



وضعیت تنگه هرمز

نقش تنگه هرمز در جنگ خاورمیانه تاکنون



عنوان سند: گزارش راهبردی تحلیل بحران تنگه هرمز: موازنه قدرت حاکمیتی و نبرد
کریدورها در جنگ سال ۲۰۲۶

خلاصه مدیریتی و راهبردی:

این گزارش راهبردی و تحلیلی جامع به بررسی تحولات بحرانی تنگه هرمز در پی وقوع جنگ ایالات متحده-اسرائیل علیه جمهوری اسلامی ایران در فوریه ۲۰۲۶ می‌پردازد؛ بحرانی که این آبراهه بین‌المللی حیاتی را از یک شاه‌راه ناوبری سنتی به میدان نبردی چندبعدی و ژئوپلیتیک تبدیل کرده است. در این تقابل، ایران با تکیه بر ابزار حاکمیتی کنترل تنگه هرمز و وضع عوارض عبور، تلاش کرده است تا اهرم‌های فشاری قدرتمند جهت خنثی‌سازی تحریم‌ها و محاصره همه‌جانبه بنادر جنوبی خود توسط ناوگان دریایی آمریکا ایجاد کند. پیامدهای این تنش فراتر از بازارهای جهانی انرژی رفته و امنیت غذایی جهانی را از طریق قطع یا تعلیق زنجیره تأمین کودهای شیمیایی، گوگرد، هلیوم و گاز مایع تحت تأثیر قرار داده است. در نهایت، گزارش هشدار می‌دهد که این الگوی حاکمیتی جدید ممکن است به عنوان یک بدعت حقوقی مخرب، توسط سایر بازیگران منطقه‌ای در تنگه‌های راهبردی جهان نظیر باب‌المندب و تنگه مالاکا شبیه‌سازی شود و شالوده حقوق دریاهای با چالشی بی‌سابقه روبرو سازد.

دستاوردهای کلیدی و توصیه‌های راهبردی:

- 1- مفهوم امنیت حاکمیتی در تنگه هرمز توسط ایران از یک ابزار صرف پدافندی به یک سیستم درآمدزایی و اهرم استراتژیک در مذاکرات تغییر یافته است.
- 2- ظرفیت خطوط لوله جایگزین در عربستان سعودی و امارات به دلیل قرار گرفتن در برد موشکی و پهنپادی نیروهای مقاومت، قادر به تضمین کامل امنیت زنجیره تأمین انرژی نیستند.
- 3- امنیت غذایی جهان به طور مستقیم به پایداری ترانزیت نهاده‌های شیمیایی (کودهای اوره و فسفات) از مبدأ خلیج فارس وابسته است.
- 4- خطر جدی تکثیر مدل 'دروازه عوارض تهران' در سایر مضایق بین‌المللی مانند باب‌المندب و تنگه مالاکا، ساختار سنتی حقوق بین‌الملل دریاها را تهدید می‌کند.
- 5- کریدور ترانزیتی شمال-جنوب (INSTC) با محوریت دریای خزر و راه‌آهن روسیه به عنوان شریان حیاتی گریز ایران از محاصره همه‌جانبه دریایی آمریکا تثبیت شده است.

مقدمه مرکز و بستر ژئوپلیتیک بحران

این گزارش به بررسی نقش محوری تنگه هرمز در چارچوب جنگ ایالات متحده و اسرائیل علیه ایران می‌پردازد که در فوریه ۲۰۲۶ شعله‌ور شد؛ جایی که این مضیق بین‌المللی از یک مسیر ناوبری جهانی به عرصه منازعه راهبردی چندبعدی تبدیل گردید. این سند نشان می‌دهد که چگونه ایران از کنترل خود بر تنگه هرمز به عنوان یک برگ برنده برای اعمال فشار مذاکراتی و تولید منبع درآمدی جایگزین در برابر محاصره فزاینده آمریکا علیه صادرات نفت خود بهره برده است. پیامدهای اقتصادی این تقابل بسیار شدید بوده و از بازارهای انرژی به امنیت غذایی جهانی تسری یافته است، به طوری که زنجیره تأمین کودها، گوگرد و هلیوم عبوری سالانه از تنگه را مختل نموده است.

گزارش به این نتیجه می‌رسد که ایران به دنبال تثبیت نظم دریایی نوینی است که به این کشور حق نظارت بر عبور کشتی‌ها و تحمیل عوارض عبور ترانزیتی را اعطا می‌کند؛ اقدامی که فراتر از توافقات بین‌المللی پذیرفته‌شده و در تضاد آشکار با حقوق بین‌الملل دریاها قلمداد می‌شود. در مقابل، واشنگتن بر این فرضیه شرط‌بندی کرده است که توقف کامل صادرات نفت ایران، تهران را پیش از بروز آسیب‌های دائمی به ساختار مخازن نفتی‌اش، وادار به تسلیم خواهد کرد. گزارش همچنین نسبت به خطر تکثیر این الگو هشدار می‌دهد؛ چرا که مدل حاکمیتی ایران در هرمز می‌تواند به بهانه‌ای برای سایر کشورهای ساحلی در آبراه‌های راهبردی جهان (نظیر تنگه مالاکا) جهت تحمیل عوارض مشابه تبدیل شود. در نهایت، سرنوشت تنگه به روند مذاکرات پایان جنگ گره خورده است و در میان سناریوهای متقابل تشدید یا سازش، هر دو مسیر تأثیرات عمیق و بلندی بر نظام دریانوردی بین‌المللی خواهند داشت.

متن مقاله: نبرد اراده‌ها بر سر شاهراه هرمز

در طول بیش از سه ماه نبرد مداوم، ایران و ایالات متحده از تنگه هرمز برای به رخ کشیدن اراده خود و تحمیل هزینه‌های سنگین اقتصادی به طرف مقابل استفاده کرده‌اند. جهان به شدت نیازمند بازگشایی سریع این تنگه است، اما تثبیت یک نظام حقوقی جدید در برابر بازگشت به آزادی کشتیرانی سنتی، پیامدهایی بسیار بلندمدت خواهد داشت. بستن تنگه هرمز همواره یکی از پیچیده‌ترین گره‌ها در مذاکرات احتمالی پایان جنگ به شمار می‌آید و توجه عمیق قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی را به خود جلب کرده است.

طبق قوانین بین‌المللی، تنگه هرمز یک راه آبی بین‌المللی با حق عبور ترانزیتی تضمین شده است. با این حال، نفوذ عملی تهران بر این تنگه، اهرم فشار بی‌نظیری در مذاکرات با واشنگتن ایجاد کرده است. ایران که دهه‌ها را صرف توسعه توانمندی‌های نامتقارن خود برای مقابله با دشمنی با برتری نظامی کلاسیک کرده، تعلیق کشتیرانی در هرمز را به عنوان ستون فقرات دکترین دفاعی خود قرار داده است. به دنبال حملات گسترده هوایی آمریکا و اسرائیل در ۲۸ فوریه (که نقض آشکار منشور ملل متحد در خصوص منع توسل به زور قلمداد شد)، تهران بلافاصله این تنگه را به ابزار جنگی تبدیل کرد. ایالات متحده نیز با اعمال محاصره دریایی بر بنادر ایران پاسخ داد. اگرچه آتش‌بس موقت هوایی از ۸ آوریل آغاز شد، اما نبرد بر سر حاکمیت دریایی تنگه هرمز همچنان با شدت ادامه دارد.





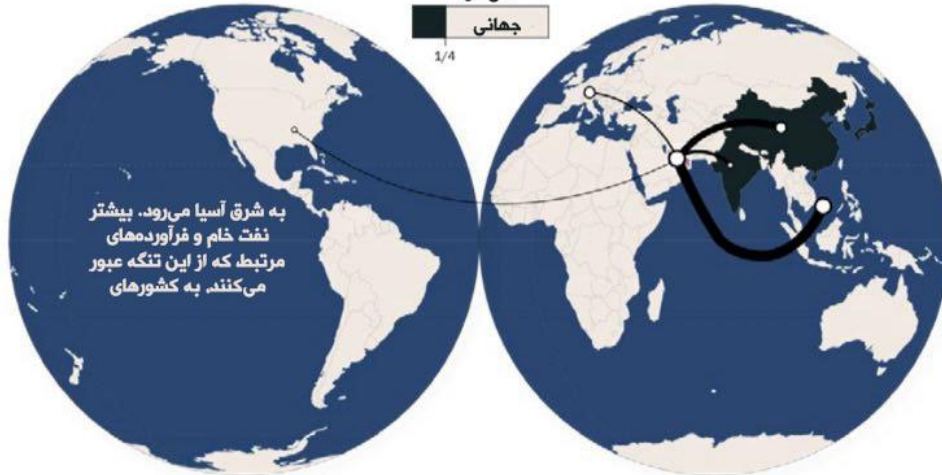
فراتر از نفت: اهمیت حیاتی ترانزیت کالا از هرمز

اهمیت تنگه هرمز فراتر از جریان نفت خام است. این تنگه مسیر اصلی ترانزیت واردات مواد غذایی به ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس است و در عین حال، حجم عظیمی از انرژی و نهاده‌های کشاورزی جهان را به سمت شرق هدایت می‌کند. هرگونه اختلال طولانی‌مدت در این شریان، پیامدهای زنجیره‌ای شدیدی از جمله افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی، کمبود سوخت و تشدید ناامنی غذایی جهانی را در پی خواهد داشت. آمارهای سالانه نشان می‌دهد که سهم ترانزیت از تنگه هرمز معادل یک‌چهارم تجارت نفت خام جهان، یک‌پنجم گاز طبیعی مایع (LNG)، یک‌سوم کودهای شیمیایی، نیمی از گوگرد تجاری و یک‌سوم هلیوم جهان است.

