

The Diplomatic Interactions Quarterly
Vol. 3, No. 9, Spring 2025, Pp: 139-176
<http://www.dpiq.ir>

The Bab al-Mandeb Corridor and the New Power Diplomacy in West Asia

Vahid Ranjbar Heidari¹

Rohollah Ghasemian²

Zeinab Darvishvand³

(Received: 30/06/2024 - Accepted: 15/03/2025)

DOI: 10.22034/dpiq.2025.532118.1044

Extended Abstract

Introduction

The strategic Bab al-Mandeb Strait, serving as an economic corridor between the Indian Ocean and the Red Sea, has long played a decisive role in the geopolitical equations of West Asia, a region that has recently emerged as a center of tension in new power dynamics. The significance of examining the Bab al-Mandeb Corridor lies in its role as a magnet for

1. Assistant Professor, Department of Political Science, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran (Ranjbar@soc.ikiu.ac.ir)- **Corresponding Author**

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0002-7235-3265>

2. Assistant Professor, Department of International Relations, Islamic Azad University, Central Branch, Tehran, Iran. (R.ghasemian@iauctb.ac.ir)

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0003-3497-2687>

3. M.A., Department of Political Science, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran (Z.darvishvand1374@gmail.com)

Orcid Code: <https://orcid.org/0009-0001-6468-0557>

regional and trans-regional powers seeking to influence and control the passage of ships. As a critical maritime channel linking Asia, Africa, and Europe, this strait holds a decisive position alongside the Suez Canal in the context of global economic integration and rising energy demand. However, persistent regional instability, coupled with various destabilizing factors, has created prolonged periods of disorder in the Bab al-Mandeb Strait.

The main research question addressed in this study is: What is the impact of the Bab al-Mandeb Strait as a maritime corridor on the shifting power equations in West Asia? Drawing on the theory of offensive and defensive realism, and employing a descriptive-analytical methodology with data collected from library and documentary sources, the study analyzes the hypothesis that Houthi operations against commercial and military vessels in the Bab al-Mandeb corridor have disrupted maritime traffic. This disruption has led to rerouting, increased transit time, and higher costs for transporting goods and energy. Consequently, the military intervention of Israel, the United States, and certain Arab states against Houthi positions underscores the corridor's active role as a critical variable in West Asian geopolitical equations. In light of these developments, regional and international cooperation is essential to ensure security and stability, thereby facilitating global economic growth, maintaining the balance of geopolitical power, and guaranteeing the safe passage of ships.

Research Background

Several studies have examined international waterways and strategic straits, though none have fully addressed the Bab al-Mandeb Corridor's recent geopolitical role in West Asia, particularly as a lever of pressure against Israel during the Gaza conflict. For instance:

Mohammadi (2019), in *The Geopolitics of Strategic Straits of the Middle East and Its Role in Regional Equations*, emphasized the strategic leverage of vital straits but did not focus on the contemporary situation in Bab al-Mandeb.

Rezvani (2017), in *Strategic Geography of the Persian Gulf and the Red Sea*, highlighted Yemen's geopolitical significance due to its control over

the Bab al-Mandeb Strait, yet overlooked trans-regional actors' involvement.

Ahmadi (2010), in *The Role of Resistance Groups in Changing the Balance of Power in West Asia*, analyzed Houthi strategies to pressure the Saudi coalition without considering wider regional dynamics.

Najafi (2011), in *Geopolitical Developments in Yemen and Their Impact on World Energy Security*, focused solely on energy security risks.

Ghaffari (2018), in *Strategies of Regional Powers Towards International Straits*, examined traditional positions of Iran, Saudi Arabia, and Israel without incorporating recent events.

Methodology

This study employs a descriptive-analytical approach with documentary and library-based data collection. The analysis model is designed around the status of international corridors in the region, with the offensive and defensive realism framework applied to evaluate Houthi behavior in Bab al-Mandeb.

