

لیکونکی: کامران یگانگی «Kamran Yeganedi» .
منبع اوډخپړیدو نیټه: کړیدل «2026-10-03» .
ژباړونکی: پوهندوی دوکتور سیدحسام «مل» .

د هرمز شاوخوا د تېلو لپړد لارې له خپلو ځانګړو
تنگو برخو (چوکپوائنتونو) سره مخ دي

*The oil routes around Hormuz face their own
chokepoints*

جګړې د بدیلو پایپ لاینونو اهمیت د ستراتیژیکو لاسته راوړنو په کچه لوړ کړی دی،
خو د تیلو دغه معمولي (بېرلونه) باید لاهم په خوندي توګه خپل منزل ته ورسېږي .

*The war has made bypass pipelines strategic prizes, but the barrels
still have to make the journey safely.*



Photo Credit: The Cradle

د سعودي عربستان د تیلو تیانکرونه یو ځل بیا په "ینبع" (Yanbu) کې د بارولو په حال
کې دي؛ دال له هغه وخته درې اونۍ هم نه دي تېرې شوي چې د یرون بريدونو له امله د

"ختیځ-لويديځ" پایپ لاین (چې د سره سمندرګي دې بندر ته تیل رسوي) فعالیت بند شوی و. د سېپتمبر په ۲۴ مه راپور ورکړل شو چې خام تیل بیا لويديځ لوري ته روان شوي، که څه هم تر هغه وخته هېڅ بېړۍ بار نه و اخیستی.

د سېپتمبر تر ۲۹ مې پورې، سوداګریزو سرچینو او د لېږد رالېږد (شپینګ) معلوماتو وښودله چې د بارولو لړۍ بېرته پیل شوې ده. د دې فعالیت ځنډېدل او بېرته پیلېدل د دې یو ګران بیه مثال و چې د هرمرز تنګي شاوخوا د تیلو یوه لاره څه کولی شي او څه نه شي کولی. ینبع، جیحان (Ceyhan) او بنیاس (Baniyas) په دې لړۍ کې په دریو خورا مختلفو نقطو کې موقعیت لري.

ینبع یو فعال (۱۲۰۰) کیلومتره پایپ لاین او د صادراتو یو جوړ شوی ترمینل لري. جیحان د مخه د عراق خام تیل باروي، که څه هم د عراق اوسنۍ کچه په ورځ کې د سلګونو زرو بیرلونو په اندازه ده، نه د ملیونونو بیرلونو. بنیاس کولی شي په نهایت کې عراق ته د مدیترانې سمندرګي ته یوه مهمه لار برابره کړي، خو اوس مهال دا یوه داسې پروژه ده چې په نوي زیربنایي جوړښت، مالي تمویل، سیاسي هوکړو او د دوو بې ثباته هېوادونو په اوږدو کې امنیتي خوندیتوب پورې تړلی ده.

دا پرتله د هغو تیلو څخه پیل کیږي چې د بحران پر مهال بېړیو ته رسیږي. د پایپ لاین ظرفیت یوازې تر هغه حده اهمیت لري چې دلارې په اوږدو کې پمپونه، ترمینلونه او امنیتي وضعیت یې اجازه ورکوي.

د ینبع زیان منونکي حیاتي لار

د سعودي عربستان د (۱۲۰۰) کیلومتره اوږد "ختیځ-لويديځ" پایپ لاین نومول شوی ظرفیت په ورځ کې ۷ ملیونه بیرله دی. د سېپتمبر له بریدونو دمخه، د دې سیستم له لارې د تیلو جریان له دې ظرفیت څخه کم و. درې پمپینګ سټیشنونه زیانمن شول او د فعالیت بندېدو له امله په ینبع کې د خامو تیلو بارول ودرول شول. ریاض د عراق مقاومت کوونکي ډلې پرې وګڼلې؛ خو په عراق کې اسلامي مقاومت ډلې د دې برید مسؤلیت رد کړ. بغداد دا برید وغنده او په اړه یې پلټنې پیل کړې.

