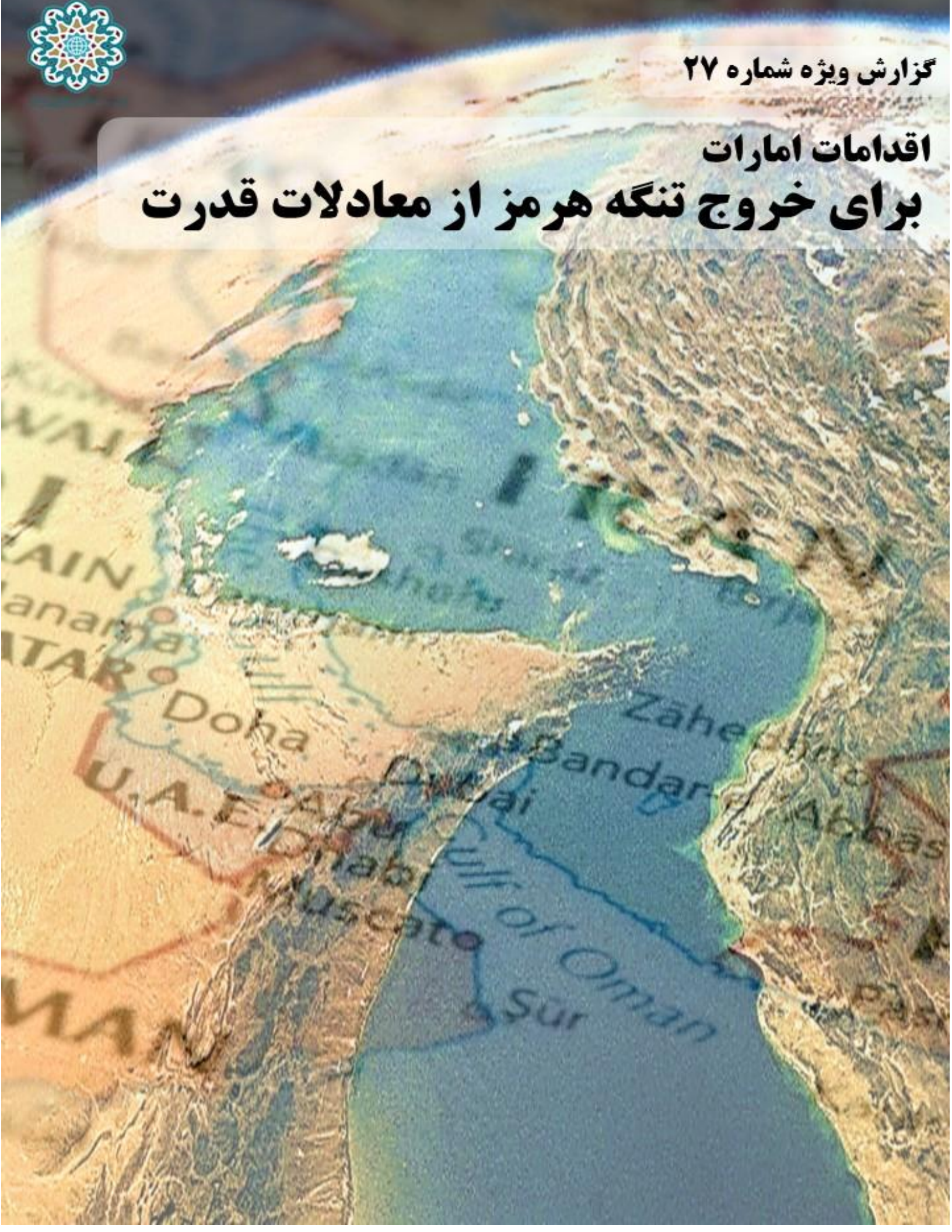




گزارش ویژه شماره ۲۷

اقدامات امارات برای خروج تنگه هرمز از معادلات قدرت



بسمه تعالی

موسسه آینده پژوهی جهان اسلام

گزارش ویژه شماره ۲۷

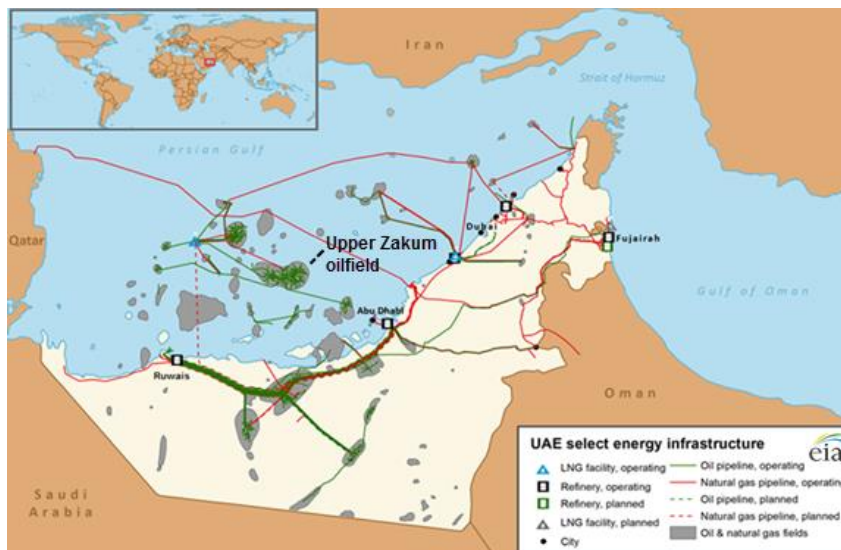
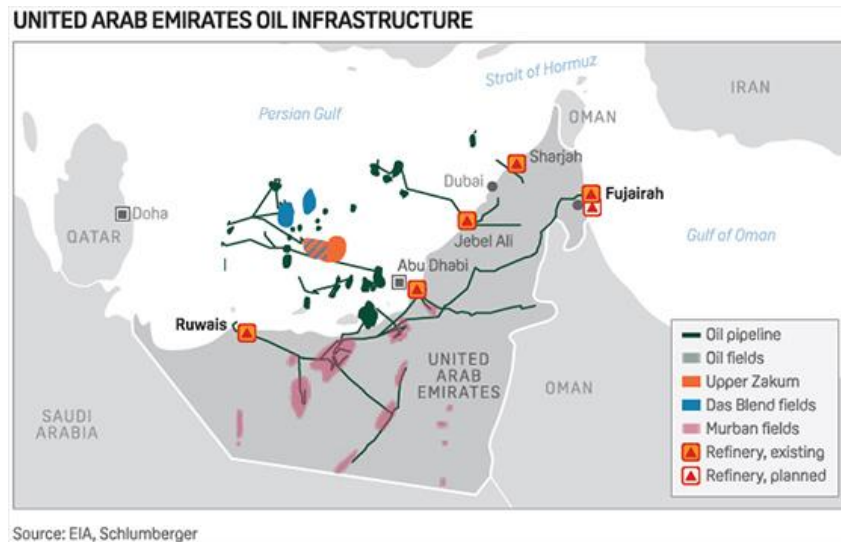
«اقدامات امارات برای خروج از تنگه هرمز از معادلات قدرت»

روزبه پارساپور؛ مدیرعامل مرکز مطالعات خلیج فارس



تنگه هرمز آبراهه‌ای مهم میان ایران و عمان است که خلیج فارس را به دریای عمان و سپس اقیانوس هند متصل می‌کند. باریک‌ترین نقطه عبور این تنگه بین جزیره لارک ایران و جزیره قوئین بزرگ عمان حدود ۳۳٫۶ کیلومتر عرض دارد اما کمی بیش از ۳ کیلومتر آن دارای عمق کافی برای کشتیرانی و باقی مناطق آن صخره‌ای است. در وسیع‌ترین بخش آن نیز تنها در یک نوار حدود ۱۰ کیلومتری، عمق لازم را برای تردید کشتی‌ها دارا است. این در حالی است که در سال‌های اخیر آمریکا با همکاری همپیمانان عرب خود در خلیج فارس و اسرائیل در تلاش هستند اندیشه چندگانه کردن مجاری صدور انرژی از خلیج فارس به نقاط مختلف جهان را عملی کنند. از منظر آمریکا انرژی یکی از متغیرهای ژئوپولیتیکی برای ایران است که میتواند بوسیله آن سایر اهداف منطقه‌ای

