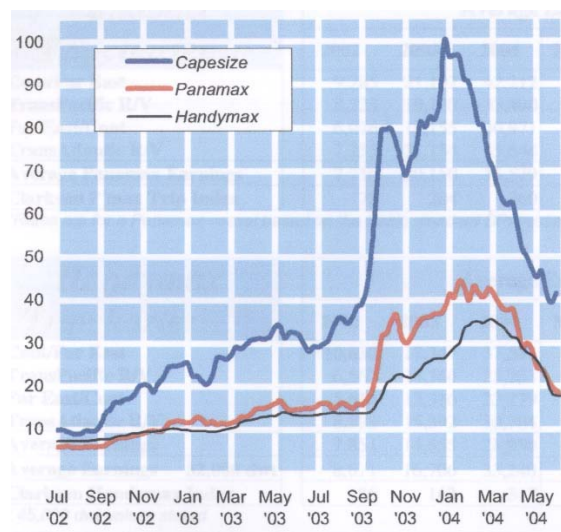
Figure 5 Tanker earnings - 3 spikes in 6 years!



### (8.3.1) Οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου με πλοία panamax

Μετά από μια άσχημη περίοδο ναύλων που παρατηρήθηκε και για αυτήν την κατηγορία πλοίων κατά την χρονική περίοδο 2001-2002, στις αρχές του 2003, οι τιμές των ναύλων εμφανίζεται να ανακάμπτουν με ραγδαίους ρυθμούς, εξαιτίας όλων των παραπάνω λόγων που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, αλλά και για το ότι η μικρή χωρητικότητα των πλοίων αυτών (55.000 έως 80.000 dwt) αποτέλεσε μεγάλο ατού στα χέρια τους, που δεν ήταν άλλο από την δυνατότητά τους να αλλάζουν εύκολα ναυλαγορές, αφού το ατού αυτό τους έδινε μεγάλη ευελιξία.

Έτσι κατά την χρονική περίοδο που εξετάζουμε παρατηρήθηκε άνοδος των τιμών στις ναυλώσεις, τόσο στις ναυλώσεις κατά ταξίδι, όσο και στις χρονοναυλώσεις. Σχετικά λοιπόν με τις χρονοναυλώσεις βλέπουμε τιμές ναύλων ανά ημέρα που ξεκίνησαν από 10.000 \$ ανά ημέρα και έφταναν τον Μάιο του 2004 τα 43.945 \$ ανά ημέρα. Παρόμοια κατάσταση διαφαίνεται και στις ναυλώσεις κατά ταξίδι όπου παρατηρείται κατά την ίδια χρονική περίοδο μια άνοδος των ναύλων που ξεκινάει 8 \$ ανά τόνο και φαίνεται να αγγίζει τα 30 \$ ανά τόνο. Ας δούμε όμως τώρα τους ναύλους στην επόμενη κατηγορία πλοίων, αφού τα πλοία της συγκεκριμένης κατηγορίας δεν χρησιμοποιούνται σε τόσο μεγάλο βαθμό στην θαλάσσια διαδρομή Περσικού Κόλπου – Ευρώπης, όσο άλλες κατηγορίες.



### **(8.3.2) Οι ναύλοι για μεταφορά πετρελαίου με πλοία Aframax**

Παρόμοια ήταν και η εξέλιξη των ναύλων και για τα πλοία τύπου Aframax (80.000 dwt έως 120.000 dwt) κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο, τόσο παγκόσμια, όσο και για την μελέτη περίπτωσης που αναφερόμαστε (δηλαδή των χωρών του Περσικού Κόλπου – προς τις χώρες της Ευρώπης).

Πιο αναλυτικά, διακρίνεται ότι οι τιμές ναύλων των πλοίων Aframax όσον αφορά τις χρονοναυλώσεις κατά την χρονική περίοδο (2003-2004) παρουσίασαν σημαντική άνοδο που κυμάνθηκε από 15.000 \$ ανά ημέρα που ήταν το κατώτατο σημείο τον Ιούλιο του 2003 σε 65.000 \$ ανά ημέρα, σε 65.000 \$ ανά ημέρα τον Ιανουάριο του 2004, που ήταν το ανώτατο σημείο για τις χρονοναυλώσεις του 2004. Ανάλογη ήταν και η πορεία των ναύλων σύμφωνα με τον δείκτη Worldscale (WS), κατά την περίοδο (2003-2004) όπου διαφαίνεται, να κυμαίνεται από 187 WS σε 191,5 WS. Τα ίδια επίπεδα σημειώθηκαν (με μικρές αποκλήσεις) και για τις περιοχές που μελετά η παρούσα εργασία.

Πιο συγκεκριμένα, τα πλοία αυτής της κατηγορίας που κυρίως μετέφεραν πετρέλαιο από τους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου των χωρών της Μέσης Ανατολής που βρέχονταν από την Μεσόγειο, και στις οποίες κατέληγαν οι πετρελαιαγωγοί των χωρών του Περσικού Κόλπου, προς τα λιμάνια της Ευρώπης εμφανίζονται να είναι πιο ευνοημένα με τιμές ναύλων που κυμάνθηκαν από 35.149 \$ ανά ημέρα σε 46.518 \$ ανά ημέρα. Το γεγονός αυτό οφειλόταν κυρίως στον μεγάλο αριθμό ναυλωτών που δραστηριοποιείται στην περιοχή της Μεσογείου, αλλά και στο μεγάλο εύρος μετακινήσεως που παρουσιάζεται σ' αυτή την περιοχή.

Διαφαίνεται λοιπόν, με το υψηλό επίπεδο στις τιμές των ναύλων που επικρατεί κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο, ότι στους πλοιοκτήτες δημιουργείται η ιδέα να συνεχίσουν να διατηρούν εν ενεργεία πλοία μεγάλης ηλικίας αυτού του τύπου στην ναυλαγορά, και αποθαρρύνεται η

εγκατάλειψη της χρήσης τους σύμφωνα με την συνθήκη Marpol (για τα δεξαμενόπλοια pro-marpol) και η οδήγηση αυτών στα διαλυτήρια.

### **(8.3.3) Οι ναύλοι για μεταφορά πετρελαίου με πλοία Suezmax**

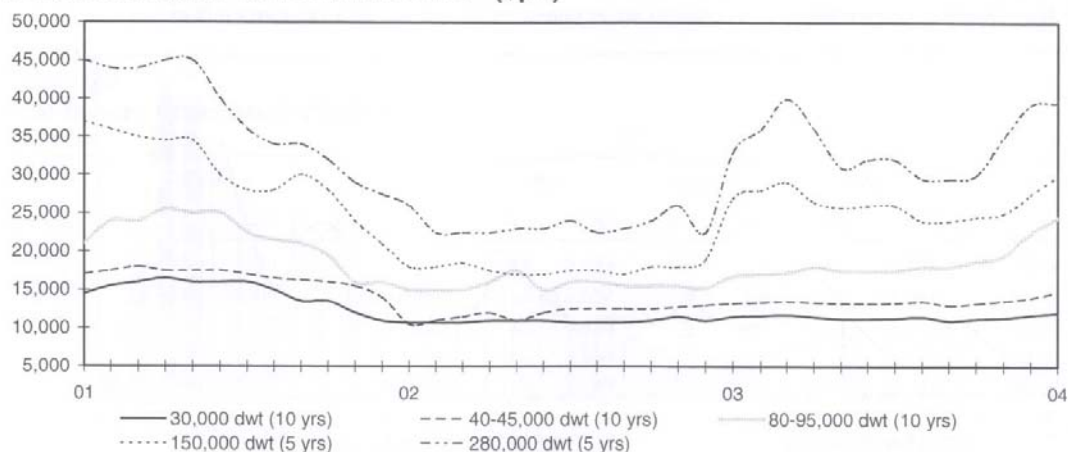
Η μεταβολή στις τάσεις των τιμών της ναυλαγοράς όπως ειπώθηκε πριν, κατά τα έτη 2003-2004, ήταν ραγδαία. Δεν έμεινε λοιπόν ανεπηρέαστη και η κατηγορία δεξαμενόπλοιων τύπου Suezmax, της οποίας οι ναύλοι ακολούθησαν αυξητικές τάσεις με γοργούς ρυθμούς.

Πιο συγκεκριμένα, κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο που αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, οι τιμές των ναύλων παρουσίαζαν και εδώ όσον αφορά τις χρονοναυλώσεις πλοίων Suezmax, αυξητικές τάσεις που κυμαίνονταν (κατά μέσο όρο) από 38.523 \$ ανά ημέρα το 2003 σε 57.732 \$ ανά ημέρα το έτος 2004. Παρόμοια αυξητική τάση των ναύλων διαφαίνεται και μέσα από τις τιμές του δείκτη Worldscale (WS), ο οποίος κυμάνθηκε από 102 (WS) κατά μέσο όρο για το έτος 2003 σε 171 (WS) το έτος 2004. Σχετικά με τις χρονοναυλώσεις, πρέπει να σημειωθεί όπως φαίνεται και από το διάγραμμα ότι στις τιμές χρονοναύλου ανά ημέρα, η εν λόγω κατηγορία σημείωσε τα δύο ακραία ρεκόρ, φτάνοντας τα 14.000 \$ ανά ημέρα τον Σεπτέμβριο του 2003, και τα 112.000 \$ ανά ημέρα τον Ιανουάριο του 2004.