درصد نفت خامی جهانی که از
طریق حمل و نقل دریایی معامله
می‌شود

جهانی

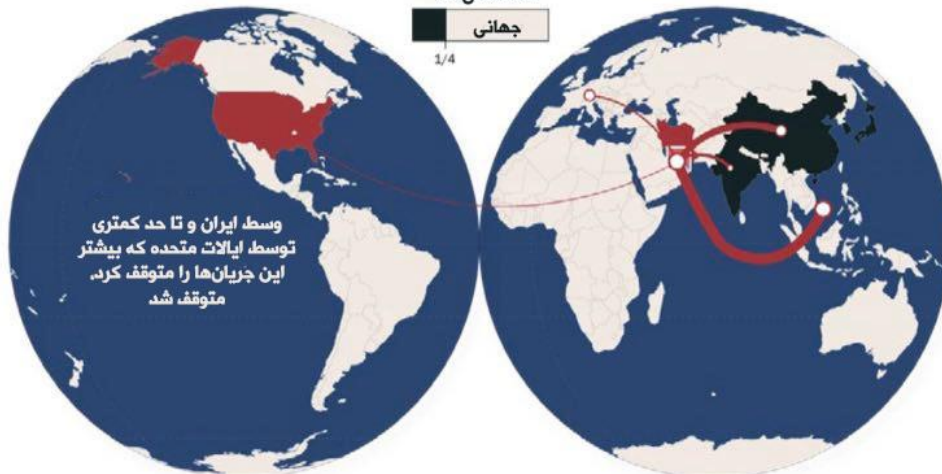
1/4



نفت خامی که از طریق حمل و
نقل دریایی در سطح جهان
معامله می‌شد

جهانی

1/4



کاهش جریان نفت خام و فرآورده‌های انرژی مرتبط با آن، در وهله نخست کشورهای شرق آسیا — به ویژه چین، هند، ژاپن و کره جنوبی — را تحت تأثیر قرار داده و این دولت‌ها را ناگزیر به اتخاذ تدابیر موقتی ساخته است؛ اقداماتی که بازه‌ای از آزادسازی ذخایر راهبردی انرژی تا اعزام ناوگان نفتکش برای بارگیری مستقیم از صادرکنندگان آمریکای شمالی را در بر می‌گیرد.

از منظر تئوریک، سه خط لوله ترانزیتی که از قلمرو عربستان سعودی، امارات متحده عربی و عراق عبور می‌کنند، می‌توانند به عنوان مسیرهای جایگزین تنگه هرمز عمل کنند و این ظرفیت را دارند که در مجموع، حدود نیمی از حجم نفت عبوری معمول از این تنگه را جذب و منتقل نمایند. با این حال، استفاده از این مسیرهای جایگزین با هزینه‌های بالاتری همراه است و خود این خطوط لوله نیز همچنان در معرض تهدیداتی چون حملات نظامی، انسداد گذرگاه‌های دریایی متصل به آنها و نوسانات و تنش‌های سیاسی داخلی قرار دارند.

ارزیابی خطوط لوله جایگزین و محدودیت‌های ژئوپلیتیک

به طور نظری، سه خط لوله بزرگ فعال در عربستان سعودی، امارات متحده عربی و عراق وجود دارند که می‌توانند به عنوان جایگزین‌های دور زدن تنگه هرمز عمل کنند و تا نیمی از حجم ترانزیت معمول را پوشش دهند، اما این گزینه‌ها با هزینه‌های بالا و آسیب‌پذیری‌های شدید مواجه‌اند:



۱. **خط لوله شرق به غرب عربستان (بحر سرخ):** این خط لوله توانایی انتقال تا ۷ میلیون بشکه در روز را به بندر ینبع دارد، اما ایستگاه‌های پمپاژ و تأسیسات ساحلی آن به شدت در برابر حملات موشکی و پهپادی آسیب‌پذیرند. کما اینکه یک ایستگاه پمپاژ در آوریل هدف حمله قرار گرفت و جریان انتقال نفت را موقتاً ۷۰۰ هزار بشکه در روز کاهش داد. علاوه بر این، خروجی این لوله در بحر سرخ قرار دارد که کاملاً در برد عملیاتی موشک‌های انصارالله یمن است.

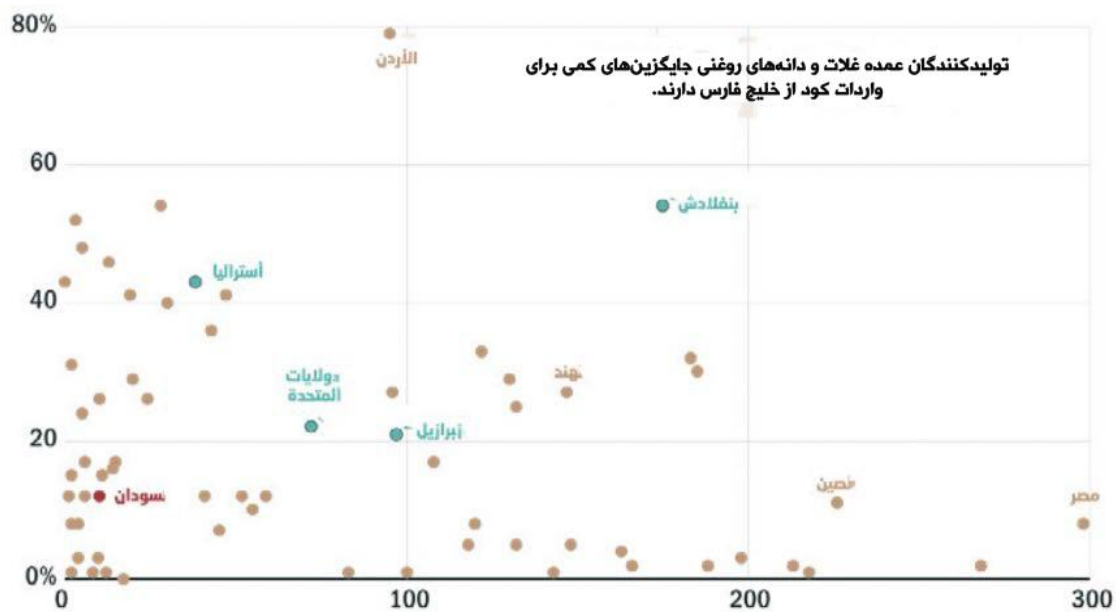
۲. **خط لوله حبشان-فجیره (امارات):** این خط لوله با ظرفیت ۱.۵ میلیون بشکه در روز مستقیماً به بندر فجیره در شرق هرمز متصل است. با این حال، این بندر خود در برد موشک‌های ایران قرار دارد و بارها در طول جنگ هدف قرار گرفته است.

۳. **خط لوله کرکوک-جیحان (عراق به ترکیه):** این مسیر به دلیل حملات گروه‌های شبه‌نظامی هم‌پیمان ایران، آسیب‌های ساختاری گذشته و اختلافات عمیق سیاسی میان بغداد و اربیل، با کسری بزرگ از ظرفیت نامی ۱.۶ میلیون بشکه‌ای خود فعالیت می‌کند.