د سېپتمبر په ۲۲ مه د پایپ لاین بیا فعالول سمدستي د صادراتو د بېرته پیل لامل نه شو. مخکې له دې چې ټانکرونه بار شي، اړتیا وه چې خام تیل ینبع ته ورسېږي او زیرمې بېرته پکې شي. د رویترز لخوا د خپرو شویو معلوماتو له مخې، دوه بېړۍ چې د سېپتمبر د ۲۳ مې لپاره ټاکل شوې وې، له بار اخیستلو پرته لاړې. د بارولو لړۍ څو ورځې وروسته بیا پیل شوه، وروسته له هغه چې د وچې په دننه کې په سلګونو کیلومتره لري پرتو پمپینګ سټیشنونو باندې برید بندر غیر فعال کړی و.

کله چې ټانکرونه بېرته راستانه شول ، ښېع په ورځ کې د [۲ ملیون او ۲/۶۵ ملیون] بېرل تیلو ترمنځ لېږد ترسره کاوه. سوداګرو تمه درلوده چې د تېلو جريان به دورځي له (۳) ملیون څخه تر (۴) ملیون بېرلو پورې لوړ شي، خو د بريد څخه مخکې د شاوخوا (۵/۵) ملیون بېرلو کچې ته بېرته راستنيدل ممکن يوه بله مياشت وخت ونيسي.

سفر هم ډير گران شوی دی. د سعودي عربستان سره تړلو ټانکرونو لپاره چې په ښېو کې زنگ و هي د جگړې خطر پرېمېم د کښتۍ ارزښت شاوخوا « ۳ » سلنې ته لوړ شوی، چې د جولای په لومړيو کې له ۱ سلنې څخه ښکته و. د ۱۰۰ ملیون ډالرو ټانکر لپاره چې دوه ملیون بېرله لېږدوي، ۳ سلنه پرېمېم د هر بېرل لگښت ته نږدې (۱/۵۰) ډالر اضافه کوي، د سونګ يا بار وړلو دمخه. ښېو ممکن هر مزل له لارې تير شي، مګر بيمه کونکي د لارې د بدلولو لپاره ډير لگښت اخلي.

ښېو لاهم آسيا ته تلونکي کارګو د سويلي سره سمندر او باب المندب سره مخ پريږدي. د يمن د انصار الله سره تړلي پوځ لخوا بريدونو او خبرداريو د دې اوبو له لارې تيريدل ډير گران او ناڅرګند کړي دي. د هيدمار سمندري هولو ښکړ اجرايوي رييس پنګچ کهنه د کښتۍ مالکينو لپاره يوه بله ستونزه روښانه کړې: سره سمندر د متحده ايالاتو سمندري محافظت نلري چې کله ناکله د هر مزل شاوخوا شتون لري.

سعودي عربستان يوازې د يوې تنګې څخه تښتيدلی ترڅو خپل تيل بلې ته واستوي. اروپا ته تلونکي بار وړونکي توکي کولی شي د سره سمندر له لارې شمال ته لاړ شي، مګر آسيايي پيرودونکي د سويلي لارې ته اړتيا لري. دا ویش محدودوي چې رياض څنګه په آزاده توګه کولی شي بار وړلو ته لاره هواره کړي کله چې د باب المندب شاوخوا خطرونه لوړ شي.

د سیهان (Ceyhan) لپاره د سويلي اکمالاتو ستونزه

سیهان لا دمخه د عراق خام تيل باروي، که څه هم د خليج له لارې د صادراتو په پرتله يې له شمال څخه راتلونکي اکمالات لږ دي. د سپتمبر په نيمايي کې د تيلو جريان په ورځ کې شاوخوا (۲۰۰،۰۰۰) بوشکو ته رسېده، په داسې حال کې چې له جگړې مخکې دا کچه شاوخوا (۲۵۰،۰۰۰) بوشکې وه. د بغداد لپاره ننگونه دا ده چې څنګه تيل له خپلو پراخو سويلي ميدانونو څخه د صادراتو شمالي سيستم ته ورسوي.