Η υπό εξέταση κατηγορία φαίνεται να έχει υψηλότερες τιμές χρονοναύλου ανά ημέρα και δείκτη (WS), στην περιοχή της Μεσογείου για τους λόγους που προαναφέρθηκαν και στην προηγούμενη ενότητα. Η περιοχή της Μεσογείου καθώς και οι θαλάσσιες διαδρομές Δυτικής Αφρικής προς USAC, καθώς και Περσικού Κόλπου προς την Νότια Κίνα και Περσικού Κόλπου προς λιμάνια Ευρώπης είναι οι κύριες θαλάσσιες διαδρομές όπου δραστηριοποιούνται τα πλοία αυτής της κατηγορίας. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί σχετικά με την διακύμανση του ναύλου της κατηγορίας αυτής, ότι η πολιτική των κοινοπραξιών που εφαρμόστηκε σ' αυτή την κατηγορία,

έδωσε ακόμα μεγαλύτερη ευελιξία στην ναυλαγορά των πλοίων αυτών και βοήθησε αρκετά να επιτευχθούν καλύτερες αποδόσεις στις τιμές των ναύλων.

**Figure 8**  
**Estimated tanker time charter rates\* (\$pd)**



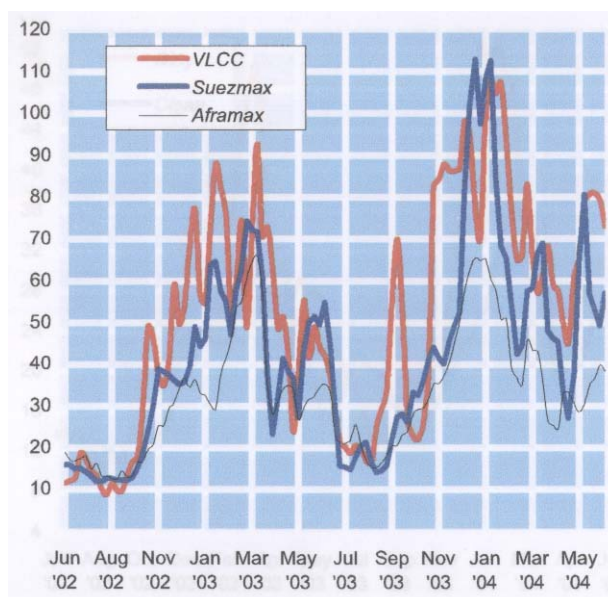
\* Approx. 12 months, prompt delivery

### **(8.3.4) Οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου με πλοία VLCC**

Η άνοδος των ναύλων κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο, φυσικό ήταν να επηρεάσει και την κατηγορία πλοίων VLCC. Έτσι, και εδώ παρατηρείται παγκοσμίως μια άνοδος του χρονοναύλου από 49.972 \$ ανά ημέρα το έτος 2003 σε 70.896 \$ ανά ημέρα το 2004. Παρόμοιες είναι και οι εξελίξεις σύμφωνα με την κλίμακα του δείκτη (WS), σύμφωνα με την οποία παρατηρείται άνοδος από 97 (WS) το 2003 σε 118 (WS) το 2004.

Οι ναυλαγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται τα συγκεκριμένα πλοία, είναι στην μεταφορά πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο προς την Ασία, την Αμερική, την Ερυθρά θάλασσα και φυσικά την Ευρώπη. Καθώς και στις μεταφορές από Δυτική Αφρική προς την Ανατολή και προς τις ΗΠΑ αλλά και από την Μεσόγειο προς τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης. Ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα τιμών χρονοναύλου αλλά και μεγάλες αυξητικές τάσεις των τιμών αυτών το 2004 σε σχέση με το 2003, παρατηρούνται στις θαλάσσιες διαδρομές Περσικού Κόλπου προς Ευρώπη και Ασία, καθώς και Δυτικής Αφρικής προς ΗΠΑ και Ασία. Το γεγονός αυτό, δηλαδή η παρατήρηση

υψηλών τιμών ναύλων σε αυτές τις θαλάσσιες διαδρομές, δεν είναι τυχαία, και αιτιολογείται στο ότι σε αυτές τις περιοχές, τα φαινόμενα που οδήγησαν στην ανάκαμψη των ναύλων τα έτη 2003-2004 και που εξηγούνται αναλυτικά στην (8.2) ενότητα, παρατηρήθηκαν πολύ πιο έντονα σε αυτές τις περιοχές. Παρόμοιες ήταν οι εξελίξεις για τις τιμές των ναύλων των μεταφορών πετρελαίου με πλοία ULCC.



#### **(8.4) Η μέθοδος New WorldScale και οι ναύλοι πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη σύμφωνα με αυτή**

Στις προηγούμενες ενότητες παρατηρήθηκε πολύ έντονα να αναφέρεται η διακύμανση των ναύλων των δεξαμενόπλοιων σύμφωνα με ένα νούμερο που έφερε τα αρχικά (WS). Ας δούμε τώρα τι ακριβώς εκπροσωπεί το νούμερο αυτό.

Η δημιουργία των κλιμάκων δεξαμενοπλοίων, δικαιολογείται στην αποφυγή της ανάγκης υπολογισμού του ναύλου σε \$ ανά τόνο για κάθε ταξίδι πλοίου ξεχωριστά. Αυτή η μέθοδος υπολογισμού του ναύλου, η οποία βασίζεται στις κλίμακες δεξαμενοπλοίων είναι γνωστή ως New Worldscale. Η εν λόγω κλίμακα βασίζεται σε βιβλίο που εκδίδεται μια φορά το χρόνο και συγκεκριμένα τον Ιανουάριο κάθε έτους και περιλαμβάνει

περίπου 60.000 ταξίδια και αποστάσεις μαζί με τους όρους και τις προϋποθέσεις που κάθε φορά ισχύουν.

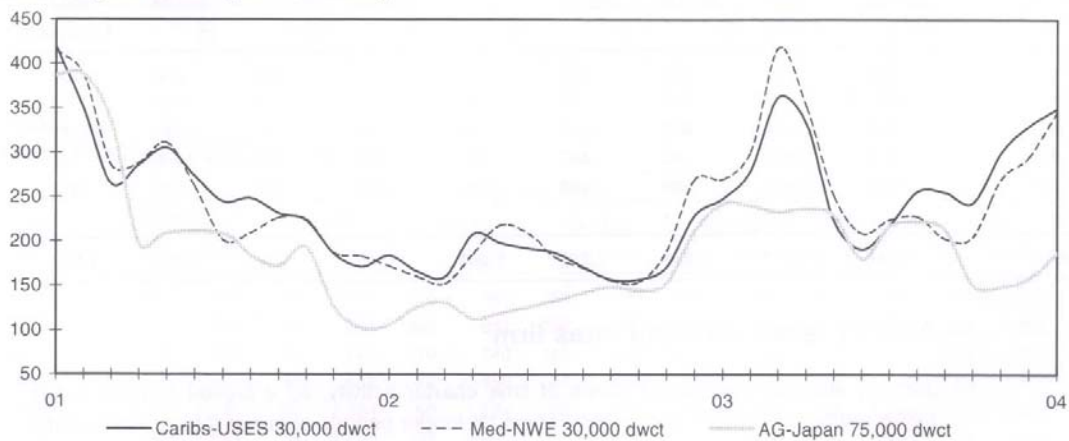
Έτσι οι ναύλοι για την μεταφορά πετρελαίου υπολογίζονται με την χρησιμοποίηση του προαναφερθέντος δείκτη. Πιο αναλυτικά αυτό γίνεται ως εξής: ο υπολογισμός πραγματοποιείται για κυκλικό ταξίδι, υπολογίζονται οι ναύλοι στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης ενός το λιμάνι εκφόρτωσης και μέχρι το πλοίο να ξαναεπιστρέψει στο λιμάνι φόρτωσης. Ο ονομαστικός δείκτης παρουσιάζει ένα λογικό δείκτη για κάθε κατηγορία πλοίου σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Έτσι (π.χ.) όταν ο δείκτης Worldscale είναι 105, αυτό σημαίνει ότι ο δείκτης αποτελεί το 105% του δείκτη με βάση το 100 που εκδίδεται από το Worldscale Association. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τον προσδιορισμό του ονομαστικού δείκτη, είναι οι μεταβολές του παγκοσμίου στόλου και η διαθεσιμότητα πλοίων ανά θαλάσσια διαδρομή.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητός ο δείκτης Worldscale ως εργαλείο υπολογισμού του ναύλου, καλό είναι να παρουσιαστεί παρακάτω ένα παράδειγμα, εξηγώντας διαμέσου αυτού όπως θα φανεί μέσα από το παρακάτω σχεδιάγραμμα τις διακυμάνσεις του δείκτη World Scale ενός πλοίου τύπου Aframax, το οποίο δραστηριοποιείται στην μεταφορά πετρελαίου από τους τερματικούς σταθμούς των χωρών της Ανατολικής Νοτιοανατολικά της Κύπρου, στις οποίες καταλήγουν πετρελαιογωγοί ορισμένων χωρών του Περσικού Κόλπου. Το σχεδιάγραμμα απεικονίζει τις μεταβολές του δείκτη (WS) αυτού του τύπου πλοίου κατά τις χρονιές 2000-2004 και κατά την θαλάσσια διαδρομή Νοτιοανατολικής Μεσογείου – Βορειοδυτικής Ευρώπης.

