



گزارش راهبردی

تنگه هرمز؛ فرصتی برای ساخت ایران نوین

نویسنده:

علیرضا کاظمی رنانی



RCBSJATU



چشمِ بَدَن
بَدَنِ بَدَنِ بَدَنِ
خدايِ بَدَنِ بَدَنِ بَدَنِ
بَدَنِ بَدَنِ بَدَنِ



شناسنامه اثر

عنوان اثر: تنگه هرمز؛ فرصتی برای ساخت ایران نوین

نویسنده: علیرضا کاظمی رنانی

تهیه شده در: اندیشکده راهبردی امید

طراحی جلد و صفحه آرای: حسین احمدی - محمد صالح احمدزاده

نشانی: خیابان کریمخان زند، نبش عضدی شمالی، ساختمان سابق معاونت

فرهنگی دانشگاه علامه طباطبائی، اندیشکده راهبردی امید

خلاصه مدیریتی

تاریخ تنگه هرمز با عبور روزانه ۲۰ میلیون بشکه نفت (۲۵٪ تجارت دریایی نفت جهان)، ۱۹٪ LNG جهانی، ۳۴٪ اوره جهان و ۳۳٪ هلیوم جهان، مهم‌ترین نقطه گلوگاهی انرژی و کالاهای اساسی جهان است. بسته شدن این تنگه توسط ایران، اقتصاد جهانی را با شوکی بی‌سابقه مواجه ساخته است: صادرات نفت خلیج فارس از ۱۶.۶ به ۸.۴ میلیون بشکه در روز سقوط کرده (کاهش ۴۹٪)، قیمت LNG اروپا ۷۴٪ و قیمت اوره ۵۰٪ جهش یافته است. با این حال، کشورهای آسیب‌دیده (عربستان، امارات، هند، چین، اروپا) با شتاب در حال توسعه مسیرهای جایگزین هستند: خط لوله شرق-غرب عربستان (ظرفیت ۷ میلیون بشکه)، خط لوله ابوظبی به فجیره (۱.۸ میلیون بشکه)، خط لوله عقبه-عسقلان اسرائیل، و پروژه‌های عظیم کانال‌سازی در امارات (۱۰۰ میلیارد دلار) و کانال سلمان (۲۵۰ میلیارد دلار). اگر این مسیرها عملیاتی شوند، ارزش راهبردی تنگه هرمز در بلندمدت به شدت کاهش خواهد یافت و مهم‌ترین اهرم فشار ایران تضعیف می‌شود.

ادعای سود ۵۰۰ میلیارد دلاری تنگه خلاف واقع است و تغییر رژیم حقوقی یا اخذ عوارض در بلندمدت به ضرر ایران خواهد بود. از این رو، ضرورت دارد جمهوری اسلامی با چهار اقدام کلیدی مانع از بی‌اهمیت شدن این اهرم شود: اول، تخریب فیزیکی مسیرهای جایگزین توسط محور مقاومت (هدف قرار دادن خطوط لوله ینبع، فجیره و عقبه-عسقلان). دوم، همکاری راهبردی با مصر که از کاهش ۶۱٪ درآمد کانال سوئز متضرر شده است؛ قاهره در ازای رفع تهدید خط لوله اسرائیل، باید به همکاری امنیتی-اقتصادی (ترانزیت سلاح به غزه، خرید نفت و کالا از ایران، به رسمیت شناختن انصارالله) جذب شود. سوم، وادار کردن کشورهای اروپایی به امتیازات سیاسی (مخالفت با قطعنامه‌های ضدایرانی، ممنوعیت حضور گروه‌های مخالف در پارلمان‌ها، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های پزشکی و شهرسازی ایران). چهارم، انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری با هند و چین برای توسعه بنادر عباس و چابهار در ازای تضمین عبور و مرور.

در یک معامله راهبردی، ایران می‌تواند در ازای تضمین عبور امن کشتی‌های حامل کود، گاز و کالاهای اساسی، از کشورهایی چون کره جنوبی، ژاپن، فیلیپین و هند، تجهیزات و تراشه‌های نیمه‌هادی (به ویژه تراشه‌های هوش مصنوعی، میکروکنترلرها و تجهیزات خط تولید) را دریافت کند. این تراشه‌ها در صنایع دفاعی (توسعه پهپادهای هوشمند و موشک‌های دقیق‌زن)، صنایع پزشکی، صنعت خودروسازی، لوازم خانگی و زیرساخت‌های ارتباطی و انرژی مصرف خواهند شد. همچنین با همکاری عمان، باید بانک‌های سرمایه‌گذاری مشترک برای ذخیره عواید ترانزیت تأسیس و بنادر راهبردی به هاب کریدور شمال-جنوب و ابتکار «یک کمربند-یک راه» تبدیل شوند. چنین توافقی نه تنها بحران

کود و انرژی کشورهای متقاضی را حل می‌کند، بلکه گام بلندی در جهت بومی‌سازی صنعت نیمه‌هادی و خودکفایی راهبردی ایران در فناوری‌های پیشرفته خواهد بود.

مقدمه

۱. ایجاد یک رژیم حقوقی جدید در کنترل جریان عبور و مرور کشتی رانی در تنگه هرمز، به ایران این امکان را داده است که در نبرد با دشمن آمریکایی-صهیونیستی خود، دستی بالاتر پیدا کرده و اقتصاد جهانی را تحت تأثیر اقدامات خود قرار دهد. تنگه هرمز، گذرگاه دریایی باریکی است که شبه جزیره عربستان را از ایران جدا می کند و خلیج فارس را به دریای عمان و دریای عرب متصل می سازد. در باریک ترین نقطه، عرض این تنگه تنها ۲۹ مایل دریایی (۵۴ کیلومتر) است و از دو کانال قابل کشتیرانی به عرض ۲ مایل (۳٫۷ کیلومتر) برای رفت و آمد کشتی ها، و همچنین یک منطقه حائل ۲ مایلی تشکیل شده است. تخمین زده شده است که حدود ۳۰۰۰ کشتی معمولاً هر ماه از این تنگه عبور می کنند.^۱

روزانه ۲۰ میلیون بشکه نفت، معادل حدود ۲۵ درصد از تجارت دریایی نفت جهان، از این تنگه عبور می کند که ۸۰ درصد آن مقصدش آسیاست. همچنین حدود ۹۳ درصد از صادرات گاز مایع (LNG) قطر و ۹۶ درصد از صادرات گاز مایع (LNG) امارات از همین مسیر صورت می گیرد که در مجموع، سهمی معادل ۱۹ درصد از تجارت جهانی الان جی را شامل می شود. در چین و هند با هم ۴۴ درصد از این صادرات را دریافت کرده اند. کشورهای عضو آژانس بین المللی انرژی حدود ۲۹ درصد از نفت خام عبوری از این تنگه را وارد می کنند و ژاپن و کره جنوبی به ویژه به این جریان نفتی وابستگی شدیدی دارند. افزون بر این، در سال ۲۰۲۵ حدود ۵ میلیون بشکه در روز فرآورده های نفتی نیز از طریق این تنگه صادر شده است که بیشتر این محصولات نیز به بازارهای آسیایی مقصد داشته اند.^۲

بر اساس اطلاعات منابع معتبر، تنگه هرمز مسیر حیاتی برای حمل هلیوم است. قطر حدود یک سوم (۳۳٪) از هلیوم جهان را تولید می کند و تقریباً تمام صادرات هلیوم این کشور به صورت مایع از طریق کشتی های تخصصی و با عبور از تنگه هرمز انجام می شود. با بسته شدن این تنگه، نه تنها جریان کشتیرانی متوقف شده، بلکه حملات به تأسیسات انرژی قطر، تولید LNG (و در نتیجه هلیوم جانبی آن) را نیز مختل کرده است. به همین دلیل، قطر اعلام کرده صادرات هلیوم خود را ۱۴ درصد کاهش می دهد و به تبع آن، قیمت های نقدی هلیوم در برخی مناطق بین ۴۰ تا ۱۰۰ درصد جهش داشته است.^۳ این اختلال زنجیره تأمین صنایع حساسی مانند تولید نیمه هادی ها (تراشه ها) و دستگاه های MRI را تهدید می کند که به شدت به هلیوم وابسته هستند.