عراق د سړک له لارې شمال لور ته د سويلي تيلو په لېږد پيل کړی دی. د سپتمبر په مياشت کې په يوه ازما ښیني بهير کې، (۲۰۹) ټانکر لارې چې شاوخوا (۳۸،۰۰۰) بوشکې تيل يې لېږدول، په دوو ورځو کې کرکوک ته واستول شوې. وروسته د بصري د تيلو شرکت وويل چې په ورځ کې شاوخوا ۲۵۰،۰۰۰ بوشکې تيل شمال ته لېږدول کيږي ترڅو له هغه ځايه د سیهان له لارې صادر شي.

د لاریو کاروانونه د بحران پر مهال ګټور دي، خو نشي کولی د لوړ ظرفیت لرونکي پایپ لاین ځای ونیسي. په لومړۍ ازمايښتي پروسه کې، په هره لارۍ کې په اوسط ډول شاوخوا ۱۸۲ بوشکي تیل لېږدول کېدل. په دې کچه د (۲۵۰،۰۰۰) بوشکو تیلو لېږد به شاوخوا (۱،۳۷۰) ځله د بار شویو لاریو تګ راتګ ته اړتیا ولري (چې پکې د راتلونکي پړاو لپاره سویل ته د لاریو بېرته ستنېدل هم شامل دي). د سرکونو وضعیت او د بارولو ځایونه هم اضافي محدودیتونه رامنځته کوي. له همدې امله، د سیهان د صادراتي ظرفیت پراختیا تر ډېره حده په ترکي ترمینل پورې نه، بلکې په عراق کې دننه سویل-شمال د یوې باوري اړیکې په جوړولو پورې اړه لري.

د "Energy Aspects" شرکت د انرژۍ شنونکي ریچارډ برونز خبرداری ورکړی چې د هرمرز تنګي د بدیل په توګه د بدیلو لارو (بای پاس) زیربناوو ته کتل سم کار نه دی. هغه "عرب نیوز" ته وویل: "دا مفکوره چې ګواکې د هرمرز تنګي به خپل اهمیت له لاسه ورکړي یا بې ارزښته شي، یوازې تشې خبرې دي." د عراق لپاره، سیهان ته غځېدلي لاره د صادراتو یوه لاره برابروي؛ خو دا لاره لا نشي کولی سویلي خام تیل په دومره لویه کچه ولېږدوي چې پر خلیج د بغداد تکیه کمه کړي.

د جګړې په نقشه کې بنیاس (Baniyas)

بنیاس تر ټولو ستره او مهمه طرحه ده ځکه چې دا کولی شي د عراق د صادراتو نقشه له سره بدله کړي. عراق د یوې کنسورشیم (ګډې ډلې) سره چې پکې شیورون (Chevron)، تی آی کپیتل (TI Capital) او د قطر UCC شرکتونه شامل دي، د لومړنیو مطالعاتو منظوري ورکړې ده؛ په دې مطالعاتو کې د بصرۍ-حدیثي-کرکوک-سیهان او بصرۍ-حدیثي-بنیاس لارې پرتله کېږي. چټم هاوس د عراق-سوريې پراخه شبکه شاوخوا (۱۵) ملیارد ډالر اټکل کوي، چې د لومړني ظرفیت اټکل شوی شاوخوا ۲ ملیون بېرله دی او د جوړولو احتمال یې شاوخوا څلور کاله وخت نیسي. د سوريې چارواکو یو څه لنډ وخت ورکړی دی.

د سوريې د پټرولیم شرکت مشر یوسف قبالوي په اګست کې وویل چې د حدیثه-بنیاس پروژه ممکن د وروستي تړونونو او انجینرۍ کار وروسته شاوخوا (۳۰) میاشتې څخه تر دریو کلونو پورې وخت ونیسي. حتی لنډ مهال ویش هم بنیاس د اوسني بار وړلو بحران څخه هاخوا ځای په ځای کوي، فرض کوي چې تړونونه او تمویل خوندي شوي دي.

