



پشت پرده طرح دور زدن تنگه هرمز از طریق بندر فجیره

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مجموعه مقالات



پشت پرده طرح دور زدن تنگه هرمز از طریق بندر فجیره



کاری از اندیشکده راهبردی تبیین



وبسایت اندیشکده: www.Tabyincenter.ir



نشانی: تهران، خیابان پاسداران، چهارراه فرمانیه، **خیابان شهید آیت الله نمر** (بوستان سابق)،

خیابان نسترن، پلاک ۳۲



کد پستی: ۱۹۵۷۶۶۴۷۳۴



تلفن: ۲۶۱۵۳۳۲۹



نمابر: ۲۶۱۵۳۳۲۹

فهرست

مقدمه / ۲

بندر فجیره و خط لوله ADCOP / ۳

وضعیت کنونی تنگه هرمز / ۵

تنگه هرمز و تجارت غیرنفتی / ۸

نتیجه گیری / ۱۱

(جهت دسترسی آسان تر به مطالب، می‌توانید روی عنوان مورد نظر کلیک کنید)

مقدمه

فجیره با مساحتی در حدود ۱۱۶۵ کیلومترمربع و جمعیتی بالغ بر ۱۳۰ هزار نفر، یکی از هفت امیرنشین امارات متحده عربی است. این منطقه از سمت غرب به شارجه و رأس الخیمه، از جنوب به کلبا و از شرق به دریای عمان محدود می‌شود. بندر فجیره، تنها بندر کشور امارات در حاشیه دریای عمان است و همین ویژگی موجب شده تا حاکمان شیخ نشین امارات نگاه ویژه‌ای به این بندر داشته و برای کاستن از موقعیت ژئوپلیتیک تنگه هرمز و مقابله با تهدید بسته شدن آن از سوی جمهوری اسلامی، با ساخت یک خط لوله انتقال نفت از خلیج فارس به دریای عمان اقدام به دور زدن تنگه هرمز نمایند.

اندیشکده راهبردی تبیین

بندر فجیره و خط لوله ADCOP

خط لوله حبیشان - فجیره با نام تجاری ADCOP؛ با سرمایه گذاری ۳/۳ میلیارد دلاری شرکت بهره برداری نفت ابوظبی (آبییک) در ۳۰ ژوئن ۲۰۱۲ از سوی امارات متحده عربی مورد بهره برداری قرار گرفته است. این خط لوله با طول تقریبی ۳۸۰ کیلومتر تماماً در خاک امارات قرار داشته، از میدان های نفتی حبیشان در امیرنشین ابوظبی آغاز و به بندر فجیره ختم می شود. در حال حاضر، این خط لوله شامل ایستگاه های پمپاژ، یک ترمینال اصلی نفت با ظرفیت ذخیره سازی ۸ میلیون بشکه (قابل ارتقا تا ۱۲ میلیون بشکه) و انتقال مواد و تجهیزات دریایی (سه اسکله تک نقطه) است. ظرفیت انتقال ADCOP ۱/۵ میلیون بشکه در روز است که می توان آن را تا ۱/۸ میلیون افزایش داد، این ظرفیت نزدیک به سه چهارم صادرات نفت خام روزانه امارات متحده عربی و ۱۰ درصد از نفتی است که در حال حاضر از طریق تنگه هرمز عبور می کند. [۱]



علاوه بر خط لوله؛ یکی از ویژگی‌های ممتاز بندر فجیره در صنعت بانکرینگ است. با توجه به این که حدود ۷۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد، بانکرینگ یا عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها امروزه جایگاه جهانی ویژه‌ای یافته و با بازاری به ارزش سالانه ۸۰ میلیارد دلار، به صنعتی سودآور بدل شده است. سهم بانکرینگ خلیج فارس ۱۲ درصد کل دنیاست و سالانه ۱۲ هزار کشتی در آن رفت و آمد می‌کند. طبق اعلام سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) تنها ۶ کشور وجود دارد که حدود ۶۰ درصد از فعالیت بانکرینگ جهان را به عهده می‌گیرد. که از این میان سه بندر سنگاپور، فجیره امارات و روتردام هلند جایگاه اول تا سوم را به خود اختصاص داده‌اند و از این میان بندر فجیره حدود یک سوم نفت کوره (سوخت اصلی در بانکرینگ) خود را از ایران خریداری می‌کند. [۲]