جریان عبور و مرور در تنگه هرمز تنها به انرژی و صنایع نیمه هادی محدود نمی شود، بلکه حجم عظیمی از کودهای شیمیایی نیز از این آبراه استراتژیک عبور می کند. بر اساس داده های انجمن

۱. <https://www.bbc.com/news/articles/c۷۸n۶p۰۹pzno>

۲. <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>

۳. <https://www.aljazeera.com/economy/۲۶/۳/۲۰۲۶/helium-hitch-why-us-israel-war-on-iran-could-cause-mri-scan-delays>

بین‌المللی کود (IFA)، در سال ۲۰۲۴، ۳۴٪ از کل تجارت جهانی اوره (معادل ۱۸.۵ میلیون تن در سال) از طریق تنگه هرمز انجام می‌شده است.^۴ همچنین، ۲۳ درصد از تجارت جهانی آمونیاک از همین مسیر عبور می‌کند. افزون بر این، منطقه خلیج فارس نزدیک به ۴۴ درصد از صادرات جهانی گوگرد، که ماده اولیه کلیدی برای تولید کودهای فسفاته است، را تأمین می‌کند. در مجموع، نزدیک به ۳۰ درصد از عرضه صادراتی کودهای اصلی جهان (شامل نیتروژن، فسفات و پتاس) در سال ۲۰۲۴ از این منطقه بوده است.^۵

این تغییر رویکرد، از سوی سایر کشورهای جهان به عنوان تلاشی برای «دریایی کردن» یا «تسلیماتی کردن» تنگه هرمز و در واقع، نوعی بستن غیررسمی این آبراه به روی کشتی‌های مرتبط با کشورهای مخالف ارزیابی می‌شود. در مقابل، ایالات متحده و متحدانش اعلام کرده‌اند که هرگز چنین رژیمی را به رسمیت نمی‌شناسند و قصد دارند آزادی دریانوردی را با زور یا مذاکره بازگردانند، امری که تاکنون موفق به انجام آن نشده‌اند. در چنین شرایطی، کشورهای عربی حوزه خلیج فارس که به شدت از این وضعیت متضرر شده‌اند و صادرات نفت و گازشان با اختلال مواجه شده، دست به کار شده‌اند تا راه‌هایی برای «دور زدن» تنگه هرمز پیدا کنند. صادرات از نزدیک به ۲۰ میلیون بشکه در روز به فقط ۸.۴ میلیون بشکه سقوط کرده است که محدودیت‌های راه‌کارهای پرهزینه و موقتی را آشکار می‌سازد. این رقم نشان‌دهنده کاهش ۴۹ درصدی نسبت به فوریه است، زمانی که صادرات ۱۶.۵۸ میلیون بشکه در روز بود. صادرات عربستان سعودی به ۴.۳۸۸ میلیون بشکه در روز کاهش یافت، امارات به ۲.۱۳۲ میلیون بشکه، در حالی که عراق که بیشترین ضربه را خورده، به تنها ۵۶۱ هزار بشکه در روز سقوط کرد. کویت و قطر تقریباً از نقشه صادرات ناپدید شده‌اند، به ترتیب با ۲۸۰ هزار و ۱۳۵ هزار بشکه در روز. تنها استثنا عمان است که به دلیل موقعیت استراتژیک خود در دریای عرب (خارج از نقطه گلوگاهی تنگه) صادرات خود را به ۹۴۰ هزار بشکه در روز افزایش داد.^۶

همچنین کشورهایمانند آمریکا، هند، برزیل و فیلیپین که در اثر بسته بودن تنگه هرمز با اختلال در تأمین کود مورد نیاز خود مواجه شده‌اند، اقداماتی را برای کاهش وابستگی به جریان کشتیرانی در این تنگه انجام دادند. این اقدامات شامل تنوع‌بخشی به منابع وارداتی (مانند روی آوردن به روسیه، مراکش، چین و کشورهای جنوب شرق آسیا)، ترویج استفاده از کودهای جایگزین مانند کودهای زیستی و نانو، افزایش تولید داخلی، و اتخاذ تدابیر سیاستی مانند کاهش مالیات بر نهاده‌های کودی و اعطای معافیت‌های حمل‌ونقلی بوده است. نباید فراموش کرد که جریان انتقال کود و اوره از تنگه

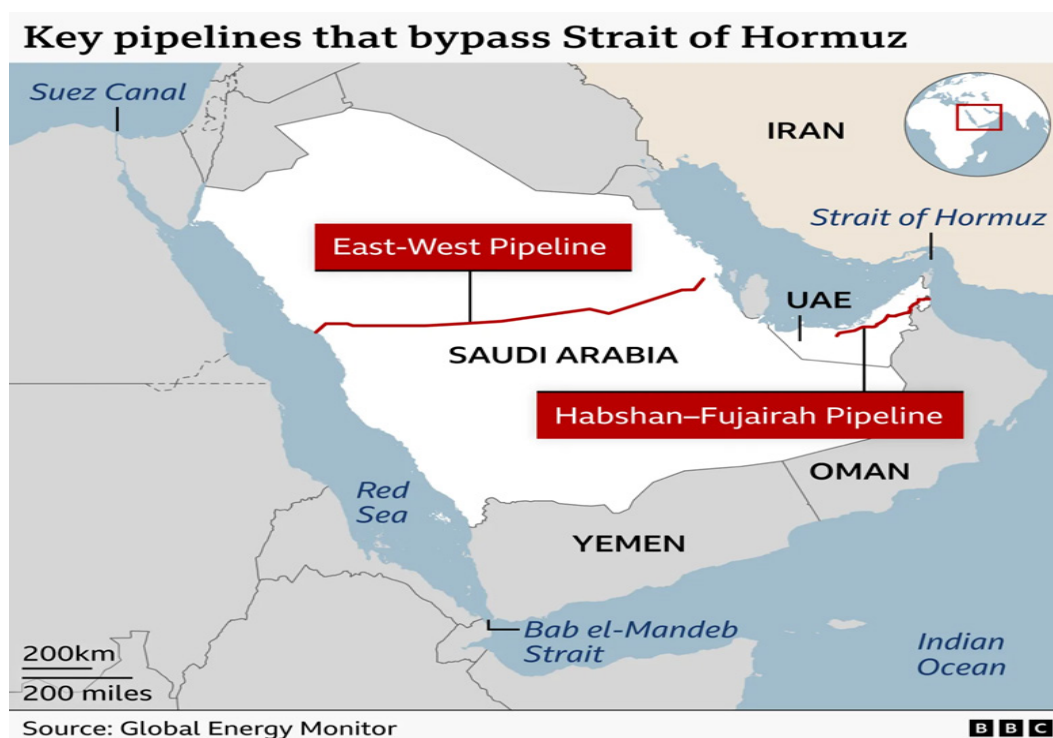
۴. <https://news.agropages.com/News/print57095-.htm>

۵. <https://www.ifpri.org/blog/the-iran-wars-impacts-on-global-fertilizer-markets-and-food-production/>

۶. <https://www.ynetnews.com/business/article/sk11ciy12bx>

هرمز، از نظر راهبردی به اندازه عبور نفت اهمیت دارد. اختلال در این مسیر می‌تواند مستقیماً به قحطی، جهش بی‌سابقه قیمت مواد غذایی و در نهایت افزایش فشارها برای خاتمه جنگ منجر شود. در مجموع می‌توان اینطور استنباط کرد که این کشورها به این نتیجه رسیده‌اند که وابستگی صددرصدی به یک نقطه گلوگاهی که در معرض تهدید دائمی است، یک ریسک راهبردی غیرقابل قبول است و باید هر چه سریعتر برای صادرات خود تدبیری بیاندیشند. در پاسخ به این چالش، کشورهای ذی‌نفع به دنبال «کاهش وابستگی به تنگه هرمز» و ایجاد «مسیرهای جایگزین» هستند. این پروژه‌ها نه تنها امنیت زنجیره تأمین انرژی را تقویت می‌کنند، بلکه نشان‌دهنده تغییر جذبی در استراتژی منطقه به سمت «چندگانگی مسیرهای ترانزیت» و کاهش آسیب‌پذیری است، حتی اگر چنین پروژه‌هایی پرهزینه، از نظر سیاسی پیچیده و سال‌ها طول بکشند تا تکمیل شوند.

گزارش پیش‌رو به بررسی طرح‌های جایگزین کشورهای عربی و صنعتی برای دور زدن تنگه هرمز می‌پردازد، خطرات احتمالی این مسیرهای جایگزین را تحلیل می‌کند و در نهایت توصیه‌های سیاستی لازم برای کاهش ریسک این مسیرها را ارائه می‌دهد.