Παρατηρούμε λοιπόν σύμφωνα με το διάγραμμα ότι κατά το έτος 2001 πραγματοποιείται μια σημαντική υποχώρηση στις τιμές του δείκτη (WS) από 400 μονάδες σε 150 μονάδες στο τέλος του 2001, πράγμα που σημαίνει τεράστια μείωση των τιμών των ναύλων για την συγκεκριμένη κατηγορία πλοίου που δραστηριοποιείται στην παρούσα διαδρομή, και κατά συνέπεια τεράστια ζημιά για τους πλοιοκτήτες. Κατά το έτος 2002 παρατηρείται μια στασιμότητα του δείκτη (WS) στις 150 μονάδες, με μια

μικρή ανάκαμψη στις 225 μονάδες κατά την χρονική περίοδο (Φεβρουάριος – Μάρτιος 2002) και μετά πάλι πτώση στις 175 μονάδες έως το Σεπτέμβριο του 2003 από όπου και ξεκινάει άνοδος που θα συνεχιστεί ως το Μάρτιο του 2003 και θα αγγίξει στις 425 μονάδες, πράγμα που σημαίνει πολύ υψηλές τιμές των ναύλων και τεράστια κέρδη αυτή την περίοδο για τους πλοιοκτήτες. Στη συνέχεια έχουμε πάλι πτώση έως το Μάιο του 2003 στις 210 μονάδες και στασιμότητα σε αυτό το επίπεδο έως το Σεπτέμβριο του 2003 από όπου ξεκινάει και πάλι άνοδος έως τις αρχές του 2004 έως και τις 310 μονάδες.

**Figure 12**  
Clean spot rates (worldscale)



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (9)**

### **ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ**

#### **(9.1) Εισαγωγή**

Είναι γεγονός ότι κατά την διάρκεια των τελευταίων είκοσι ετών, οι υδρογονάνθρακες και ιδιαίτερα το αργό πετρέλαιο, έχουν βοηθήσει τις κυβερνώσες οικογένειες του Περσικού Κόλπου να παγιώσουν και να επεκτείνουν την πολιτική τους δύναμη. Κατά την διάρκεια της επόμενης εικοσαετίας αναμένεται ότι ο ανταγωνισμός από τους άλλους σφαιρικούς προμηθευτές πετρελαίου καθώς και η συνεχής ασκούμενη οικονομική πίεση και οι αυξανόμενες τάσεις ιδιωτικοποίησης και απεθνικοποίησης θα υπονομεύσουν την παραπάνω πολιτική δύναμη.

#### **(9.2) Προοπτικές εξέλιξης**

Οι πολιτικές και οικονομικές δομές των αραβικών χωρών του Περσικού Κόλπου είναι εκπληκτικά ανθεκτικές στην αλλαγή. Η εν λόγω ανθεκτικότητα της παλαιάς πολιτικής διαπραγμάτευσης μεταξύ των βασιλικών οικογενειών και των παραδοσιακών φυλετικών ηγετών, αστικών εμπόρων και τεχνοκρατών, μπορεί να αποδοθεί σε τρεις κύριους παράγοντες. Καταρχάς η θεσμική φυλετική και εμπορική προεξοχή των παραδοσιακών (elites) σημαίνει το ότι ήταν σε θέση να «παραδώσουν» την λαϊκή υποστήριξη στις κυβερνώσες οικογένειες. Δεύτερον, οι μοναρχίες του Περσικού Κόλπου ήταν σε θέση να μετατοπιστούν από την εξάρτησή τους στις εσωτερικές ομάδες για την εσωτερική του προστασία, σε εξάρτηση στα ξένα κράτη. Είναι γεγονός ότι οι συνθήκες και η στρατιωτική συνεργασία με τις ΗΠΑ και την Αγγλία τους έχουν προστατεύσει από τις αρπαγές εδάφους ή των πόρων αυτού από τους μεγαλύτερους και πιο πυκνοκατοικημένους γείτονές τους. Τρίτον, τα εισοδήματα και άλλα μέσα που προορίζονται για την προστασία τους έχει εξασφαλίσει το σύστημα ενωμένο από κοινού.



Προκειμένου λοιπόν να εξασφαλιστεί η αποδοτική διανομή αυτών των εισοδημάτων πετρελαίου, οι κυβερνώσες οικογένειες έχουν δημιουργήσει ισχυρούς κρατικούς δεσμούς. Οι κρατικές δαπάνες που έχουν ρεύσει είναι ένας τρόπος προστασίας, ενώ η πίστη στην βασιλική οικογένεια έχει ρεύσει στην αντίθετη κατεύθυνση. Το μέγεθος και η φύση των εισοδημάτων πετρελαίου είχαν και άλλες σημαντικές συνέπειες. Έχουν δώσει στις κυβερνώσες οικογένειες του Περσικού Κόλπου πολύ μεγαλύτερη οικονομική δύναμη από ότι θα μπορούσαν να έχουν δώσει οι φόροι. Τα ογκώδη κρατικά έξοδα έχουν καταστήσει τους πληθυσμούς του Περσικού Κόλπου εξαρτώμενους από τα κυβερνητικά χρηματοδοτημένα κοινωνικά προγράμματα. Επιπλέον επειδή τα εισοδήματα πετρελαίου είναι εξωτερικά του όλου συστήματος, έχουν καταστήσει τις κυβερνώσες οικογένειες λιγότερο εξαρτώμενες από άλλες κοινωνικές δυνάμεις σε κάθε χώρα, από ότι ήταν πριν την ανάπτυξη των τομέων πετρελαίου. Τέλος, τα νέα κρατικά ιδρύματα έχουν ενισχύσει την εσωτερική ασφάλεια, ενώ τα εισοδήματα πετρελαίου έχουν δώσει στα κράτη του Κόλπου τα μέσα να αγοράσουν την εξωτερική τους προστασία.

Διαφαίνεται λοιπόν ότι η παλαιά διαπραγμάτευση υπονομεύεται σε διάφορα μέτωπα. Η παραδοσιακή ελίτ χάνει την αποτελεσματικότητά της, η αστικοποίηση και η εμφάνιση των μεγάλων κρατών κοινωνικής πρόνοιας έχουν μικραίνει την αρχή τους. Το πιο σημαντικό δε, είναι το ότι οι οικονομικοί πόροι που κρατούν το σύστημα προστασίας μαζί έχουν ελαττωθεί δεδομένου του ότι τα εισοδήματα είναι στάσιμα κατά την διάρκεια των προηγούμενων ετών. Επίσης, υπάρχει μια διαδεδομένη αναγνώριση στον Περσικό Κόλπο ότι το καθεστώς είναι μη αποδεκτό. Οι αποσπασματικές προσπάθειες να υποστηλωθεί το πολιτικό και οικονομικό σύστημα μέσω των εκλεκτικών μεταρρυθμίσεων θα αποτρέψουν τις ριζικές αλλαγές. Εντούτοις, δεν θα αποτραπεί μια βαθμιαία αποδυνάμωση της οικονομικής δύναμης του κράτους και των κυβερνωσών οικογενειών. Επιπλέον, οι μεταρρυθμίσεις θα αυξήσουν βαθμιαία την επιρροή του ιδιωτικού τομέα, ιδιαίτερα εάν είναι επιτυχής στην εξασφάλιση των στρατηγικών βασών στις περιοχές όπου το κάθε κράτος έχει κυριαρχήσει μέχρι τώρα.

