

[View the original article](#)

فراتر از خبر

## آیا کشورهای عربی می‌توانند تنگه هرمز را دور بزنند؟

سعید جعفری

۱۴۰۵/مهر/۱۰



Courtesy Image

اسکورت یک کشتی در نزدیکی تنگه هرمز توسط یک بالگرد آمریکایی

عربستان سعودی ماه‌ها بخشی از نفت خود را از میان بیابان به دریای سرخ فرستاد تا آن را بدون عبور از تنگه هرمز صادر کند. اما در سپتامبر، حمله به خط لوله این مسیر، بخشی از صادرات عربستان را دوباره به همان آبراهی برگرداند که ریاض می‌کوشید از آن فاصله بگیرد.

با آغاز دوباره بارگیری در ساحل غربی، آرامکو اکنون میان دو مسیر جابه‌جا می‌شود؛ هر کدام با ظرفیت‌ها و خطرهای متفاوت.

در همین فاصله، اسکات بسنت، وزیر خزانه‌داری آمریکا، گفته است ساخت خطوط لوله تازه می‌تواند ظرف دو سال اهمیت تنگه هرمز را از میان ببرد. کشورهای عربی نیز از توسعه مسیر فجیره در امارات تا اتصال عراق به مدیترانه، طرح‌هایی را دنبال می‌کنند که قرار است امکان ادامه صادرات در زمان بحران را افزایش دهد.

تجربه ماه‌های گذشته تا چه اندازه از چنین انتظاری پشتیبانی می‌کند؟ آیا می‌توان نفت و دیگر کالاهای منطقه را بدون عبور از هرمز به بازار رساند، یا ترتیباتی برای عبور از خود تنگه فراهم کرد که ادامه تجارت به موافقت ایران وابسته نباشد؟

بیشتر در این باره:

تقابل ایران و آمریکا؛ آیا جنگ نفتکش‌ها در حال تکرار است؟



## چه مقدار از نفت همین حالا هرمز را دور می‌زند؟

داده‌های شرکت رهگیری محموله‌های انرژی کپلر نشان می‌دهد بخشی از این تغییر پیش‌تر اتفاق افتاده است. بر اساس گزارش ۲۹ سپتامبر (ششم شهریور) این شرکت، در فاصله اول تا بیست‌وهشتم سپتامبر، روزانه دست‌کم ۱۶.۵ میلیون بشکه نفت خام و میعانات گازی از منطقه خلیج فارس، بدون احتساب ایران، خارج شده؛ حجمی که تقریباً با میانگین پیش از جنگ در همین مجموعه کشورها برابری می‌کند.

از این محموله‌ها، ۶۰ درصد از خود تنگه هرمز گذشته، ۲۳ درصد در ساحل دریای عمان، عمدتاً فجیره، بارگیری شده و ۱۷ درصد از دریای سرخ خارج شده است. به این ترتیب، سهم صادراتی که از هرمز عبور نمی‌کند، از ۱۷ درصد پیش از جنگ به ۴۰ درصد رسیده، هرچند بیشتر صادرات همچنان از تنگه می‌گذرد.

کپلر این اعداد را «حداقل حجم تاییدشده» می‌داند؛ محموله‌هایی که جابه‌جایی آن‌ها با شواهد مستقل احراز شده و ممکن است با تکمیل اطلاعات، حجم ثبت‌شده آن‌ها افزایش یابد. این آمار به نفت خام و میعانات مربوط است و تصویری از کل تجارت منطقه، از گاز طبیعی مایع‌شده تا کالاهای وارداتی و کودهای شیمیایی ارائه نمی‌کند.

در نزدیکی فجیره و صحرار، بخشی از محموله‌ها پس از عبور از هرمز از یک نفتکش به نفتکش دیگر منتقل می‌شوند. این محموله‌ها همچنان به باز ماندن تنگه وابسته‌اند، در حالی که نفت منتقل‌شده با خط لوله به فجیره، بدون عبور از هرمز به دریا می‌رسد.