خود را پیگیری کند، لذا طبیعی است که درصدد باشد این موقعیت را تضعیف نماید تا در صورت بحرانی شدن شرایط خلیج فارس و تنگه هرمز کشورهای عرب بتوانند نفت خود را به راحتی صادر کنند و این ایران باشد که متضرر شود. اکنون امارات و عربستان مجری این طرح آمریکایی هستند تا تنگه هرمز را از دایره قدرت نمایی و نفوذ استراتژیک ایران خارج نمایند.



امارات از کشورهای حاشیه خلیج فارس و جزء ده کشور برتر تولید کننده نفت خام است و علاوه بر عضویت در سازمان اوپک به دلیل صادرات گاز طبیعی در مجمع کشورهای صادرکننده گاز (GECF) نیز قرار دارد. این کشور هفتمین تولید کننده نفت خام دنیاست و صادرات هیدروکربنی آن حدود ۶۵ میلیارد دلار است که حدود ۲۰ درصد از سبد صادراتی این کشور را به خود اختصاص داده است. در سال ۲۰۱۶ این کشور حدود ۳/۷ میلیون بشکه در روز تولید نفت خام و میعانات و مایعات همراه گاز طبیعی داشته است که ۲/۹ میلیون بشکه از آن صرفاً نفت خام بوده است. سهم امارت ابوظبی به تنهایی در میان هفت امارت این کشور تولید حدود ۲ میلیون بشکه نفت خام است. همچنین امارات در نظر دارد تا سال ۲۰۲۰ ظرفیت تولید نفت خام خود را از مقدار کنونی ۲/۹ میلیون بشکه ای به حدود ۳/۵ میلیون بشکه در روز برساند که رقمی حتی بیشتر از صادرات نفت ایران است.

در خصوص وضعیت پالایشی نیز امارات چهار پالایشگاه نفتی در اختیار دارد که به غیر از پالایشگاه الرویس بقیه آنان از ظرفیت نسبتاً پایینی بهره‌مند هستند. پالایشگاه الرویس، بزرگترین پالایشگاه این کشور است که ظرفیت تولید آن در سال ۲۰۱۵ با افزایش ظرفیت انجام گرفته از ۴۰۰ به بیش از ۸۰۰ هزار بشکه در روز رسید و ظرفیت پالایشی امارات را به حدود ۱,۲ میلیون بشکه در روز رسانید. علاوه بر این‌ها قرار است در آینده یک مجتمع پالایشی دیگر در شهر الفجیره با ظرفیت حدود ۲۰۰ هزار بشکه در روز احداث نماید. در واقع امارات را می‌توان یکی از بیشترین تولیدکنندگان نفت خام و فرآورده‌های آن و در عین حال یکی از مصرف‌کنندگان عمده فرآورده‌های نفتی در نظر گرفت.



پالایشگاه های امارات - سال ۲۰۱۷



Refinery	Capacity (thousand b/d)
Ruwais	817
Jebel Ali	140
Umm Al_Narr	85
Fujairah	82

بزرگترین پالایشگاه امارات Ruwais نام دارد که در سال ۲۰۱۵ از ۴۰۰ هزار به ۸۰۰ هزار بشکه در روز ارتقا یافت.