Για να αποτραπεί αυτή η μετατόπιση της δύναμης του Περσικού Κόλπου όσον αφορά τον οικονομικό και τον πολιτικό τομέα, οι κυβερνώσες οικογένειες θα πρέπει να αυξήσουν τα εισοδήματα πετρελαίου αισθητά σε μια μικρή χρονική περίοδο. Αυτό όμως είναι απίθανο να συμβεί διότι οι αγορές παγκοσμίου πετρελαίου έχουν γίνει ένα εχθρικό περιβάλλον για τους παραγωγούς του Περσικού Κόλπου. Οι τιμές του πετρελαίου δεν έχουν ανακάμψει ποτέ από την συντριβή του 1985-86, και οι αραβικοί παραγωγοί πετρελαίου του Περσικού Κόλπου έχουν χάσει τη μάχη του μεριδίου της αγοράς. Βραχυπρόθεσμα ακόμη και οι μικρές αυξήσεις ανεφοδιασμού από τις non-opec και τις χώρες του opec θα αναγκάσουν τις αραβικές εξαγωγές του Περσικού Κόλπου να παραμείνουν σε τρέχοντα επίπεδα. Μακροπρόθεσμα οι τεράστιες αυξήσεις από το Ιράκ και τα κεντρικά ασιατικά κράτη μπορούν να ληστέψουν τους αραβικούς παραγωγούς του Περσικού Κόλπου με τις συνεχείς αυξήσεις και την συνεχή αυξανόμενη σφαιρική απαίτηση που υπάρχει στην αγορά. Οι μικρότερες δε αραβικές χώρες του Περσικού Κόλπου ειδικότερα τα Ε.Α.Ε., Κατάρ και Ομάν, έχουν αντιδράσει στις λιμνάζοντες εξαγωγές πετρελαίου με την επένδυση στην παραγωγή και τις εξαγωγές αερίου. Οι μεγαλύτεροι παραγωγοί εντούτοις έχουν καθυστερήσει την ανάπτυξη αερίου, είτε λόγω μιας έλλειψης αποθεμάτων αερίου όπως το Κουβέιτ, είτε λόγω έλλειψης διαθέσιμων οικονομικών πόρων όπως η Σαουδική Αραβία. Η ανάπτυξη των πόρων αερίου της Σαουδικής Αραβίας είναι αναπόφευκτη λαμβάνοντας υπόψη την τεράστια όρεξη της για ηλεκτρική ενέργεια, αφαλατωμένο ύδωρ και τα πετροχημικά αέρια της πετροχημικής βιομηχανίας, πράγματα που απαιτούν εισαγωγές αερίου. Εντούτοις, θα πρέπει να επιτραπεί στις ιδιωτικές εταιρίες Σαουδικές και ξένες να εισαχθούν σε αυτόν τον στρατηγικό τομέα της οικονομίας.

Η ανάπτυξη του αερίου είναι εντελώς διαφορετική από το πετρέλαιο και έχει σημαντικές εσωτερικές πολιτικές επιπτώσεις. Η συμμετοχή ιδιωτικού τομέα είναι αναγκαία, είτε ξένη είτε εσωτερική, για να αντιμετωπίσει τις κύριες δαπάνες, για να παρέχει τεχνολογική πείρα και για

να βοηθήσει τις ασφαλείς αγορές. Με αυτό, η συμμετοχή έρχεται σαν έκθεση μπροστά στα διεθνή πρότυπα της οικονομικής υπευθυνότητας, πράγμα που αναγκάζει μια περικοπή των σπαταλών κρατικών δαπανών. Επί πλέον, επειδή η περίοδος επιστροφής για τα προγράμματα αερίου είναι πιο μεγάλη από ότι για τα προγράμματα πετρελαίου, οι σφαιρικοί επενδυτές θα συνεχίσουν να διερευνούν αυτόν τον τομέα καλά στο μέλλον.

### **(9.3) Παγκόσμιες αγορές πετρελαίου**

Όταν οι τιμές του πετρελαίου συνετράπηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 80, οι παραγωγοί με μια πιο μακροπρόθεσμη προοπτική υποστήριξαν ότι οι τιμές θα αναπηδούσαν στην βιομηχανοποιημένη δύση και θα αυξανόταν γρήγορα στην ανατολή που βιομηχανοποιούταν. Επιπλέον, θεώρησαν ότι οι υψηλού κόστους παραγωγοί πετρελαίου που είχαν πλημμυρίσει την αγορά στις αρχές της δεκαετίας του 80, πράγμα που υπονομεύει τις διέονες τιμές, δεν θα μπορούσαν να στηρίξουν την παραγωγή τους σε χαμηλότερες τιμές και τελικά θα έπρεπε να διακόψουν την παραγωγή. Οι μεγάλοι αραβικοί παραγωγοί έλπιζαν ότι αυτές οι εξελίξεις ένα αυξανόμενο μερίδιο της σφαιρικής απαίτησης.

Το 1988, η κατάρρευση της σοβιετικής οικονομίας οδήγησε σχεδόν σε πτώση πέντε εκατομμυρίων βαρελιών ανά ημέρα (b/d) στην παραγωγή ακατέργαστου πετρελαίου της. Το 1990, ο διεθνής αποκλεισμός του Ιράκ, αφότου εισέβαλε στο Κουβέιτ οδήγησε σε μια πτώση 3.000.000 b/d στο ακατέργαστο πετρέλαιο στις παγκόσμιες αγορές. Αλλά ούτε αυτές οι δύο εξελίξεις δεν βοήθησαν τους μεγάλους αραβικούς παραγωγούς πετρελαίου του Περσικού Κόλπου να συντηρήσουν το μερίδιο αγοράς τους. Η Σαουδική Αραβία ήταν σε θέση να αποζημιώσει μέρος της απώλειας με την αύξηση 3.000.000 b/d για να καλύψει την απώλεια του Κουβέιτ που χτυπήθηκε από τον αποκλεισμό από τον ΟΗΕ και αργότερα από τις Ιρακινές δολιοφθορές. Αργότερα όμως στις αρχές της δεκαετίας του 90, η παραγωγή του αναπήδησε σε 700.000 b/d, επίπεδο παραγωγής αρκετά

υψηλότερο από τα επίπεδα προ εισβολής. Προσθέτοντας τις μικρές αυξήσεις από τα Ε.Α.Ε., Κατάρ και Ομάν, η παραγωγή του Περσικού Κόλπου κάλυψε 4,8 εκ. b/d το 1988. Η περιοχή αυτή επομένως κάλυψε το 1/3 των επαυξητικών απαιτήσεων που κυμαίνονταν σε 12,1 εκ. b/d μεταξύ 1988 και 1996.

Οι υπόλοιπες απαιτήσεις ικανοποιήθηκαν από δύο σημαντικές πηγές: non-opec παραγωγοί, ιδιαίτερα η βόρεια θάλασσα, και άλλοι παραγωγοί των χωρών ΟΠΕΚ, όπως η Βενεζουέλα και η Αλγερία. Ένας συνδυασμός τεχνολογίας και οι καλύτεροι όροι που προσφέρονταν από το UK και την Νορβηγία έχουν δικαιολογήσει την αύξηση ποσοστών παραγωγής ακατέργαστου πετρελαίου της βόρειας θάλασσας. Άλλες εξελίξεις μέσα στον ΟΠΕΚ είναι πιο ενδιαφέρουσες. Σε απάντηση στους εσωτερικούς οικονομικούς περιορισμούς και λαμβάνοντας υπόψη την προοπτική της μειωμένης παραγωγής πετρελαίου και των εισοδημάτων, μερικές από τις φτωχότερες χώρες του ΟΠΕΚ προσκάλεσαν τις ξένες πολυεθνικές πίσω για να βοηθήσουν στην αύξηση της ικανότητας της εσωτερικής παραγωγής περισσότερο από τους ανταγωνισμούς των χωρών του ΟΠΕΚ πέρα από τις ποσοτώσεις παραγωγής και τις τιμές, αυτό ήταν η σοβαρότερη απειλή σε μια οργάνωση που δημιουργήθηκε για να παρέχει ένα ενωμένο μέτωπο ενάντια στα σημαντικότερες διεθνείς επιχειρήσεις πετρελαίου. Μέχρι την πρόωρη δεκαετία του 90, ήταν σαφές ότι τα μέλη ΟΠΕΚ που δεν ανήκαν σε χώρες του Περσικού Κόλπου, είδαν την μελλοντική τους έξοδο από την οργάνωση, ιδιαίτερα δεδομένου ότι οι παραγωγοί του Περσικού Κόλπου του ΟΠΕΚ και εμποδίζουν συχνά εξουσιοδοτημένα μερίδια αγοράς του ΟΠΕΚ για τους μικρότερους πιο οικονομικά περιορισμένους παραγωγούς.

Η Αλγερία ήταν ένα από τα πρώτα κράτη μέλη των χωρών του ΟΠΕΚ που πρωτοστάτησε για να αλλάξει τον ξένο νόμο επένδυσης της. Παρά την επιδεινωμένη πολιτική κατάσταση, τα μεγάλα κοιτάσματα ανεκμετάλλετου πετρελαίου και οι πόροι φυσικού αερίου στο νότο δελέασαν ένα μεγάλο αριθμό ξένων επιχειρήσεων για να επενδύσουν στην Αλγερία. Μια ακόμη παρόμοια κίνηση έγινε και από τη Βενεζουέλα. Η

petroleos de Venezuela (pdVSA) έδωσε ώθηση μέσω ενός συγχρονισμένου εσωτερικού αναδιαρθρωτικού προγράμματος που επιτρέπει την επανείσοδο των ξένων επιχειρήσεων πετρελαίου. Με το νέο κεφάλαιο που ρέει για πρώτη φορά μετά από τις εθνικοποιήσεις της δεκαετίας του 70, η επιχείρηση ήταν σε θέση να επενδύσει στην ικανότητα καθαρισμού στις υπερπόντιες αγορές. Μέχρι το 1997, η pdVSA είχε γίνει η μεγαλύτερη μηχανή ραφινάρισματος στις ΗΠΑ, μέσω της ιδιοκτησίας της CITGO. Έτσι έκανε και παρόμοιες κινήσεις στις αγορές παρόμοιων χωρών του νότου και της κεντρικής Αμερικής.