۱. برنامه عربستان برای دور زدن تنگه هرمز

• سیستم خط لوله اَبِقیق-ینبع عربستان سعودی

خط لوله شرق-غرب (اَبِقیق-ینبع)، خط لوله‌ای که در دهه ۱۹۸۰ و پس از ترس از اینکه «جنگ نفتکش‌ها» بین ایران و عراق منجر به بسته شدن تنگه شود، ساخته شد، که به عنوان پترولاین

شناخته می‌شود، مهمترین مسیری است که در شرایط فعلی برای دور زدن تنگه استفاده می‌شود و اکنون به یک شریان حیاتی تبدیل شده است. این خط لوله از عرض عربستان سعودی عبور می‌کند و اقیانوس هند و دریای سرخ متصل می‌سازد، جایی که تانکرها نفت را بارگیری کرده از طریق تنگه باب‌المندب، اقیانوس هند و در نهایت با ترانشیپمنت (بارگیری مجدد)، به مقصد نهایی خود در آسیا می‌رسند.^۷ این سیستم از دو خط با ظرفیت طراحی کل ۵ میلیون بشکه در روز نفت خام تشکیل شده است. در مارس ۲۰۲۵، آرامکو گزارش داد که ظرفیت را به ۷ میلیون بشکه در روز افزایش داده است اما جریان‌های پایدار در این سطح آزمایش نشده است. همچنین یک خط لوله مایعات گاز طبیعی موازی با پترولاین، خط لوله NGL اقیانوس هند، با ظرفیت ۳۰۰ هزار بشکه در روز وجود دارد که به طور کامل استفاده می‌شود.^۸ بارگیری طول کل این مسیر دریایی حدود ۱۳,۸۹۰ کیلومتر است و ۲۲ روز زمان می‌برد که تقریباً معادل زمان مسیر اصلی از طریق هرمز است.^۹

در مورد استقبال کشورها، ژاپن^{۱۰} به طور جدی این مسیر را دنبال می‌کند و کره جنوبی^{۱۱} حتی برنامه اعزام کشتی به یمن را دارد. با این حال، استفاده از خط لوله عربستان سعودی هنوز خطراتی را به همراه دارد. جنبش انصارالله می‌تواند باب‌المندب، تنگه‌ای که دریای سرخ را به خلیج عدن و اقیانوس هند فراتر از آن متصل می‌کند، را هدف قرار دهند.^{۱۲} اکنون عربستان در حال بررسی این موضوع است که چگونه می‌تواند بخش بیشتری از تولید روزانه ۱۰.۲ میلیون بشکه‌ای خود را از طریق خط لوله و نه از طریق آب‌های تحت کنترل ایران، صادر کند. این بررسی شامل این موضوع است که آیا ظرفیت خط لوله شرق به غرب را بیشتر افزایش دهد یا مسیرهای جدیدی بسازد.^{۱۳}

شایان به ذکر است که این خطوط لوله عمدتاً برای نفت خام طراحی شده است و بعید است که این خط لوله جایگزین زنجیره‌های پیچیده صادراتی فرآورده‌های تصفیه شده بشود. همچنین این مسیر نمی‌تواند جایگزین صادرات LNG قطر شوند که برای امنیت انرژی اروپا و آسیا حیاتی است.

۷. <https://english.adnkronos.com/۳/۰۴/۲۰۲۶/japan-seeking-alternative-routes-for-crude-oil-procurement/>

۸. <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>

۹. <https://chosun-chosun-prod.cdn.arcpublishing.com/english/world-en/۳/۰۸/۰۴/۲۰۲۶QGYOXZKHZHTL۳FY۶۳PSD۲HMY/>

۱۰. <https://chosun-chosun-prod.cdn.arcpublishing.com/english/world-en/۳/۰۸/۰۴/۲۰۲۶QGYOXZKHZHTL۳FY۶۳PSD۲HMY/>

۱۱. <https://www.metroradio.com.hk/news/details.aspx?NewsId=۲۰۲۶۰۴۰۷۱۴۵۵۳>

۱۲. <https://www.aljazeera.com/economy/۲۷/۳/۲۰۲۶/saudi-uae-iraq-can-three-pipelines-help-oil-escape-strait-of-hormuz>

۱۳. <https://www.ft.com/content/۸۸۰۶۶۴d-۸e۸-۴۷۶۰-۱۱۰b-۰۰aa۳۱۴۱a۷۷۰ff?syn۲۵-a۶b۱a۱=۶>



• مسیر دریای سرخ، کانال سوئز، مدیترانه و دماغه امید نیک

مسیر سوم طولانی‌ترین مسیر است که دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه و دماغه امید نیک را دور می‌زند. در حالی که نسبتاً امن‌تر است، حمل و نقل حدود ۵۰ روز طول می‌کشد، بیش از دو برابر زمان مسیر تنگه هرمز، که منجر به افزایش هزینه‌های حمل و نقل می‌شود. تانکرهای بزرگ نیز به دلیل محدودیت‌های عمق برای عبور از کانال سوئز با مشکل مواجه هستند.^{۱۴}

این مسیر طولانی‌ترین و پیچیده‌ترین گزینه‌ای است که به عنوان یک مسیر «دور زننده» و عمدتاً امن‌تر در نظر گرفته می‌شود، اما هزینه‌های گزافی دارد. مسیر به این شکل است: کشتی‌ها پس از بارگیری در بنادر، وارد دریای سرخ شده، از کانال سوئز عبور کرده، وارد دریای مدیترانه می‌شوند و سپس برای رسیدن به آسیا، مجبورند کل قاره آفریقا را از دماغه امید نیک در آفریقای جنوبی دور بزنند.^{۱۵} این مسیر به دلیل مصرف سوخت بیشتر، افزایش شدید حق بیمه و عوارض کانال سوئز، هزینه‌های حمل را تا چندین برابر افزایش می‌دهد. علاوه بر این، کشتی‌های بسیار بزرگ نفتکش (VLCC) به دلیل محدودیت عمق کانال سوئز، قادر به عبور از آن نیستند. با وجود این مشکلات، کشورهای اروپایی و آسیایی که به دنبال مسیرهای امن‌تر هستند، ممکن است به این گزینه توجه نشان دهند، هرچند

۱۴. <https://www.chosun.com/english/world-en/۳/۰۸/۰۴/۲۰۲۶QGYOXZKHZATL۳FY۶۳PSD۲HMY>

۱۵. <https://english.adnkronos.com/۰۳/۰۴/۲۰۲۶/japan-seeking-alternative-routes-for-crude-oil-procurement/>

که به دلیل صرفه اقتصادی پایین، استقبال گسترده‌ای از آن نشده و معمولاً به عنوان آخرین راه حل از آن یاد می‌شود.^{۱۶}

کانال سوئز یک آبراه مصنوعی در مصر است که دریای مدیترانه و دریای سرخ را به هم متصل می‌کند. این یک آبراه به طول ۱۶۳ کیلومتر در قسمت غربی شبه جزیره سیناست. کشتی‌هایی که بتوانند از چنگ حملات انصارالله یمن بگریزند، باید برای رسیدن به اروپا از کانال سوئز عبور کنند. اهمیت کانال سوئز در این است که این مسیر کوتاه‌ترین مسیر دریایی از اروپا به آسیاست. بدون وجود این کانال، کشتی‌ها باید دماغه امیدنیک را در منتهی‌الیه جنوب آفریقا طی کنند. ۲۰ درصد کالاهای عبوری از کانال سوئز، نفت است. در سال ۲۰۲۳، تقریباً ۲۲ درصد تجارت جهانی کانتینری از طریق این کانال انجام می‌شد و کالاهایی از جمله گاز طبیعی، نفت، خودرو، مواد خام و بسیاری از محصولات تولیدی و قطعات صنعتی به اقیانوس هند، دریای مدیترانه و اقیانوس اطلس حمل شد. با تشدید حملات انصارالله تا نیمه اول فوریه ۲۰۲۴، ۵۸۶ کشتی کانتینری از این کانال تغییر مسیر دادند و ظرفیت کانتینری عبور از کانال ۸۲ درصد کاهش یافت. کانال سوئز منبع اصلی درآمد ارزی برای مصر است که در سال مالی ۲۰۲۳-۲۰۲۲ سهمی برابر با ۴/۹ میلیارد دلار، حدود ۳/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور، داشت. حالا بحران دریای سرخ باعث کاهش ۴۰ درصدی درآمدهای کانال سوئز شده است. وضعیت رو به وخامت مصر می‌تواند اثرات منفی بر دیگر کشورهای منطقه مانند اتیوپی و سودان داشته باشد.^{۱۷}