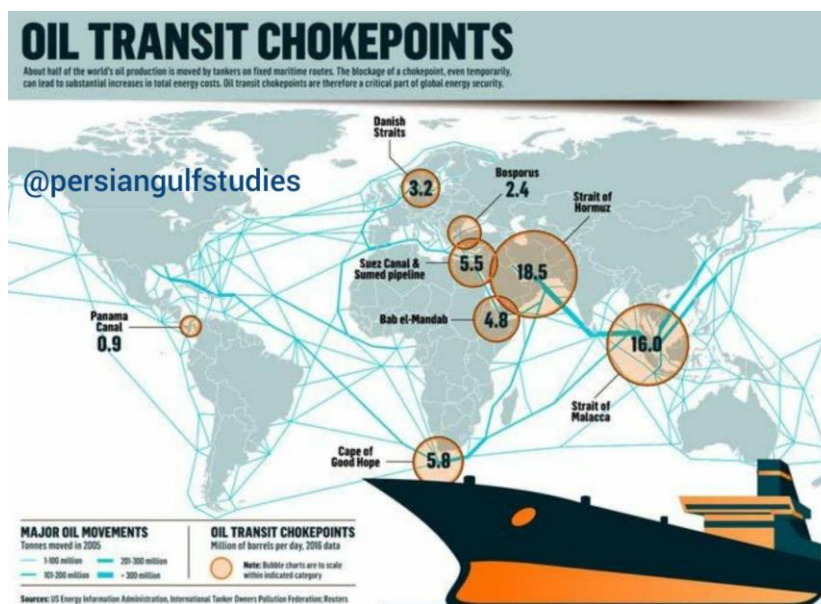
ظرفیت پالایشی این کشور حدود ۱/۲ میلیون بشکه در روز است.

ظرفیت تولید نفت خام و میعانات در سال ۲۰۱۷ حدود ۴/۷ میلیون بشکه در روز

Source: eia

VCMStudy.ir

در خصوص مسیر صادراتی نفت خام امارات از طریق خط لوله ابوظبلی به طول حدود ۳۸۰ کیلومتر است که نفت خام خود را از جنوب غربی ابوظبلی به شهر الفجیره در غرب خلیج عمان ارسال می‌نماید و از این طریق مسیر تنگه هرمز را دور می‌زند. گفتنی است که ظرفیت اسمی آن ۱/۸ میلیون بشکه در روز است. همچنین در شهر الفجیره، دومین پایانه صادراتی نفت خام و فرآورده‌های نفتی، را شاهد هستیم و پیش بینی می‌شود با توجه به طرح‌های توسعه‌ای در این پایانه تا سال ۲۰۲۰ ظرفیت ذخیره سازی آن به حدود ۸۸ میلیون بشکه در روز افزایش یابد و زیر کوه‌های امارت فجیره مکانهایی برای ذخیره سازی تعبیه گردد.



نقشه مسیرهای استراتژیک صادرات نفت جهان و سهم ۱۸,۵٪ تنگه هرمز در مبادلات انرژی جهان ۲۰۱۶

امارات عربی متحده و عربستان سعودی از سال ۲۰۰۷ میلادی طرح‌هایی را برای انتقال نفت از طریق خط لوله با هدف دور زدن تنگه هرمز و کاهش قدرت ژئوپولیتیک ایران در خلیج فارس تهیه کردند که در سال ۲۰۱۲ بخشی از آن‌ها اجرایی شد. بر این اساس در حال حاضر این دو کشور دارای ۳ خط لوله فعال برای انتقال حدود ۶/۶ میلیون بشکه نفت در روز هستند. ظرفیت خالی این خط لوله‌ها حدود ۴ میلیون بشکه اعلام شده است. البته عربستان سعودی خط لوله غیرفعالی نیز در اختیار دارد که از خاک عراق عبور می‌کند ولی پس از حمله عراق به کویت از مدار بهره‌برداری خارج شده است. همچنین در سال ۲۰۱۲ میلادی مطالعه فنی و اجرایی احداث خط لوله‌ای با ظرفیت انتقال ۱۱ میلیون بشکه نفت در روز توسط یک تیم مشاور آمریکایی انجام شده و مراحل اجرایی آن کلید خورده ولی تاکنون عربستان اطلاعاتی از سرنوشت نهایی این طرح منتشر نکرده است. این خط لوله به عربستان امکان می‌دهد که افزون بر نفت خود، تولیدات کویت و قطر را نیز صادر کند.