#### **(9.4) Μετοχικά μερίδια παγκόσμιων αγορών**

Ακόμα και αν συνδέονται μεταξύ τους μεταξύ ενός ευρέως δικτύου πληροφοριών, οι αγορές παγκοσμίου πετρελαίου είναι αρκετά εκτεταμένες περιοχές. Οι χώρες της ατλαντικής λεκάνης (συμπεριλαμβανομένης της μεσογείου), οι χώρες της Ασίας, οι περιοχές του Ειρηνικού είναι όλοι καθαροί εισαγωγείς ακατέργαστου πετρελαίου. Ο Περσικός Κόλπος είναι η σημαντικότερη εξάγουσα περιοχή σε όγκο και μέχρι σήμερα ήταν σε θέση να ταλαντευθεί μεταξύ της Ασίας και μεταξύ του Ατλαντικού – Μεσογειακού χώρου. Προς το τέλος της δεκαετίας του 80, οι αραβικές χώρες του Περσικού Κόλπου ανέμεναν ότι οι σταθερά αυξανόμενες ενεργειακές ανάγκες και στις δύο περιοχές θα αύξαναν τη ζήτηση για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου. Οι αυξανόμενες απαιτήσεις στην Ατλαντική λεκάνη όμως ικανοποιήθηκε από τους προμηθευτές στη βόρεια θάλασσα, στη Βενεζουέλα και στη Κολομβία. Στη Βόρεια Αμερική, η εταιρεία pdVSA δημιούργησε εγκαταστάσεις καθαρισμού αλλά προχώρησε και στην δημιουργία εγκαταστάσεων καθαρισμού πετρελαίου και στον Περσικό Κόλπο.

Αυτό παρότρυνε τους άραβες παραγωγούς του Περσικού Κόλπου να επικεντρώσουν το ενδιαφέρον τους στην επέκταση του μεριδίου τους στις αγορές της Ασίας και του Ειρηνικού. Η γρήγορη οικονομική ανάπτυξη και η πολιτική αλλάζουν στην Ασιατική χώρα – ιδιαίτερα στην Ινδία και στην Κίνα,

που οδηγώντας σε μια τεράστια αύξηση της κατανάλωσης πετρελαιοειδών, ένα μεγάλο μέρος του οποίου καλύπτεται από τις προμήθειες της Μέσης Ανατολής. Ο ανεφοδιασμός σύμφωνα με τις συγκεκριμένες εσωτερικές ανάγκες απαιτεί ότι οι εγκαταστάσεις καθαρισμού είναι πιο στενές στον καταναλωτή από τον παραγωγό. Οι ασιάτες σχεδιαστές πολιτικής, επομένως, έχουν καθορίσει ότι η Ασία θα πρέπει να προσθέσει 5 εκ. b/d στις δυνατότητες καθαρισμού της για να ικανοποιηθούν οι αυξανόμενες απαιτήσεις.

Οι άραβες παραγωγοί του Περσικού Κόλπου βλέπουν αυτές τις νέες ασιατικές ανάγκες καθαρισμού με μεγάλο ενδιαφέρον. Η αγορά ή αλλιώς οι σταθερές και προστατευμένες αγορές οικοδόμησης από την αρχή θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν για αυτούς μια κατάσταση παρόμοια με αυτή των Βενεζουελάνων στην Αμερική και να ελαχιστοποιήσουν τον ανταγωνισμό για τις αγορές από το Ιράκ (όταν ανυψώνεται ο αποκλεισμός των Η.Ε.) και τα κεντρικά ασιατικά κράτη (μόλις χτιστούν οι σωληνώσεις εξαγωγής).

Στο Κουβέιτ, οι ασιατικές εγκαταστάσεις καθαρισμού που είναι εγκατεστημένες εκεί, έχουν αναπτύξει ένα εκτενές δίκτυο εγκαταστάσεων καθαρισμού στην Ευρώπη με το εμπορικό σήμα Q8. Μετά την Ιρακινή εισβολή εντούτοις, η επιχείρηση πετρελαίου του Κουβέιτ αναγκάστηκε να εκτρέψει τα κεφάλαια που καθορίστηκαν για τις ασιατικές επενδύσεις για να επανοικοδομήσουν τον εσωτερικό τομέα του πετρελαίου. Στις αρχές της δεκαετίας του 90, με το Κουβέιτ και το Ιράκ έξω από την αγορά ακατέργαστου πετρελαίου, η Σαουδική Αραβία πήρε γρήγορα διάφορα κομμάτια της ασιατικής ικανότητας καθαρισμού, δηλαδή μια μερίδα της νοτιοκορεάτικης μηχανής ραφινάρισματος *ssanguong* και της ολοκληρωτικής ιδιοκτησίας των εγκαταστάσεων καθαρισμού *petron* τις Φιλιππίνες. Εντούτοις, προσπάθειες της Σαουδικής Αραβίας να εξασφαλίσει ένα μέρος του Ιαπωνικού καθαρισμού ήταν αποτυχημένες, κυρίως για πολιτικούς λόγους. Επιπλέον, ήταν αδύνατο να κερδίσει μια βάση στην Κίνα αφού η επιχείρηση κυβερνητικού καθαρισμού της Κίνας, απαιτήσει να πληρώσει η Σαουδική εταιρεία πετρελαίου Αράμκο για τις κοινωνικές παροχές των εργαζομένων που υποστηρίζοντας αυτή την περίοδο από την κινέζικη επιχείρηση. Σε άλλες ασιατικές χώρες όπως η Ινδία, οι

επιδοτούμενες εγχώριες τιμές, οι οποίες καθιστούν τα προγράμματα καθαρισμού ασύμφορα, έχουν αποθαρρύνει τους σαουδάραβες και τους κουβετιανούς από την εκεί επένδυση. Από τα μέσα του 1997, παρά τις πολλές ανακοινώσεις των χωρών του Περσικού Κόλπου και τις προσπάθειες επενδύσεως στον ασιατικό τομέα καθαρισμού, καμία στερεά διαπραγμάτευση δεν ήταν επικείμενη.

Η πίεση να εξασφαλιστεί το μερίδιο αγοράς για τους παραγωγούς συνεργασίας του Περσικού Κόλπου θα είναι μια καλή στρατηγική κίνηση. Ο μέγιστος ανταγωνιστής τους μακροπρόθεσμα είναι το Ιράκ. Την παραμονή της εισβολής του στον Περσικό Κόλπο το Ιράκ αντλούσε πάνω από 3.000.000 b/d. Μετά από τον πόλεμο η παραγωγή του μειώθηκε σε 600.000 b/d, επαρκή ποσό για να καλύψει την εγχώρια κατανάλωση και ένα μικρό αριθμό εξαγωγών. Από το Δεκέμβριο του 1996 το Ιράκ αύξησε τις εξαγωγές του στο πλαίσιο του ψηφίσματος 986 του συμβουλίου ασφαλείας των Η.Ε., το οποίο λαμβάνει μέτρα για το Ιράκ, να πωλήσει πετρέλαιο αξίας 2 δισεκατομμυρίων \$ για να πληρώσει τις εισαγωγές τροφίμων και ιατρικής καθώς και τις επιδιορθώσεις και άλλες πληρωμές.

Αυτό το «ανθρωπιστικό πετρέλαιο» σχετικά εύκολα απορροφήθηκε στη μεσογειακή αγορά νωρίς το 1997. Μπροστά σε αυτό που μπορεί να είναι μια πρόβα για την επιστροφή του ακατέργαστου Ιρακινού πετρελαίου στην αγορά, οι διεθνείς τιμές του πετρελαίου έπεσαν περίπου σε 4 \$ με 5 \$ το βαρέλι όταν Ιρακινές προμήθειες επιστράφηκαν στην αγορά. Επιπλέον, οι αραβικές χώρες του Περσικού Κόλπου άλλη μια φορά περιορίστηκαν στην παραγωγή σε επίπεδα που συμφώνησαν σχεδόν τριάντισι έτη πριν τη συνεδρίαση του ΟΠΕΚ, το Μάρτιο του 1994. Μόλις αφαιρεθούν οι κυρώσεις από το Ιράκ, δεν είναι ασύλληπτο ότι εκείνη η χώρα θα είναι σε θέση να παράγει 3.000.000 b/d και να εξαγει 2.500.000 b/d μόλις αναβαθμιστούν οι εγκαταστάσεις λιμένων ή επανοικοδομηθούν. Το μεγαλύτερο μέρος εκείνου του ακατέργαστου πετρελαίου θα ρεύσει στη περιοχή του Ειρηνικού της Ασίας και θα καταπατήσει επάνω στο μερίδιο αγοράς του Περσικού Κόλπου.

