

ΚΕΔΙΣΑ  ΚΕΔΙΣΑ

ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ
CENTER FOR INTERNATIONAL STRATEGIC ANALYSES

Τα θαλάσσια σημεία συμφόρησης της
Αραβικής Χερσονήσου: Η σημασία τους και
οι σύγχρονες προκλήσεις.

Θεοχαράκος Σπυρίδων

Ερευνητική Εργασία νο. 111

ΚΕΔΙΣΑ ΚΕΔΙΣΑ

ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ
CENTER FOR INTERNATIONAL STRATEGIC ANALYSES

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΕΔΙΣΑ

Δρ. Ανδρέας Γ. Μπανούτσος	Πρόεδρος
Δρ. Παναγιώτης Σφαέλος	Αντιπρόεδρος & Δ/ντης Ερευνών
Γεώργιος Κουκάκης	Γενικός Γραμματέας
Αργέττα Μαλιχουτσάκη	Οικονομική Διαχειρίστρια
Βασιλική Καντιώτη	Μέλος
Μαρία Ντάμπου	Μέλος
Αικατερίνη Μαρούκη	Μέλος

© 2025 Center for International Strategic Analyses (KEDISA, All Rights Reserved)

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without permission of the publisher

Τα θαλάσσια σημεία συμφόρησης της Αραβικής Χερσονήσου: Η σημασία τους και οι σύγχρονες προκλήσεις.

Θεοχαράκος Σπυρίδων

Περίληψη: Τα θαλάσσια σημεία συμφόρησης, με την ιδιότητά τους να περιορίζουν τη διέλευση των πλοίων, αποτελούν σημεία μείζονος στρατηγικής σημασίας. Η Αραβική Χερσόνησος διαθέτει τρία από τα σημαντικότερα θαλάσσια σημεία συμφόρησης παγκοσμίως, τα Στενά του Ορμούζ, το Μπαμπ ελ Μαντέμπ και τη Διώρυγα του Σουέζ. Ως πλούσια πετρελαιοπαραγωγική περιοχή, τοποθετείται γεωγραφικά στο σταυροδρόμι της Ευρώπης, της Αφρικής και της Ασίας, ενώ συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με τον Ινδικό Ωκεανό. Τα στενά της εξυπηρετούν μεγάλους όγκους διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, ενώ η παρεμπόδιση της ελεύθερης διέλευσης της ναυτιλίας ελλοχεύει κινδύνους για τη διεθνή οικονομία, το εμπόριο και την ενεργειακή ασφάλεια.

Λέξεις κλειδιά: Αραβική Χερσόνησος, Ασφάλεια, Διώρυγα του Σουέζ, Μπαμπ ελ Μαντέμπ, Σημείο συμφόρησης, Στενά του Ορμούζ

I. ΟΡΙΣΜΟΙ

Σημείο συμφόρησης: απόδοση του αγγλικού όρου “choke point”. Τα σημεία συμφόρησης είναι στενά, στρατηγικά περάσματα που συνδέουν δύο μεγαλύτερες περιοχές μεταξύ τους. Στη θάλασσα, αυτά είναι συνήθως στενά ή κανάλια που λόγω των πλεονεκτικών τους τοποθεσιών εξυπηρετούν μεγάλο όγκο κυκλοφορίας.

II. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη σύγχρονη πραγματικότητα, η Αραβική Χερσόνησος μπορεί να χαρακτηριστεί ως ύψιστης σημασίας για τη διεθνή οικονομία και σταθερότητα. Σε αυτό συμβάλλει μια σειρά παραγόντων, όπως η συγκέντρωση μεγάλων ποσοτήτων ορυκτών καυσίμων, η ύπαρξη πλούσιων κρατών και τα θαλάσσια σημεία συμφόρησης που παρατηρούνται κατά μήκος των διαδρομών πλεύσης της. Η παρούσα μελέτη θα επικεντρωθεί στα τρία σημαντικότερα θαλάσσια σημεία συμφόρησης της Χερσονήσου: τα Στενά

του Ορμούζ, το Μπαμπ ελ Μαντέμπ και τη Διώρυγα του Σουέζ. Θα αναλυθεί η γεωπολιτική αξία τους και η σημασία τους για τη διεθνή οικονομία, το εμπόριο και την ενεργειακή ασφάλεια, καθώς και οι προκλήσεις που αναδύονται λόγω της ύπαρξής τους.



Εικόνα II.1. Η Αραβική Χερσόνησος και τα κυριότερα θαλάσσια σημεία συμφόρησής της. (Πηγή: eia.gov)

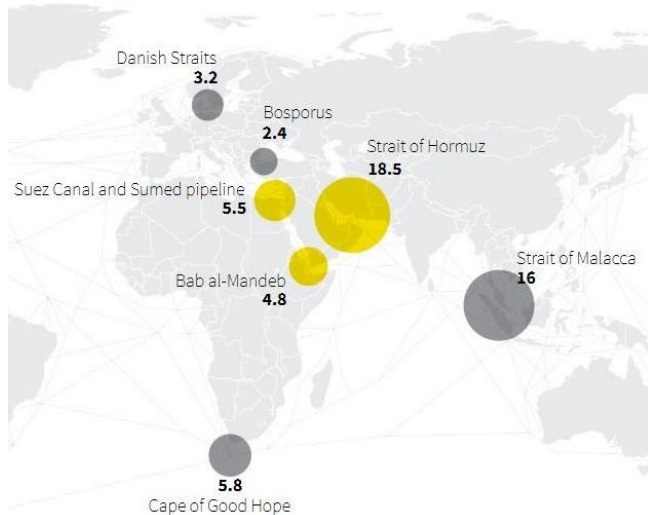
III. ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΑΒΙΚΗΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ

A. Αραβική Χερσόνησος

Η Αραβική Χερσόνησος αποτελεί τμήμα της Μέσης Ανατολής, με τα κράτη Σαουδική Αραβία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Κατάρ, Ομάν, Υεμένη, Μπαχρέιν, Κουβέιτ και μέρος του Ιράκ και της Ιορδανίας. Η πλειονότητα των κρατών αυτών έχουν βασίσει την οικονομία τους στην εξόρυξη/εξαγωγή ορυκτών καυσίμων, που βρίσκονται σε αφθονία στη Χερσόνησο και στον Περσικό Κόλπο. Ο όγκος του πετρελαίου που μεταφέρεται γύρω από την Αραβία μέσω των τριών θαλάσσιων σημείων συμφόρησης, δηλαδή των Στενών του Ορμούζ, του Μπαμπ ελ Μαντέμπ και της Διώρυγας του Σουέζ, αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ήμισυ του συνολικού αργού πετρελαίου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσιων οδών σε παγκόσμιο επίπεδο. Το γεγονός αυτό την καθιστά υψηλής γεωπολιτικής σημασίας και έχει εξασφαλίσει αέναο ανταγωνισμό γύρω από τον έλεγχο της και την επιρροή πάνω σε αυτή.

B. Ενέργεια, διεθνής οικονομία και εμπόριο

Η εξάρτηση των σύγχρονων κοινωνιών από την ενέργεια είναι κεφαλαιώδους σημασίας για τη σταθερότητα και την ομαλή οικονομική δραστηριότητά τους. Υπό αυτό το πρίσμα, η συμβολή της Μέσης Ανατολής στην παγκόσμια παραγωγή ενέργειας είναι αδιαμφισβήτητη. Αντιπροσωπεύει το 31% της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου και το 18% του φυσικού αερίου. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα αποδεδειγμένα αποθέματα ανέρχονται στο 48% και 40% (BP Statistical Review of World Energy, 2021). Τα αποθέματα αυτά περιλαμβάνουν συμπύκνωμα αερίου και υγρά φυσικού αερίου (NGLs), καθώς και αργό πετρέλαιο. Μεγάλο ποσοστό αυτής της ενέργειας διοχετεύεται στη διεθνή αγορά δια μέσου των Στενών του Ορμούζ.



Εικόνα III.1. Βαρέλια πετρελαίου που διακινούνται ημερησίως, σε εκατομμύρια. Δεδομένα 2016 (Πηγή: statista.com)

Στους τομείς της διεθνούς οικονομίας και του εμπορίου, ο σύγχρονος κόσμος χαρακτηρίζεται από υψηλά επίπεδα αλληλεξάρτησης μεταξύ των κρατών. Σε αυτό το πλαίσιο, αναδεικνύεται η σημασία της ασφάλειας και της ομαλής εμπορικής δραστηριότητας για τη διεθνή σταθερότητα. Η παγκοσμιοποίηση του εμπορίου καθίσταται εφικτή αν και εφόσον οι εμπορικές οδοί διατηρούνται ανοιχτές, ασφαλείς και με επαρκείς υποδομές. Ενδεχόμενη παρεμπόδιση κρίσιμων σημείων συμφόρησης είναι ικανή να προκαλέσει αλυσιδωτές αντιδράσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, με απρόβλεπτα αποτελέσματα.

IV. ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΟΡΜΟΥΖ

A. Γεωπολιτικά δεδομένα

Τα Στενά του Ορμούζ, συναντώνται μεταξύ του Ιράν και του Ομάν, συνδέοντας τον Περσικό Κόλπο με τον Κόλπο του Ομάν και την Αραβική Θάλασσα. Θεωρείται το σημαντικότερο θαλάσσιο πέρασμα παγκοσμίως, για το γεγονός ότι αποτελεί τη δίοδο μεγάλων όγκων πετρελαίου προς τη διεθνή αγορά. Παρόλο που το στενότερο σημείο είναι πλάτους 33 χιλιομέτρων, η δίοδος ναυσιπλοΐας έχει πλάτος τρία μόλις χιλιόμετρα προς κάθε κατεύθυνση.

Υπάρχουν οκτώ μεγάλα νησιά στα Στενά, επτά από τα οποία βρίσκονται υπό ιρανικό έλεγχο. Το Ιράν και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα βρίσκονται σε διαφωνία μεταξύ τους όσον αφορά την κατοχή των στρατηγικά σημαντικών νησιών Αμπού Μούσα, Μεγάλο Τουμπ και Μικρό Τούμπ. Ωστόσο, το Ιράν διατηρεί στρατιωτική παρουσία σε αυτά από τη δεκαετία του 1970. Η ιρανική επιρροή στα ύδατα του Στενού ενισχύεται από την de facto κυριαρχία του στα νησιά αυτά. Επιπροσθέτως, το πολεμικό ναυτικό του Ιράν διαθέτει γρήγορη πρόσβαση στην ανοιχτή θάλασσα από τις βάσεις του στο Μπαντάρ Αμπάς, το Μπουσέχρ και το Τσαμπαχάρ.