بیشتر در این باره:

شش ماه پس از جنگ ایران؛ ادامه بحران تأمین نفت و تنگه‌ها



## هر کشور چه راهی پیش رو دارد؟

تفاوت در محل میادین، جغرافیای این کشورها، دسترسی به دریا و شبکه خطوط لوله باعث شده که امکانات کشورهای منطقه برای کاهش وابستگی به هرمز یکسان نباشد. عربستان و امارات می‌توانند بخشی از نفت خود را در داخل خاکشان به ساحلی دیگر برسانند؛ برای سایر کشورهای خلیج فارس، رسیدن به چنین ساحلی مستلزم عبور از کشور دیگری است.

## عربستان سعودی؛ راه دریای سرخ و خطرات پس از آن

خط لوله شرق به غرب، نفت مناطق شرقی عربستان را به یمن در ساحل دریای سرخ می‌رساند.

امید شکری، کارشناس انرژی و محقق مدعو در دانشگاه جورج میسون آمریکا، در گفت‌وگو با رادیو فردا ظرفیت اسمی این خط را هفت میلیون بشکه در روز عنوان می‌کند و می‌گوید «همه این ظرفیت برای صادرات نفت مورد استفاده قرار نمی‌گیرد». او برآورد می‌کند که این مسیر می‌تواند حدود چهار میلیون بشکه نفت در روز را برای صادرات به ساحل دریای سرخ برساند.

با رسیدن نفت به یمن، عبور از هرمز از مسیر حذف می‌شود، اما نفتکش برای رسیدن به بسیاری از مشتریان آسیایی باید به سوی جنوب دریای سرخ و باب‌المندب برود. تهدیدهای حوثی‌ها علیه کشتیرانی سعودی در این مسیر، بخشی از محموله‌ها را به سوی شمال و مسیرهای عبوری از مصر، از جمله خط لوله سومد، سوق داده است؛ تغییری که می‌تواند سفر به بازارهای آسیایی را طولانی‌تر و پرهزینه‌تر کند.

حمله سپتامبر به خط لوله شرق به غرب نیز نشان داد اختلال می‌تواند پیش از رسیدن نفت به دریا رخ دهد. نشریه وال‌استریت جورنال گزارش داده که توقف این مسیر، آرامکو را به افزایش بارگیری از پایانه‌های خلیج فارس واداشت. بازگشت بارگیری در یمن در اواخر سپتامبر، امکان استفاده دوباره از مسیر غربی را فراهم کرد، اما تجربه این رفت‌وبرگشت نشان می‌دهد ریاض همچنان به داشتن چند خروجی نیاز دارد.

بیشتر در این باره:

راهی که شمالگان گشود؛ چین و کره جنوبی خاورمیانه را دور می‌زنند



## امارات؛ توسعه مسیری که از قبل وجود دارد

امارات از طریق خط لوله حبشان-فجیره، با ظرفیت انتقال تا ۱.۸ میلیون بشکه در روز، نفت ابوظبی را به ساحل دریای عمان می‌رساند. موقعیت فجیره به نفتکش‌ها اجازه می‌دهد پس از بارگیری، بدون ورود به تنگه به سوی بازارهای جهانی حرکت کنند.

بر اساس برنامه اعلام‌شده در ماه مه، انتظار می‌رود خط لوله تازه غرب به شرق در سال ۲۰۲۷ به بهره‌برداری برسد و ظرفیت صادرات نفت ادنوک از طریق فجیره را دو برابر کند. با بهره‌برداری از این خط، امارات امکان بیشتری برای انتقال صادرات نفت خود به خارج از تنگه خواهد داشت.

شکری درباره چشم‌انداز استفاده همزمان از دو خط لوله می‌گوید: «اگر این خط لوله دوم در بازه زمانی مشخص ساخته شود، می‌توان گفت امارات هم می‌تواند بدون وابستگی به تنگه هرمز صادرات نفت خود را انجام دهد». برای سنجش این‌که این ظرفیت چه سهمی از صادرات امارات را پوشش می‌دهد، باید حجم صادرات در زمان بهره‌برداری و امکان انتقال نفت میادین مختلف به فجیره نیز مشخص باشد.