Discussion

On October 7, 2023, Hamas launched a surprise attack in southwestern Israel, prompting Israeli counterattacks in Gaza. Concurrently, the Houthis, controlling northwestern Yemen (including Sanaa), initiated sporadic missile and drone attacks on southern Israel. Most of these attacks were intercepted by Israeli Air Defense Forces and allied American warships in the Red Sea. By November, Houthi attacks expanded to ships in and near the Red Sea, initially targeting Israeli-affiliated vessels, and later those of the United States and Britain. These assaults involved drones, anti-ship missiles, and small armed vessels (Krasna, 2024). In response, the United States launched Operation Welfare Guardian on December 18, 2023, to secure Red Sea shipping, although only Bahrain fully joined the force, while other countries—including the European Union, China, and India—sent limited naval support (Lagron, 2023).

Final Results

The Bab al-Mandeb Strait, through which approximately 4 million barrels of oil pass daily, has emerged as a focal point for regional and international actors. This study demonstrates that Houthi operations disrupted maritime traffic, resulting in increased costs and delays, and triggered military interventions by Israel, the United States, and select Arab countries, further destabilizing the corridor. Given its vital role in connecting Asia, Africa, and Europe and its significance in global energy supply and economic integration, maintaining security and stability in the Bab al-Mandeb Strait is crucial for both regional geopolitics and the global economy.

Keywords: Bab al-Mandab Strait, Diplomacy, Geopolitics, West Asia, Maritime Corridor, Yemen.

How to Cite: Rahimi, M. S., Mohtashamipour, F. and Gohari Moqaddam, A. (2025). The Role of Traditional Culture in China's Diplomatic Interactions with a Focus on the Idea of Harmony. (e223320). *Diplomatic Interactions*, 3 (9), 139 - 176. doi: 10.22034/dpiq.2025.532118.1044

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا

وحید رنجبرحیدری^۱ - روح‌اله قاسمیان^۲ - زینب درویشوند^۳

(تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۴/۱۰ - تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۱۲/۲۵)

DOI: 10.22034/dpiq.2025.519746.1037

چکیده

تنگه استراتژیک باب‌المنذب به‌عنوان یک کریدور اقتصادی بین اقیانوس هند و دریای سرخ، همواره نقش تعیین‌کننده‌ای در معادلات ژئوپلیتیک غرب آسیا ایفا نموده که در حال حاضر به یکی از کانون‌های تنش در معادلات جدید قدرت تبدیل شده است. مسئله اصلی بررسی نقش کریدور باب‌المنذب در معادلات سیاسی و اقتصادی منطقه است که موجب حضور قدرت‌های منطقه و فرا منطقه‌ای با هدف اثرگذاری و کنترل بر عبور و مرور کشتی‌ها شده است. این تنگه به‌عنوان یک کانال دریایی حیاتی که آسیا، آفریقا و اروپا را به هم متصل می‌کند، در چارچوب ادغام اقتصادی جهانی و افزایش تقاضای انرژی، در کنار کانال سوئز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. با این حال، بی‌ثباتی منطقه و ترکیبی از سایر عوامل بی‌ثبات‌کننده منجر به یک دوره طولانی بی‌نظمی در تنگه باب‌المنذب شده است. سؤال اصلی پژوهش؛ میزان اثرگذاری تنگه باب‌المنذب به‌عنوان یک کریدور دریایی در تغییر معادلات جدید قدرت در غرب آسیا چگونه است؟ با اتکا بر نظریه رئالیسم تهاجمی و تدافعی و با بهره‌گیری از روش توصیفی - تحلیلی و گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و اسنادی به تحلیل فرضیه پرداخته که بیانگر تشدید عملیات متعدد علیه کشتی‌های تجاری و نظامی توسط حوثی‌ها در مسیر کریدور باب‌المنذب بوده و احلال و کاهش حجم تردد کشتی‌های تجاری و در نتیجه تغییر مسیر و افزایش زمان و هزینه در حمل کالا و انرژی را شاهد بوده و متعاقب آن ورود نظامی رژیم صهیونیستی، امریکا و برخی کشورهای عرب منطقه در قالب حمله نظامی به مواضع حوثی‌های یمن را به دنبال داشت که خود حاکی از اثرگذاری فعال این تنگه به‌عنوان متغیر اثرگذار در معادلات غرب آسیا است و در مواجهه با این وضعیت، همه کشورها باید همکاری خود را برای تضمین امنیت و ثبات در منطقه تقویت کنند تا توسعه اقتصادی جهانی و تعادل نظم ژئوپلیتیکی و حفظ جریان عبور صلح‌آمیز کشتی‌ها در این آبراه به توسعه اقتصاد جهانی کمک نماید.