Ο Περσικός Κόλπος είναι ηγετική πετρελαιοπαραγωγική περιοχή, ενώ αντιπροσωπεύει το 30% της παγκόσμιας προσφοράς πετρελαίου. Συγκεκριμένα, το πρώτο τρίμηνο του 2024, τα δεξαμενόπλοια μετέφεραν σχεδόν 15,5 εκ. βαρέλια πετρελαίου την ημέρα (Bloomberg, 2024), με την ποσότητα βαρελιών να ξεπερνά τα 20 εκ. τα προηγούμενα δύο έτη (Energy Information Administration, 2023). Για λόγους σύγκρισης, η παγκόσμια παραγωγή για το πρώτο τρίμηνο του 2024 ανήλθε στα 101,6 εκ. βαρέλια (International Energy Agency, 2024). Αυτό συνεπάγεται ότι από τα Στενά του Ορμούζ διέρχεται το 20% της παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαϊκών υγρών. Η περιοχή του Περσικού Κόλπου χαρακτηρίζεται από μακροχρόνιους ανταγωνισμούς και εντάσεις μεταξύ περιφερειακών δρώντων. Αυτές οι αντιπαλότητες συχνά εκδηλώνονται σε αντιπαραθέσεις και γεωπολιτικούς ελιγμούς, επιδεινώνοντας την

περιφερειακή σταθερότητα.

Τα Στενά είναι η μόνη θαλάσσια έξοδος από τον Περσικό Κόλπο και άρρηκτα συνδεδεμένα με τις οικονομίες των χωρών του. Τα κράτη του Ιράκ, Κουβέιτ, Μπαχρέιν και Κατάρ εξαρτώνται για τις εξαγωγές πετρελαίου από την ανεμπόδιστη πλεύση των δεξαμενόπλοιων από και προς τον Περσικό Κόλπο. Ως οικονομίες δομημένες γύρω από την εξόρυξη και εξαγωγή πετρελαϊκών προϊόντων, επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από γεωπολιτικές εντάσεις στην περιοχή των Στενών. Αυτό εκμεταλλεύονται καιροσκοπικά περιφερειακοί δρώντες ή μεμονωμένες ομάδες, για να πλήξουν τη διεθνή κοινότητα επιδεικνύοντας την ισχύ τους.

Για παράδειγμα, το Ιράν έχει απειλήσει κατά καιρούς να αποκλείσει τα Στενά του Ορμούζ ως αντίποινα για στρατιωτικές παραβιάσεις ή διεθνείς κυρώσεις. Η Τεχεράνη χρησιμοποιεί αυτή την τακτική ως αντίποινα εναντίον των εχθρών της ή για να επηρεάσει τις παγκόσμιες αγορές πετρελαίου σε περιόδους αυξημένων εντάσεων.

Αντίθετα, η Σαουδική Αραβία έχει δώσει προτεραιότητα στη διατήρηση της απρόσκοπτης διέλευσης πετρελαίου μέσω των Στενών, λαμβάνοντας υπόψη την εξάρτησή της από τις εξαγωγές πετρελαίου και τη στρατηγική σημασία της πλωτής οδού για τους παγκόσμιους ενεργειακούς πόρους. Την ίδια άποψη συμμερίζονται και άλλα κράτη του Συμβουλίου Συνεργασίας του Κόλπου (Gulf Cooperation Council) και οι Δυτικοί εταίροι τους.

B. Περίοδοι Έντασης

Τα Στενά του Ορμούζ υπήρξαν σημείο ανάφλεξης για εντάσεις και συγκρούσεις σε ποικίλες περιόδους της ιστορίας.

- Ο πόλεμος Ιράν-Ιράκ, που διήρκεσε από το 1980 έως το 1988, είδε επανειλημμένες επιθέσεις σε πετρελαιοφόρα που περνούσαν από τα Στενά. Τόσο το Ιράν όσο και το Ιράκ στόχευσαν τη ναυτιλία σε μια προσπάθεια διατάραξης των εξαγωγών πετρελαίου από τις δύο πλευρές. Τον Ιούλιο του 1988, ιρανικό επιβατικό αεροσκάφος καταρρίφθηκε από το αμερικανικό πολεμικό πλοίο Vincennes, με αποτέλεσμα το θάνατο και των 290 επιβαινόντων.

- Τον Ιανουάριο του 2008, το Πολεμικό Ναυτικό των Η.Π.Α. ανέφερε μια αντιπαράθεση μεταξύ ιρανικών ταχύπλοων και τριών πολεμικών πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ, συμπεριλαμβανομένου του USS Boxer, στα Στενά του Ορμούζ. Την ίδια χρονιά ο Μοχαμέντ Αλί Τζαφάρι, τότε διοικητής των Φρουρών της Επανάστασης, προέβη σε δήλωση πως σε περίπτωση που το Ιράν δεχθεί επίθεση, θα επιβληθούν έλεγχοι στη ναυσιπλοΐα των Στενών.

- Ως απάντηση στην κλιμάκωση της διεθνούς πίεσης για το πυρηνικό της πρόγραμμα, η Τεχεράνη απείλησε να κλείσει τα Στενά το 2011 και το 2012. Οι απειλές ήρθαν εν μέσω αυξανόμενων εντάσεων μεταξύ του Ιράν και των Δυτικών δυνάμεων, που οδήγησαν σε ανησυχίες για τη σταθερότητα των παγκόσμιων αγορών ενέργειας και την πιθανότητα στρατιωτικής σύγκρουσης.

