


سرمقاله

امکان سنجی ترانزیت زمینی گاز قطر به پاکستان و احیای خط لوله صلح

از اهرم هرمز تا بازار آرای کریدور گاز



♦ | در ادبیات ژئوپلیتیک انرژی، تنگه‌ها فقط محل عبور نیستند؛ محل شکل‌دهی به نظم جریان‌اند. تنگه هرمز نیز اگر صرفاً به ابزار نظارت، کنترل ترافیک یا حتی اخذ عوارض تقلیل یابد، عملاً ظرفیت راهبردی خود را از دست می‌دهد. ارزش واقعی هرمز برای ایران زمانی فعال می‌شود که از یک گلوگاه دریایی به اهرم بازطراحی کریدور تبدیل شود؛ یعنی به ابزاری برای تغییر مسیرهای تجارت انرژی، بازتوزیع منافع زنجیره ارزش، و بازتعریف وابستگی‌های منطقه‌ای. در این چارچوب، یکی از سناریوهای قابل تأمل، بازاریابی تجارت گازی قطر-پاکستان به نفع ایران و هم‌زمان احیای عملیاتی پروژه موسوم به «خط لوله صلح» است.

صورت مسئله روشن است: قطر سالانه حدود ۹ میلیارد مترمکعب گاز را در قالب LNG و با ارزشی در حدود ۴ میلیارد دلار به پاکستان می‌رساند؛ مسیری که بخش حیاتی آن از تنگه هرمز عبور می‌کند. در سوی دیگر، ایران قراردادی با پاکستان دارد که اعتبار آن تا سال ۲۰۳۹ ذکر می‌شود و از منظر طراحی اولیه، قرار بود انتقال حدود ۸ میلیارد مترمکعب گاز ایران به پاکستان را ممکن کند؛ اما این پروژه عملاً در وضعیت اغماقی مانده است.

نتیجه چنین چینی این است که پاکستان برای پوشش کسری انرژی خود به LNG متکی شده و در عمل، مزیت جغرافیای ایران در معادله تأمین گاز جنوب آسیا بلااستفاده مانده است.

اما چرا اکنون باید به این معادله بازگشت؟ چون متغیرهای زمینه‌ای تغییر کرده‌اند. نخست، بازار

منطقه‌ای انرژی وارد فاز جدیدی از نااطمینانی شده است: افزایش ریسک‌های دریایی، نوسان هزینه بیمه و حمل، و حساسیت بالا نسبت به گلوگاه‌ها. دوم، ناترازی گاز در داخل ایران، سیاست‌گذاری صادراتی را از فروش صرف به سمت کسب درآمد از مسیر سوق می‌دهد؛ به بیان دقیق‌تر، در شرایط کمبود گاز، بهترین راهبرد الزاماً افزایش تعهدات صادراتی گاز خود ایران نیست، بلکه توسعه نقش ایران به‌عنوان هاب و ترانزیت‌کننده است؛ نقشی که درآمد ایجاد می‌کند، بدون آنکه همان میزان از منابع داخلی را مصرف کند. سوم، پاکستان هم به‌طور مزمّن گرفتار شکاف عرضه-تقاضای گاز و برق است و همراه‌حلی که هم هزینه را کاهش دهد و هم امنیت عرضه را بالا ببرد، در محاسباتش وزن قابل توجهی دارد.

اینجاست که ایده تغییر کریدور گازی قطر-پاکستان مطرح می‌شود: در نظم کریدوری جدید، گاز قطر به‌جای عبور دریایی از هرمز در قالب LNG، می‌تواند از طریق اتصال‌های فنی و زیرساختی به تأسیسات گازی ایران در پارس جنوبی، وارد شبکه‌ای شود که نهایتاً از مسیر زمینی و از مرزهایی مانند ابرانشهر به پاکستان برسد. این تغییر، از نگاه ژئوپلیتیک انرژی سه پیام دارد:

- بخشی از ریسک‌های مسیر دریایی کاهش می‌یابد و امنیت تحویل برای خریدار تقویت می‌شود؛
- ایران از جایگاه تماشاگر عبور انرژی به جایگاه مالک مسیر ارتقا پیدا می‌کند؛
- وابستگی متقابل جدیدی میان سه بازیگر شکل