## عراق؛ مسیرهای شمالی و غربی با ظرفیتی محدود

عراق برای رساندن نفت به مدیترانه به مسیر کرکوک-جیهان دسترسی دارد، اما بخش عمده صادراتش از جنوب کشور انجام می‌شود. در گزارش‌های منتشر شده از سوی کپلر نیز بیشتر صادرات عراق در شمار محموله‌هایی قرار دارد که راهی برای خروج بدون عبور از هرمز ندارند و همین موضوع سبب شده تا بغداد به سمت گسترش راه‌های دیگر برود.

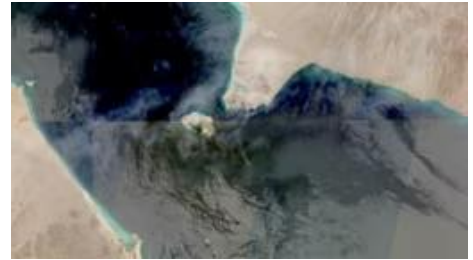
خبرگزاری رویترز در ماه اوت، به نقل از منابع مطلع، هزینه خط لوله پیشنهادی عراق به بانیاس سوریه را دست کم ۱۵ میلیارد دلار و زمان اجرای آن را حدود چهار سال گزارش کرده بود. انتقال زمینی نفت نیز می‌تواند بخشی از فشار را کاهش دهد، اما جایگزینی صادرات بزرگ دریایی به زیرساختی در مقیاسی متفاوت نیاز دارد.

آقای شکری با اشاره به فرصتی که از مسیر بندر جیحان در ترکیه برای عراق وجود دارد، اختلافات سیاسی بین آنکارا و بغداد را یکی از مولفه‌هایی می‌داند که مانع بهره‌برداری از این مسیر می‌شود.

ضمن این‌که دسترسی به مدیترانه با ضرورت توافق بر سر ترانزیت و حفاظت از مسیر در خاک کشورهای دیگر همراه است و به همین دلیل تا زمانی که این شبکه ساخته و به میادین اصلی متصل نشود، همچنان امکان رفع وابستگی به تنگه هرمز را با تردیدهای جدی رو به رو می‌سازد.

بیشتر در این باره:

تنگه‌ای باریک، بحرانی بزرگ؛ چرا باب‌المندب اهمیت حیاتی دارد؟



## کویت؛ نیاز به اتصال به شبکه همسایگان

کویت، با پایانه‌های اصلی خود در داخل خلیج فارس، احتمالاً یکی از دشوارترین گزینه‌ها را برای دور زدن تنگه هرمز دارد. کپلر نیز بازگشت صادرات این کشور را در شمار مواردی قرار می‌دهد که به ازسرگیری عبور از خود تنگه وابسته بوده است.

دسترسی کویت به ساحل دریای سرخ یا دریای عرب، مستلزم ایجاد اتصال به شبکه همسایگان و توافق بر سر ظرفیت و شرایط استفاده از آن است. نزدیکی جغرافیایی نمی‌تواند لزوماً به در اختیار داشتن ظرفیت خط لوله شرق به غرب بینجامد و نفت کویت ابتدا باید راهی برای ورود به آن شبکه و در عین حال سهمی قابل اتکار در انتقال و بارگیری پیدا کند.

مجموعه شرایطی که مسیر دشواری را پیش‌روی حاکمان کویت قرار می‌دهد.

## قطر؛ دشواری انتقال گاز به ساحلی دیگر

قطر، دیگر کشوری است که به دلیل تنوع محصولات صادراتی با شرایط پیچیده‌ای روبه‌رو شده است. این کشور حتی اگر امکانی برای دور زدن تنگه هرمز و فروش نفتش به بازارهای جهانی پیدا کند، همچنان برای صادرات گاز طبیعی مایع‌شده یا همان ال‌ان‌جی خود به این آبراه راهبردی نیازمند است. این صادرات به مجموعه‌ای از تأسیسات مایع‌سازی و پایانه‌های بارگیری متکی است که انتقال فعالیت آن‌ها به خارج از تنگه، سرمایه‌گذاری و زیرساخت تازه می‌خواهد.