با این حال توان بالفعل عربستان در استفاده از این دو خط لوله مشخص نیست و از دسترس رسانه‌ها دور مانده است. قرار است امارات ۷۵ درصد از نفت صادراتی خود را از طریق خط لوله ۳۶۰ کیلومتری فجیره صادر کند و با این کار وابستگی این کشور به عبور محموله‌های نفتی اش از تنگه هرمز را به شدت کاهش دهد. اجرای این پروژه از سال ۲۰۰۸ از سوی دولت امارات به یک پیمانکار چینی واگذار شد. ظرفیت انتقال این خط لوله روزانه ۱/۸ میلیون بشکه در روز است و وزیر نفت امارات معتقد است این خط لوله برای کشورش اهمیتی بسیار استراتژیک دارد. کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس در سال‌های گذشته و همزمان با مطرح شدن احتمال انسداد تنگه هرمز تلاش کرده‌اند تا با ایجاد خطوط لوله‌ای مختلف از وابستگی خود به عبور نفتکش‌هایشان از این تنگه بکاهند.

دولت عربستان نیز با راه‌اندازی یک خط لوله نفتی قدیمی خود به دریای سرخ امکان صادرات روزانه یک میلیون و ششصد هزار بشکه نفت خود را از طریق این خط لوله احیا کرده است. خط لوله شرق-غرب یا پترولیان عربستان که نفت را از استان شرقی عربستان سعودی به بندر یونوبو در دریای سرخ حمل می‌کند ظرفیت نامی حدود ۴/۵ میلیون بشکه در روز دارد اما در حال حاضر تنها ۱/۹ میلیون بشکه در روز حمل می‌کند. این مسیری است که برای بازارهای اروپایی قابل قبول است، اما مسیری طولانی و پر هزینه برای عربستان سعودی برای عرضه بازارهای بزرگ

آسیایی به شرق است. پیشنهاد ایالات متحده برای افزایش ظرفیت این خط به ۱۱ میلیون بشکه در روز افزایش یافته است. این نه تنها تمام نیازهای صادرات نفت خام عربستان را برآورده می‌کند، بلکه به اندازه کافی برای رسیدگی به همه کویت و قطر نیز به سر می‌برد. لذا با توجه به خطوط لوله ای عربستان و امارات برای صادرات نفت برخی معتقدند نتیجه بسته شدن تنگه هرمز بازار جهانی نفت حداکثر با کمبود ۱۳/۵ درصدی مواجه خواهد کرد و تاثیر منفی بر صادرات گاز قطر نیز خواهد گذاشت که روابط غیر خصمانه‌ای با ایران دارد. همچنین تجارت کالاهای غیرنفتی میان کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر کشورهای جهان که اکنون از تنگه هرمز عبور میکند، در صورت بحرانی شدن شرایط تنگه هرمز میتواند بصورت زمینی به آبهای آزاد منتقل شود.



اسرائیل نیز در راستای سیاست کاهش حوزه نفوذ ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز، با همکاری عربستان و امارات برای تغییرات در ژئواکونومیک و انتقال انرژی در منطقه غرب آسیا برنامه‌هایی تدوین کرده است. «اسرائیل کاتز» وزیر اطلاعات و حمل و نقل اسرائیل به تازگی از بررسی طرح مشترک عربستان، اسرائیل و امارات برای ساخت و توسعه خط آهن مشترک جهت توسعه روابط تجاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای مثلث تل آویو - ریاض - ابوظبی و صادرات انرژی خبر داده است. این خط آهن از حیفا آغاز می‌شود و به بیسان می‌رسد و از بیسان به پل شیخ حسین گذرگاه زمینی میان اردن و سرزمین‌های اشغالی می‌رسد پس از آن اردن باید این خط آهن را از اردن و المفرق ادامه داده تا به مرزهای عربستان برسد.

با اتصال این خط به شبکه ریلی عربستان، دیگر کشورهای عربی از جمله امارات و بحرین نیز به این محور وصل خواهند شد. اسرائیل می‌خواهد از این طریق نشان دهد که خطوط راه آهن از حیفا تا حاشیه خلیج فارس به عنوان راه آسانتری برای حمل و نقل و انتقال کالا از اروپا به خاورمیانه قابل استفاده خواهد بود و دیگر نیازی به تردد از مسیر تحت کنترل ایران نیست. بدیهی است که محمد بن سلمان برای اجرای سند ۲۰۳۰ نیازمند خروج از اقتصاد نفتی و روی آوردن به سمت افزایش درآمدهای ناخالص ملی از جمله تجاری‌سازی عربستان است. این همان طرحی است که شیخ زاید حاکم دومی سالها پیش برای ایجاد نوسازی اقتصادی در این جزیره کوچک از امارات در پیش گرفت. لذا توسعه روابط تجاری عربستان با اروپا از یک سو و کشورهای منطقه از سوی دیگر میتواند این کشور را به قطب لجستیکی منطقه بدل کند. یکی از بهترین گزینه‌های پیش روی ریاض برای توسعه این روابط توسعه خطوط ریلی خود به سمت اروپا و توانایی اتصال به جنوب قاره سبز از طریق دریای مدیترانه است.