۱۶. <https://english.adnkronos.com/03/04/2026/japan-seeking-alternative-routes-for-crude-oil-procurement/>

۱۷. <https://www.didbaniran.ir/%D%A%A%D%AE%D%AB%-4%D%AA%D%DBA%C%D-86%9%D%AA%YD%84%9D%85%9D%84%9D%-184029/102-84%9D%8B%3%D%-87%9DA%A%9D%8B%4%D%88%9D%8B-1%D%85%9D%87%9D%-85%9D%86%9D%81%9D%AAA%DBA%C-%D%85%9D%86%9D%8B%YD%82%9D%-87%9D%AA%8DA%B%1D%86%9D%8A%YD%85%9D%-87%9D%87%9D%8A%YDBA%C-%D%8AF%D%88%9D%8B-1>

Alternative Shipping Routes



• کانال سلمان؛ اتصال خلیج فارس به دریای عرب

یک مطالعه با حمایت عربستان سعودی، یک کانال ۹۵۰ کیلومتری را پیشنهاد کرد که خلیج فارس را به دریای عرب متصل می‌کند و از عربستان سعودی و یمن عبور می‌کند. این پروژه که «کانال سلمان» نام گرفته، به طور بالقوه مسافت کشتیرانی را تا ۵۰ درصد کاهش می‌دهد و به تولیدکنندگان خلیج فارس از جمله امارات متحده عربی و قطر اجازه می‌دهد بدون عبور از تنگه هرمز نفت صادر کنند.^{۱۸} این پروژه، کانالی به عرض ۱۵۰ متر و عمق ۲۵ متر را پیش‌بینی می‌کند که می‌تواند به تولیدکنندگان خلیج فارس، از جمله امارات متحده عربی و قطر، اجازه دهد بدون عبور از هرمز نفت صادر کنند. این پیشنهاد همچنین جاه‌طلبی‌های اقتصادی گسترده‌تری، از جمله توسعه‌های ساحلی جدید و مناطق صنعتی در امتداد مسیر، را برجسته کرد. اما موانع مهندسی بزرگی، از جمله ارتفاع تا ۷۰۰ متر از سطح دریا، که ساخت و ساز را پیچیده می‌کند، را مطرح کرد. ساخت کانال از طریق زمین‌های کوهستانی به سال‌ها حفاری و سرمایه‌عظیم نیاز دارد. کانال سلمان در صورت احداث، می‌تواند مکملی برای خط لوله ینبع باشد، اما هزینه نجومی ساخت (۸۰ تا ۲۵۰ میلیارد دلار) و چالش‌های مهندسی عظیم آن، اجرای این پروژه را در کوتاه‌مدت بسیار دور از انتظار می‌سازد.^{۱۹} حتی اگر این پروژه تکمیل شود، نتیجه احتمالاً یک کریدور ترانزیت باریک دیگر خواهد بود، کریدوری که می‌تواند توسط یک کشتی به

۱۸. <https://gulfnews.com/world/gulf/saudi/study-calls-for-950-kilometre-canal-bypassing-hormuz> ۱/۵۸۱۸۸۴-

۱۹. <https://www.wedoany.com/shortnews/۱۰۳۶۶۲.html>

گل نشسته مسدود شود یا در طول درگیری هدف قرار گیرد.^{۲۰}



۲. برنامه امارات برای دور زدن تنگه هرمز

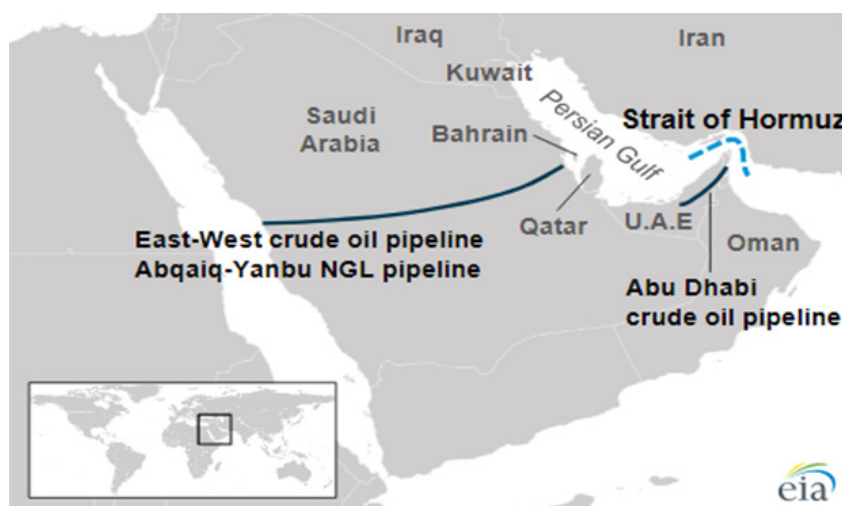
• خط لوله نفت خام ابوظبی (ADCOP)

خط لوله نفت خام ابوظبی (ADCOP)، خط لوله ۳۸۰ کیلومتری (۲۳۵ مایلی) که از حبشان، یک میدان نفتی و گازی در منطقه جنوب غربی ابوظبی، امارات متحده عربی، تا بندر فجیره در خلیج عمان امتداد. ظرفیت اسمی اصلی این خط ۱.۵ میلیون بشکه در روز است و ظرفیت فعلی گزارش شده نزدیک به ۱.۸ میلیون بشکه در روز می باشد. امارات حدود ۱.۱ میلیون بشکه در روز نفت خام داخلی خود را از این مسیر صادر می کند و در صورت بسته شدن تنگه، فضایی برای حداکثر ۷۰۰ هزار بشکه در روز حجم اضافی باقی می گذارد.^{۲۱} این ظرفیت که با ۱۵ تا ۲۰ درصد از جریان فعلی نفت از طریق هرمز کار خواهد کرد، پشتیبانی قابل توجهی از عملیات انرژی منطقه ای در مواقع ناآرامی های ژئوپلیتیکی ارائه خواهد داد. کریدور خط لوله و کانال دریایی داخلی به عنوان سیستم های جداگانه ای عمل می کنند که هر کدام الزامات ظرفیت و ساختار هزینه خاصی دارند. این مسیر به دلیل نزدیکی بسیار زیاد به تنگه هرمز، یک گزینه کوتاه و سریع محسوب می شود. مسیر بدین صورت است که نفت خام از بندر فجیره در امارات، که درست در خروجی تنگه هرمز و در آب های آزاد واقع شده، بارگیری و

۲۰. <https://gulfnnews.com/business/markets/why-the-world-cant-bypass-the-strait-of-hormuz-even-with-pipelines-and-plans> ۱,۵۰۰۴۸۲۸۲۵-

۲۱. <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>

مستقیماً به سمت مقصد حرکت می‌کند.^{۲۲} نکته کلیدی این مسیر، عدم نیاز به عبور از داخل خلیج فارس و تنگه هرمز است. زمان ترانزیت این مسیر تنها ۲۰ روز تخمین زده شده است که حتی از مسیر معمول هرمز (حدود ۲۲ روز) نیز کوتاه‌تر است.^{۲۳} اگرچه این بندر قبلاً هدف حملات پهلپادی ایران قرار گرفته بود، اما همچنان عملیاتی است. با این حال، خطر حملات ایران همچنان ادامه دارد.^{۲۴} شایان به ذکر است که این خطوط لوله عمدتاً برای نفت خام طراحی شده است و بعید است که این خط لوله جایگزین زنجیره‌های پیچیده صادراتی فرآورده‌های تصفیه شده بشود. همچنین این مسیر نمی‌تواند جایگزین صادرات LNG قطر شوند که برای امنیت انرژی اروپا و آسیا حیاتی است.



• کریدور آبی امارات

امارات همچنین به دنبال احداث یک کریدور دریایی ۱۱۶ کیلومتری در داخل خاک خود است. این مسیر باید یا به صورت خط لوله یا یک کانال کامل، به سبک کانال سوئز، در سراسر امارات متحده عربی به عنوان یک کریدور شبه جزیره‌ای ساخته شود که شارجه، بندر خالد، را به منطقه بندر فجیره در نزدیکی کورنیش فجیره که در خلیج عمان وجود دارد، متصل می‌کند.