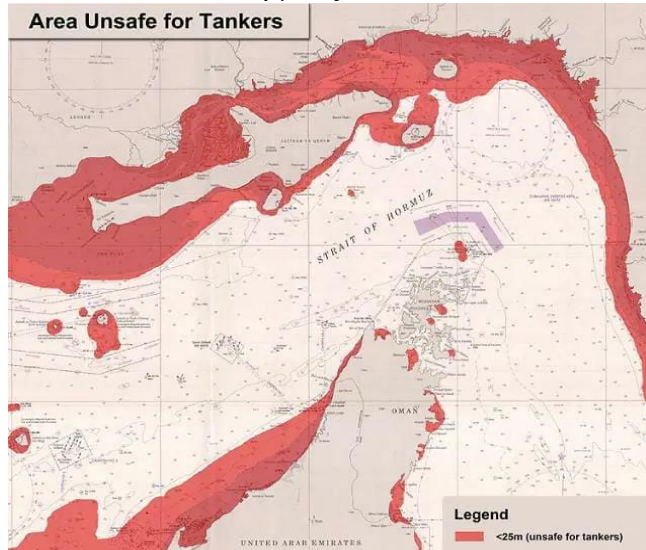
- Τον Ιούνιο του 2019, πολλά πετρελαιοφόρα δέχθηκαν επίθεση στον Κόλπο του Ομάν, κοντά στην είσοδο των Στενών του Ορμούζ. Οι Η.Π.Α. και άλλες Δυτικές χώρες κατηγόρησαν το Ιράν για τις επιθέσεις, αν και το τελευταίο αρνήθηκε ανάμειξη. Τον ίδιο μήνα, το Ιράν κατέρριψε ένα μη επανδρωμένο αεροσκάφος παρακολούθησης των Η.Π.Α. πάνω από τα Στενά, κλιμακώνοντας περαιτέρω τις εντάσεις μεταξύ των δύο χωρών.

C. Εναλλακτικές διαδρομές εξαγωγής πετρελαίου

Η εργαλειοποίηση των Στενών ανά περιόδους δεν αποτελεί πλέον έκπληξη για τα κράτη της περιοχής. Η παρεμπόδιση της διέλευσης ενέχει σοβαρές οικονομικές και πολιτικές συνέπειες. Στην προσπάθεια απόσβεσης των επιπτώσεων, έχει δοθεί βάση στην εξεύρεση εναλλακτικών διαδρομών για τη διοχέτευση του πετρελαίου στη διεθνή αγορά.

- Η Σαουδική Αραβία διαθέτει τον αγωγό αργού πετρελαίου East-West, γνωστός και ως Petroline. Ο αγωγός εκτείνεται σε απόσταση 1.200 χιλιομέτρων, από τα κοιτάσματα πετρελαίου στα ανατολικά της χώρας μέχρι το λιμάνι της πόλης Yanbu στην Ερυθρά Θάλασσα. Προσφέρει δυνατότητα μεταφοράς 5 εκ. βαρελιών την ημέρα. Παράλληλα εκτείνεται και ο αγωγός Abqaiq-Yanbu NGL, ο οποίος μεταφέρει υγρά φυσικού

αερίου (NGL) της τάξης των 290 χιλ. βαρελιών την ημέρα. Οι αγωγοί κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου Ιράν-Ιράκ του 1980, και αποτελούν μέρος των προσπαθειών της Σαουδικής Αραβίας να διαφοροποιήσει τις εξαγωγικές της διαδρομές και να ελαχιστοποιήσει την εξάρτηση από τα Στενά του Ορμούζ.



Εικόνα IV.1. Στενά του Ορμούζ. Με κόκκινο οι μη ασφαλείς περιοχές για δεξαμενόπλοια, λόγω του ρηχού βόθου. (Πηγή: University of Texas, PCL Collection)

- Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα διαθέτουν τον αγωγό αργού πετρελαίου του Άμπου Ντάμπι (ADCOP), γνωστός και ως αγωγός Habshan-Fujairah. Αυτός εκτείνεται από το χερσαίο κοίτασμα πετρελαίου Habshan στο Άμπου Ντάμπι μέχρι το λιμάνι Fujairah στον Κόλπο του Ομάν. Μπορεί να μεταφέρει 1,5 εκ. βαρέλια αργού πετρελαίου την ημέρα, παρακάμπτοντας τα Στενά του Ορμούζ.

- Οι προσπάθειες του Ιράν να παρακάμψει τα Στενά, κρίνονται στην πλειονότητά τους περίπλοκες λόγω γεωπολιτικών και οικονομικών παραγόντων. Στο δρόμο αυτό, αναπτύσσει τον τερματικό σταθμό πετρελαίου Jask στον Κόλπο του Ομάν, ο οποίος βρίσκεται έξω από τα Στενά του Ορμούζ. Ο σταθμός αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου για την κατασκευή ενός αγωγού από την πλούσια πετρελαιοπαραγωγικά νοτιοδυτική επαρχία Khuzestan στο λιμάνι του Jask. Ο αγωγός, εν ονόματι Goureh-Jask, ολοκληρώθηκε το 2021 και μεταφέρει 1 εκ.

βαρέλια αργού πετρελαίου την ημέρα. Ένα δεύτερο σχέδιο του Ιράν περιλαμβάνει την κατασκευή του αγωγού Neka-Jask, ο οποίος θα επιτρέψει τη μεταφορά πετρελαίου από την περιοχή της Κασπίας Θάλασσας προς το νότιο λιμάνι του Jask. Παρά τη σημασία αυτών των έργων, το Ιράν βρίσκεται αντιμέτωπο με μια σειρά από εμπόδια, όπως δημοσιονομικούς περιορισμούς και διεθνείς κυρώσεις, που μπορεί να εμποδίσουν την πρόοδο και την ολοκλήρωση αυτών των έργων υποδομής.