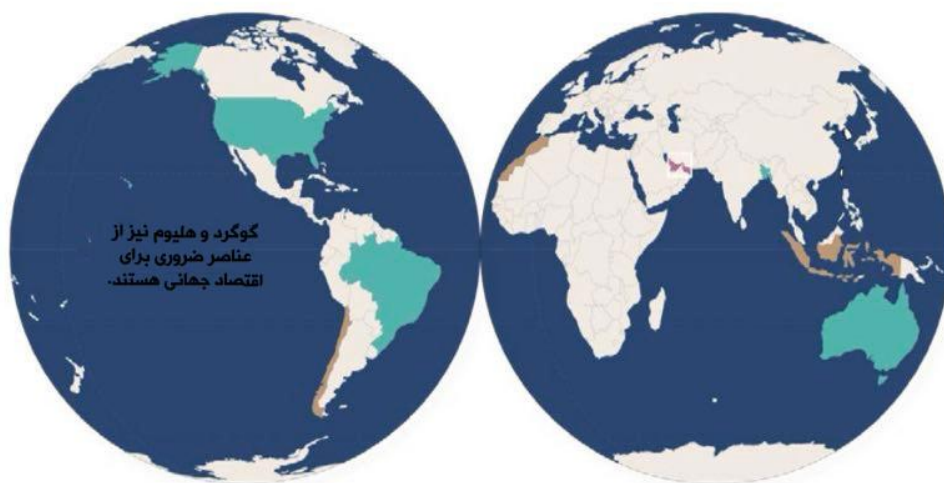
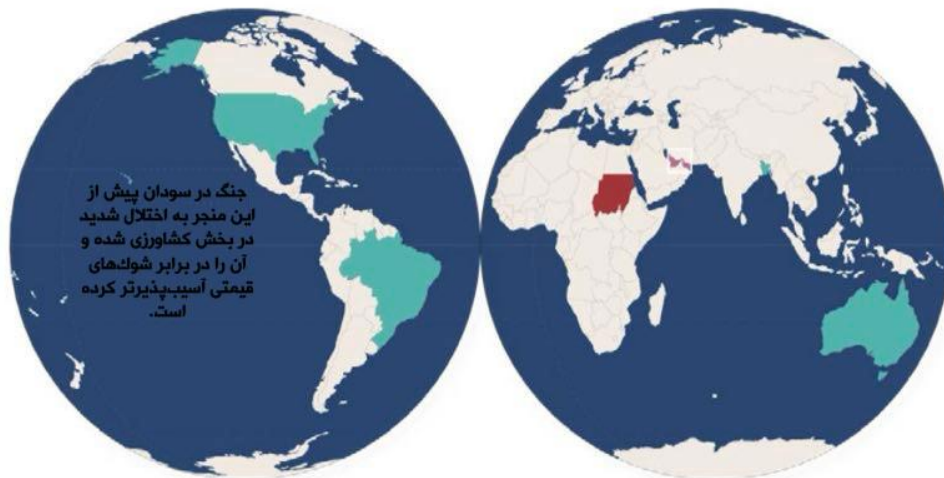
بحران کودهای نیتروژنی و امنیت غذایی جهانی

زنجیره تأمین مواد غذایی جهان به شدت به کودهای تولیدی منطقه نظیر اوره و فسفات وابسته است. در نتیجه انسداد تنگه هرمز، قیمت کود اوره نیتروژنی در بازارهای جهانی در نیمه نخست آوریل بیش از ۴۰ درصد افزایش یافت. تولیدکنندگان بزرگ غلات نظیر ایالات متحده، استرالیا و برزیل که خریداران اصلی این کودها

هستند، در یافتن گزینه‌های جایگزین ناکام ماندند. در کشورهایمانند سودان که پیش از این نیز با بحران‌های ناشی از قحطی مواجه بودند، این افزایش قیمت‌ها خطر فاجعه انسانی را چند برابر کرده است.

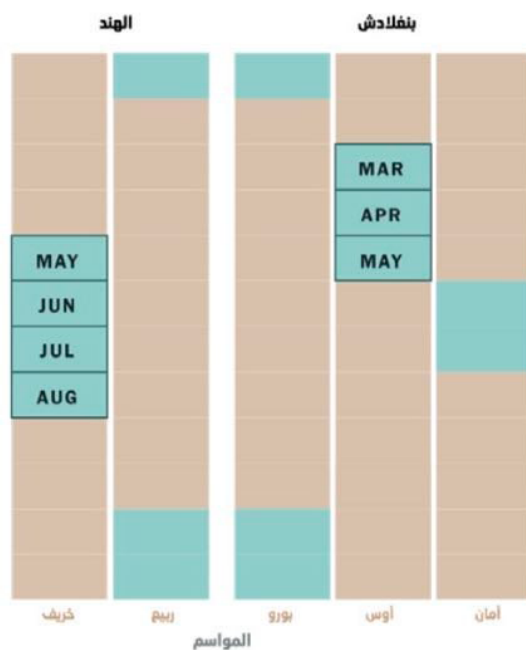


علاوه بر این، گوگرد و هلیوم ترانزیتی از هرمز نقشی کلیدی در اقتصاد جهانی دارند؛ گوگرد به عنوان نهاده اصلی تولید کودهای فسفاتی در مراکش (دارنده بزرگ‌ترین ذخایر فسفات جهان) استفاده می‌شود و هلیوم قطر برای صنایع نیمه‌هادی پیشرفته در کره جنوبی و تایوان حیاتی است.

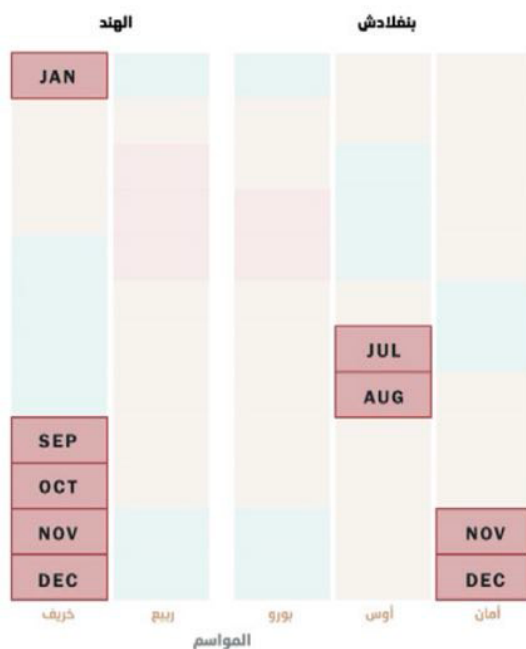


محصولات ثانویه حاصل از فرآوری نفت و گاز طبیعی، به ویژه گوگرد و هلیوم، از اهمیت راهبردی بالایی در اقتصاد جهانی برخوردارند؛ گوگرد نقشی کلیدی در تولید کودهای فسفاته در مراکش دارد — کشوری که نزدیک به سه چهارم ذخایر جهانی این ماده را در اختیار دارد — در حالی که هلیوم به طور گسترده در متالورژی و فرآوری فلزات استراتژیک مانند نیکل در اندونزی و مس در شیلی مورد استفاده قرار می‌گیرد. علاوه بر این، هلیوم نقشی حیاتی در صنایع تولید نیمه‌هادی‌ها ایفا می‌کند؛ جایی که قطر و تایوان به عنوان بزرگترین تامین‌کنندگان این ماده برای غول‌های فناوری نظیر کره جنوبی و تایوان به شمار می‌روند. این ضربه سنگین به زنجیره تامین کودهای شیمیایی، فصول کشت برنج کنونی و آتی را در نیمکره شرقی با تهدید جدی مواجه خواهد کرد. همچنین در صورت تداوم وضعیت فعلی تا فصل زمستان، کشت گندم در کشورهای نیمکره شمالی آسیب خواهد دید. با توجه به برخی نشانه‌ها که اکنون نیز به واقعیت پیوسته‌اند، کشاورزان هم‌زمان با آغاز تصمیم‌گیری‌ها درباره بودجه‌بندی فصول جدید کشت، ناگزیر به تجدیدنظر در برنامه‌های خود شده‌اند.

تداوم این اختلال مفرط در زنجیره تامین، محرک اصلی افزایش بی‌سابقه قیمت مهم‌ترین محصولات غلات در جهان خواهد بود؛ قیمت‌هایی که اثرات تعادلی آن‌ها طی دوره‌های زراعی چندساله و تا چندین فصل برداشت تداوم خواهد داشت. آنچه بر شدت این مخاطرات علیه امنیت و تولید غذایی جهان می‌افزاید، بالا رفتن احتمال ظهور یک پدیده «ال‌نینو» (El Niño) «بی‌سابقه و بسیار شدید در اواخر سال ۲۰۲۶ است.



در ماههایی که تنگه بسته بود، فصل کاشت برنج در هند و بنگلادش در بحبوحه کمبود کود بود.