واژگان کلیدی: تنگه باب‌المنذب، ژئوپلیتیک، غرب آسیا، کریدور دریایی، یمن.

۱. استادیار علوم سیاسی دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران (Ranjbar@soc.ikiu.ac.ir) - نویسنده

مسئول

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0002-7235-3265>

۲. استادیار روابط بین‌الملل دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مرکز، تهران، ایران. (R.ghasemian@iauctb.ac.ir)

Orcid Code: <https://orcid.org/0000-0003-3497-2687>

۳. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد علوم سیاسی دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران

(Z.darvishvand1374@gmail.com)

Orcid Code: <https://orcid.org/0009-0001-6468-0557>

مقدمه

تنگه باب‌المنذب یکی از گذرگاه‌های استراتژیک دریایی جهان است که بین شبه‌جزیره عربستان در شمال شرقی (سمت یمن) و شاخ آفریقا در جنوب غربی (به‌ویژه جیبوتی و اریتره) واقع شده و یک آبراه باریک را تشکیل می‌دهد که دریای سرخ را به خلیج عدن و در ادامه به اقیانوس هند متصل می‌کند. هر حادثه‌ای در تنگه باب‌المنذب می‌تواند بر بازارهای جهانی تأثیر بگذارد و زنجیره‌های تأمین را در بخش‌های کلیدی مختل نموده و هزینه‌های لجستیک را افزایش دهد. این تنگه نقش کلیدی در تجارت جهانی ایفاء می‌کند و تنها راه دسترسی مستقیم دریایی به کانال سوئز و حلقه اصلی ارتباط بین اروپا و آسیا است که سالانه بین ۱۰ تا ۱۲ درصد از تجارت دریایی از آن عبور می‌کند و نشان‌دهنده تردد هزاران کشتی حامل کالاهای ضروری و انرژی از این کریدور است و از آنجا که در باریک‌ترین نقطه خود تنها ۳۰ کیلومتر عرض دارد، ناوبری را به ویژه در زمان تنش یا درگیری، بسیار حساس می‌کند.

حمله حماس به اسرائیل در ۱۷ اکتبر ۲۰۲۳ و حمله نظامی اسرائیل به غزه، وضعیت امنیتی بزرگی در دریای سرخ و تنگه باب‌المنذب پدیدار نمود. زمانی که حوثی‌های یمن شروع به هدف قرار دادن کشتی‌های بین‌المللی در حال عبور از منطقه نمودند، اوضاع وخیم‌تر شده و تأثیر منفی بر کشتیرانی و تجارت گذاشت. بحران دریای سرخ یکی دیگر از اختلالات عمده‌ای است که بر پویایی کشتیرانی و لجستیک تأثیر می‌گذارد و در طی سال‌های گذشته، گذرگاه‌ها و مسیرهای بین اقیانوسی، به‌طور چشمگیری تحت تأثیر مجموعه‌ای از ناهنجاری‌های آب و هوایی (خشک‌سالی که ظرفیت کانال پاناما را ۳۶ درصد کاهش داد (آسوشیتدپرس ۲۰۲۴)، درگیری‌های نظامی (جنگ روسیه و اوکراین، بحران غزه و اسرائیل)، به گل نشستن کشتی‌ها (حادثه «اور گیون»، زمانی که کانال سوئز در مارس ۲۰۲۱ به مدت شش روز مسدود شد و هزینه تجارت آن روزانه ۱۰ میلیارد دلار آمریکا بود) و درگیری‌های دریایی قرار گرفته‌اند. ارنست گلنر و رابرت مونتاگن، از کشور یمن تحت عنوان یک ملت قطعه قطعه شده تفسیر می‌نمایند که قبایل حاضر در یمن قدرتشان بیش از دولت مرکزی است (Kaplan, 2020: 13).