- Το Ιράκ έχει επίσης διερευνήσει επιλογές για να διαφοροποιήσει τις οδούς εξαγωγής πετρελαίου του. Μια βασική διαδρομή είναι ο αγωγός Kirkuk-Ceyhan, ο οποίος συνδέει το βόρειο Ιράκ με το λιμάνι Ceyhan της Τουρκίας, στη Μεσόγειο Θάλασσα. Ωστόσο, από την κατασκευή του το 1977, ο αγωγός αντιμετώπισε προκλήσεις λόγω της περιφερειακής αστάθειας. Οι εξαγωγές μέσω του μήκους 960 χιλιομέτρων αγωγού είναι υποκείμενο δυσμενών παραγόντων, όπως πολιτικών εντάσεων, απειλών για την ασφάλεια του και ζητημάτων συντήρησης. Το Ιράκ έχει επίσης προτείνει την κατασκευή αγωγών προς τη Συρία και το λιμάνι της Άκαμπα στην Ερυθρά Θάλασσα στην Ιορδανία, αλλά αμφότερα τα έργα αντιμετωπίζουν μεγάλα εμπόδια γεωπολιτικής φύσεως και ασφάλειας.

D. Προοπτικές

Η διπλωματική δέσμευση και οι πολυμερείς διάλογοι διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη διαχείριση των εντάσεων και στην αντιμετώπιση των υποκείμενων γεωπολιτικών ζητημάτων στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Οι προσπάθειες για την προώθηση μέτρων οικοδόμησης εμπιστοσύνης, αποκλιμάκωσης και επίλυσης συγκρούσεων κρίνονται απαραίτητες για την προώθηση της σταθερότητας στην περιοχή.

V. ΜΠΑΜΠ ΕΛ ΜΑΝΤΕΜΠ

A. Γεωπολιτικά δεδομένα

Το Μπαμπ ελ Μαντέμπ είναι ένα μικρό θαλάσσιο σημείο συμφόρησης στην Ερυθρά Θάλασσα με μεγάλη επιρροή στο “διεθνές γίνεσθαι”. Είναι το κλειδί για τον έλεγχο της

πλειονότητας των πλοίων μεταξύ του Ινδικού Ωκεανού και της Μεσογείου, μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Ανάμεσα στο Κέρας της Αφρικής και το νοτιότερο σημείο της Αραβικής Χερσονήσου, το Μπαμπ ελ Μαντέμπ είναι ένα στενό μήκους 112 χιλιομέτρων και πλάτους 32 χιλιομέτρων. Χρησιμεύει ως η νότια είσοδος στην Ερυθρά Θάλασσα από τον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό. Η Υεμένη βρίσκεται στα ανατολικά του σύνορα, ενώ η Ερυθραία και το Τζιμπουτί στα δυτικά του. Στην πλευρά του Μπαμπ ελ Μαντέμπ που ανήκει στην Υεμένη κυριαρχεί ένα νησί που ονομάζεται Perim ή Ma'yun. Σε μικρή απόσταση προς τα νότια συναντώνται τα διάσπαρτα Νησιά των Επτά Αδελφών, που ανήκουν στο Τζιμπουτί.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ποσοστό έως και 25% της παγκόσμιας ναυτιλίας διέρχεται μέσω της διαδρομής του Μπαμπ ελ Μαντέμπ ετησίως, μεταφέροντας δισεκατομμύρια τόνους φορτίου. Αυτό περιλαμβάνει περίπου 4,5 εκ. βαρέλια πετρελαίου κάθε μέρα, προερχόμενα από χώρες του Περσικού Κόλπου και της Ασίας, σύμφωνα με την Υπηρεσία Ενεργειακών Πληροφοριών των Η.Π.Α. (EIA, 2023).

B. Προκλήσεις

Οι τεράστιοι όγκοι εμπορευμάτων και πετρελαίου που διέρχονται από το Μπαμπ ελ Μαντέμπ το έχουν καταστήσει παγκόσμιο σημείο ανάφλεξης τις τελευταίες δεκαετίες. Μεγάλες στρατιωτικές βάσεις διατηρούνται επί του παρόντος από παγκόσμιες δυνάμεις όπως οι Η.Π.Α. και η Κίνα κοντά στις ακτές του Τζιμπουτί, για να εξασφαλίσουν τη σταθερότητα και την ασφάλεια της περιοχής.

Η πειρατεία υπήρξε ανέκαθεν πρόβλημα στα ύδατα του στενού, ιδιαίτερα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον Κόλπο του Άντεν. Τα περιστατικά πειρατείας, συμπεριλαμβανομένων των καταλήψεων εμπορικών πλοίων για λύτρα, έχουν διαταράξει το θαλάσσιο εμπόριο και αποτελούν απειλή για τη ναυτιλία στην περιοχή.

Η σύγκρουση που ξεκίνησε το 2023 μεταξύ του Ισραήλ και της Χαμάς έφερε στην επιφάνεια νέες προκλήσεις για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Το Ιράν αποφεύγοντας την άμεση εμπλοκή,

χρησιμοποίησε τους proxies του στη Μέση Ανατολή για να επιφέρει πλήγματα κατά του Ισραήλ, ανάμεσά τους και οι αντάρτες Χούθι της Υεμένης. Η πρακτική τους να στοχεύουν διερχόμενα δεξαμενόπλοια και εμπορικά πλοία αδιακρίτως έχει επιφέρει τεράστιες αλλαγές στις διεθνείς οδούς ναυσιπλοΐας. Ενδεικτικά, το εναλλακτικό δρομολόγιο διέρχεται μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας στη Νότια Αφρική και αυξάνει τη διάρκεια του ταξιδιού από την Ασία στη βόρεια Ευρώπη και την ανατολική Μεσόγειο προσθέτοντας 3.000 ναυτικά μίλια και 10 ημέρες.