می‌گیرد که می‌تواند وزن چانه‌زنی ایران را در ترتیبات منطقه‌ای افزایش دهد. در این مدل، منتقدان فوراً به یک نکته اشاره می‌کنند: اگر ایران به‌جای تمرکز بر عوارض هرمز به سمت ترانزیت زمینی برود، ممکن است درآمدهای مرتبط با عوارض عبور کاهش یابد. اما این نگاه، صورت مسئله را کوچک می‌کند. عوارض، یک درآمد سطحی و ناپایدار است که به حجم عبور و شرایط لحظه‌ای امنیتی وابسته است؛ در مقابل، ترانزیت زمینی گاز می‌تواند درآمد قراردادمحور و تکرارشونده ایجاد کند؛ حق ترانزیت، حق استفاده از شبکه، هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداشت، و حتی درآمدهای جانبی از توسعه زیرساخت در مسیر. مهم‌تر اینکه ترانزیت، ایران را وارد زنجیره تصمیم می‌کند، نه فقط زنجیره عبور.

از منظر اقتصادی نیز باید دقیق بود: پاکستان امروز LNG را با ساختار قیمت‌گذاری متغیر، هزینه‌های گازیفیکیشن، کرایه حمل و ریسک ژئوپلیتیک خریداری می‌کند. هر مدلی که بتواند هزینه تمام‌شده و ریسک تحویل را کاهش دهد، برای اسلام‌آباد جذاب است به‌خصوص اگر قرارداد تا ۲۰۳۹ امکان بازتعریف با فاعل‌سازی عملیاتی داشته باشد. از سوی دیگر، قطر نیز در پی تثبیت سهم بازار خود است و اگر مسیر زمینی از طریق ایران بتواند پرمیوم امنیت را برای مشتری کاهش دهد، ممکن است از منظر تجاری به آن به‌عنوان یک گزینه مکمل نگاه کند؛ البته این فقط در صورتی محتمل است که چارچوب‌های فنی، حقوقی و مالی

شفاف و قابل اتکا طراحی شوند. با این حال، این سناریو بدون پیش‌نیاز نیست. اتصال گاز قطر به مسیر زمینی، به معنی حل چند گره هم‌زمان است: چارچوب حقوقی ترانزیت (تعریف مالکیت گاز، نقطه تحویل، داوری، فورس‌ماژور)؛ سازوکار مالی و بانکی (روش تسویه و تضمین پرداخت، با توجه به محدودیت‌های تحریمی)؛ الزامات فنی (فشار شبکه، کیفیت گاز، ظرفیت کمپرسور، ایستگاه‌های تقویت فشار و اتصال‌های مرزی)؛ امنیت زیرساخت (پدافند غیرعامل و حفاظت فیزیکی مسیر زمینی)؛ و مهم‌تر از همه، تعریف اولویت داخلی در شرایط ناترازی: ترانزیت نباید به قیمت تشدید کمبود داخلی تمام شود؛ بلکه باید گاز غیرایرانی را از خاک ایران عبور دهد و درآمد بگیرد.

جمع‌بندی اینکه کارت تنگه هرمز، اگر به عوارض‌گیری محدود شود، کارکردی کوتاه‌برد خواهد داشت. اما اگر به ابزار بازاریابی کریدورها تبدیل شود، می‌تواند بازی را در سطحی بالاتر تعریف کند: کاهش وزن مسیرهای دریایی پریسک، تبدیل ایران به گره ترانزیتی جنوب‌غرب آسیا، و ایجاد وابستگی‌های انرژی برای بازیگرانی که امروز در مدار سیاست آمریکا تعریف می‌شوند. هنر حکمرانی انرژی در ۱۴۰۵، ساختن درآمد از مسیر و قدرت از اتصال است نه صرفاً اتکا به تنگه به‌عنوان یک نقطه کنترل. / خط انرژی ♦

سیاست کلان

تقابل در تنگه؛ از جنگ روایت‌ها تا بن بست دیپلماتیک

اخیر «نیویورک تایمز» نیز به وضوح دیده شد، به‌طوری‌که محمد مرندی در واکنش به گزارش این رسانه مبنی بر عبور ۷۰۰ کشتی بدون مجوز از تنگه، آن را اخباری جعلی خواند و با چالش کشیدن صحت گزارش، خواستار انتشار فهرست دقیق این کشتی‌ها شد. در سطح دیپلماتیک نیز، مواضع واشنگتن سخت‌تر شده است؛ وزیر خارجه آمریکا صراحتاً اعلام کرد که تحریم‌های ایران به دلایلی نظیر غنی‌سازی اورانیوم وضع شده‌اند و در ازای بازگشایی تنگه هرمز لغو نخواهند شد، که این نشان‌دهنده بن‌بست عمیق در کانال‌های گفت‌وگو است.