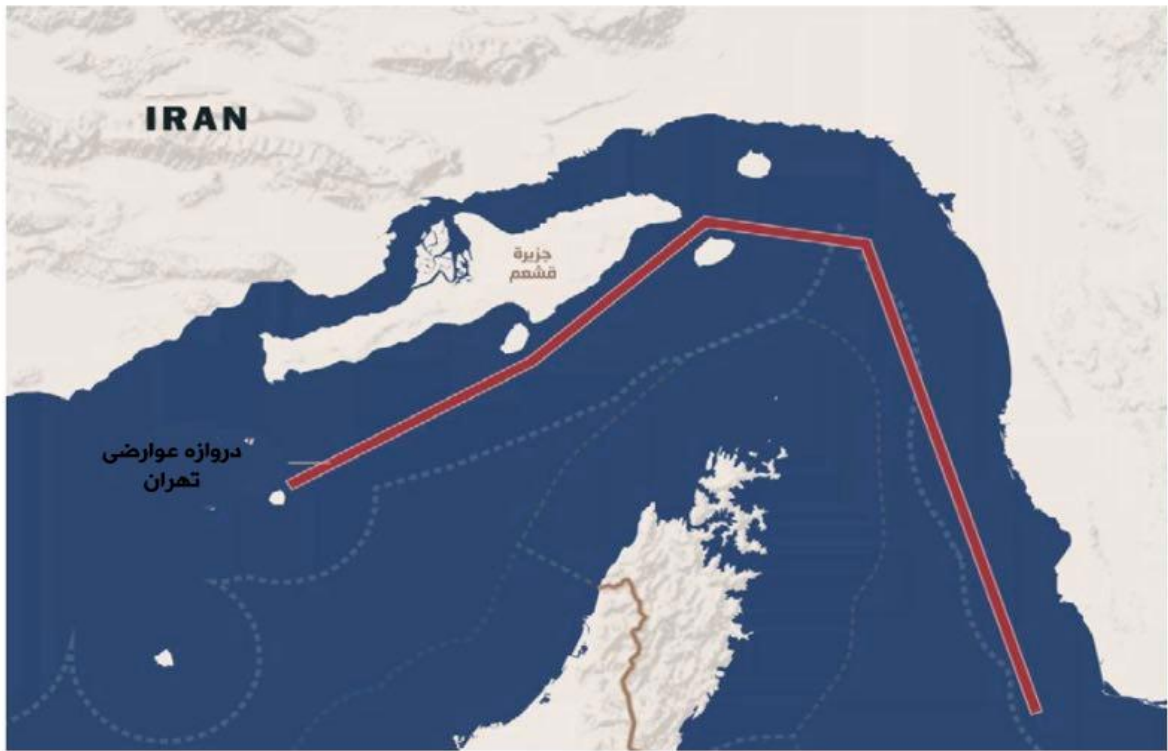


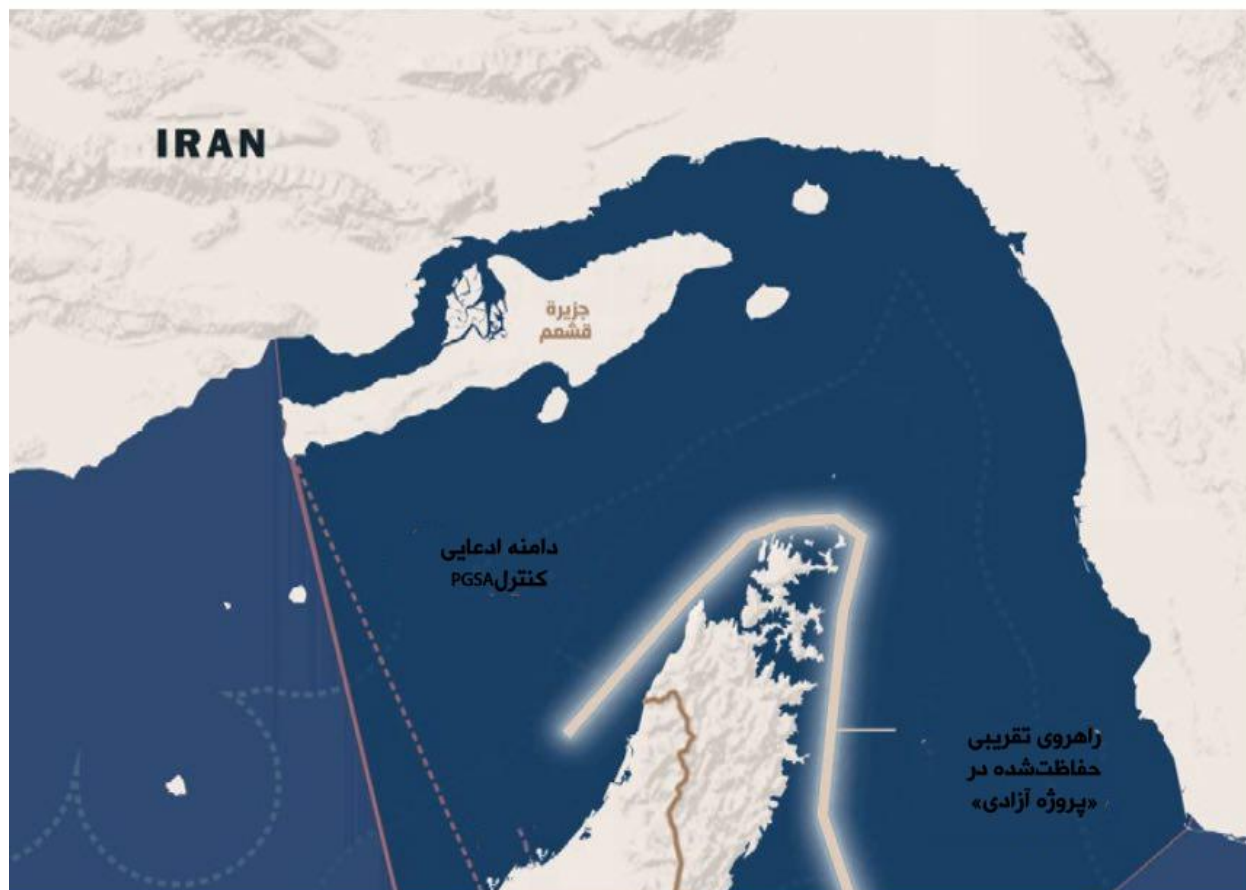
این امر بر فصل‌های برداشت آینده تأثیر خواهد گذاشت و پیامدهای اقتصادی بلندمدتی خواهد داشت.

بازتعریف حاکمیت دریایی و عوارض عبور ترانزیتی

پیش از جنگ، عبور از تنگه بر اساس طرح تفکیک ترافیک دریایی (TSS) مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سال ۱۹۶۸ انجام می‌شد. اما پس از آغاز نبرد، ایران طرح تفکیک ترافیک یک‌جانبه‌ای را در آب‌های سرزمینی خود و اطراف جزیره لارک مستقر کرد که به «دروازه عوارض تهران» معروف شد. کشتی‌های متعلق به کشورهای هم‌پیمان ایران (روسیه و چین) یا کشورهای که روابط دیپلماتیک خود را با تهران حفظ کردند (هند، پاکستان و ویتنام) بر اساس توافقات دوجانبه عبور می‌کنند، در حالی که سایر کشتی‌ها مجبور به پرداخت مبالغ هنگفتی تا ۱۵۰ هزار دلار برای هر فروند یا یک دلار به ازای هر بشکه نفت خام عبوری شده‌اند. در پاسخ به این طرح، ایالات متحده در ۳ مه طرح اسکورت نظامی کشتی‌ها موسوم به «پروژه آزادی» را به اجرا گذاشت که با واکنش تند ایران و تأسیس «سازمان تنگه خلیج فارس (PGSA)» در ۵ مه جهت هماهنگی عبور کشتی‌ها و الزام آن‌ها به ارائه مدارک بیمه و مالکیت همراه شد.







در پی بیانیه مشترک ایالات متحده درباره «طرح آزادی کشتیرانی»، ایران گام‌های متعددی را برای تحکیم کنترل خود بر این تنگه راهبردی آغاز کرد؛ برجسته‌ترین این اقدامات و اعلان‌ها به شرح زیر است:

۴امه: انتشار نقشه‌ای از سوی ایران که «منطقه کنترل دریایی» را نشان می‌دهد. این محدوده از غرب جزیره قشم (متعلق به ایران) تا سواحل مقابل امتداد یافته و از سمت شرق تا بندر الفجیره امارات — یعنی نقطه پایانی خط لوله انتقال نفت جایگزین این کشور — را در بر می‌گیرد.

۵ مه: اعلام تاسیس «سازمان مضایق خلیج فارس (PGSA)» از سوی ایران جهت نظارت بر تردد کشتی‌ها. این نهاد تسلیم اطلاعات مالکیت کشتی، هماهنگی مسیرهای ناوبری، پوشش‌های بیمه‌ای و پرداخت عوارض عبور را الزامی می‌کند.

۱۲ مه: بازتعریف مرزهای جغرافیایی تنگه هرمز توسط ایران به منظور الحاق منطقه واقع میان جزیره سیری در غرب و بندر جاسک در شرق؛ سازوکاری که با توقیف یک کشتی تجاری دیگر در سواحل امارات در ۱۴ مه به مرحله اجرا درآمد.

۱۸ مه: رونمایی ایران از یک سیستم بیمه‌ای جدید و اختصاصی برای پوشش ریسک‌های تردد در این آبراهه تحت عنوان «هرمز» (Hormuz)»

ایران علاوه بر عوارض معمول، «عوارض ثابتی» را تحت عنوان «حق حفاظت» (Safe) بر کشتی‌های عبوری وضع کرده است. در همان روز، عمان به عنوان شریک ایران در مدیریت تنگه هرمز، آغاز بکار این سازوکار جدید را رسماً اعلام نمود. اسرائیل نیز متعاقباً حريم دریایی تحت کنترل خود را برای همسویی با این وضعیت گسترش داد تا بنادر کلیدی منطقه را در بر بگیرد.

تا هفته سوم مه، گزارش‌ها نشان دادند که ایران در فرآیند اجرای این طرح تعرفه‌ای برای کشتی‌های عبوری سرعت عمل به خرج داده است؛ سیستمی که به طور کلی شامل موارد زیر می‌شود:

کشورهای دوست مانند روسیه و چین
سایر کشورهایی که روابط حسنه با تهران دارند، نظیر هند و پاکستان
توافقات دوجانبه با کشورهای دیگر، از جمله ویتنام

ترتیبات خاص برای برخی شناورها که بر اساس آن عوارض وضع شده تا سقف ۱۵۰ هزار دلار برای هر کشتی کاهش می‌یابد.