Εικόνα V.1. Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Με πορτοκαλί οι περιοχές που κατέχουν οι Χούθι. (Πηγή: thehindu.com)

Η σύγκρουση αυτή δεν είναι η πρώτη που εμπλέκει το Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Το 1973, μετά τον πόλεμο του Γιομ Κιπούρ, Άραβες μέλη του Οργανισμού Εξαγωγών Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών (OPEC) ανακοίνωσαν αποκλεισμό των πετρελαιοφόρων που κατευθύνονταν στο Ισραήλ από το Ιράν, το οποίο τότε κυβερνιόταν από το φιλοδυτικό καθεστώς του Σάχη. Αιγυπτιακά πλοία επέβαλαν αποκλεισμό στο Μπαμπ ελ Μαντέμπ και ανάγκασαν πολλά πετρελαιοφόρα να επιστρέψουν, μέχρις ότου το στενό άνοιξε ξανά αρκετούς μήνες αργότερα.

Η πρόκληση για το Μπαμπ ελ Μαντέμπ δεν είναι μόνο ο όγκος της εμπορικής και στρατιωτικής κίνησης που διέρχεται με δυσκολία μέσω των στενών καναλιών του. Συνορεύει επίσης με αδύναμες χώρες, υπερβολικά προσηλωμένες σε εσωτερικά ζητήματα για να συνεισφέρουν σε οποιαδήποτε μορφή συλλογικής περιφερειακής ασφάλειας. Παράλληλα, η περιοχή τυγχάνει μάρτυρας ανταγωνιστικών συμφερόντων ποικίλων δρώντων. Οι Χούθι, οι οποίοι

υποστηρίζονται από το Ιράν, και η Σαουδική Αραβία εμπλέκονται σε μια φαινομενικά ατέρμονη μάχη στην Υεμένη που ενίοτε ξεχύνεται στην Ερυθρά Θάλασσα. Η Κίνα φαίνεται να επεκτείνει την πρώτη της υπερπόντια βάση στο Τζιμπουτί, κάτι που πιθανότατα προκαλεί ανησυχία στις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Γαλλία και την Ιαπωνία, οι οποίες στελεχώνουν επίσης βάσεις στη χώρα. Η Τουρκία αυξάνει σταθερά την επιρροή της στην Υεμένη με την υποστήριξη του Ομάν και του Κατάρ, ενώ έχει προβεί σε υπογραφή συμφωνίας ενίσχυσης της αμυντικής συνεργασίας με τη Σομαλία.

Το Μπαμπ ελ Μαντέμπ συνιστά ζωτικής σημασίας θαλάσσια αρτηρία για την περιφερειακή σταθερότητα, το διεθνές εμπόριο και την ενεργειακή ασφάλεια. Τα γεγονότα διαχρονικά τονίζουν τη συνεχιζόμενη γεωπολιτική σημασία του στενού και τον κρίσιμο αντίκτυπό του στην παγκόσμια οικονομία και ασφάλεια.

VI. ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

A. Γεωπολιτικά δεδομένα

Η Διώρυγα του Σουέζ είναι μια τεχνητή υδάτινη οδός, στο επίπεδο της θάλασσας, που εκτείνεται κατά μήκος του Ισθμού του Σουέζ στην Αίγυπτο, συνδέοντας τη Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα. Χωρίζει την αφρικανική ήπειρο από την Ασία και παρέχει τη συντομότερη θαλάσσια διαδρομή μεταξύ της Ευρώπης και του Ινδικού και Δυτικού Ειρηνικού Ωκεανού. Δεδομένου ότι το κανάλι παρέχει επίσης την ταχύτερη διαδρομή από τον Ατλαντικό στον Ινδικό Ωκεανό, χρησιμοποιείται τακτικά από τα σύγχρονα πλοία στη διεξαγωγή εμπορίου μεταξύ των χωρών της αμερικανικής και ασιατικής ηπείρου.

Η Διώρυγα διαχειρίζεται περίπου το 12% του συνόλου του εμπορίου ή το 30% της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, ενώ η αξία των εμπορευμάτων ξεπερνά το 1 τρισ. δολάρια ετησίως. Μεταξύ 1976 και 2022, ο αριθμός των πλοίων που την διέσχισαν ετησίως κυμαινόταν, με κορύφωση το 1982 όταν και ξεπέρασε τα 22.500 πλοία, κάτι που πλησίασε και το έτος 2022 με 22.000 πλοία (Statista, 2024). Αυτό μεταφράζεται σε 60 πλοία κάθε μέρα, τα οποία ταξιδεύουν από το λιμάνι του Σουέζ στο

Πορτ Σάιντ, με φορτίο αξίας 3 έως 9 δισ. δολαρίων. Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ (SCA) αναφέρει πως το 2019, η πλωτή οδός μετέφερε περισσότερους από 1 δισ. τόνους εμπορευμάτων, δηλαδή τέσσερις φορές την ποσότητα φορτίου που διήλθε από τη Διώρυγα του Παναμά στο ίδιο χρονικό διάστημα.