Ο ανταγωνισμός για τις αραβικές χώρες του Περσικού Κόλπου θα προέλθει επίσης από τους μεγάλους παραγωγούς πετρελαίου της Κεντρικής Ασίας και του Καυκάσου, μόλις αναπτυχθούν οι διαδρομές εξαγωγής στις παγκόσμιες αγορές. Αυτό είναι απίθανο να συμβεί πολύ σύντομα. Η Ρωσία έχει εμποδίσει ενεργά τις διαδρομές εξόδων από το Αζερμπαϊτζάν και το Καζακστάν (οι δύο μεγαλύτεροι πιθανοί παραγωγοί πετρελαίου της περιοχής) μέσω του εδάφους της και μέσω της Αρμενίας και της Γεωργίας στην Τουρκία. Οι ΗΠΑ έχουν απαγορεύσει αποτελεσματικά στις αμερικάνικες επιχειρήσεις πετρελαίου εκτός ΗΠΑ με κυρώσεις εάν χτίσουν τις σωληνώσεις πετρελαίου ή αερίου μέσω του Ιράν, που είναι η σημαντικότερη διαδρομή εξόδων στην Ασία και την περιοχή του Ειρηνικού.

Πέρα από τα επόμενα πέντε έτη, είναι κατανοητό ότι το κεντρικό Ασιατικό και Ιρακινό πετρέλαιο θα φθάσει στις ασιατικές αγορές, οι οποίες θα μπορούσαν να αναγκάσουν τους αραβικούς παραγωγούς πετρελαίου του Περσικού Κόλπου να περιορίσουν την παραγωγή τους. Η Σαουδική Αραβία ειδικότερα θα μπορούσε να προσπαθήσει να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της με την αύξηση της παραγωγής, με αυτόν τον τρόπο εγκαταλείποντας το ρόλο της στις παγκόσμιες αγορές πετρελαίου ως «παραγωγό ταλάντευσης». Αυτό θα μπορούσε να είναι επικίνδυνο για το βασίλειο επειδή θα μπορούσε να σημάνει ότι πρέπει να ζήσει με τις χαμηλότερες τιμές πετρελαίου. Αν και οι πραγματικές δαπάνες παραγωγής για τους παραγωγούς του Περσικού Κόλπου μπορούν να είναι εξαιρετικά χαμηλές από τα διεθνή πρότυπα, εάν οι κοινωνικοοικονομικές δαπάνες μιας οικονομίας τόσο εξαρτώμενης είναι μέσα, αυτές οι χώρες γίνονται παραγωγοί υψηλών δαπανών. Υπάρχει φόβος ότι μια οικονομική ρευστοποίηση θα προέκυπτε από μια γρήγορη πτώση των τιμών του πετρελαίου πράγμα που θα οδηγούσε τις Αραβικές χώρες του Περσικού Κόλπου να ακολουθήσουν τις υψηλότερες μετοχές της αγοράς.

Μακροπρόθεσμα, δεδομένου ότι οι οικονομίες του Περσικού Κόλπου είναι απίθανο να μειώσουν την εξάρτησή τους στα εισοδήματα πετρελαίου, οι προσεκτικές οικονομικές πολιτικές θα τους σταματήσουν πιθανότατα από



την αύξηση παραγωγής πετρελαίου. Αυτό σημαίνει στάσιμα εισοδήματα πετρελαίου στους ονομαστικούς όρους, μειωμένα εισοδήματα πετρελαίου στην πραγματικότητα και επομένως μια συνεχής φωτογραφική διαφάνεια στις δαπάνες πετρελαίου κατακεφαλήν. Η μειωμένη άμεση συμβολή των κρατών του Κόλπου στα εισοδήματα των πολιτών τους θα μειώσει την δυνατότητα των κυβερνωσών οικογενειών να διατηρήσουν την πολιτική τους πίστη.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ (10)**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

Μέσα στα πλαίσια που ήταν δυνατόν από την ερευνητική αυτή εργασία, έγινε μια προσπάθεια να παρατηρηθεί ο ρόλος που διαδραματίζουν οι χώρες που βρέχονται από τον Περσικό Κόλπο στο θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου προς την Ευρώπη, καθώς και στα κοιτάσματα που διαθέτουν οι χώρες του Περσικού, αλλά και στην γεωστρατηγική θέση των χωρών αυτών.

Επίσης είναι εξίσου σημαντικό να αναφερθεί ότι οι χώρες αυτές διαθέτουν τα σημαντικότερα κοιτάσματα πετρελαίου της μέσης ανατολής και κατά συνέπεια αποτελούν τις μεγαλύτερες πετρελαιοπαραγωγικές χώρες της Μέσης Ανατολής. Οι χώρες αυτές υπενθυμίζουμε ότι είναι η Σαουδική Αραβία, το Ιράν, το Ιράκ, το Κατάρ, το Μπαχρέιν, το Κουβέιτ και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Επισημάνθηκε επίσης σε προηγούμενα κεφάλαια ότι οι χώρες αυτές ευνοούν σημαντικά τις ξένες επενδύσεις και στηρίζουν την ανάπτυξη της παραγωγής πετρελαίου κατά ένα μεγάλο βαθμό σε αυτές.

Παρατηρήθηκε ακόμα η ύπαρξη αρκετών πετρελαιοαγωγών στην περιοχή διαμέσου των οποίων πραγματοποιείται η έξοδος πετρελαίου ορισμένων χωρών του Περσικού Κόλπου στην Ανατολική Μεσόγειο και στη συνέχεια με αυτό τον τρόπο διευκολύνεται η μεταφορά του στα Ευρωπαϊκά κράτη που το εισάγουν. Ακόμα έχει σημαντική αναφορά στους σπουδαιότερους τερματικούς σταθμούς των χωρών της μέσης ανατολής από όπου εξάγεται το πετρέλαιο, καθώς και στα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης, διαμέσου των οποίων εισάγεται αυτό και έγινε εκτενής αναφορά για τις ικανότητες και τις δυνατότητες των παραπάνω λιμένων.

Ακόμα πραγματοποιήθηκε αναφορά στους τύπους πλοίων που δραστηριοποιούνται στην θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, παγκόσμια, καθώς και στην υπό εξεταζόμενη περιοχή αυτής της εργασίας. Κατά την τελευταία διετία λοιπόν, παρατηρήθηκε αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων και μείωση του αριθμού των διαλύσεων των παλαιών. Επίσης έγινε αναφορά στην παγκόσμια κατάσταση ναύλων των δεξαμενόπλοιων κατά

την τελευταία διετία, καθώς και αναφορά στην υποεξεταζόμενη περιοχή, και πρέπει να σημειωθεί ότι ο κύριος λόγος που ακολούθησε θετική πορεία η αγορά των δεξαμενόπλοιων, ήταν η αύξηση των ναύλων που σημειώθηκε κατά το 2003 – 2004, και η οποία οφειλόταν σε μια σειρά παραγόντων που προαναφέρθηκαν στην μελέτη της εργασίας αυτής, με σημαντικότερο παράγοντα την αύξηση της ζήτησης πετρελαίου και κατά συνέπεια την αύξηση της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών. Και τέλος αναφέρθηκαν ορισμένες προοπτικές για το μέλλον των χωρών του Αραβικού Κόλπου και την πετρελαιοπαραγωγική εξέλιξη των χωρών που βρέχονται από αυτόν.

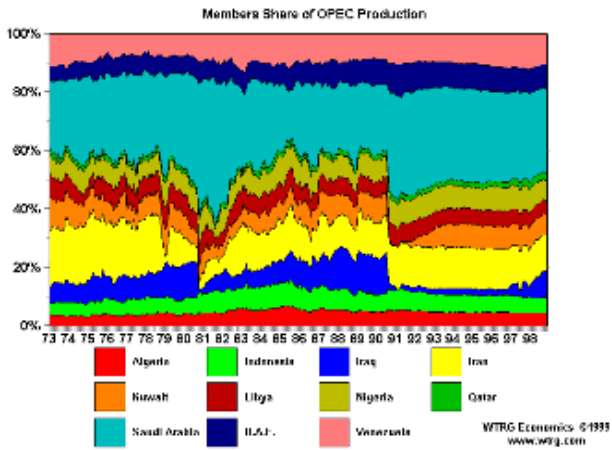
Κλείνοντας θα πρέπει να αναφερθεί ότι η διεξαγωγή αυτής της μελέτης βασίστηκε επί το πλείστον σε πηγές του Internet και σε επιστημονικά άρθρα και ότι εξετάστηκαν ορισμένοι παράμετροι της εργασίας αυτής κατά ορισμένη χρονική περίοδο με σκοπό να γίνει εφαρμογή ορισμένων αρχών της ναυτιλιακής οικονομικής με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία αυτής της μελέτης κατά την περίοδο που προαναφέρθηκε.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