آژانس بین‌المللی انرژی در ارزیابی فوریه ۲۰۲۶ خود، ظرفیت آزاد خط لوله «دلفین» به امارات و عمان را محدود توصیف کرده و گفته بود تأسیسات صادرات ال‌ان‌جی عمان در سال ۲۰۲۵ تقریباً با تمام ظرفیت کار کرده‌اند. بنابراین، وجود ارتباط گازی با عمان به معنای فراهم بودن امکان انتقال صادرات دریایی قطر به آن کشور نیست.

آقای شکری با اشاره به فناوری و زیرساخت مورد نیاز برای صادرات ال‌ان‌جی می‌گوید: «حداقل قطر برای این کار همچنان به تنگه هرمز وابسته خواهد بود». در چنین شرایطی، تکرار موفقیت خطوط لوله نفت

عربستان یا امارات به سادگی برای قطر امکان‌پذیر نیست و صادرات گاز از این کشور به الگوهای پیچیده‌تری ختم می‌شود.

بیشتر در این باره:

بحران در تنگه هرمز؛ آیا مسیرهای جدید نفتی در حال شکل‌گیری است؟



## بحرین؛ تامین خوراک پالایشگاه، بدون خروجی جایگزین

بحرین از طریق خط لوله «ای‌بی‌۴» به تاسیسات «بقیق» عربستان متصل است. بنا بر اطلاعات شرکت بابکو، این خط نفت را به پالایشگاه سِتره می‌رساند. چنین اتصالی به تامین خوراک پالایشگاه کمک می‌کند، اما فرآورده تولیدشده همچنان باید از بحرین به بازار برسد.

برای کاهش وابستگی صادراتی بحرین به هرمز، لازم است مسیر خروج فرآورده‌ها نیز تغییر کند. خطی که نفت خام را از عربستان به داخل بحرین می‌آورد، به خودی خود چنین امکانی فراهم نمی‌کند.

## عمان؛ امکان تبدیل شدن به خروجی همسایگان

عمان با بنادر صحرار، دقم و صلاله، به آب‌های خارج از تنگه دسترسی دارد و همین، موقعیت آن را در طرح‌های جایگزین برجسته کرده است. صحرار در ترتیبات انتقال کشتی‌به‌کشتی نقش پیدا کرده و سواحل دریای عرب نیز در پیشنهاد‌های ساخت خطوط لوله مشترک مطرح شده‌اند.

برای آن‌که این موقعیت در خدمت صادرات همسایگان قرار گیرد، باید نفت از میادین آن‌ها به ساحل عمان برسد. ظرفیت بندر، بدون خط انتقال، مخزن و توافق ترانزیتی، پاسخگوی نفتی نخواهد بود که هنوز در کویت یا جنوب عراق تولید می‌شود.

## ادامه صادرات از هرمز با ترتیبات تازه

در کنار خطوط لوله، صادرکنندگان منطقه روشی را گسترش داده‌اند که به آن‌ها امکان می‌دهد از خود تنگه نفت بیشتری عبور دهند. نفتکش‌هایی که نقش رفت‌وبرگشتی یا «شاتل» دارند، در پایانه‌های داخل خلیج فارس بارگیری می‌کنند و پس از گذشتن از هرمز، محموله را بیرون تنگه به کشتی دیگری می‌سپارند؛ سپس برای بارگیری تازه بازمی‌گردند.

وال‌استریت جورنال از استفاده شرکت نفت آرامکو از این ترتیبات و گفت‌وگو با مشتریان آسیایی برای تحویل نفت در نزدیکی صحرار گزارش داده است. در گزارش کپلر نیز بیش از ۷۰ درصد نفت خامی که در ماه اوت از هرمز گذشته، در دریای عمان از یک نفتکش به نفتکش دیگر منتقل شده است.

محمد قائدی، مدرس روابط بین‌الملل در دانشگاه جورج واشینگتن، در گفت‌وگو با رادیو فردا، به استفاده چند صادرکننده از این الگو و امکان به‌کارگیری ظرفیت نفتکش‌ها برای حمل نفت همسایگان اشاره می‌کند. او می‌گوید: «به این شکل این کشورها نفت خود را با کمک شاتل‌های نفتی از تنگه هرمز عبور می‌دهند و سپس به بازارهای جهانی می‌رسانند».