امارات متحده عربی دارای جغرافیای منحصر به فرد دو ساحلی است که آن را از سایر صادرکنندگان خلیج فارس متمایز می‌کند. برخلاف عربستان سعودی، کویت، عراق و قطر که زیرساخت‌های

۲۲. <https://english.adnkronos.com/۳/۰۴/۲۰۲۶/japan-seeking-alternative-routes-for-crude-oil-procurement/>

۲۳. <https://chosun-chosun-prod.cdn.arcpublishing.com/english/world-en/۳/۰۸/۰۴/۲۰۲۶QGYOXZKHZHATL۳FY۶۳PSD۲HMY/>

۲۴. <https://www.chosun.com/english/world-en/۳/۰۸/۰۴/۲۰۲۶QGYOXZKHZHATL۳FY۶۳PSD۲HMY/>

صادراتی آنها تا حد زیادی به خلیج فارس محدود شده است، امارات متحده عربی دسترسی مستقیم به خلیج فارس و خلیج عمان را حفظ می‌کند. کریدور باریک بین شارجه و فجیره، تنها مسیر ترانزیت انرژی زمینی مناسب در منطقه را فراهم می‌کند که تنگه هرمز را دور می‌زند. این مزیت جغرافیایی، امکان سنجی یک سیستم صادرات بین شبه جزیره‌ای را پشتیبانی می‌کند و امارات متحده عربی را به عنوان تنها کشور خلیج فارس که قادر به توسعه یک گذرگاه هرمز کارآمد در قلمرو حاکمیتی خود است، قرار می‌دهد. سیستم کانال داخلی ۱۱۰ تا ۱۲۰ کیلومتری می‌تواند ۲۰ تا ۲۵ میلیون بشکه در روز را منتقل کند که برابر با کل ظرفیت کشتیرانی هرمز است. این پروژه برای تکمیل در یک دوره ۱۰ تا ۱۵ ساله به ۷۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار بودجه نیاز دارد، زیرا برای عملیاتی شدن به تعهد سیاسی مداوم نیاز دارد.^{۲۵}

مانع اصلی ساخت کانال بین اماراتی، کوه‌های حجار است که تا ارتفاع بیش از ۱۸۰۰ متر امتداد دارند و عمدتاً از سازندهای سنگی افیولیتی تشکیل شده‌اند. ناهمواری‌های مصالح و چین خوردگی‌های گسلی این سنگ‌ها، مشکلات بزرگی را برای عملیات تونل‌سازی ایجاد می‌کند. انالی که برای عبور حامل‌های بزرگ نفت خام طراحی شده است، به کانالی به عرض ۲۰۰ تا ۳۰۰ متر نیاز دارد که باید به عمق ۲۰ تا ۲۵ متر برسد و نیاز به حفاری بیش از ۲ تا ۳ میلیارد متر مکعب سنگ و رسوب دارد. در نمونه‌های مشابه، گسترش کانال سوئز یک سال طول کشید تا یک کانال ۷۲ کیلومتری اضافی، یک کانال موازی ۳۵ کیلومتری و تعمیق و تعریض یک بخش ۳۷ کیلومتری از کانال موجود، در مجموع ۷۲ کیلومتر بهسازی، در سال ۲۰۱۵ تکمیل شود، در حالی که گسترش قفل کانال پاناما تقریباً نه سال طول کشید تا در سال ۲۰۱۶ به پایان برسد. شرایط زمین‌شناسی داخلی امارات متحده عربی چالش‌های دیگری را ایجاد می‌کند که زمان ساخت کانال دریایی شارجه-فجیره را به ۱۰ تا ۱۵ سال افزایش می‌دهد. ارزیابی‌های مهندسی نشان می‌دهد که در دوره برنامه‌ریزی میان‌مدت، احتمال موفقیت راهروهای خط لوله بیشتر از کانال‌های دریایی است.^{۲۶}

۲۵. <https://www.arabnews.com/node/۲۶۳۷۱۸۵/amp>

۲۶. <https://www.enr.com/articles/-۶۲۶۷۷hormuz-bypass-infrastructure-was-sized-for-a-short-disruption-this-is-not-that>



۳. برنامه عراق برای دور زدن تنگه هرمز

• صادرات زمینی از خاک سوریه و عربستان

وضعیت عراق واضح‌ترین مثال از فشار لجستیکی است. تولید میادین جنوبی این کشور ۸۰ درصد کاهش یافته و از ۴.۳ میلیون بشکه در روز به ۸۰۰ هزار بشکه رسیده است. وزارت نفت بغداد به صادرات نفت کوره از طریق سوریه متوسل شده، به طوری که شرکت بازاریاب دولتی سومو (SOMO) قراردادهایی برای حمل ۶۵۰ هزار تن سوخت در ماه (آوریل تا ژوئن) با کامیون در سراسر بیابان‌های عربستان و سوریه امضا کرده است. این محموله‌ها با تخفیف ۱۵۵ تا ۱۷۰ دلاری به ازای هر تن به چهار پیمانکار عراقی واگذار شده است.^{۲۷} همچنین بغداد قراردادی برای صادرات روزانه ۵۰ هزار بشکه نفت خام از طریق سوریه به امضا رسانده و اولین کاروان ۲۹۹ تانکری که از این مسیر عبور کرده، وارد بانیاس شده است.^{۲۸} وقتی تولیدکننده‌ای به اندازه عراق (که ۹۰٪ درآمدش به نفت وابسته است) به حمل و نقل جاده‌ای روی می‌آورد، نشان‌دهنده شکست در لجستیک عادی است که به گذرگاه‌های مرزی، توافقات سیاسی شکننده و خطرات امنیتی در سراسر هزاران کیلومتر وابسته است.

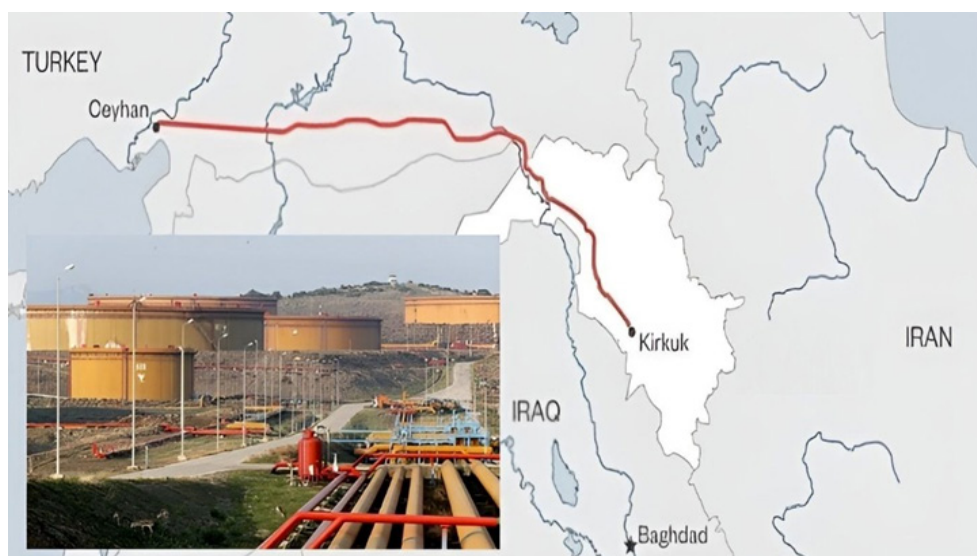
• خط لوله نفت خام عراق-ترکیه

با این حال، یکی از خطوط مورد استفاده عراق، خط لوله نفت خام عراق-ترکیه است که خط لوله کرکوک-جیحان نیز نامیده می‌شود. این خط لوله عراق را به سواحل مدیترانه‌ای ترکیه متصل می‌کند.