د لارې امنیتي ستونزه هم په نقشه کې د رسم شوي کرښې په پرتله خورا پیچلې ده. د حدیده څخه سوريې ته د تلو لپاره یوه پایپ لاین به د سوريې ختیځ ته د ننوتلو د مخه د عراق لویدیځ څخه تیرېږي، پشمول د هغو سیمو چې د داعش حجرې اندېښنه پاتې دي، چیرې چې دولتي واک نا مساوي پاتې دی او وسله والې ډلې خپل فعالیت ته دوام ورکوي.

چتم هاوس په سپتمبر کې یادونه وکړه چې وسله والو لوبغاړو، په شمول د داعش، په ختیځ سوريه کې د تیلو څاګانو او ټانکرونو لاریو برید کړی، پداسې حال کې چې د عراق ټوټه ټوټه امنیتي سیستم ډیری لوبغاړي پریري چې د زیربنا څخه د کرایې د مخنیوي یا استخراج کولو توان لري.

په سوريه کې د اسرائیلو بریدونه او پوځي شتون به د بنیاس ته د هر پایپ لاین په اړه وي. داسې هیڅ شواهد نشته چې اسرائیل پلان لري چې په پروژې برید وکړي، مګر د سوريې له خاورې څخه لاره به د امنیتي تضمینونو پورې اړه ولري چې د مشق یې لا تر اوسه نشي چمتو کولی.

بنیاس پخپله د "بیارغونې" کلمې څخه ډیر فعال دی چې ځینې وختونه وړاندیز کوي. د عراق اصلي سونګ تیل لا دمخه د سوريې له لارې تړک شوي او په ترمینل کې اداره شوي، دا ښیي چې سوداګریز لوژستیک سلسله کار کولی شي. موجوده سوداګري پروژې ته د پښو ځای ورکوي، مګر د لاریو د سونګ تیلو اداره کول د پایپ لاین خام 1-2 ملیون bpd بارولو څخه لږ دي. د خیره کول، د پمپ کولو سیستمونه، برتونه او د ترمینل اعتبار باید د مطابق سره اندازه شي.

د کرکوک-بانیاس پخوانۍ کرښه سخته زیانمنه شوې وه، او د پلان شوې شبکې لپاره ممکن یوه بله لاره وټاکل شي. له همدې امله، د لاری موټرو اوسنۍ تګ راتګ د خامو تیلو د دوامداره جریان د سمبالولو لپاره د اړین لګښت یا ساختماني کار په اړه ډېر معلومات نه وړاندې کوي.

بندیزونه یوه بله ستونزه ده، که څه هم د بشارالاسد د واکمنۍ د وخت په پرتله لږ سخت دي. اروپایي اتحادیې په ۲۰۲۵ کال کې پر سوريې خپل پراخ اقتصادي بندیزونه لږ کړل، خو امنیتي او هدفې اقدامات یې وساتل؛ همدارنګه متحده ایالاتو د ۲۰۲۶ کال په اګست کې سوريه د "تروریزم د دولت ملاتړې" په توګه له نوملړ څخه وويستله. دا کار د څو ملیارد ډالرو په ارزښت د یوې پروژې لپاره بانګي، بیمې، د لازمي پلټنې (-due diligence) او د مقابل لوري خطر ونه کموي، خو په بشپړه توګه یې له منځه نه وړي. د ایران نفوذ د عراق له لارې تیرېږي

د عراق د لویدیځو لارو تر شا جیوپولیتیک منطق اکثراً د هر مز په تنګي باندې د ایران د نفوذ د کمولو د یوې وسیلې په توګه بیانېږي. په عراق کې د ایران نفوذ د انرژۍ د سوداګرۍ، سیاسي شبکو او هغو وسله والو ډلو له لارې هم پراخېږي چې د عراق په ټوټه ټوټه امنیتي جوړښت کې ځای پر ځای شوي دي.

په ورته وخت کې، تهران له عراق سره هغسې چلند نه کوي لکه څنګه چې یې له نورو خلیجی هیوادونو سره کوي. مصطفی خوشچشم، چې د ایران په تلویزیون کې یو سیاسي شنونکی دی، د اګست په میاشت کې الجزیرې ته وویل چې ایران عراق ته د یو

"دوست هیواد" په سترګه ګوري او ځینو عراقي تیلو وړونکو کښتیاو ته یې اجازه ورکړې چې د هرمل له لارې تېرې شي.