وضعیت کنونی تنگه هرمز

تنگه‌ی هرمز (Strait of Hormuz) یک آبراهه‌ی استراتژیک است که نقطه‌ی اتصال خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌شود. در شمال، به جمهوری اسلامی ایران و در جنوب به عمان محدود بوده و تنها راه اتصال به آب‌های آزاد برای خلیج فارس است. این آبراهه کلیدی، خلیج فارس را که کشورهای نفت‌خیز مانند بحرین، کویت، قطر، عربستان سعودی و امارات عربی متحده در حاشیه آن قرار دارند به دریای عمان وصل می‌کند. تنگه هرمز حداقل ۱۱۰ کیلومتر طول داشته (با توجه به تعریف منابع مختلف) و عرض آن در نواحی مختلف حدود ۳۵ در جنوب جزیره لارک تا کمتر از ۶۰ کیلومتر در سایر نواحی متغیر است. آب‌های قبل و بعد از این تنگه نیز عرضی کمتر از ۱۰۰ کیلومتر در حدفاصل جنوب غربی جزیره قشم تا سواحل غرب کنگان دارند. عمق این آب راه در نقاط مختلف از ۳۵ تا حدود کمتر از ۱۰۰ متر متفاوت بوده و از این رو تنها بخشی از آن با



عرض کم در حد چند کیلومتر است بنابراین کشتی‌های عبوری به خصوص ابرتانکرهای نفت کش، ناوهای هواپیمابر و زیردریایی‌های بزرگ برای عبور از این آبراه با محدودیت‌های زیادی رو به رو هستند. تنگه هرمز دومین تنگه بین‌المللی پرتردد دنیاست که وزارت انرژی آمریکا (United States Department of Energy) آن را "حیاتی‌ترین آبراه نفتی" نام گذاری کرده است. [۳]

روزانه بیش از ۴۲ میلیون بشکه نفت خام و معادل ۵۳ درصد از کل نفت تولیدی در جهان از پنج تنگه حیاتی عبور می‌کند که سه مورد از آن‌ها حدود ۴۶ درصد از کل عرضه جهانی نفت خام را به خود اختصاص داده‌اند. در این میان، تنگه‌ی هرمز با انتقال ۱۸ میلیون بشکه در روز، بیش از ۲۰ درصد از ترانزیت کل نفت خام جهان و در واقع نخستین و مهم‌ترین نقش را در نقل و انتقالات نفتی در اختیار دارد. سایر آبراه‌های مهم دریایی که نقش کلیدی در مبادلات جهانی نفت خام دارند عبارت‌اند از: تنگه مالاکا، کانال سوئز، آبراه باب‌المندب و تنگه



بسفور. ایران، عربستان سعودی، کویت، عراق، امارات متحده عربی و قطر، نفت خام خود را از تنگه هرمز به مقاصد مختلف که عمده‌ترین آن‌ها آسیا و اروپاست، صادر می‌کنند.

همچنین بیش از ۹۰ درصد از ظرفیت مازاد نفت جهان در اختیار این کشورهاست که در مواقع بحرانی و کمبود در بازار نفت، باید روانه بازارهای جهانی شود. علاوه بر این سالانه ۷۷ میلیون تن ال ان جی که بیش از ۳۰ درصد از عرضه آن در جهان است، از این تنگه صادر می‌شود. محصولات پتروشیمی و فراورده‌های نفتی قابل توجهی نیز از تنگه هرمز وارد و صادر می‌شود. این در حالی است که با افزایش تنش میان آمریکا و ایران و دخالت غیرمسئولانه برخی از کشورهای حاشیه خلیج فارس، گزینه بسته شدن تنگه هرمز و توقف عبور و مرور کشتی‌ها از آن به موضوعی بحث‌برانگیز در محافل انرژی و سیاسی تبدیل شده است. بنابراین کشورهای غربی و به تبع آن برخی از وابستگان آن‌ها در منطقه، به



دنبال اجرای طرح‌هایی برای کاهش وابستگی صادرات نفت خود به این تنگه، به‌ویژه در مواقع بحرانی اند. [۴] که تأسیس خط لوله ADCOP نیز در همین راستا بوده است.