در حالی که تنش‌های ژئوپلیتیک در خلیج فارس به اوج خود رسیده، فضای رسانه‌ای نیز به میدان جنگ روایت‌ها بدل شده است. در حالی که سنتکام مدعی است ناو هواپیمابر «آبراهام لینکلن» در حال گشت‌زنی در دریای عرب است و تاکنون مسیر ۱۲۲ کشتی تجاری را برای اعمال محدودیت‌های دریایی علیه ایران تغییر داده، نیروی دریایی سپاه پاسداران روایت متفاوتی را مخابره می‌کند؛ طبق گزارش رسمی، طی شبانه‌روز گذشته ۲۴ کشتی پس از دریافت مجوز و هماهنگی با این نیرو، از تنگه هرمز عبور کرده‌اند. این تضاد اطلاعاتی در ماجرای ادعای

بازار جهانی و امنیت انرژی

چالش بازار جهانی انرژی؛ از انحراف محموله‌های گاز تا فشار مضاعف بر خانوارهای آمریکایی

این جنگ تبدیل شده‌اند، چرا که هزینه‌های ناشی از درگیری‌های اخیر برای خانوارهای آمریکایی به حدود ۱۰۰ میلیارد دلار رسیده است. این رقم که معادل ۷۵۰ دلار بار مالی اضافی برای هر خانوار است، ناشی از این واقعیت است که تا اواخر ماه مه، آمریکایی‌ها ۵۹.۷ میلیارد دلار هزینه اضافی انرژی پرداخت کرده‌اند، در حالی که بازپرداخت‌های مالیاتی تنها ۵۰.۷ میلیارد دلار بوده و این تراز منفی ۹ میلیارد دلاری را به زیان مستقیم مصرف‌کنندگان رقم زده است.

تحولات دریایی، شوک‌های سنگینی را به بازارهای انرژی و اقتصاد مصرف‌کننده در غرب وارد کرده است. در بخش گاز، بازگشت واردات LNG چین به ۴.۹ میلیون تن در ماه و کاهش ۱۳ درصدی واردات اروپایی‌ها نشان می‌دهد که خریداران آسیایی با پرداخت قیمت‌های بالاتر، محموله‌ها را از اروپا منحرف می‌کنند؛ وضعیتی که رقابت برای تأمین گاز را تشدید کرده و فشار مضاعفی را بر اروپا برای پر کردن ذخایر زمستانی وارد می‌آورد. در سوی دیگر این میدان، گزارش‌ها حاکی از آن است که آمریکایی‌ها به بازندگان اقتصادی

زیرساخت، امنیت عبور و عملیات میدانی

تشدید تحریم‌ها و میدان‌های نبرد؛ از بسته‌های تنبیهی تا بهره‌برداری راهبردی در دریا

اهرم استراتژیک برای تعیین قواعد بازی تبدیل می‌کند؛ پیشنهادات راهبردی تأکید دارند که ایران باید برای عبور کشورهای نظیر کویت از تنگه، علاوه بر اخذ عوارض، شروطی نظیر به رسمیت شناختن سهم ایران در «میدان گازی آرش» را نیز به عنوان یک مطالبه الزام‌آور مطرح کند. این رویکرد نشان می‌دهد که تهران به دنبال تبدیل بحران موجود به فرصتی برای تثبیت حقوق حاکمیتی خود در میادین مشترک است، مسیری که می‌تواند معادلات تقابل دریایی را در هفته‌های آینده پیچیده‌تر از گذشته کند.

در حوزه عملیاتی و تحریمی، واشنگتن با تداوم استراتژی فشار حداکثری، دایره محدودیت‌ها را باز هم تنگ‌تر کرده است. وزارت خزانه‌داری آمریکا در اقدامی جدید، ۶ فرد و ۴ نهاد مرتبط با ایران را به فهرست تحریم‌ها افزوده است؛ این سی‌امین بسته تحریمی نفتی در چارچوب کمپین ترامپ محسوب می‌شود که تعداد تحریم‌های نفتی علیه ایران را به عدد خیره‌کننده ۹۰۰ مورد رسانده است. در مقابل این فشارهای اقتصادی و دریایی، ایده‌های جدیدی در داخل ایران مطرح شده است که تنگه هرمز را فراتر از یک گذرگاه صرف، به یک