با محاسبه مسیر ریلی پیشنهادی اسرائیل به نتیجه‌ای نسبتاً شگفت‌انگیز میرسیم و آن اینکه از بندر حیفا تا امارات تقریباً حدود ۲۶۰۰ کیلومتر و تا بحرین نیز حدود ۲۳۲۰ کیلومتر خواهد بود. البته با توجه به اینکه نباید سوبسیدهای نفتی سعودی، امارات و بحرین برای تقویت این مسیر و پایین آوردن هزینه‌ها را نادیده گرفت. با این حساب عربستان سعودی ممکن است از اقتصاد نفتی به قطب لجستیکی و ترانزیتی در منطقه میان خاورمیانه و اروپا بدل خواهد شد. وجود مسیری امن، ارزان قیمت و به دور از تنش‌های سیاسی منطقه‌ای با ایران می‌تواند اهمیتی ویژه برای مسیر ریلی یاد شده ایجاد کند. با نگاهی به نقشه مسیر ریلی تعریف شده از سوی کاتز به این نتیجه خواهیم رسید که جدا از درآمدزا بودن مسیر ریلی یاد شده، هدف عمده دیگر مسیر کاهش اهمیت استراتژیک تنگه هرمز و حذف نفوذ ژئوپولیتیکی ایران و همچنین تضعیف مسیر ترانزیتی ترکیه خواهد بود.

بدون شک کالاهای جا به جا شده از طریق دریایی به مقصد دومی و یا نفتکش‌های کشورهای نفتی حاشیه خلیج فارس از جمله کویت، عربستان، بحرین و قطر می‌بایست از طریق تنگه هرمز عبور کند. از آنجاکه این تنگه به طور کامل در کنترل ایران بوده، رقبای منطقه‌ای این کشور مانند عربستان و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس به دنبال ایجاد راه‌های متعددی برای دور زدن این تنگه هستند و اکنون به نظر میرسد با توجه به تلاش

برای عادی سازی روابط میان کشورهای عربی و اسرائیل و در صورت راه اندازی این خط ریلی، در آینده تا حد زیادی از اهمیت استراتژیک تنگه هرمز کاسته خواهد شد. حتی بر همین مبنا، امارات متحده عربی می‌تواند برای متصل سازی عربستان و دیگر کشورهای مسیر به آبهای آزاد آن هم بدون نیاز به تنگه هرمز، کالاها و نفت تجاری خود را از طریق بندر «فجیره» واقع در شمال شرقی این کشور استفاده کند که البته در آبهای دریای عمان و پشت تنگه هرمز قرار دارد.

یکی از اهداف راه اندازی این مسیر ریلی انجام صادرات نفتی عربستان و دیگر کشورهای نفتی حاشیه خلیج فارس به اروپا و حتی آمریکا آن هم بدون وجود مانعی مانند تنگه هرمز بر سر راهشان است. با عملیاتی شدن پیشنهاد ساخت خط ریلی مذکور از سوی اسرائیل نه تنها این نگرانی بر طرف خواهد شد، بلکه شرایط اتصال کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به یکی از مدرن ترین بنادر خاورمیانه یعنی بندر حیفا در اسرائیل و در حاشیه مدیترانه صورت خواهد گرفت و این تنها ایران است که متضرر می‌شود و حوزه نفوذ و اهمیت راهبردی انرژی خود را از دست خواهد داد. بر اساس اطلاعات درج شده در وب سایت رسمی بندر حیفا، حجم مبادلاتی این بندر در روز به ۱۱ هزار TEU معادل رقمی بیش از ۴ میلیون تن در سال میرسد.