هنوز مشخص نیست که آیا عوارض عبور بر تمامی دسته‌های شناورها در این سیستم اعمال می‌شود یا خیر. با این حال، فرآیند عبور کشتی‌هایی که حق عبور خود را پرداخت کرده‌اند، بدون مشکل و تاخیر انجام می‌شود. بر اساس برآوردهای اولیه، عوارض ثابت برای هر بشکه نفت خام حدود ۵ دلار تعیین شده است. در این میان، نفتکش‌های غول‌پیکر (VLCC) همچنان بیشترین تعرفه را پرداخت می‌کنند؛ هرچند عبور آنها از گیت‌های نظارتی برای کشورهایمانند ایالات متحده و اسرائیل کماکان با ممنوعیت همراه است.

این تحولات نشان‌دهنده گذار از سیستم سنتی «طرح تفکیک ترافیک دریایی» (TSS) به ساختاری تحت نظارت یک نهاد دولتی واحد است. این نهاد بر عملکرد سیستمی مشابه ناوبری هوایی نظارت می‌کند؛ هرچند هنوز یک پلتفرم رسمی یکپارچه برای آن راه‌اندازی نشده است. با این وجود، به نظر می‌رسد این اقدامات با هدف ایجاد یک سند مكتوب قانونی یا حداقل یک پیش‌نویس اولیه برای هرگونه مذاکرات استراتژیک آتی با ایالات متحده صورت می‌گیرد.

جنگ محاصره‌ها و تاکتیک‌های گریز از تحریم

ایالات متحده اقدامات چندجانبه‌ای را برای اعمال محاصره بر سواحل جنوبی ایران در ۱۳ آوریل آغاز کرد. ناوگان مشترکی از کشتی‌های جنگی نیروی دریایی آمریکا مسئولیت حفظ این خط محاصره را بر عهده دارند؛ خطی که از مرزهای ایران و پاکستان شروع شده و با امتداد به سمت جنوب غربی، از طریق دریای عمان تا سواحل عمان کشیده شده است



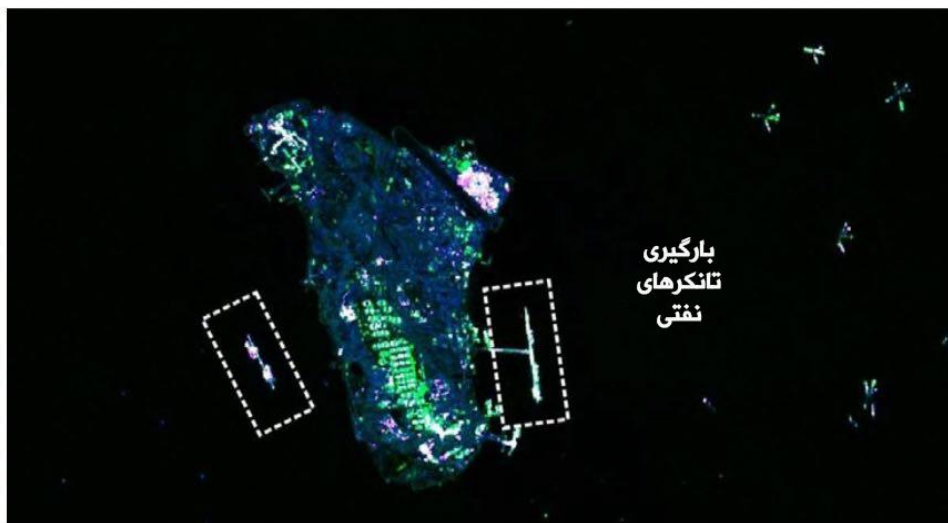
گرچه در ابتدا دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، اعلام کرد که این کشور تمامی عملیات‌های حمل‌ونقل دریایی از طریق تنگه هرمز را متوقف خواهد کرد، اما ارتش آمریکا بعداً تصریح کرد که این محاصره شامل «کشتی‌های تمامی کشورهای ورودی به بنادر و مناطق ساحلی ایران یا خروجی از آن‌ها» می‌شود؛ البته

محموله‌های بشردوستانه شامل غذا، دارو و سایر اقلام اساسی از این قاعده مستثنی هستند.

ایالات متحده تلاش می‌کند از طریق متوقف کردن صادرات ایران، به‌ویژه صادرات نفت خام، ایران را به کاهش کنترل شدید خود بر تنگه هرمز و دادن امتیازات دیگر وادار کند؛ به‌ویژه امتیازاتی که با برنامه هسته‌ای این کشور مرتبط است. واشنگتن امیدوار است مانع از صادرات نفت تهران شود، که این امر با توجه به ظرفیت محدود ذخیره‌سازی ایران، به زودی این کشور را مجبور به توقف تولید نفت خواهد کرد. این وضعیت در صورت عدم تمکین ایران به خواسته‌های آمریکا، می‌تواند آسیب‌های شدید و دائمی به چاه‌های نفت این کشور وارد کند.

در عمل، به نظر می‌رسد ایالات متحده محاصره خود را در طول دوره انتقالی به صورت تدریجی آغاز کرده است؛ چرا که شرکت داده‌های انرژی «وورتکسا» (Vortexa) رصد کرده است که بین ۱۳ تا ۲۱ آوریل، ۳۴ نفتکش مرتبط با ایران، خط محاصره آمریکا را در هر دو مسیر رفت و برگشت به چالش کشیده و از آن عبور کرده‌اند (که البته تعدادی از آن‌ها بعداً توقیف شدند). گزارش‌های بعدی به الگوی احتمالی آسیب‌پذیری این محاصره در برابر رخنه اشاره دارند؛ بدین معنا که تمرکز آمریکا بیشتر بر روی محموله‌های نفتی معطوف است و در مقابل، تساهل بیشتری نسبت به سایر محموله‌ها مانند گاز مایع (LPG) نشان می‌دهد. در همین حال، در شرایطی که شرکت‌های دیگر دست‌کم این محاصره را رخنه‌پذیر می‌دانستند، دولت ترامپ خود این برداشت را تقویت کرد؛ چرا که تأکید داشت اثربخشی محاصره را به جای ردیابی حرکت کشتی‌ها، از طریق میزان تأثیر آن بر اقتصاد ایران می‌سنجد.

پس از هفته اول، حلقه محاصره شروع به تنگ‌تر و فشرده‌تر شدن کرد. تا ۲۰ مه، ایالات متحده اعلام کرد که بیش از ۹۰ فروند کشتی را به دلیل این محاصره مجبور به تغییر مسیر کرده است. همچنین چهار کشتی که قصد داشتند با نقض حریم محاصره از آن عبور کنند، پس از شلیک هشداری نیروهای آمریکایی متوقف شدند. با این حال، تا این لحظه تنها عبور یک نفتکش مرتبط با ایران تایید شده است که توانسته مسیر خود را به طور کامل از جزیره خارگ تا شرق تنگه هرمز و در نهایت به سمت سواحل عمان ادامه دهد.



بیشتر نفت ایران از طریق جزیره خارک منتقل می‌شد و این تصویر ماهواره‌ای چندین نفتکش را در حال بارگیری بعد از محاصره آمریکا نشان می‌دهد.

تا اواسط ماه مه، میزان ظرفیت ذخیره‌سازی باقی‌مانده برای ایران کاملاً مشخص نبود؛ چرا که احتمالاً تنها به اندازه چند هفته از ظرفیت مخازن ذخیره خشکی ایران (اگر تا آن زمان کاملاً پر نشده بودند) باقی مانده بود. این وضعیت با اهداف آمریکا از این محاصره کاملاً همخوانی داشت؛ با این حال، با وجود اتمام تمامی گزینه‌های موجود، تانکرها و نفتکش‌های خالی خارج از محدوده محاصره همچنان تلاش

می‌کردند تا خطوط محاصره آمریکا را نقض کنند. در صورت تداوم محدودیت‌های اعمال‌شده بر صادرات، ایران مجبور خواهد شد تولید نفت خود را تا حدی کاهش دهد که فراتر از توان پالایشی داخل باشد. اگر این کاهش تولید به صورت ساختاریافته و متناسب میان چاه‌های مختلف توزیع نشود، ناگزیر به خروج کامل برخی از چاه‌ها از مدار تولید منجر خواهد شد. در این مرحله، احتمال وقوع آسیب‌های بلندمدت به توان تولید نفت ایران بر اثر انسداد مخازن زیرزمینی بسیار بالا خواهد بود؛ به‌ویژه اگر این فرآیند به صورت ناگهانی و بدون مدیریت دقیق و مهندسی‌شده، مخصوصاً در میادین قدیمی، رخ دهد.