تنگه هرمز و تجارت غیر نفتی

همه‌ساله کشتی‌های بزرگ با ظرفیت ۲.۹ میلیارد تن کالای سنگین از این مسیر عبور می‌کنند و این آبراه، مسیر عبور ۲۲ درصد کشتی‌ها حاوی کالاهای خشک مانند گندم و حبوبات، آهن یا بتون است. ۲۰ درصد کشتی‌هایی که از این تنگه عبور می‌کنند حاوی محصولات آماده به کشورهای خلیج فارس است. [۵] علاوه بر اینکه تنگه هرمز تنها راه دسترسی بندر دبی، به‌عنوان قلب اقتصادی دولت امارات به آب‌های آزاد است، کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس از جمله خود امارات، با هدف افزایش سهم خود از تجارت روبه رشد



کالاهای غیرنفتی طرح‌های متعددی را برای ایجاد یا توسعه بنادر خود در خلیج فارس در دست دارند. به عنوان مثال قطر پروژه عظیم بندری به ظرفیت نهایی ۶ میلیون TEU و به ارزش ۷/۱ میلیارد دلار در نزدیکی منطقه صنعتی و بندری مسائید (Messaid) را در دست ساخت دارد. این در حالی است که بندر جبل علی (امارات) در سال ۲۰۱۲ موفق به کسب رکورد ۱۴ میلیون تی ای یو شده بود.

با این حال مسئولان دی پی ورلد که راهبری یکپارچه بندر جبل علی را بر عهده دارند، طرح توسعه میان مدت خود برای دستیابی به ظرفیت سالانه ۱۹ میلیون تی ای یو تا سال ۲۰۱۴ (بندر شهید رجایی تا سال ۲۰۵۰ به این ظرفیت خواهد رسید) را با جدیت دنبال کردند که این برنامه در نهایت به ایجاد ۲۲۶۰ متر اسکله جدید با عمق آبخور ۱۷ متر برای پذیرش بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری حال و آینده جهان منجر شد.



عربستان سعودی هم یک برنامه سرمایه‌گذاری ۶۰۰ میلیون دلاری جدید برای رساندن ظرفیت سالانه بندر دمام به ۳ میلیون تی‌ای‌یو را در دست اقدام دارد که تحقق آن منجر به افزایش ۱۲۰۰ متر به طول اسکله‌های کانتینری بندر دمام خواهد شد که در سال ۲۰۱۶ پس از نصب ۱۲ دستگاه گنتری کرین به مرحله بهره‌برداری می‌رسد. طرح توسعه ۷۵۰ میلیون دلاری بندر ملک عبدالعزیز در شهر دمام کشور عربستان که شامل دومین ترمینال کانتینری پیشرفته (hightech) به ظرفیت ۱/۸ میلیون TEU خواهد بود. همچنین در بندر صنعتی ملک فهد در منطقه جیل عربستان (محدوده خلیج فارس)، دو ترمینال کانتینری جدید به ارزش ۳۸/۴ میلیون دلار ساخته می‌شود. [۶]



نتیجه گیری

با مقایسه حال حاضر تنگه هرمز و بندر فجیره باید گفت:

• ظرفیت حداکثری خط انتقال نفت بندر فجیره، یعنی ۱/۸ میلیون بشکه در روز، تنها قادر به انتقال ۹۰ درصد از نفت تولیدی کشور امارات است و این یعنی نیاز ۱۰ درصدی این کشور به انتقال نفت از طریق تنگه هرمز همچنان باقی است، بنابراین، خط لوله مذکور تنها در قالب یک طرح ملی کشور امارات تعریف می شود و نه یک طرح فراملی و بین المللی تا بتوان آن را رقیبی برای یک آبراه بین المللی قلمداد کرد به گونه ای که توانایی دور زدن تنگه هرمز را به سایر کشورهای حوزه خلیج فارس بدهد.