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۴۵

مسئله اصلی پژوهش، بررسی نقش کریدور باب‌المنذب در معادلات سیاسی و اقتصادی منطقه است که با اتکا بر نظریه رئالیسم تهاجمی و تدافعی به جایگاه باب‌المنذب به عنوان یکی از رئوس مثلث طلایی دریایی و آبراهی استراتژیک می‌پردازیم که کشور یمن به واسطه کنترل جزیره پریم (میون) می‌تواند به راحتی آن را مسدود کند. این موقعیت منحصر به فرد، نقش کلیدی یمن را در معادلات امنیتی و تجاری منطقه برجسته می‌سازد. این تنگه به عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های آبی جهان، همواره جایگاهی محوری در معادلات ژئوپلیتیک، امنیتی و اقتصادی منطقه غرب آسیا و جهان داشته و سالانه حدود ۱۰٪ از تجارت دریایی جهان، شامل؛ نفت، گاز و کالاهای اساسی از این تنگه عبور می‌کند که این امر آن را به یکی از حساس‌ترین شریان‌های اقتصادی و نظامی جهان تبدیل کرده است. اهمیت باب‌المنذب تنها به جنبه اقتصادی آن محدود نمی‌شود، در سال‌های اخیر و با تشدید تنش‌ها در غرب آسیا، به‌ویژه جنگ یمن، این منطقه بار دیگر به کانون توجه بازیگران بین‌المللی و منطقه‌ای تبدیل شد و گروه انصارالله (حوثی‌ها)، که از سال ۲۰۱۴ به یکی از بازیگران اصلی در یمن تبدیل شده‌اند، با درک اهمیت استراتژیک تنگه باب‌المنذب، از آن به عنوان یک ابزار فشار در برابر ائتلاف غربی-عربی به رهبری عربستان سعودی و امارات متحده عربی استفاده نمودند. این گروه با انجام عملیات متعدد علیه کشتی‌های تجاری و نظامی در دریای سرخ و باب‌المنذب، نه تنها امنیت دریایی این منطقه را تحت تأثیر قرار داده، بلکه معادلات سیاسی و نظامی غرب آسیا را نیز دگرگون ساخته است.

حوثی‌ها با استفاده از توان موشکی و پهپادی، حملات هدفمندی را علیه کشتی‌های مرتبط با رژیم صهیونیستی، آمریکا و متحدانشان انجام داده که این اقدامات باعث تبدیل گذرگاه باب‌المنذب به یک منطقه بحرانی شد و واکنش‌های بین‌المللی را در پی داشته است. از سوی دیگر؛ این تنگه به عنوان اهرمی راهبردی در دست حوثی‌ها عمل کرده تا هزینه‌های نظامی و اقتصادی رقبای خویش را افزایش دهد و در عین حال، دستاوردهای سیاسی و نظامی را در جنگ یمن حفظ نماید. عملیات حوثی‌ها در باب‌المنذب، واکنش‌های گسترده‌ای از سوی قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای را به همراه داشت به گونه‌ای

که امریکا، که همواره از امنیت دریایی در این منطقه حمایت می‌نمود، با تشکیل ائتلاف‌های دریایی و افزایش حضور نظامی در دریای سرخ، سعی در مقابله با این تهدیدات دارد. از سوی دیگر؛ رژیم صهیونیستی نیز که بخشی از تجارت دریایی خویش را از این مسیر انجام می‌دهد، با همکاری متحدان غربی، به تقویت امنیت این آبراه پرداخته است. این تحولات نشان می‌دهد که باب‌المنذب دیگر تنها یک مسیر تجاری نیست، بلکه به یک میدان نبرد ژئوپلیتیک تبدیل شده که از یک سو، حوثی‌ها با استفاده از این تنگه به عنوان اهرم فشار، سعی در تغییر موازنه قدرت به نفع خویش و فشار به رژیم صهیونیستی در جنگ علیه مردم غزه دارند، و از سوی دیگر، قدرت‌های غربی و عربی تلاش دارند تا کنترل این منطقه حیاتی را در دست گیرند (امیری، ۱۳۹۷: ۱۱۷).