این بندر در زمینی به مساحت ۷۰۰ هزار متر مربع ساخته شده و مجهز به ۷ ترمینال است. لازم به ذکر است که بر اساس آمار منتشر شده از این بندر در سال ۲۰۱۳، ۱۱ درصد از حجم کالای مبادله شده در این بندر را نفت تشکیل می‌دهد. این درحالیست که این آمار متعلق به بیش از ۵ سال پیش بوده است. آنچه مسلم است اینکه میزان نفت مبادله شده در این بندر در صورت راه اندازی خط ریلی مذکور به رقمی بسیار چشمگیر افزایش خواهد یافت. با این حساب در صورت اجرایی شدن طرح مذکور، عربستان سعودی و کشورهای حاشیه خلیج فارس قادر به اتصال دریایی به تمامی نقاط اروپا بدون نیاز به مسیر ترانزیتی ایران، عراق و سوریه یا ترکیه خواهند بود. در خصوص رقابت در زمینه تجارت بین الملل با ترکیه نیز باید یادآور شویم که در صورت راه اندازی این مسیر، کریدور باد ابریشم ترکیه (The Silk Wind) که پیشتر رقیبی جدی برای راه ابریشم ایران به حساب می‌آمد نیز به دلیل پرهزینه و صعب العبور بودن مسیر عبوری از دریای خزر و مناطق سردسیر در قزاقستان، جذابیت خود را تا

حد زیادی از دست خواهد داد. چراکه مسیر اقیانوس هند - خلیج عمان - عربستان - اردن - اسرائیل - مدیترانه - اروپا به طور کامل در آبهای گرم قرار داشته و امکان بهره برداری از آن در تمامی فصول سال امکانپذیر می‌باشد.

'SALMAN CANAL' Bypassing the Hormouz

- A study by the Saudi-based Arab Century Centre for Studies has proposed the building of a 950km canal connecting the Arabian Gulf to the Arabian Sea at an estimated cost of \$80b.



Source: Sabq

Gulf News

طرح حفر کانال سلمان از عربستان به یمن یکی دیگر از طرح‌های مطرح شده برای بی اعتبار کردن تنگه هرمز است. گولف نیوز در سال ۲۰۱۵ از نقشه عربستان برای احداث کانال آبی در خاک یمن و متصل کردن خلیج فارس به دریای عرب به منظور عبور کشتی‌ها از این کانال به جای تنگه هرمز خبر داده است. گویا این طرح پژوهشی پیش‌تر به کانال عرب نامگذاری شده بود، اما اخیراً نام کانال سلمان بر آن گذاشته شده تا در زمان پادشاهی ملک سلمان صورت گیرد. این کانال قرار بود از ناحیه «خور العدید» ما بین امارات متحده عربی و قطر آغاز شده و به

طول ۹۵۰ کیلومتر تا دریای عرب کشیده شود. سواحل عربستان به دریای عرب مشرف نیست و سواحل حضر موت، شبوه و المهره یمن مشرف به دریای عرب هستند.