قائدی با اشاره به هزینه‌های مضاعف این روش اضافه می‌کند در شرایطی که قیمت نفت بالاتر است، این هزینه‌ها برای این کشورها می‌صرفد.

با این روش، کشتی‌های حمل‌کننده نفت تا مقصد نهایی، لزوماً وارد بخش پرخطر مسیر نمی‌شوند و رفت‌وآمد داخل خلیج فارس به ناوگانی اختصاص می‌یابد که این خطر را می‌پذیرد. حمایت نظامی آمریکا از عبور کشتی‌ها نیز، در ادامه این جریان نقش داشته است.

این ترتیبات ممکن است از شدت اثر تهدیدهای ایران بر صادرات بکاهد، اما سنجش دوام آن به هزینه‌ی اجاره کشتی، بیمه، ظرفیت انتقال در دریا و استمرار حفاظت نظامی بستگی دارد. برخی ناظران با تأکید بر محدودیت‌های این روش تأکید دارند که چنین مسیری نرخ حمل‌ونقل و بیمه را افزایش می‌دهد.

قائدی احتمال توافق‌های عبور میان ایران و برخی همسایگان یا خریداران نفت را نیز مطرح می‌کند و می‌گوید: «خیلی عجیب نیست اگر مثلاً توافق‌هایی بین ایران و چین یا ایران و هند وجود داشته باشد که به عنوان مثال این کشورها بتوانند نفت خریداری شده خود از کشورهای خلیج فارس را از تنگه هرمز عبور دهند». اگر ادامه صادرات بر چنین توافقی استوار باشد، دسترسی به بازار همچنان به تفاهم با تهران بستگی خواهد داشت. داده‌های حجم صادرات، به‌تنهایی روشن نمی‌کند چه مقدار از نفت با توافق، چه مقدار با حفاظت نظامی و چه مقدار با پذیرش خطر از تنگه گذشته است.

## ساخت و حفظ مسیرهای جایگزین چه هزینه‌ای دارد؟

در میان پیشنهادهای بلندمدت، طرح اتصال میادین چند کشور به ساحل عمان به دلیل مقیاس آن توجه زیادی جلب کرده است. گابریل کالینز، پژوهشگر موسسه بیکر در دانشگاه رایس، در یک مطالعه‌ی مقدماتی در آوریل، شبکه‌ای برای انتقال نفت عراق، کویت، عربستان و امارات به دریای عرب پیشنهاد کرده که ظرفیت آن حدود ۱۰ میلیون بشکه در روز و هزینه‌ی برآوردی آن حدود ۵۵ میلیارد دلار است.

در این مطالعه، هزینه‌ی ساخت شبکه حدود ۵۵ میلیارد دلار برآورد شده، اما این رقم بودجه مصوب یک پروژه اجرایی نیست. حدود ۱۰ میلیارد دلار از برآورد کالینز به حفاظت، مقاوم‌سازی و ذخیره راهبردی تجهیزات اختصاص دارد. سهمی که نشان می‌دهد حفظ امکان بهره‌برداری از مسیر، بخش بزرگی از هزینه را تشکیل می‌دهد.

ابعاد این پیشنهاد، امکان انتقال بخش بزرگی از صادرات منطقه به ساحل عمان را مطرح می‌کند، هرچند تأمین سرمایه و توافق میان کشورهای مسیر هنوز پیش روی چنین طرحی قرار دارد. آقای شکری نیز با اشاره به جذابیت اولیه این پیشنهاد می‌گوید: «هرچند این طرح در تئوری ممکن است جذاب باشد اما وقتی وارد مرحله عملیاتی شود با چالش‌های بسیاری رو به رو خواهد شد».