هغه وویل چې بغداد "تل د متحده ایالاتو په وړاندې درېدلی دی." د هغه دا نظر د بغداد د دریځ په اړه د ایران یو ډول تفسیر دی. د خلیج او متحده ایالاتو لخوا د ملاتړ وړ لویډیو صادراتي دهلیزونو په لور د عراق حرکت به هغه اقتصادي نفوذ هم بدل کړي چې ورسره تړاو لري.

د بانیاس یا جیهان (Ceyhan) له لارې پراختیا به بغداد ته دا فرصت ورکړي چې له ایران سره د اړیکو له پرې کولو پرته د صادراتو پر شرایطو خبرې اترې وکړي. د خلیج پانګونه به نوي ترانزیتی شریکان او د پانګې سرچینې راوړي، که څه هم دا به په اتوماتیک ډول د عراق سیاسي دریځ بدل نه کړي.

امنیتي مسله دوه اړخیزه ده. د ایران پلوي مقاومت کونکې ډلې کیدای شي د زیان مننې لامل شي که چیرې دوی کوم دهلیز خپلو ستراتیژیکو ګټو ته ګواښ وګڼي. د داعش پاتې شوني او سیمه ییز ځواکمن کسان هم کولی شي د دې پروژې مخه ونیسي، په داسې حال کې چې د ترانزیتی هیوادونو ترمنځ شخړې کیدای شي حتی د کوم برید پرته د تیلو جریان ودروي. په یانبو (Yanbu) کې زیانمن شوي پمپونه د ځمکنی دهلیز د زیان مننې په اړه یو خبرداری دی. د عراق نور وړاندیز شوي وتلو لارې هم له خپلو خنډونو سره مخ دي. د سعودي عربستان له لارې د عراق د پایپ لاین (IPSA) بیا رغونه به د ریاض موافقې او پراخ ترمیم ته اړتیا ولري. د بصرې - عقبه لاره باید د لویډیو عراق او اردن له لارې جوړه شي.

د مصر د SUMED پایپ لاین لا دمخه کار کوي، مګر بغداد د عراقي خام تیلو د تغذیه کولو لپاره مستقیمه لاره نلري. د اوس لپاره، د خلیج سویلي ترمینلونه د عراق یوازینی لاره پاتې ده چې په پراخه کچه صادرات اداره کولو توان لري.

ټانکر ته څه رسیږي؟

د اکتوبر په پیل کې، یانبو کولی شي ترټولو لوی احتمالي حجم انتقال کړي ځکه چې پایپ لاین او بندر لا دمخه شتون لري، مګر د هغې د 7 ملیون bpd نوم پلیټ شمیره د سمدستي صادراتو وړ ظرفیت څخه ډیر دی، پداسې حال کې چې د سره سمندر د بار وړلو لګښتونه او باب المندب اندیښنې پاتې دي.

سیهان اوس کولی شي د عراق خام تیل بار کړي، مګر پراختیا د عراق د داخلي شمال - جنوب لوژستیک حل کولو پورې اړه لري. بنیاس ترټولو لوی جیوپولیتیکل بدلون وړاندې کوي، مګر دا کلونه، ملیاردونه ډالر، او امنیتي تړونونه په پیمانه د خام تیلو لیردولو څخه لري پاتې دي.

هرمز د سیمې د تیلو سوداګرۍ لپاره مرکزي پاتې دی حتی که څه هم ایالتونه په بدیلونو کې پانګونه کوي. یانبو، سیهان او بنیاس هر یو د تنګي څخه د پمپ کولو سټیشنونو، دښتو دهلیزونو، بیمې کونکو یا ترانزیت حکومتونو ته یو څه خطر لیرېږي. د دوی ارزښت به د هغو بیرلونو لخوا اندازه شي چې کښتیاو ته رسېږي کله چې د خلیج لاره تر ګواښ لاندې وي، نه د پروژې په پلان کې لیست شوي ظرفیت لخوا

-----په درناوی «05-10-2026»

.....