با این وجود، شماری از تحلیلگران بخش انرژی و سایر حوزه‌ها این پیش‌بینی‌های بدبینانه را رد کرده‌اند. آن‌ها فرضیات دولت ترامپ را صرفاً برخاسته از آرزواندیشی و رویاپردازی می‌دانند؛ چرا که به باور آن‌ها، ایران از انعطاف‌پذیری و گزینه‌های متعددی برای تنظیم تولید نفت خود متناسب با شرایط ژئوپلیتیک و اقتصادی برخوردار است. بر این اساس، هنوز به طور دقیق مشخص نیست که آیا در نهایت خطوط محاصره آمریکا پابرجا می‌مانند، یا اینکه توان پایداری و تاب‌آوری ایران پیروز این میدان خواهد بود.

نفت ایران در نفتکش‌ها (يك ميليون بشكه در هفته)



میزان نفت دریایی که به صورت هفتگی حمل می‌شود و از قبل در تانکرها بارگیری می‌شود، در ماه‌های اول سال ۲۰۲۶ در مقایسه با میانگین ده سال گذشته بیش از دو برابر شده است. این معیار کوتاه‌تر شده است تا روندهای هفتگی راحت‌تر قابل تشخیص باشند

ایران احتمالاً به دریافت درآمدهای نفتی قابل توجهی، هرچند کمتر از حد نیاز برای بستن کامل بودجه خود، ادامه خواهد داد. بر اساس برخی تخمین‌ها، مقادیر زیادی از نفت خام و میعانات گازی کماکان روی عرشه نفتکش‌ها انبار شده است؛ برآوردهایی که البته پیش از آغاز محاصره انجام شده بودند و تفاوت‌های زیادی با یکدیگر دارند. با این حال، به نظر می‌رسد تا اواخر آوریل، دست کم ۱۶۰ میلیون بشکه نفت خام و میعانات گازی روی آب معلق بوده است؛ چه در تانکرهایی که در حال حرکت به سمت مقصد بودند و چه در مخازن شناور در دریا. از این میان، بین ۳۰ تا ۵۰ میلیون بشکه مستقیماً در منطقه تحت محاصره آمریکا قرار داشت و بیش از ۱۲۰ میلیون بشکه نیز به مقاصد خارجی صادر شده بود. بنابراین، حتی اگر این

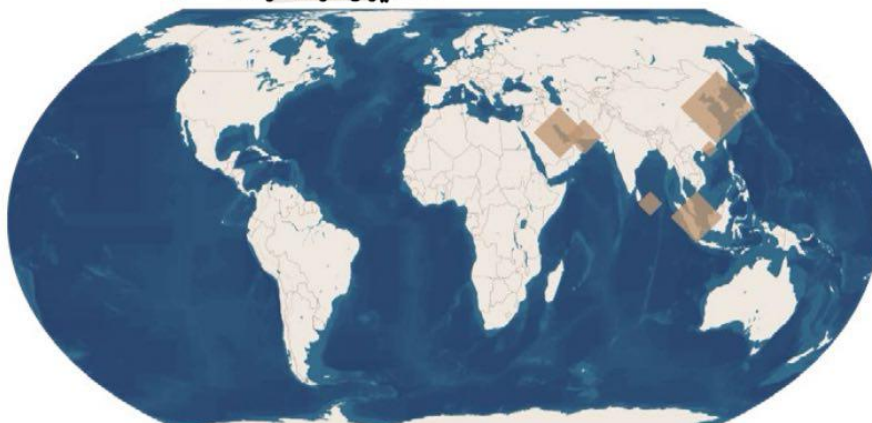
محاصره در عمل کاملاً موفقیت‌آمیز می‌بود، باز هم ایران برای ماه‌ها منبع مالی آماده‌ای در اختیار داشت که درآمد روزانه حاصل از آن خارج از دسترس محاصره آمریکا بود.

به نظر می‌رسد سیستم پرداخت‌های ایران برای تأمین مالی تجارت بین‌الملل خود، به طور مداوم با نیازها سازگار شده و ظرفیت لازم را برای ادامه فعالیت، علی‌رغم تحریم‌های شدید آمریکا بر بخش مالی ایران، حفظ کرده است. شایان ذکر است ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، تمام معافیت‌های تحریمی آمریکا را در ماه مه لغو کرد که این امر با هدف توقف کامل خرید نفت از ایران انجام شد. در غیاب خطوط لوله، نفتکش‌ها تنها وسیله صادراتی ایران به شمار می‌روند؛ از این رو، هدف قرار دادن عملیاتی این نفتکش‌ها و زنجیره تدارکات آن‌ها، مؤثرترین راهکار برای به صفر رساندن درآمدهای نفتی ایران خواهد بود. این همان تاکتیکی است که پیش‌تر برای سرکوب صادرات غیرقانونی نفت تحت کنترل داعش با موفقیت به کار گرفته شد؛ راهبردی که شامل بمباران گسترده کامیون‌های حمل نفت و جاده‌ها می‌شد، هرچند که در آن زمان این اقدامات از قبل انجام شده بود. اگر ایالات متحده تصمیم به چنین اقدامی بگیرد، با یکی از سخت‌ترین و پیچیده‌ترین مأموریت‌های مهار در جهان روبرو خواهد شد؛ چرا که رهگیری مخازن نفتی ایران نیازمند پایش مداوم منطقه‌ای به وسعت حداقل سه میلیون مایل مربع دریایی است؛ منطقه‌ای که از غرب ایران و اقیانوس هند آغاز شده و تا اقیانوس منجمد شمالی امتداد می‌یابد. به همین دلیل، مقامات پنتاگون از اواخر آوریل، طرح‌هایی را برای استقرار یک نیروی ضربت دریایی سریع جهت آمادگی برای سناریوهای

احتمالی نبرد تمام‌عیار مورد بررسی قرار دادند. ایران نیز طی جنگ تحمیلی، در واکنش به حملات موشکی به تانک‌های خود، تجربه بالایی در پدافند غیرعامل کسب کرده است. همچنین ایالات متحده به طور خاص، پایش تخصصی یا موقعیت‌یابی و بازرسی نفتکش‌های اولیه ایران را که دست‌کم یک میلیون بشکه نفت را حمل می‌کنند، در اولویت قرار داده است.

منطقه محاصره آمریکا (به‌ویژه در دریای عمان)؛ و در آبراه دریایی که دریای عمان را از طریق اقیانوس هند به تنگه مالاکا متصل می‌کند. در منطقه‌ای مشهور در شرق مالزی، از روش انتقال کشتی‌به‌کشتی (STS) برای عملیات‌های غیرقانونی حمل‌ونقل نفت و ذخیره‌سازی جهانی استفاده می‌شود. اما سایر کانون‌های بحران در اوایل ماه مه، که عملاً خارج از برد دسترسی آمریکا به ایران بودند، شامل مناطق غربی هرمز، نزدیک موقعیت کواچ، سواحل چین، و مناطق غربی نزدیک هونگ کونگ و سواحل چین مشرف بر دریای زرد هستند

◆ نفت ایران در تانکرها



◆ آسیب‌پذیرترین در برابر حملات یا مصادره‌های ایالات متحده



عملیات‌های توقیف نفتکش‌ها توسط ایالات متحده تا کنون بر حاشیه خاورمیانه متمرکز بوده است؛ یعنی در مسیر حرکت به سمت تنگه مالاکا که یکی از پرتددترین

آبراه‌های دریایی جهان به شمار می‌رود. تا این لحظه، ایالات متحده منطقه تجمع معمول نفتکش‌های مرتبط با ایران در سواحل مالزی را هدف قرار نداده است؛ این اقدام احتمالاً به دلیل بیم از پاسخ تلافی‌جویانه ایران از طریق حملات متقابل در منطقه خلیج فارس صورت گرفته است. علاوه بر این، عملیات‌های توقیف تانکرها توسط آمریکا از نظر ژئوپلیتیکی بسیار حساس است؛ چرا که هر چه کشتی‌های جنگی این کشور برای اجرای عملیات توقیف به عمق منطقه محاصره نزدیک‌تر شوند، بیشتر در معرض حملات احتمالی ایران قرار خواهند گرفت و این امر می‌تواند به تشدید بیشتر تنش‌ها منجر شود. با این وجود، اگر سایر گزینه‌ها به بن‌بست برسند، ایالات متحده ممکن است ریسک این مخاطره را بپذیرد. برخی از تحلیلگران معتقدند ایالات متحده همچنین می‌تواند واردات اساسی ایران را قطع کند؛ این کار یا از طریق جلوگیری مستقیم از ورود کشتی‌ها به بنادر ایران انجام می‌شود و یا با ایجاد بازدارندگی و منصرف کردن شرکت‌ها از تلاش برای رسیدن به ایران. علیرغم وجود معافیت‌های نظری در متن این محاصره، توقف واردات کالاهای حیاتی مانند غلات که معمولاً از تنگه هرمز عبور می‌کنند، ممکن است ایران را با سرعتی بیش از توقیف و مصادره محموله‌های هیدروکربنی‌اش، به پای میز مذاکره بکشانند.