Εικόνα VI.1. Διώρυγα του Σουέζ. Η διαδρομή μήκους 193 χιλιομέτρων από το Σουέζ στο Νότο μέχρι το Πορτ Σάιντ στο Βορρά. (Πηγή: graphicnews.com)

Ενέργεια, εμπορεύματα και καταναλωτικά προϊόντα μεταφέρονται από την Ασία και τη Μέση Ανατολή στην Ευρώπη μέσω της Διώρυγας. Λόγω της θέσης του, το κανάλι χρησιμεύει ως σημαντικός περιφερειακός κόμβος για τη μεταφορά υδρογονανθράκων. Περίπου το 7–10% του παγκόσμιου πετρελαίου και το 8% του υδροποιημένου φυσικού αερίου μεταφέρεται διαμέσου του, ενώ καθημερινά σχεδόν ένα εκατομμύριο βαρέλια πετρελαίου περνούν από το Σουέζ.

B. Εργασίες διεύρυνσης – Αγωγός SUMED

Με εκτιμώμενο κόστος 8,2 δισ. δολαρίων, η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ ξεκίνησε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα διεύρυνσης του καναλιού το 2014, με στόχο την αύξηση της ημερήσιας χωρητικότητας των πλοίων από 49 σε 97 έως το 2023. Παράλληλα με την κύρια πλωτή οδό μήκους 193 χιλιομέτρων, ανοίχτηκε επίσης ένα κανάλι 35 χιλιομέτρων. Με τα έργα αυτά, το μεγαλύτερο μήκος της διαδρομής μπορεί πλέον να εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην προσπάθεια αποσυμφόρησης της Διώρυγας, η Αίγυπτος προέβη στην κατασκευή του αγωγού πετρελαίου SUMED (Suez-Mediterranean Oil Pipeline) το 1977. Ο αγωγός εκτείνεται από τον τερματικό

σταθμό Ain Sokhna στον Κόλπο του Σουέζ έως το Sidi Kerir της Αλεξάνδρειας, στη Μεσόγειο Θάλασσα. Είναι μήκους 320 χιλιομέτρων και μεταφέρει ποσότητα 1,25 εκ. βαρελιών την ημέρα.

C. Προκλήσεις

Η Διώρυγα είναι ευάλωτη σε κάθε είδους παρεμπόδιση της διέλευσης. Η περιοχή παρουσιάζει αστάθεια τις τελευταίες δεκαετίες, με την Αίγυπτο να αντιμετωπίζει προκλήσεις εσωτερικής και εξωτερικής φύσεως. Παρόλα αυτά, το κανάλι έχει παραμείνει σε μεγάλο βαθμό προσπελάσιμο και μια σχετικά αξιόπιστη οδός για τη διεθνή ναυτιλία.

Το κανάλι είχε κλείσει για περίπου οχτώ χρόνια μετά τον Πόλεμο των Έξι Ημερών, το 1967. Το κλείσιμο οφειλόταν στη σύγκρουση μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ, η οποία άφησε τη Διώρυγα ναρκοθετημένη σε μεγάλο βαθμό και αποκλεισμένη από βυθισμένα πλοία. Παρέμεινε κλειστή κατά τη διάρκεια του Πολέμου της Φθοράς και του Πολέμου του Γιομ Κιπούρ, ενώ άνοιξε ξανά μόνο μετά από εκτεταμένες επιχειρήσεις εκκαθάρισης και μετά από συμφωνία ειρήνευσης.

Πιο πρόσφατα, από τις 23 έως τις 29 Μαρτίου 2021, η Διώρυγα ήταν αποκλεισμένη από την προσάραξη του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων “Ever Given”. Το πλοίο ακινητοποιήθηκε διαγώνια κατά μήκος του καναλιού, παρεμποδίζοντας τη διέλευση. Το περιστατικό προκάλεσε τεράστια αναταραχή στο παγκόσμιο εμπόριο, επηρεάζοντας εκατοντάδες πλοία και οδήγησε σε σημαντικές οικονομικές απώλειες. Σύμφωνα με μελέτη της Allianz, κάθε μέρα που το Σουέζ παρέμεινε αποκλεισμένο θα μπορούσε να μειώσει την ετήσια ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου κατά 0,2-0,4%, με κόστος που φτάνει τα 6-10 δισ. δολάρια.

Καθώς το παγκόσμιο εμπόριο συνεχίζει να αναπτύσσεται, η σημασία της Διώρυγας του Σουέζ θα μεγεθύνεται, απαιτώντας συνεχείς επενδύσεις στην υποδομή και την ασφάλειά της για να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και αποτελεσματική λειτουργία της. Το κανάλι δεν χρησιμεύει μόνο ως κρίσιμη οικονομική συνεισφορά για την Αίγυπτο,

αλλά και ως απαραίτητος κρίκος της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, καθιστώντας το μία από τις σημαντικότερες θαλάσσιες διαδρομές στον κόσμο.

VII. ΕΡΓΑΛΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΟΛΗ

Τα θαλάσσια σημεία συμφόρησης τυγχάνουν συχνά αντικείμενο εργαλειοποίησης από κράτη και ανεξάρτητους δρώντες. Η σημασία τους για τη διεθνή σταθερότητα και η ευκολία προσβολής τους συγκροτούν ένα εύθραυστο μίγμα ανυπολόγιστης αξίας. Οι αιτίες για την προσβολή μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές, από εκβιασμούς των δρώντων για πολιτικές ή θρησκευτικές διενέξεις μέχρι επιχειρησιακούς, στο πλαίσιο πολεμικής σύγκρουσης.

Η προσβολή των πλοίων στα θαλάσσια σημεία συμφόρησης συνιστά διαρκή κίνδυνο. Η στενότητα των διόδων διευκολύνει την ναρκοθέτηση, ενώ παράλληλα η εγγύτητα στη στεριά ενέχει τον κίνδυνο προσβολής από πυραύλους ή drones. Η πειρατεία συνιστά επίσης ενδεχόμενο, που μπορεί να οδηγήσει σε ομηρεία του πληρώματος και του σκάφους.