۲۷. <https://www.zawya.com/en/business/energy/iraqs-somo-awards-fuel-oil-supply-contracts-for-exports-via-syria-pci۸۵s۶۰>

۲۸. <https://big5.sputniknews.cn/۱۰۷۰۵۶۵۶۶۱/۲۰۲۶۰۴۰۲.html>

این خط لوله که ظرفیت ۱.۶ میلیون بشکه در روز را دارد، در حال حاضر حدود دویست هزار بشکه در روز نفت حمل می‌کند. این خطوط لوله زمینی هستند و در برد موشک‌ها و پهپادهای ایرانی قرار دارند، که آنها را به اندازه کشتی‌هایی که از تنگه عبور می‌کنند، در معرض حملات و آسیب قرار می‌دهد. میادین جنوبی عراق که بخش عمده‌ای از نفت خام قابل صادرات این کشور را تولید می‌کنند، هیچ ارتباط داخلی معناداری با خط لوله شمال ترکیه ندارند و همین امر باعث تعطیلی تقریباً کامل تولید در منطقه بصره شده است، زیرا مخازن ذخیره‌سازی به ظرفیت کامل خود رسیده‌اند.»^{۲۹}



• خط لوله بصره - عقبه

عراق در حال پیشبرد یک پروژه عظیم خط لوله استراتژیک به ارزش ۴.۵۶ میلیارد دلار به طول تقریبی ۶۸۵ کیلومتر با ظرفیت ۲.۲۵ میلیون بشکه در روز است. مسیر اصلی این خط لوله از بصره به هدیثه در استان الانبار خواهد بود و از آنجا به دو شاخه، یک شاخه به سمت بندر عقبه در اردن و شاخه دیگر به سمت بندر لاذقیه در سوریه، تقسیم می‌شود.^{۳۰} دولت عراق در آوریل ۲۰۲۶ مجوز برگزاری مناقصه مستقیم برای ساخت این خط لوله را صادر کرده و شرکت‌های بین‌المللی تخصصی را برای ارائه پیشنهادات دعوت می‌کند. این خط لوله دسترسی مستقیم به دریای مدیترانه و بازارهای اروپا را فراهم و امنیت انرژی عراق را در برابر تهدیدات دریایی افزایش می‌دهد. پروژه با چالش‌های متعددی، از جمله نیاز به سرمایه‌گذاری کلان (حدود ۴.۵ میلیارد دلار)، بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده در سوریه، تحریم‌های بین‌المللی علیه دمشق، و الزامات امنیتی پیچیده در مناطق عبوری، مواجه است که همگی می‌توانند تأخیر یا حتی لغو پروژه را به دنبال داشته باشند.

^{۲۹}. <https://www.aljazeera.com/economy/27/3/2026/saudi-uae-iraq-can-three-pipelines-help-oil-escape-strait-of-hormuz>

^{۳۰}. <https://www.zawya.com/en/projects/oil-and-gas/iraq-plans-to-invite-bids-for-new-syria-oil-pipeline-xyz1hl1h>



۴. برنامه اسرائیل برای دور زدن تنگه هرمز

• خط لوله عقبه-ایلات-عسقلان

بنیامین نتانیاهو در سخنرانی‌ای که در ۱۹ مارس ۲۰۲۶ (۲۸ اسفند ۱۴۰۴) و در بحبوحه جنگ ایران و آمریکا انجام داد، اظهار داشت که پس از جنگ، باید مسیرهای جایگزینی برای عبور نفت و گاز منطقه ایجاد شود تا وابستگی به تنگه هرمز از بین برود و اسرائیل به یک هاب (hub) اصلی انرژی تبدیل گردد. او در این مورد گفت: «فقط کافی است خطوط لوله نفت و خطوط لوله گاز به سمت غرب، از طریق شبه جزیره عربستان مستقیماً تا بنادر مدیترانه‌ای اسرائیل بیاید. آن وقت شما برای همیشه از شر تنگه هرمز خلاص شدید. من این را به عنوان یک تغییر واقعی می‌بینم که پس از این جنگ رخ خواهد داد.»

به نظر می‌رسد طرح پشتیبانی نتانیاهو از مسیر عربستان سعودی به خلیج عقبه و سپس از آن خلیج به بندر عسقلان در اسرائیل منتهی می‌شود. بندر ایلات می‌تواند در این مسیر نقش مهمی را ایفا کند؛ این بندر در منتهی‌الیه جنوب سرزمین‌های اشغالی فلسطین قرار دارد و به دلیل داشتن بندر مشرف به دریای سرخ که به اقیانوس هند می‌رسد، شهرت دارد. همچنین ایلات مشرف به خلیج عقبه است و سواحل خلیج عقبه با اردن، مصر و عربستان سعودی مشترک است. پس از توافق عادی‌سازی رژیم صهیونیستی با امارات، پروژه خط لوله ایلات-عسقلان در سال ۲۰۲۱ به موجب امضای قراردادی احیا



• فروش گاز به عربستان

روزنامه عبری گلوبس اعلام کرده است که عربستان، مصر و رژیم صهیونیستی در حال بررسی طرح مشترکی برای فروش گاز به ریاض از طریق مصر هستند. این گاز از میدین گازی در دریای مدیترانه استخراج می شود و طبق این طرح، خط لوله یادشده با عبور از خلیج عقبه به سمت عربستان، گاز «اسرائیل» را برای تأمین شهر تازه تأسیس نیوم و دیگر پروژه های گردشگری مورد نظر محمد بن سلمان در امتداد دریای سرخ و خلیج عقبه منتقل می کند.^{۳۳}

با این حال، اجرای چنین پروژه‌هایی نیازمند هزینه‌ای دستکم ۵ میلیارد دلاری و عادی‌سازی روابط
بیچیده سیاسی در منطقه است.^{۳۴}

۵. برنامه اروپا برای دور زدن تنگه هرمز

• گرانی گاز و کود

اروپا وابستگی حیاتی به تنگه هرمز ندارد. اروپا تنها حدود ۵ تا ۷ درصد از نفت خام وارداتی خود را از مسیر تنگه هرمز تأمین می‌کند.^{۳۵} اما در صورت بسته شدن طولانی مدت این آبراه، با چالش جدی

۳۳. <https://fa.alalam.ir/news/۶۵۸۸۳۳/%D۸۶%۹D%۸۳%۹D%AB%۴D%-۸۷%۹D%۸۷%۹D%AA%YDBA%۷C-%D۸AAE%D۸B%YD%AB%۸D%۸۶%۹D%AA%YDA%A%-۹D%AA%AD%-۸۶%۹D%AB%۳D%۸۴%۹D%۸۵%۹D%AA%YD%-۸۶%۹D%AA-%۸D%AB%۸D%AA%YDBA%۷C-%D۸AB%۳D%AA%YD%AB%YD%AB%-۴D%AA%AD%AA%-YD%AB%۸DA%۹۸%DBA%۷C%D-۸۵%۹D%AB%۵D%۸۷%۹DBA%۷C%D%AA%۹D%۸۶%۹DBA%۷C%D%AB%۳D%AA%DBA%۷C>

34. <http://news.yunnan.cn/system/033950417/03/04/2026.shtml>

35. <https://aa.com.tr/en/world/eu-warns-energy-price-crisis-will-not-be-short-lived-despite-strait-of-hormuz-reopening/3898075>

در تأمین سوخت‌های حمل‌ونقل (به ویژه سوخت هواپیما و دیزل کامیون‌ها) مواجه خواهد شد که می‌تواند تورم را تحریک کرده و رشد اقتصادی ضعیف اروپا را بیشتر کاهش دهد.^{۳۶} آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) هشدار داده که اختلال در تنگه هرمز می‌تواند منجر به بزرگ‌ترین آشفتگی تاریخ بازار انرژی شود و مدیرعامل شرکت شل (Shell) نیز نسبت به کمبود سوخت در اروپا از آوریل ۲۰۲۶ هشدار داده است. تنگه هرمز مسیر حیاتی برای صادرات LNG از قطر (یکی از بزرگترین تولیدکنندگان جهانی) و دیگر کشورهای خلیج فارس است. با مسدود شدن این مسیر و اعلام وضعیت فورس مازور توسط قطر انرژی، صادرات LNG این کشور عملاً به صفر رسید. این شوک عرضه بلافاصله بر بازارهای انرژی اروپا تأثیر گذاشت و قیمت مرجع گاز اروپا (TTF) ظرف چند هفته از حدود ۳۲ یورو به تقریباً ۵۲ یورو در هر مگاوات ساعت افزایش یافت.^{۳۷} بر اساس گزارش UNCTAD، قیمت‌های LNG در اروپا بین ۲۷ فوریه تا ۹ مارس ۲۰۲۶ به طور کلی ۷۴ درصد جهش داشت. قیمت نفت خام نیز در همین بازه ۲۷ درصد افزایش یافت.^{۳۸} اروپا به شدت به واردات اوره و سایر کودهای نیتروژنه وابسته است. با بسته شدن تنگه هرمز، در آلمان، قیمت نیترات آمونیوم کلسیم (کود نیتروژنه پرمصرف) ظرف یک ماه ۱۵ درصد افزایش یافت. قیمت اوره نیز در بازار اروپا به حدود ۵۵۰ یورو در هر تن رسیده است.^{۳۹}