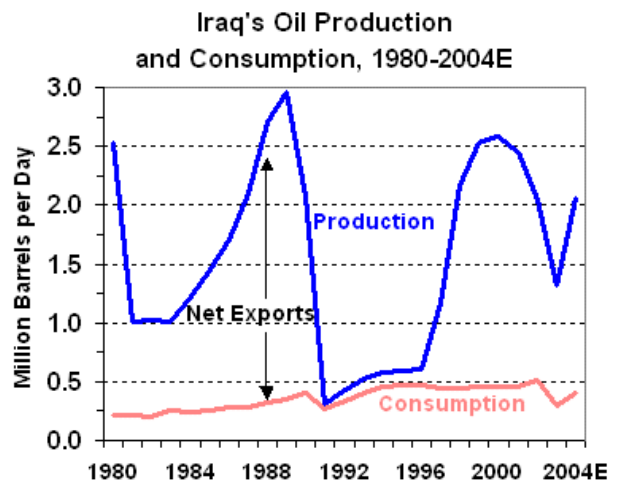
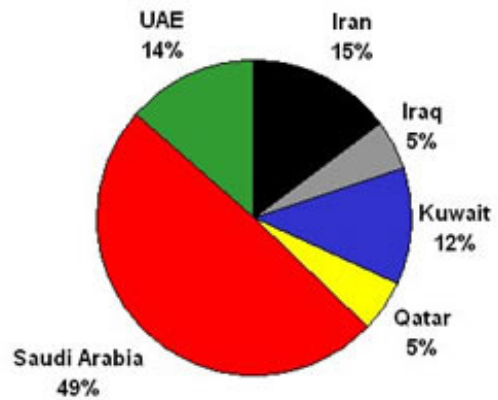
- ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛ. & Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ. «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ» ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ. ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1997.
- Galbraiths Weekly market report – s/p 3rdh September 2004.
- CLARKSON RESEARCH STUDIES, «SHIPPING INTELLIGENCE WEEKLY», ISSN:1358-8028, ISSUE NO. 263, 20-8-2004.
- «THE DREWRY MONTHLY», ISSN 1366-1817, FEBRUARY 2004.
- Dr. Martin Stopford, Mr Charkson research, «forecasting the dry bulk, Tanker and Container markets», maritime cyerys, 23-9-2001.
- Martin Stopford, Itic forum 2000: innovative thinking is crucial, «Defining the future of shipping markets», Monday 2<sup>nd</sup> October 2000, four seasons Hotel, London.
- Dr. Martin Stopford, managing director, Charkson Research, «prospects for the shipping markets in 2003 and beyond», Hong Kong Shipowners Association 20<sup>th</sup> February 2003.
- Lawrence Kumins, Sepcialist in energy policy, Resources, Science and industry division, «Iraqoil: Reserves, production, and potential Revenues», crs report forcongress, received thraigh thp crs web, order code RS2 1626, September 29, 2003.

- 1) <http://www.saudia-online.com/newsseptos/news15.stml>. 14-9-2004
- 2) <http://www.exploitiz.com/saudi-Arabia-crude-oil-production-And-Explorts-cg.php> 14-9-2004
- 3) <http://www.wtrg.com/opecshare.html> 14-9-2004
- 4) <http://www.iraniantradp.org/NewsUpdates/00000610.htm>
- 5) <http://www.pia.dop.gov/empu/cabs/chron.html> 14-9-2004
- 6) <http://www.pia.dop.gov/empu/cabs/francp.html> 14-9-2004
- 7) <http://www.iranmania.com/News/Article View/?NewsCodp=19453 & News Kind =>
- 8) <http://www.iranmania.com/News/Article View/Default.asp? ArchiveNews = Yes & News Cod...> 14/9/2004
- 9) <http://www.pia.dop.gov/empu/cabs/iraq.html> 13/9/2004
- 10) <http://www.cnn.com/2003/BUSINESS/01/12/opec.meeting.lead> 13/9/2004
- 11) <http://www.atimps.com/atimps/middleEast/DJ02 AK01.html> 13/9/2004
- 12) <http://www.commondreams.org/headlines/03/08/25-03.htm> 10/9/2004
- 13) <http://www.pia.dop.gov/empu/cabs/choke.html> 10/9/2004
- 14) <http://ruzgar.aznet.org/ruzgar/5-1.htm> 10-9-2004
- 15) <http://www.atimes.com/atimes/MiddleEast/ED04AKO1.html> 10-9-2004
- 16) <http://www.turkishpress.com/turkipress/news.asp?ID=12648> 10-9-2004
- 17) <http://www.aogl.org/about/pipelines.html> 10-9-2004
- 18) <http://www.aopl.org/safety/record.html> 10-9-2004
- 19) <http://www.aopl.org/accidents/content.html> 10-9-2004
- 20) <http://www.ftc.gov/os/2001/og/chertexana.htm> 10/9/2004
- 21) <http://www.pia.dop.gov/empu/cabs/caspgrph.html> 10/9/2004
- 22) <http://www.american.edu/projects/mandala/rieD/turkmen.htm> 10-9-2004
- 23) <http://www.Zmag.org/tanteroil.htm> 10-9-2004
- 24) <http://www.archiveeditions.co.uk/heaftcopy/210-5.htm> 6-9-2004
- 25) <http://www.pia.dop.gov/empu/opec.html> 6-9-2004
- 26) <http://www.merip.org/mer/merg04/fareed.htm> 6-9-2004
- 27) <http://www.galf2000.columbia.edu> 6-9-2004
- 28) [http://europa.eu.int/comm/external\\_relations/galf\\_cooperation/intro](http://europa.eu.int/comm/external_relations/galf_cooperation/intro) 6-9-2004
- 29) <http://www.virginia.pdu/igpr/apagoil/company.html> 6-9-2004
- 30) <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/appl5en/oiltransportation.html> 6-9-2004

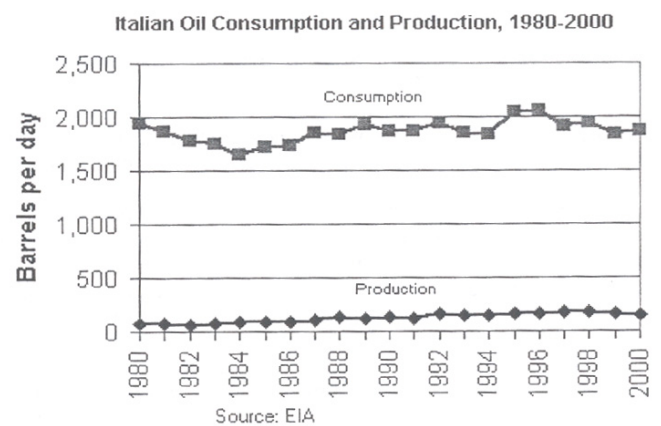
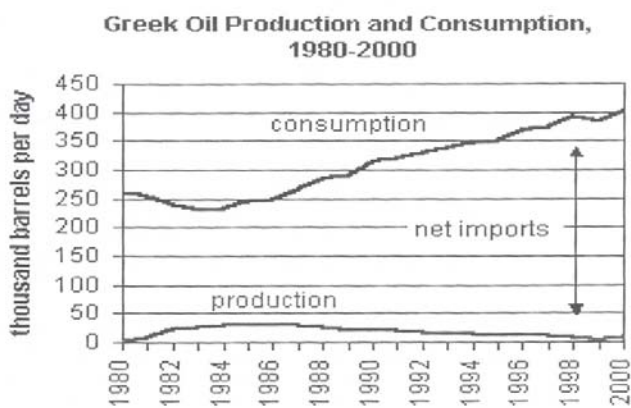
# **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**



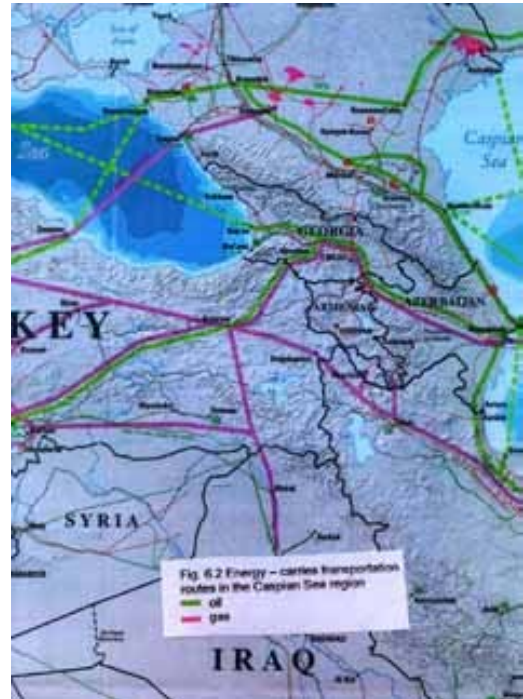
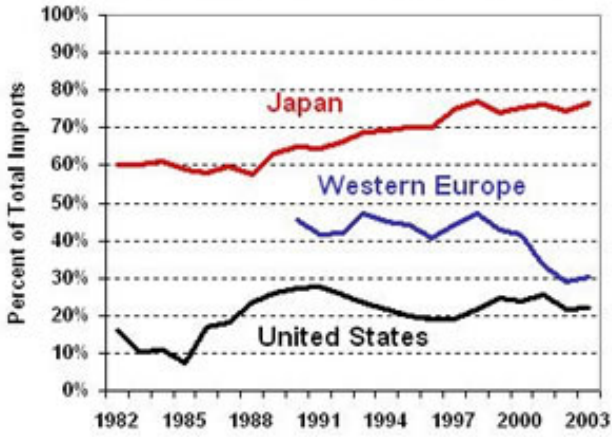
### Persian Gulf Exports by Country -- 2003