اما حتی فرض اعمال یک محاصره شدیدتر - فارغ از احتمال مغایرت آن با قوانین جنگ - خود بر پایه فرضیه‌ای مشکوک استوار است؛ چرا که ایران از تولید داخلی چشمگیری در زمینه غلات برخوردار است و مسیرهای جایگزینی برای واردات محموله‌های بزرگ غلات و دانه‌های روغنی در اختیار دارد. با وجود اینکه ایران سالانه

مقادیر زیادی غلات و دانه‌های روغنی وارد می‌کند، بخش بزرگی از آن به عنوان خوراک دام استفاده می‌شود؛ بنابراین از دست رفتن کامل این واردات، آسیب شدیدی به بخش دامپروری و اقتصاد وارد خواهد کرد، اما لزوماً به قحطی نان در شهرها منجر نخواهد شد. فصل برداشت گندم در ایران از ژوئن آغاز می‌شود و بخش عمده‌ای از گندم مصرفی داخل کشور را تأمین می‌کند که در شرایط آب‌وهوایی مساعد، این خودکفایی در مقیاس وسیعی خواهد بود. اما مقادیر باقی‌مانده مورد نیاز برای مصرف، معمولاً از طریق تنگه هرمز به بندر امام خمینی (ره) می‌رسد که اصلی‌ترین بندر ایران برای جابجایی غلات است؛ بندر چابهار نیز به عنوان یک بندر جایگزین کوچک‌تر برای آن عمل می‌کند. ایران همچنین کانال‌های جایگزینی برای تأمین کالا در اختیار دارد، مانند کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که شامل مسیرهای دریایی در دریای خزر و خطوط ریلی قزوین است.



از سوی دیگر، علاوه بر خطوط ریلی که ایران را به چین متصل می‌کند، شبکه‌های مواصلاتی با کشورهای همسایه مانند پاکستان نیز وجود دارند که از بنادر کلیدی برخوردار هستند. ظرفیت‌های صادراتی از طریق دریا، قزوین و خطوط ریلی طی سال‌های اخیر شاهد توسعه چشمگیری بوده است؛ این روند توسعه عمدتاً ناشی از تلاش‌های روسیه پس از سال ۲۰۲۲ برای دور زدن تحریم‌های آمریکا و اروپا (که

در پی حمله به اوکراین وضع شدند) شکل گرفته است. با وجود سرمایه‌گذاری‌های اخیر، این مسیر همچنان با چالش‌های لجستیکی ویژه‌ای دست‌به‌گریبان است. با این حال، کریدور مذکور مسیرهای جایگزینی را برای واردات غلات و دانه‌های روغنی از سوی تولیدکنندگان بزرگی چون روسیه و قزاقستان فراهم می‌کند. در سال‌های اخیر، هر دو کشور مقادیر انبوهی از غلات را به ایران سرازیر کرده‌اند که این امر در سایه رشد روزافزون حجم باربری از طریق قزوین و خطوط ریلی محقق شده است.

در هر صورت، این محاصره آسیب‌های شدیدی به ایران وارد خواهد کرد. منابع امنیتی ایران گزارش داده‌اند که ۴۰ درصد از کل تجارت کشور را می‌توان از بنادر تحت محاصره دور کرد و به مسیرهای جایگزین انتقال داد؛ با این حال، استفاده از این گذرگاه‌های جایگزین ممکن است برای جلوگیری از تداوم بحران اقتصادی و ناآرامی‌های مدنی بلندمدت در کشور کافی نباشد. در واقع، این بحران از هم‌اکنون آغاز شده است؛ چرا که نرخ تورم در ماه آوریل به ۶۷ درصد جهش یافته و میلیون‌ها نفر شغل خود را از دست داده‌اند. هنوز مشخص نیست که آیا ایالات متحده و ایران در نهایت به سمت مذاکره حرکت خواهند کرد یا تشدید تنش؛ هرچند هر دو طرف همچنان گزینه‌های متعددی برای تصعید بحران در اختیار دارند. در این میان، ایران نقشه کابل‌های دریایی متصل‌کننده منطقه خلیج فارس به سایر نقاط جهان را منتشر کرده است؛ اقدامی که در کنار وضعیت زیرساخت‌های آسیب‌پذیر متصل به این کابل‌ها، هشدار جدی درباره شکنندگی آن‌ها به شمار می‌رود. اعمال تحریم بر این زیرساخت‌ها ممکن است

تهران را به سمت نوعی بن‌پست اقتصادی سوق دهد؛ وضعیتی که احتمالاً این کشور را مجبور خواهد کرد تا عملیات‌های خود را در منطقه، خواه علیه نیروهای آمریکایی و خواه به‌ویژه علیه همسایگان عرب خود در خلیج فارس و اقتصاد آن‌ها، به شدت افزایش دهد.

در مقابل، ایالات متحده این توانایی را دارد که محاصره خود را تشدید کند، تهدیداتش را عملی سازد، یا با ازسرگیری اقدامات خصمانه، انهدام کامل یا جزیی زیرساخت‌های حیاتی ایران را هدف قرار دهد. این تشدید تنش ممکن است با هماهنگی مجدد با اسرائیل صورت گیرد و احتمالاً الهام‌گرفته از تجربه واشنگتن در تقابل با حوثی‌ها در دریای سرخ طی یک بازه دو ماهه در سال ۲۰۲۵ باشد؛ یعنی زمانی که ایالات متحده برای نابودی بندر اصلی واردات سوخت در مناطق تحت کنترل حوثی‌ها تلاش کرد و اسرائیل نیز به طور همزمان، بمباران دو بندر اختصاصی واردات غلات و سایر اقلام اساسی را به صورت تدریجی پیش برد. در هر صورت، هرگونه سناریوی تشدید تنش، پیامدهای اقتصادی بسیار وخیمی برای ایران، خاورمیانه و کل جهان به همراه خواهد داشت.



تصویر بالا سمت چپ: بندر حدیده در یمن (ژوئیه ۲۰۲۴) که به طور معمول بندر اصلی ورود کالا به این کشور است. **تصویر بالا سمت راست:** آسیب‌های وارد شده به بندر در سپتامبر ۲۰۲۵ بر اثر حملات اسرائیل؛ این آسیب‌ها شامل اسکله‌های آسیب‌دیده، یک کشتی غرق‌شده و تجهیزات بارگیری است. **تصویر پایین:** مخازن سوخت تخریب‌شده در بندر الصلیف یمن که برای جابجایی غلات اختصاص یافته بود (مه ۲۰۲۵). این تصویر نشان‌دهنده تخریب کامل اسکله‌ها و تجهیزات تخلیه کالا بر اثر حملات مکرر اسرائیل است. ایالات متحده نیز پیش از این، انهدام بندر رأس عیسی (ویژه سوخت) را محکوم کرده بود.

چالش توسعه و اشاعه از نوعی دیگر بحران و بن‌بست کنونی در تنگه هرمز در نهایت و به احتمال زیاد، در چارچوب یک توافق جامع‌تر برای پایان دادن به جنگ حل‌وفصل خواهد شد. هرگونه سازوکار و ترتیبات امنیتی یا سیاسی در رابطه با این تنگه، مستلزم پذیرش متقابل یا مصالحه میان ایالات متحده و ایران است. بدون شک این روند پیامدهای جهانی بر آزادی کشتیرانی بین‌المللی خواهد داشت و این امر قطعاً تأثیرات عمیق و راهبردی بر جای می‌گذارد.

در صورت تصویب، این سازوکار زمینه را برای وضع عوارض بر کشتی‌های عبوری از آبراه بین‌المللی فراهم می‌کند. این اقدام در غیاب هرگونه قطعنامه از سوی شورای امنیت سازمان ملل متحد، نقض گسترده و آشکار کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه حقوق دریاها به شمار می‌رود؛ مضاف بر اینکه نقض صریح تحریم‌های ایالات متحده نیز محسوب می‌شود، مگر آنکه معافیت یا استثنای خاصی صادر شده باشد.

از دیدگاه ایران، کنترل بر این آبراه و ورودی استراتژیک آن بسیار حائز اهمیت است؛ چرا که آن را ابزاری برای اعمال نفوذ، کسب درآمد و تعدیل نرخ عوارض عبور بر اساس معیارهای خود می‌داند. این اقدامات می‌تواند شامل تغییر تعداد دفعات مجاز عبور در روز، یا اعمال ممنوعیت عبور برای کشورهای خاص، اتباع معین یا انواع مشخصی از کالاها و محموله‌ها باشد. کنترل بر این تنگه، ابزاری یک‌جانبه برای

تأثیرگذاری بر قیمت جهانی کالاها در اختیار ایران قرار می‌دهد و این پتانسیل را دارد که به عنوان یک اهرم فشار قدرتمند در هرگونه مذاکرات، وسیله‌ای برای بازدارندگی در آینده، و یا ابزاری جهت ایستادگی در برابر فشارها و تحرکات نظامی بیگانه مورد استفاده قرار گیرد. علاوه بر این، چنین سازوکاری می‌تواند منبع درآمد فوق‌العاده و چشمگیری را فراهم آورد.