این امر موجب شده است که کارخانه‌های اروپایی با مشکلات بسیار زیادی مواجه بشوند. اتحادیه اروپا در مواجهه با این بحران، رویکردی محتاطانه اما چندلایه اتخاذ کرده است؛ کایا کالاس، مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا، پیشنهاد کرده است که مدل موفق کریدور غلات دریای سیاه (که در زمان جنگ اوکراین برای صادرات غلات ایجاد شد) برای تنگه هرمز بازتولید شود. همچنین بحث گسترش مأموریت دریایی «سپر» (Aspides) از دریای سرخ به تنگه هرمز برای تأمین امنیت کشتیرانی مطرح شده است.^{۴۰} توسعه مشارکت‌های صنعتی با شمال آفریقا (به ویژه مصر و مراکش) برای تولید کودهای سبز (Low-carbon) با استفاده از انرژی تجدیدپذیر و هیدروژن سبز نیز از پیشنهادهاى مطروحه برای حل این مشکل بوده است. با این حال، تداوم مسدود ماندن تنگه هرمز، این امکان را به آمریکا می‌دهد که مسیری جدید برای انتقال گاز مایع به اروپا فراهم کند که این مهم می‌تواند باعث کاهش ارزش راهبردی تنگه هرمز بشود.

۳۶. <https://www.qatar-tribune.com/article/۲۲۲۸۷/business/europes-meagre-growth-faces-new-test-from-gulf-disruption>

۳۷. https://www.euronews.com/۲۰/۳/۲۰۲۶/europes-fertiliser-crisis-prices-surge-due-to-iran-war-and-dependence-on-russia?utm_source=nordot&utm_campaign=feeds_allthemes&utm_medium=referral

۳۸. https://knowledge4policy.ec.europa.eu/node/۸۵۰۸۹_lv

۳۹. https://www.euronews.com/۲۰/۳/۲۰۲۶/europes-fertiliser-crisis-prices-surge-due-to-iran-war-and-dependence-on-russia?utm_source=nordot&utm_campaign=feeds_allthemes&utm_medium=referral

۴۰. <https://www.upmedia.mg/tw/international/international/۲۵۳۹۹۷>

• کاهش وابستگی به نفت خلیج فارس

تولید نفت دریای شمال یکی از امن ترین منابع عرضه جایگزین اروپا باقی می ماند. نفت خام از میادین فراساحلی در نروژ و بریتانیا می تواند مستقیماً توسط نفتکش به بنادر اروپا حمل شود. آمریکا و غرب آفریقا نیز جایگزین های قابل دوامی ارائه می دهند، به طوری که تولیدکنندگانی مانند نیجریه و آنگولا نفت خام را مستقیماً از طریق مسیرهای نفتکش اقیانوس اطلس به اروپا حمل می کنند. شمال آفریقا، به ویژه الجزایر و لیبی، مسیرهای تأمین کوتاه دریای مدیترانه را به جنوب اروپا ارائه می دهد. این محموله ها از نقاط گلوگاهی بزرگ جهانی اجتناب می کنند و از حداقل فاصله حمل و نقل بهره می برند. اما بی ثباتی سیاسی، به ویژه در لیبی، خطرات مکرری را برای عرضه پایدار ایجاد می کند. تولیدکنندگان خزر و آسیای مرکزی مانند قزاقستان و آذربایجان تنوع بیشتری را ارائه می دهند. نفت خام آنها معمولاً از طریق خط لوله به پایانه های صادراتی دریای سیاه سفر می کند و سپس از طریق تنگه های ترکیه به دریای مدیترانه حمل می شود. مسیر اصلی صادرات نفت کشورهای اوراسیا مانند آذربایجان و قزاقستان از تنگه بسفر می گذرد؛ بیش از ۳ درصد عرضه جهانی یا روزانه حدود ۳ میلیون بشکه نفت از این منطقه عبور می کند.^{۴۱} تأمین کنندگان آمریکای لاتین، به ویژه برزیل و گویان، می توانند نفت خام را از طریق مسیرهای نفتکش اقیانوس اطلس که به طور کامل از نقاط گلوگاهی خاورمیانه اجتناب می کنند، به اروپا تحویل دهند. برای حجمی که نمی تواند از خطوط لوله استفاده کند، دور زدن دماغه امید نیک (آفریقا) گزینه است که زمان و هزینه حمل را به شدت افزایش می دهد و فقط به نفت کمک می کند که قبلاً در خلیج فارس گیر نکرده باشد.^{۴۲}

توصیه های سیاستی

شکی نیست که تداوم بسته بودن تنگه هرمز، در بلندمدت می تواند از اهمیت راهبردی این آبراه بکاهد و مهم ترین اهرم جمهوری اسلامی ایران برای تأثیرگذاری بر معادلات جنگ را تضعیف کند. برنامه ریزی کشورهای عربی برای تغییر مسیرهای صادراتی خود و تلاش کشورهایی مانند هند، ژاپن، کره جنوبی و کشورهای اروپایی برای تنوع بخشی به مسیرهای وارداتی خود، نشان می دهد که ارزش استراتژیک این تنگه رو به کاهش است. ادعای سود ۵۰۰ میلیارد دلاری سالانه برای تنگه هرمز، آماری خلاف واقع و اغراق آمیز است و اقداماتی مانند تغییر رژیم حقوقی تنگه هرمز، دریافت بیمه یا اخذ عوارض از کشتی ها برخلاف چیزی که نمایش داده می شود، سود زیادی ندارد و در بلندمدت به ضرر ایران تمام خواهد شد. از این رو، ضرورت دارد جمهوری اسلامی با ایجاد وابستگی پایدار کشورهای

۴۱. <https://www.euronews.com/my-europe/۰۴/۰۳/۲۰۲۶/what-are-europes-oil-route-alternatives-to-the-strait-of-hormuz>

۴۲. <https://www.euronews.com/my-europe/۰۴/۰۳/۲۰۲۶/what-are-europes-oil-route-alternatives-to-the-strait-of-hormuz>

متقاضی به جریان انرژی و کود از طریق ایران، و همچنین وارد کردن خسارت به مسیرهای جایگزین تنگه هرمز، مانع از بی‌اهمیت شدن این اهرم کلیدی شود. توصیه‌های زیر می‌تواند به افزایش وابستگی به تنگه هرمز کمک شایانی بکند.

۱. ایجاد خسارت به مسیرهای جایگزین دور زدن تنگه هرمز توسط محور مقاومت:

معادلات رقم‌خورده در میدان نبرد علیه دشمن آمریکایی-صهیونیستی، باعث شده است که ایده «وحدت ساحات» در محور مقاومت به طور جدی پیگیری شود. تلاش دشمن صهیونیستی برای ضربه زدن و شکست حزب‌الله و همچنین محاصره دریایی تنگه هرمز باید پاسخی در خطوط لوله عربستان، امارات و اسرائیل دریافت کند. ضرورت دارد گروه‌های مقاومت حاضر در عراق و جنبش انصارالله، چه با پذیرش مسئولیت و چه بدون پذیرش مسئولیت حمله، حملات به این خطوط لوله و پالایشگاه‌های کشورهای عربی و اسرائیل را ادامه دهند. این اقدام به طور مستقیم به حفظ جریان عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز به عنوان امن‌ترین مسیر تردد در منطقه کمک خواهد کرد.