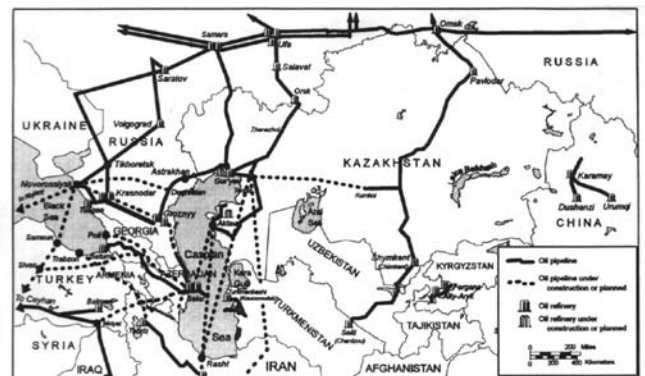
Note: Production includes crude oil, lease condensate, natural gas liquids, ethanol, and refinery gain.



**Net Oil Imports from the Persian Gulf as a Percent of Total Net Oil Imports**

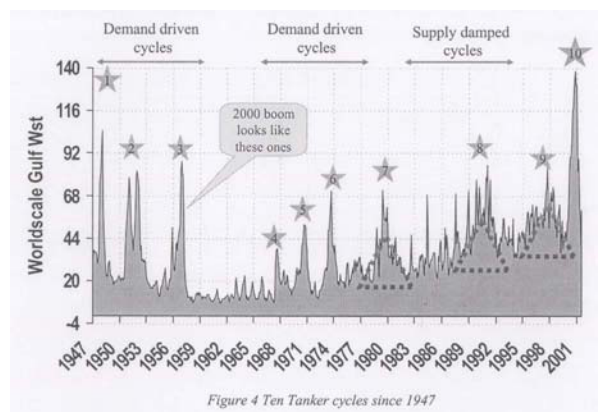
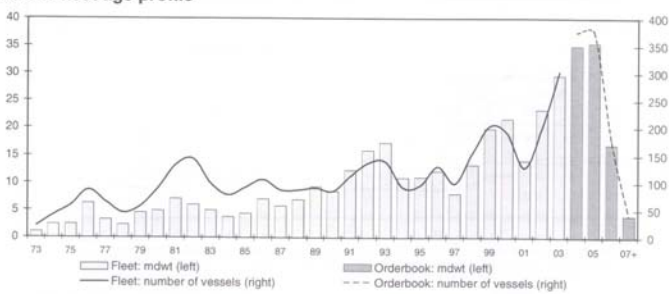


**Source: Oil Capital Ltd.**



**Fig. 2. Existing and planned oil pipelines and pipeline routes of Central Asia.**

**Figure 9 Tanker fleet age profile**



**Figure 4 Ten Tanker cycles since 1947**

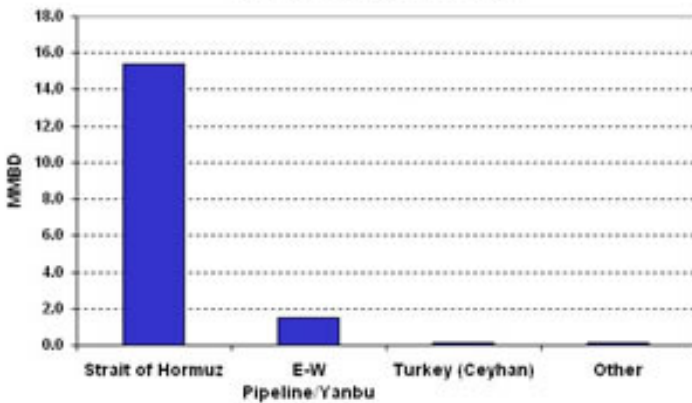


ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΤΡΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΑΝΚΟΝΑ

Plant	Berth nos	GRT	Draft in feet	Side to berth	Vessel's length mtrs	Dirty ballast facilities	Shore gangway	Remarks
Sasol Italy	3N	1.500	17' 00"	Stbd	80	Yes	Yes	-
	3S	3.500	18' 07"	Port	110	Yes	Yes	-
	4	1.600	18' 00"	Stbd	100	Yes	Yes	-
	5	1.5000	30' 00"	Stern	-	Yes	Yes	Over 5.000 GRT berthing daylight only
	5B	3.500	21' 00"	Stern	-	Yes	Yes	"
Esso Refinery	6	2.000	16' 00"	Stbd	95	Yes	Yes	Berthing daylight only
	7	10.000	37' 00"	Stbd	160	Yes	Yes	-
	8	20.000	37' 00"	Port	250	Yes	Yes	-

Persian Gulf Oil Exports by Route -- 2003  
(Million Barrels per Day)



	9	7.000	28' 00"	Stbd	143	Yes	Yes	-
	10	50.000	52' 00"	Stbd	80	Yes	Yes	-
	11	75.000	54' 00"	Port	297	Yes	Yes	Over 62.000 GRT berthing daylight only
	12	10.000	28' 00"	Port	150	Yes	Yes	"
Agip	17	1.000	13' 01"	Stbd	70	Yes	No	For bunker barges only
	18	5.000	22' 00"	Stbd	120	Yes	Yes	-
	19	25.000	40' 03"	Stbd	220	Yes	Yes	-
	20	130.000	65' 00"	Stbd	350	Yes	Yes	Over 70.000 GRT berthing daylight only
	21	220.000	66' 08"	Port	380	Yes	Yes	Over 70.000 GRT berthing daylight only
	22	25.000	42' 00"	Port	220	Yes	Yes	-
	23	5.000	23' 00"	Port	120	Yes	Yes	-
	24	1.000	09' 08"	Port	70	Yes	-	For bunker barges only
	25	45.000	42' 06"	Stbd	250	Yes	Yes	-
	26	25.000	37' 06"	Port	205	Yes	Yes	-
	27	20.000	34' 00"	Stern	200	Yes	No	-
	28	1.600	19' 00"	Stern	80	Yes	Yes	-

	29	15.000	29' 06"	Stbd	160	No	No	-
	31	20.000	31' 06"	Port	160	No	No	-
	32	1.000	13' 00"	Port	65	Yes	Yes	For berthing draft 11' 06"

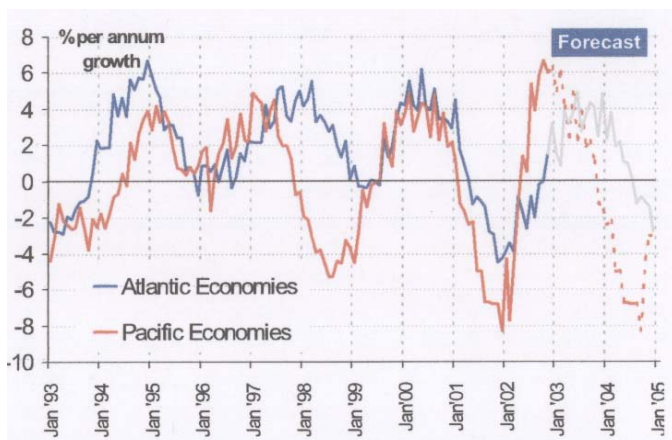


Figure 3 Industrial business cycle has picked up in the Pacific

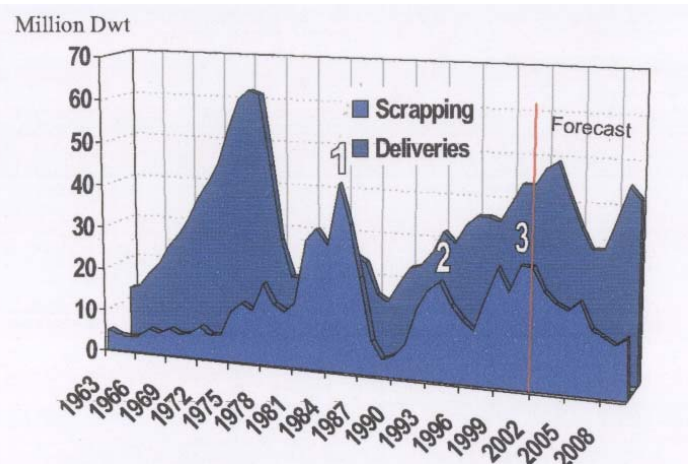


Figure 4 Shipyards at the peak of replacement cycle in 2003