در همین راستا، تهران ممکن است به دنبال وضع و جمع‌آوری عوارض عبور به عنوان تنها منبع مالی مطمئن برای بازسازی‌های پس از جنگ باشد؛ نیازی که با توجه به حجم گسترده ویرانی‌های ناشی از حملات اسرائیل، به ویژه در بخش صنایع زیربنایی مانند کارخانه‌های سیمان، پتروشیمی و فولاد، بسیار حیاتی خواهد بود. افزون بر ویرانی‌های گسترده، این نیاز ناشی از تضعیف اهرم‌های فشار سنتی ایالات متحده است؛ تحریم‌های واشنگتن که پیش از این برای چندین دهه بر ده‌ها میلیارد دلار از دارایی‌های مسدودشده ایران در خارج از کشور اعمال می‌شد، به دلیل تضعیف کارایی، دیگر کارکرد سابق را ندارند. در مقابل، درآمدهای حاصل از عوارض جدید به دلیل ماهیت نقدینگی بالا، ممکن است از ارزش کل دارایی‌های مسدودشده ایران نیز فراتر رود؛ چرا که بر اساس فرمول تعرفه‌گذاری جدید، این عوارض به طور دائم و مستمر در هر سازوکار آینده اخذ خواهد شد.



طرح‌های پیشنهادی ایران برای تنظیم و نظارت بر کشتیرانی در تنگه هرمز، موجی از نگرانی را در میان کشورهای حاشیه خلیج فارس برانگیخته است؛ کشورهایی که اکنون خود را ناگزیر به تعامل با این سازوکار جدید می‌بینند. این رویکرد همچنین زمینه‌ساز بروز هراس گسترده‌تر در میان کشورهای متکی به این آبراهه شده است، چرا که ادعاهای گسترده در خصوص حاکمیت دریایی و وضع عوارض بر گذرهای استراتژیک را تقویت می‌کند.

یکی از جدی‌ترین پیامدهای تسلط احتمالی ایران بر این تنگه، خطر فزاینده الگوبرداری و تکرار این سناریو در دریای سرخ است؛ موضوعی که گمانه‌زنی‌ها درباره آن از گذشته نیز مطرح بوده است. حوثی‌ها در دریای سرخ ممکن است با الهام از الگوی ایرانی، اقدام به وضع عوارض مشابه کنند؛ این اقدام به ویژه در صورت کاهش حمایت‌های مالی مستقیم ایران، می‌تواند به عنوان یک منبع درآمدی جایگزین برای

آن‌ها عمل کند. علاوه بر این، این احتمال وجود دارد که سایر کشورهای ساحلی مشرف بر آبراه‌های کلیدی جهان نیز با الهام از این رویکرد، اقدامات مشابهی را در پیش بگیرند؛ امری که کشورهای متکی به این مسیرها را ناچار می‌سازد تا برای باز نگه‌داشتن آبراه‌های حیاتی، هزینه‌های سنگینی را متحمل شوند و با چالش‌های فزاینده‌ای از جمله دزدی دریایی و دیگر تهدیدات امنیتی دست‌وپنجه نرم کنند. ابعاد و میزان این نگرانی‌ها در واکنش‌های تند کشورهای مشرف بر مالاکا — به عنوان یک مگا-تنگه جهانی — به وضوح نمایان است. در اواخر آوریل، وزیر دارایی اندونزی به احتمال وضع عوارض مشابه در تنگه مالاکا اشاره کرد؛ هرچند دولت این کشور بلافاصله تلاش کرد تا از این موضع‌گیری عقب‌نشینی کند، اما این اظهارات آشکارا نشان داد که ایده وضع عوارض سالانه تا چه حد در حال جدی شدن است. در صورت اعمال عوارض مشابه از سوی مالزی بر کشتی‌های عبوری از تنگه مالاکا، درآمد حاصل از آن برای نفتکش‌های بارگیری‌شده به حدود ۸.۵ میلیارد دلار خواهد رسید. کوالالامپور هنوز به طور رسمی درباره مسئله عوارض مالاکا موضع‌گیری نکرده، اما در سازوکار جدید ایران برای تنگه هرمز مشارکت داشته است. مالزی کانال‌های ارتباطی خود را با تهران حفظ کرده و از معدود کشورهایی است که درباره عبور کشتی‌هایش از تنگه هرمز با ایران مذاکره کرده است؛ امری که ایران از آن به عنوان سندی بر وفاداری شرکا و دوستانش یاد می‌کند. در مقابل، سنگاپور ایده مذاکره با ایران درباره عبور از تنگه هرمز را محکوم و با اصل وضع عوارض در مالاکا برای نخستین بار طی صدها سال گذشته مخالفت کرد. این موضع‌گیری بخشی از موقعیت سنگاپور را به عنوان هاب اصلی پالایش، تجارت و سوخت‌رسانی به

کشتی‌ها منعکس می‌کند؛ جایگاهی که سودآوری آن بیش از آنکه حاصل از اخلاص در حرکت ترانزیتی مالاکا باشد، ناشی از رونق آن است و وضع عوارض می‌تواند کشتی‌ها را به تغییر مسیر به سمت سایر مضایق دوردست سوق دهد. از منظر تاریخی، دو نمونه مشابه با اقدامات کنونی ایران وجود دارد که هر دو پیش‌زمینه‌ای برای شکل‌گیری حقوق دریایی نوین به شمار می‌روند؛ مهم‌ترین آن‌ها «عوارض سوند (Sound Dues)» بود که دانمارک تا سال ۱۸۵۷ بر مضایق خود اعمال می‌کرد و نرخ آن بر اساس عواملی چون ملیت کشتی، بین ۱ تا ۵ درصد ارزش کالا متغیر بود؛ سازوکاری که امروزه بر اساس قواعد بین‌المللی کنونی دیگر قانونی محسوب نمی‌شود. برخی نیز این وضعیت را با «پیمان مونترو» مقایسه می‌کنند؛ معاهده‌ای چندجانبه که به ترکیه اجازه می‌دهد هزینه‌های خدمات ارائه‌شده به کشتی‌های عبوری از مضایق خود را دریافت کند. این پیمان به عنوان یک مفر و راهکار احتمالی برای خروج از بحران تنگه هرمز مد نظر قرار دارد، هرچند که مفاد آن پیش از نظم حقوقی بین‌المللی فعلی تدوین شده است. گزارش‌ها نشان می‌دهد آنکارا در سال ۲۰۲۴ از محل بیش از ۵۱,۰۰۰ عبور، درآمدی بالغ بر ۲۳۰ میلیون دلار کسب کرده است که رقمی ناچیز به شمار می‌رود و به سختی می‌توان آن را یک سودآوری تجاری قلمداد کرد؛ این میزان همچنین بسیار کمتر از تعرفه‌های پیشنهادی ایران است. بازپس‌گیری اختیاری این هزینه‌ها در هرمز ممکن است قابل اجرا باشد، اما بعید است عملیاتی شود، مگر آنکه هدف نخست ایران، به رسمیت شناخته شدن حق حاکمیتش در وضع عوارض عبور از تنگه هرمز باشد، نه صرفاً دستیابی به درآمدهای کلانی که عوارض واقعی ترانزیت ایجاد می‌کند.

چنانچه دامنه عوارض پیشنهادی ایران به سایر آبراه‌ها گسترش یابد، بسیاری از سفرهای دریایی مشمول پرداخت عوارض چندگانه خواهند شد؛ به طوری که نفت خروجی از خلیج فارس، یک بار در تنگه هرمز و بار دیگر در صورت حرکت به سمت مشتریان بزرگ در شرق آسیا، در تنگه مالاکا مشمول عوارض می‌شود. این امر هزینه مدل «نرخ ثابت» را مضاعف خواهد کرد. علاوه بر این، ممکن است اشکال دیگری از مالیات بر حمل‌ونقل دریایی نیز شایع شود؛ در چنین سناریوی توسعه‌یافته‌ای، حتی می‌توان تصور کرد که نفتکش‌های فعال در دریای بالتیک نیز مشمول تعرفه‌های مشابه شوند.

در سناریوی مذکور، نفتکش‌ها در دریای بالتیک ناگزیر به پرداخت درصدی از ارزش کل محموله خود خواهند شد، مشابه همان الگویی که پیش‌تر دانمارک در مضایق خود اعمال می‌کرد. این فرآیند هزینه بسیار سنگین‌تری را به ویژه در زمان افزایش قیمت نفت تحمیل خواهد کرد. علاوه بر این، هزینه‌های مربوط به بازپس‌گیری مخارج در مضایق جبل‌الطارق (که بدون شک بار مالی جدیدی را بدون ارائه خدمات ملموس ایجاد می‌کند) به همراه عوارض ثابت در تنگه باب‌المندب، فشار مضاعفی را شکل خواهند داد. این بار مالی زمانی فرساینده‌تر و محسوس‌تر می‌شود که قیمت نفت کاهش یابد؛ چرا که این هزینه‌های ثابت، علاوه بر تعرفه‌های قانونی و جاری کانال سوئز، به ساختار هزینه‌ای ترانزیت اضافه می‌شوند.