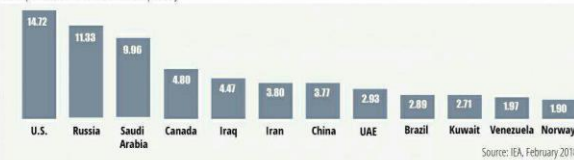
به نظر می‌رسد هدف آل سعود از احداث کانال آبی سلمان این است که کشورهای قطر، امارات و کویت هم بتوانند گاز و نفت خود را از طریق این کانال و نه تنگه هرمز که تحت نظر ایران است به دریای عرب و از آنجا به کشورهای جهان صادر کنند. این کانال قرار است طولی بالغ بر ۹۵۰ کیلومتری داشته باشد که ۶۳۰ کیلومتر آن در عربستان و ۳۲۰ کیلومتر دیگر در خاک یمن خواهد بود و عرض کانال هم یکصد و پنجاه متر به عمق ۲۵ متری است. یک منبع در مرکز مطالعات عربی ریاض ادعا کرده است کانال مذکور از سواحل نظیفه و رائعه در منطقه ربع الخالی عربستان عبور می‌کند و در خاک یمن نیز یک میلیون فرصت شغلی را در طول مدت اجرای طرح احداث کانال ایجاد می‌کند و با توجه به امکان احداث شهرک‌ها و ویلاها در مسیر احداث کانال، اجرای این طرح موجب آبادانی مناطق صحرایی در دو کشور عربستان و یمن خواهد شد. البته عربستان دو مسیر دیگر را نیز برای احداث کانال مد نظر گرفته تا در صورتی که این هدف در یمن محقق نشد یکی از این ۲ مسیر، کشور عمان باشد. از جمله مشکلات مطرح در احداث کانال سلمان قطع روابط عربستان با قطر و دیپلماسی خصمانه ایجاد شده میان دو کشور و مشکل دیگری جنگ داخلی یمن است. همچنین ارتفاع کانال بخصوص در بخش یمنی آن هم از معضلات طرح است، بالاترین ارتفاع خاک عربستان از سطح دریا ۳۰۰ متر است، در حالی که در یمن یا عمان در برخی مناطق به ۷۰۰ متر از سطح دریا می‌رسد. برآوردهای اولیه نشان می‌دهد بودجه لازم برای اجرای طرح احداث کانال آبی سلمان بیش از ۸۰ میلیارد دلار است که گویا فعلاً این طرح بدلائل سیاسی متوقف شده است ولی دور از انتظار نیست در آینده ای نچندان دور ساخت آن آغاز شود.

HOW WILL TOP OIL PRODUCERS PERFORM IN 2019?

2019 GDP GROWTH FORECASTS
Annual variation in %



TOP 12 OIL PRODUCERS
2017 production in million barrels per day



Brent Crude Oil Prices
in USD/bbl, aop



FocusEconomics Consensus Forecast - August 2018

FOCUS ECONOMICS

پیش بینی بزرگترین کشورهای تولید کننده نفت جهان در سال ۲۰۱۹

نتیجه گیری

سلسله اقدامات امارات متحده عربی برای تضعیف ایران طی سالهای اخیر نشان میدهد، سیاست هدفگذاری شده از سوی ایران برای وابستگی تجاری و اقتصادی به امارات اقدامی غلط بوده است. اندیشکده‌های آمریکایی تابستان سال ۱۳۹۷ به صراحت اعلام کردند که پشت پرده سقوط ارزش پول ملی ایران پروژه مشترک کاخ سفید و امارات متحده عربی بوده است. همچنین در معادلات امنیت منطقه‌ای نیز امارات رسماً در تقابل با ایران و در کنار عربستان، آمریکا و اسرائیل قرار گرفته است. بنابراین اکنون ایران باید پاشنه آشیل وابستگی اقتصادی و تجاری را با امارات کاهش دهد و تجارت خود را به سمت کشورهای دوست یا بی طرف هدایت کند و به توسعه بنادر و جزایر ایران در خلیج فارس بپردازد. همچنین با توجه به بررسی‌های انجام شده از سلسله اقدامات مشترک امارات، اسرائیل و عربستان برای کاهش تاثیر ژئواکونومیک تنگه هرمز و خروج این منطقه از معادلات قدرت و نفوذ ایران،

ضروری است ایران طرح‌ها و برنامه‌های راهبردی تدوین کند تا با آنها مقابله شود. بدیهی است در صورت عدم اقدام مقتضی و فعال‌سازی کریدورهای انتقال انرژی در جنوب خلیج فارس نه تنها ایران متضرر اقتصادی خواهد شد، بلکه بسیاری از معادلات امنیتی و سیاسی خاورمیانه نیز به ضرر ایران تغییر خواهند کرد.

منابع:

<https://gulfnews.com/world/gulf/saudi/study-calls-for-950-kilometre-canal-bypassing-hormuz-1.1581884>

<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=23472>

<https://www.khaleejtimes.com/region/saudi-arabia/saudi-halts-red-sea-shipment>

<https://www.theguardian.com/news/datablog/2012/feb/06/iran-oil-exports-destination>

<http://mfame.guru/strategic-strait-of-hormuz-under-threat-for-shipping/>

<https://worldview.stratfor.com/article/oil-exporting-alternatives-persian-gulf-dispatch>