• اساساً؛ جایگاه ویژه بندر فجیره در صنعت بانکرینگ، وابستگی تام به کشتی های عبور کرده از تنگه هرمز دارد و اگر روزی این آبراه استراتژیک به هر



دلیلی خالی از رونق و تردد کشتی‌ها گردد، بدون شک ضرر عظیمی متوجه بندرگاه فجیره خواهد شد.

• فارغ از موقعیت ممتاز تنگه هرمز در عرضه نفت و انرژی، حیات اقتصادی بنادر تجاری کشورهای حوزه خلیج فارس ارتباط مستقیمی با تنگه هرمز دارد و این تنگه تنها راه دستیابی آن‌ها به آب‌های آزاد خواهد بود تا آنجا که، سوای بنادر کشورهای چوین عربستان، قطر، کویت و عراق و حجم عظیم سرمایه‌گذاری این کشورها در بنادر مذکور، حتی بنادر مهم و استراتژیکی چون ابوظبی و جبل علی در خود کشور امارات نیز وابستگی تامی به تنگه هرمز دارند و بدون عبور از این تنگه، حیات اقتصادی آن‌ها پایان خواهد یافت.

• بزرگ‌نمایی حکام امارات در مسئله خط لوله فجیره و هم‌عرض تنگه هرمز معرفی نمودن آن، بیش از آنکه متکی بر واقعیات موجود باشد حاکی از توسل به حربه تبلیغ و بزرگ‌نمایی دروغین برای کاستن از نقش تنگه هرمز به‌عنوان یک سلاح ژئوپلیتیک در دست جمهوری



اسلامی است.

منابع:

[۱] – <http://www.bloomberg.com/news/2012-07-12/abu-dhabi-leads-gulf-oil-producers-with-pipeline-to-avoid-iran.html> و <http://www.ipic.ae/arabic/about-ipic/who-we-are>

[۲] – <http://donya-e-eqtasad.com/SiteKhan/1105001> و <http://www.shana.ir/fa/newsagency/265049>

[۳] – <http://www.yjc.ir/fa/news/4023293>

[۴] – علی خواجوی. تکاپوی عربستان و غرب برای کاهش اهمیت تنگه هرمز در مبادلات جهانی نفت خام. ماهنامه اکتشاف و تولید/ شماره ۹۲/ مرداد ماه، ۱۳ ص ۳۰ و:

<http://www.persiangulfstudies.com/fa/index.asp?p=pages&id=286> و http://www.radiofarda.com/a/f4_Fact_box_Hormuz_strait/429290.html



[۵] – http://www.radiofarda.com/a/f4_Fact_box_Hormuz_strait/429290.html

[۶] - احمد صادقی گرمارودی (مدیر برنامه ریزی و توسعه شرکت تایدواتر خاورمیانه)، روزنامه دنیای اقتصاد، ۳/۹/۱۳۹۵ به آدرس:

http://www.tidewater.ir/Persian/News/Pr_NewsShow.aspx?NewsID=3268



در سال ۲۰۰۶ و با بالا گرفتن تهدیدات نظامی آمریکا بر ضد جمهوری اسلامی، بستن تنگه هرمز، یعنی مهم‌ترین آبراه بین‌المللی و شاهراه انرژی جهانی، زنگ خطری بود که از سوی جمهوری اسلامی به صدا درآمد. در مقابل؛ برای دور زدن تنگه هرمز، گزینه‌های متعددی مطرح گشت که ساخت خط لوله فجیره یکی از آنها بود، خطی که علی‌رغم همه بزرگ‌نمایی‌ها، تنها قادر به انتقال بخشی از نفت تولیدی امارات به بندر فجیره در ساحل دریای عمان است.



نشانی پایگاه اینترنتی:

www.Tabyincenter.ir

شماره تماس جهت اعزام سخنران:

۰۲۱-۲۶۱۵۳۲۳۹

شبکه (کانال) اندیشکده راهبردی تبیین در تلگرام:

@Tabyincenter