این پژوهش به دنبال پاسخ به سؤال اساسی بود که میزان اثرگذاری کریدور دریایی باب‌المنذب به عنوان اهرم فشار گروه انصارالله یمن در معادلات سیاسی و اقتصادی غرب آسیا چگونه است؟ برای تحلیل رفتار حوثی‌ها در باب‌المنذب، از چارچوب نظریه رئالیسم تهاجمی و تدافعی بهره گرفته شد که با بررسی ابعاد مختلف، نشان می‌دهد یک بازیگران غیردولتی همچون حوثی‌ها، می‌تواند با استفاده از ابزارهای نامتقارن، توازن قدرت در منطقه غرب آسیا را تغییر دهد و تنگه باب‌المنذب را به یک نقطه بحران در غرب آسیا تبدیل نماید و اثرگذاری مستقیمی بر نا ترازوی تجارت جهانی ایجاد گردد. بر اساس نظریه رئالیسم تهاجمی-تدافعی، اقدامات حوثی‌ها در باب‌المنذب را می‌توان ترکیبی از راهبرد تهاجمی (افزایش هزینه رقبا) و راهبرد تدافعی (حفظ دستاوردها) تفسیر نمود.

پیشینه پژوهش

در مورد گذرگاه‌ها و تنگه‌های آبی بین‌المللی، کتاب‌ها و مقالات متعددی منتشر شده که هر کدام به جنبه خاصی از موضوع پرداخته‌اند که در ادامه به برخی از آن‌ها اشاره می‌گردد، اما هیچ کدام به جایگاه ویژه کریدور باب‌المنذب در معادلات اخیر در غرب آسیا به ویژه نقش آن به عنوان اهرم فشار بر رژیم صهیونیستی در جنگ غزه پرداخته است. مقاله؛ "ژئوپلیتیک تنگه‌های استراتژیک خاورمیانه و نقش آن

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۴۷

در معادلات منطقه‌ای "(محمدی، ۱۳۹۸)؛ به بررسی تأثیر تنگه‌های حیاتی پرداخته و نشان داده است که کنترل این گذرگاه‌ها می‌تواند به عنوان اهرم فشار مؤثری در مناسبات بین‌المللی عمل کند اما به شرایط جاری حاکم بر باب‌المنذب نپرداخته است.

کتاب؛ "جغرافیای استراتژیک خلیج فارس و دریای سرخ" (رضوانی، ۱۳۹۶)؛ تأکید داشته که موقعیت ژئوپلیتیک یمن و کنترل آن بر تنگه باب‌المنذب، این کشور را به بازیگری کلیدی در معادلات امنیتی منطقه تبدیل کرده اما به نقش کشورهای فرا منطقه‌ای در این معادله نپرداخته است. پایان‌نامه؛ "نقش گروه‌های مقاومت در تغییر موازنه قدرت در غرب آسیا" (احمدی، ۱۳۹۹)؛ به تحلیل استراتژی حوثی‌ها در استفاده از تنگه باب‌المنذب صرفاً به عنوان ابزار فشار علیه ائتلاف سعودی پرداخته است. مقاله؛ "تحولات ژئوپلیتیک یمن و تأثیر آن بر امنیت انرژی جهان" (نجفی، ۱۴۰۰)، صرفاً به میزان ریسک انرژی در عملیات حوثی‌ها در باب‌المنذب پرداخته است.