با توجه به وابستگی بودجه‌ی کشورهای صادرکننده به نفت، ساخت ظرفیتی که در روزهای عادی کاملاً استفاده نشود نیز می‌تواند توجه داشته باشد. مسیر پشتیبان در زمان بحران امکان حفظ بخشی از درآمد و مشتریان را فراهم می‌کند، اما دولت‌ها باید هزینه‌ی ساخت و نگهداری آن را با احتمال و مدت اختلالی که می‌خواهند در برابرش آماده باشند، بسنجند.

در مسیرهای چندکشوری، توافق بر سر مالکیت، تعرفه‌ی انتقال و اولویت استفاده در هنگام بحران نیز اهمیت پیدا می‌کند.

در مسیرهای پیشنهادی به سوی مدیترانه، مشکلات سیاسی کشورهای محل عبور نیز مطرح است. ناظران در بررسی وضعیت عراق، سوریه و لبنان به فساد، پراکندگی قدرت و نفوذ گروه‌های مسلح اشاره می‌کنند؛ عواملی که می‌توانند اجرای پروژه‌ها و حفاظت از آن‌ها را دشوار کنند.

تجربه‌ی عربستان هم نشان می‌دهد فاصله گرفتن از هرمز لزوماً تاسیسات را از دسترس حمله خارج نمی‌کند. دنی سیتیرینوویچ، پژوهشگر موسسه مطالعات امنیت ملی اسرائیل، در گفت‌وگو با وال‌استریت جورنال هشدار داده که ساخت مسیر جایگزین ممکن است مجموعه تازه‌ای از اهداف ایجاد کند. در

نتیجه، کارآمدی این سرمایه‌گذاری‌ها به میزان حفاظت از ایستگاه‌های پمپاژ، مخازن و پایانه‌ها و سرعت بازگرداندن آن‌ها به مدار پس از حمله وابسته است.

بیشتر در این باره:

میدان اصلی جنگ، تنگه هرمز است؛ «توافق نتوانست  
نظم پیشین دریانوردی را احیا کند»



## کاهش وابستگی در چه افقی ممکن است؟

با زیرساخت فعلی، عربستان و امارات توانسته‌اند بخش قابل توجهی از نفت خود را خارج از هرمز صادر کنند و ترتیبات تازه کشتیرانی نیز به دیگر تولیدکنندگان برای ادامه صادرات کمک کرده است. توسعه خطوط در حال ساخت می‌تواند این امکان را بیشتر کند، اما برای کشورهایی که هنوز به ساحلی خارج از خلیج فارس متصل نیستند، کاهش وابستگی به اجرای طرح‌های چندساله و توافق با همسایگان بستگی دارد.

امید شکری برای گسترش مسیرهای جایگزین نفت، افقی دست‌کم پنج تا ده‌ساله در نظر می‌گیرد و تحقق آن را به سرمایه‌گذاری و بهبود امنیت زیرساخت‌ها مشروط می‌داند. این برآورد را نمی‌توان زمان‌بندی مشترک همه پروژه‌ها دانست؛ خطی در حال ساخت در امارات با شبکه‌ای پیشنهادی که باید از چند کشور بگذرد، در یک مرحله قرار ندارد.

حتی اگر ظرفیت کافی برای انتقال نفت خام ساخته شود، صادرات ال‌ان‌جی، فرآورده‌های نفتی، کودهای شیمیایی و ورود کالاهای مورد نیاز کشورهای منطقه به راه‌های مناسب خود احتیاج خواهد داشت.

تجربه ماه‌های گذشته نشان می‌دهد کشورهای عربی می‌توانند بخشی از صادرات نفت خود را از مسیرهای خارج از هرمز ادامه دهند و برای عبور محموله‌های دیگر نیز ترتیبات تازه‌ای فراهم کنند. با این حال، بیشتر نفت مورد بررسی کیلر هنوز از تنگه می‌گذرد و برای صادرات گاز قطر نیز مسیر جایگزین هم‌مقیاسی فراهم نشده است. گسترش خطوط لوله می‌تواند وابستگی به هرمز را کاهش دهد، اما ادامه تجارت در زمان بحران، احتمالاً همچنان به امنیت بنادر، مسیرهای دریایی و کشورهای محل عبور بستگی خواهد داشت.

این مطلب بخشی از:

فراتر از خبر

بایگانی

جهان