VIII. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Στην αντιμετώπιση τέτοιων φαινομένων, η διεθνής κοινότητα συναντά εμπόδια μεροληπτικής φύσεως. Καθώς οι διεθνείς σχέσεις κυριαρχούνται από συμφέροντα, τα κράτη είναι πιθανό να επιλέξουν να υποστηρίξουν το δρόντα που προσβάλλει κάποιο θαλάσσιο πέρασμα, παρόλο που αυτό αντιτίθεται στο διεθνές δίκαιο.

Για να εξασφαλιστεί η ασφαλής διέλευση των εμπορικών πλοίων, χρησιμοποιείται ένας συνδυασμός διεθνούς ναυτικής παρουσίας, διπλωματικών προσπαθειών και στρατηγικού σχεδιασμού. Προς αυτό το σκοπό η χώρα μας συμμετέχει στην ευρωπαϊκή στρατιωτική επιχείρηση του 2024 «EUNAVFOR ASPIDES» με τις φρεγάτες «Υδρα» και «Ψαρά». Η επιχείρηση στοχεύει στην προστασία της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, στη διαφύλαξη της θαλάσσιας ασφάλειας και στην προστασία των εμπορικών πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα, στον Ινδικό Ωκεανό και στον Περσικό Κόλπο, στο

πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας της Ε.Ε. (ΚΠΑΑ). Η αποστολή του προσωπικού περιλαμβάνει επίγνωση της κατάστασης, συνοδεία σκαφών και παροχή προστασίας από πιθανές επιθέσεις στη θάλασσα.

IX. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Για το στόχο της διασφάλισης των κρίσιμων θαλάσσιων σημείων συμφόρησης, η διεθνής κοινότητα οφείλει να ενισχύσει την προσπάθεια μέσω ενός συνδυασμού μέτρων, που περιλαμβάνουν την αυξημένη ναυτική παρουσία, την προηγμένη επιτήρηση και τις εκκαθαρίσεις ναρκών. Είναι επιτακτική η ανάγκη να ενισχυθεί η παγκόσμια συνεργασία μέσω συμμαχιών όπως η CMF (Combined Maritime Forces) και η IMSC (International Maritime Security Construct), και να προωθηθούν οι ανταλλαγές πληροφοριών και η διεξαγωγή κοινών ασκήσεων. Νομικά μέτρα είναι εξίσου ζωτικής σημασίας, όπως η τήρηση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) και οι νόμοι κατά της πειρατείας. Απαιτούνται διπλωματικές προσπάθειες και δέσμευση με τις περιφερειακές δυνάμεις, για την επίλυση των συγκρούσεων και τη διατήρηση της σταθερότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Statista. (2023, December 15). Proved oil reserves in the Middle East 1990-2020. <https://www.statista.com/statistics/264368/oil-reserves-in-the-middle-east-since-1990/>
- OPEC Share of World Crude Oil Reserves. (2023). OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries). https://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/330.htm
- Webcast archive | Energy economics | Home. (n.d.). Bp Global. <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/webcast-and-on-demand.html#stats-review-archive>
- Oil market Report - January 2024 – Analysis - IEA. (2024, January 1). IEA. <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-january-2024>

- Team, G. (2019, April 25). Major choke points in the Persian Gulf and East Asia. Geopolitical Futures. <https://geopoliticalfutures.com/major-choke-points-persian-gulf-east-asia/>
- The Strauss Center. (2020, July 8). Strait of Hormuz - Geography - The Strauss Center. <https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-geography/>
- Bloomberg - Are you a robot? (2024, April 17). <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-04-17/could-iran-impact-oil-trade-by-disrupting-shipping-in-the-strait-of-hormuz?embedded-checkout=true>
- Strait of Hormuz | Crisis Group. (2021, October 1). <https://www.crisisgroup.org/trigger-list/iran-us-trigger-list/flashpoints/hormuz>
- Graphics, R. (n.d.). The Strait of Hormuz. Reuters. <https://www.reuters.com/graphics/MIDEAST-ATTACKS-HORMUZ/0100B0B50N3/index.html>
- Three important oil trade chokepoints are located around the Arabian Peninsula - U.S. Energy Information Administration (EIA). (n.d.). <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352>
- Euronews. (2019, June 14). Ποια είναι τα Στενά του Ορμούζ και ποια η σημασία τους; Euronews. <https://gr.euronews.com/2019/06/14/poio-einai-to-steno-tou-xormouz-kai-poia-i-simasia-tou-petrelaio>
- Metcalfe, T. (2024, January 12). This small strait is essential to global shipping. Now it's the center of headlines. History. <https://www.nationalgeographic.com/history/article/bab-al-mandan-red-sea-suez-shipping-crisis-houthis-gaza>
- The challenge of guarding Bab El-Mandeb. (2020, June 15). The Maritime Executive. <https://maritime-executive.com/editorials/the-challenge-of-guarding-bab-el-mandeb>
- Statista. (2024, March 11). Number of transits in the Suez Canal 1976-2022. <https://www.statista.com/statistics/1252568/numb>

er-of-transits-in-the-suez-cana-annually/

- New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade. (n.d.-b). New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade. <https://www.mfat.govt.nz/en/trade/mfat-market-reports/the-importance-of-the-suez-canal-to-global-trade-18-april-2021>

- Marine Insight. (2024, May 7). What are Maritime Chokepoints? <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-maritime-chokepoints/>