۲. ایجاد همکاری امنیتی-اقتصادی با کشور مصر به منظور کاهش ریسک عبور و مرور در دریای سرخ و دور زدن کانال سوئز:

بدون شک، بازنده اصلی افتتاح خط لوله عقبه-اشکلون-ایلات-مدیترانه، مصر است. درآمد کانال سوئز یکی از منابع کلیدی این کشور محسوب می‌شود و همکاری عربی-عبری برای انتقال جریان انرژی به مدیترانه از خلیج عقبه-ایلات-عسقلان، عملاً قاهره را از این درآمد هنگفت محروم خواهد کرد. ضرورت دارد طی مذاکرات محرمانه، این خطر به مصر گوشزد شود. در مقابل رفع این تهدید توسط ایران و محور مقاومت، مصر باید به همکاری‌های امنیتی-اقتصادی با محور مقاومت روی آورد. محورهای این همکاری عبارتند از: افزایش جریان محرمانه انتقال سلاح به غزه، استفاده از خاک و حریم دریایی و هوایی مصر برای اقدام علیه رژیم اسرائیل ((بدون اعلام رسمی و پذیرش مسئولیت)، همکاری اقتصادی شامل خرید نفت و کالاهای اساسی (میوه، تره‌بار، خشکبار) و اعزام نیروی ماهر برای رونق صنعت، گردشگری و خدمات مصر. همچنین مصر باید در میان‌مدت، رهبری انصارالله بر یمن متحد را به رسمیت بشناسد. علاوه بر این، ایران با همکاری چین می‌تواند بخشی از نیازهای سرمایه‌گذاری زیرساختی مصر را تأمین کند.

۳. انعقاد قراردادهای دوجانبه با کشورهای اروپایی ذی نفع از تنگه:

تجربه مخالفت سه کشور چین، هند و فرانسه با قطعنامه اعلامی بحرین نشان می‌دهد که می‌توان از اهرم تنگه هرمز برای رفع تهدیدات امنیتی استفاده کرد. ایران در ازای اعطای مجوز عبور و مرور به کشورهای اروپایی، باید آن‌ها را به انجام موارد زیر وادار سازد: اعلام نظر مخالف با قطعنامه‌های

بین‌المللی ضدایرانی؛ عدم حمایت از جریان‌ات ضد جمهوری اسلامی و ممنوعیت حضور آن‌ها در پارلمان‌ها و مراکز سیاسی؛ افزایش صادرات و واردات؛ انعقاد قرارداد خرید هواپیما، ابزار و آلات صنعتی مورد نیاز برای تولید کالاهای ثانویه (مانند یخچال‌سازی، کمباین‌سازی و ماشین‌آلات صنعتی)؛ و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های پزشکی و شهرسازی (زیرساخت‌های غیرصنعتی).

تجربه تلخ برجام نشان داد که در پیگیری قراردادها، نباید اشتباهات گذشته را تکرار کرد. ضرورت دارد از این تجربه عبرت گرفته شود.

۴. انعقاد قراردادهای دوجانبه سرمایه‌گذاری در بنادر و صنعت ایران توسط هند و چین:

تخریب زیرساخت‌های ایران در جریان جنگ رمضان، این فرصت را ایجاد کرده است که با آسیب‌شناسی سیاست صنعتی گذشته، سیاستی جدید پی‌ریزی شود. ایران باید از این فرصت استفاده کرده و مراکز و کارخانه‌های زیرساختی خود را با سرمایه‌گذاری کشورهای چین و هند نوسازی کند.

در ازای تضمین عبور و مرور از تنگه هرمز، دو بندر راهبردی باید توسعه یابند: بندر عباس توسط هند و بندر چابهار توسط چین. با همکاری عمان، هر یک از دو کشور باید یک بانک سرمایه‌گذاری در ایران و عمان افتتاح کند و عواید حاصل از ترانزیت تنگه هرمز را در این بانک‌ها ذخیره نماید. سپس از محل این عواید و با همکاری دو کشور، در چارچوب کریدور شمال-جنوب و ابتکار «یک کمربند-یک راه»، این دو بندر راهبردی به هاب ترانزیتی تبدیل شوند. همچنین می‌توان در ازای تأمین امنیت عبور، توسعه صنایع خاصی را پایه‌ریزی کرد؛ نظیر صنعت خودروسازی و یخچال‌سازی با چین و صنعت جرقیل‌سازی با هند.

همچنین باید ترتیباتی اتخاذ شود تا با ایجاد ظرفیت همکاری برای چین و هند توسط ایران، با کشورهای چین عمان، مصر و کشورهای حاشیه دریای سرخ، این کشورها در کوتاه‌مدت به رفع حصر یمن کمک کرده و در میان‌مدت، رهبری انصارالله بر یمن متحد را به رسمیت بشناسند.

۵. انعقاد قراردادهای دوجانبه در راستای واردات صنایع نیمه‌هادی و ریز تراشه‌ها به ایران

در یک معامله راهبردی، ایران می‌تواند در ازای تضمین عبور امن کشتی‌های حامل کود، گاز و کالاهای اساسی، از کشورهایی چون کره جنوبی، ژاپن، فیلیپین و هند واردات تجهیزات و تراشه‌های نیمه‌هادی (به ویژه تراشه‌های هوش مصنوعی، میکروکنترلرها و تجهیزات خط تولید) را دریافت کند. این تراشه‌ها می‌توانند در صنایع دفاعی (توسعه پهپادهای هوشمند و موشک‌های دقیق‌زن)، صنایع پزشکی (تجهیزات تشخیصی و درمانی)، صنعت خودروسازی و لوازم خانگی، و زیرساخت‌های ارتباطی و انرژی مصرف شوند. چنین توافقی نه تنها بحران کود و انرژی این کشورها را حل می‌کند، بلکه گام بلندی در جهت بومی‌سازی صنعت نیمه‌هادی و خودکفایی راهبردی ایران در فناوری‌های پیشرفته خواهد بود.

جمع‌بندی

تنگه هرمز با عبور روزانه ۲۰ میلیون بشکه نفت (۲۵٪ تجارت دریایی جهان)، ۱۹٪ LNG جهانی، ۳۴٪ اوره و ۳۳٪ هلیوم جهان، حیاتی‌ترین نقطه گلوگاهی انرژی و کالاهای اساسی است. بسته شدن آن توسط ایران، صادرات نفت خلیج فارس را ۴۹٪ کاهش داده، قیمت LNG اروپا را ۷۴٪ و اوره را ۵۰٪ جهش داده است. با این حال، کشورهای آسیب‌دیده با شتاب در حال توسعه مسیرهای جایگزین هستند: خط لوله شرق-غرب عربستان (۷ میلیون بشکه)، خط لوله ابوظبی به فجیره (۱۰۸ میلیون بشکه)، خط لوله عقبه-عسقلان اسرائیل، و پروژه‌های کانال‌سازی در امارات (۱۰۰ میلیارد دلار) و کانال سلمان (۲۵۰ میلیارد دلار). اگر این مسیرها عملیاتی شوند، ارزش راهبردی تنگه هرمز در بلندمدت کاهش یافته و مهم‌ترین اهرم ایران تضعیف می‌شود. ادعای سود ۵۰۰ میلیارد دلاری تنگه خلاف واقع است و تغییر رژیم حقوقی یا اخذ عوارض به ضرر ایران خواهد بود.

از این رو، ایران باید پنج اقدام راهبردی انجام دهد: اول، تخریب فیزیکی مسیرهای جایگزین توسط محور مقاومت (هدف قرار دادن خطوط لوله یمن، فجیره و عقبه-عسقلان). دوم، همکاری با مصر که از کاهش ۶۱٪ درآمد کانال سوئز متضرر شده است؛ قاهره در ازای رفع تهدید خط لوله اسرائیل، باید به همکاری امنیتی-اقتصادی (ترانزیت سلاح به غزه، خرید کالا از ایران، به رسمیت شناختن انصارالله) جذب شود. سوم، وادار کردن اروپا به امتیازات سیاسی (مخالفت با قطعنامه‌های ضدایرانی، ممنوعیت حضور گروه‌های مخالف، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ایران). چهارم، انعقاد قرارداد با هند و چین برای توسعه بنادر عباس و چابهار در ازای تضمین عبور و مرور، و تبدیل آن‌ها به هاب کریدور شمال-جنوب و «یک کمر بند-یک راه». پنجم، واردات صنایع نیمه‌هادی از کره، ژاپن، فیلیپین و هند در ازای تضمین عبور امن کشتی‌های حامل کود و گاز؛ این تراشه‌ها در صنایع دفاعی (پهپادهای هوشمند، موشک‌های دقیق‌زن)، پزشکی، خودروسازی و زیرساخت‌های انرژی مصرف خواهند شد. چنین توافقی نه تنها بحران کود و انرژی کشورهای متقاضی را حل می‌کند، بلکه گام بلندی در جهت بومی‌سازی صنعت نیمه‌هادی و خودکفایی راهبردی ایران در فناوری‌های پیشرفته خواهد بود.