مقاله؛ "راهبردهای قدرت‌های منطقه‌ای در قبال تنگه‌های بین‌المللی" (غفاری، ۱۳۹۷)؛ به بررسی مواضع سنتی ایران، عربستان و اسرائیل در قبال تنگه باب‌المنذب پرداخته و به حوادث اخیر اشاره نشده است. مقاله؛ "تحولات راهبردی یمن و تأثیر آن بر موازنه قدرت در منطقه" (فلاحی، ۱۴۰۱)؛ با رویکرد رئالیسم تهاجمی نشان داده که چگونه حوثی‌ها از کنترل باب‌المنذب به عنوان ابزاری برای تغییر معادلات قدرت در غرب آسیا استفاده می‌کنند ولی به اثرگذاری آن بر اقتصاد جهانی اشاره نکرده است. کتاب؛ "جنگ نیابتی در یمن و تأثیرات منطقه‌ای آن" (باقری، ۱۴۰۰) صرفاً به بررسی این موضوع پرداخته که چگونه باب‌المنذب به یکی از میدان‌های اصلی رقابت ایران و عربستان در جنگ یمن تبدیل شده است.

مبانی نظری

اواسط قرن بیست‌ویکم، تقسیم‌بندی مهمی در اردوگاه رئالیسم پدیدار گشت و اصطلاح رئالیسم برای اولین بار در کتاب افسانه‌های امپراتوری سیاست داخلی و جاه‌طلبی بین‌المللی،

جک اسنایدر به کار گرفته شد (جلالی بارنجی و همکاران، ۱۴۰۲:۲۴۸). رئالیسم تهاجمی^۱ و رئالیسم تدافعی^۲ دو شاخه مهم در نظریه واقع‌گرایی (رئالیسم) در روابط بین‌الملل هستند که توسط پژوهشگران مختلف توسعه یافته‌اند؛ رئالیسم تهاجمی عمدتاً با جان مرشایمر^۳ مرتبط است که در کتاب «تراژدی سیاست قدرت‌های بزرگ» (۲۰۰۱) این دیدگاه را مطرح کرد که دولت‌ها در یک نظام آنارشیک همواره برای دستیابی به هژمونی منطقه‌ای تلاش می‌کنند، زیرا امنیت مطلق تنها از طریق برتری به دست می‌آید. رئالیسم تدافعی عمدتاً با کنت والتز^۴ و رابرت جرویس^۵ پیوند خورده است. والتز در کتاب «نظریه سیاست بین‌الملل» (۱۹۷۹) استدلال دارد که دولت‌ها معمولاً به دنبال حفظ توازن قدرت هستند، نه گسترش بی‌وقفه، زیرا رفتارهای تهاجمی اغلب با مقاومت دیگران مواجه می‌شود. جرویس نیز با نظریه امنیت جویانه^۶ نشان داد که دولت‌ها ممکن است برای افزایش امنیت خود اقداماتی انجام دهند که ناخواسته باعث کاهش امنیت دیگران و تشدید تنش‌ها شود. مرشایمر به‌عنوان چهره کلیدی رئالیسم تهاجمی و والتز و جرویس به‌عنوان نظریه‌پردازان اصلی رئالیسم تدافعی شناخته می‌شوند. رئالیست‌ها تأکید دارند رفتار دولت‌ها در سیاست خارجی تا حد زیادی تحت تأثیر ساختار آنارشیک نظام بین‌الملل و توزیع قدرت در آن قرار دارد، درحالی‌که هر دو رویکرد ریشه در مفاهیم کلاسیک رئالیستی مانند: منافع ملی، بقا و موازنه قدرت دارند اما تفاوت‌های مهمی در نحوه تفسیر انگیزه‌ها و استراتژی‌های دولت‌ها وجود دارد. در نظام آنارشیک بین‌الملل، نبود مرجع بالادست و بی‌اعتمادی ذاتی میان کشورها، هر دولت را وادار می‌سازد برای تضمین بقای خود به «خودیاری» متوسل شود (کشاوری مقدم، ۱۴۰۳:۱۹۰). رئالیسم تهاجمی بر این باور استوار است که ساختار آنارشیک نظام بین‌الملل، قدرت‌های بزرگ را به دلیل دغدغه دائمی امنیت، در رقابتی بی‌امان برای افزایش سهم خود از قدرت جهانی قرار می‌دهد. بر اساس این دیدگاه، هدف نهایی هر دولت قدرتمند، حداکثر سازی قدرت و در نهایت دستیابی به هژمونی در منطقه

-
- 1 Offensive Realism
 - 2 Defensive Realism
 - 3 John Mearsheimer
 - 4 Kenneth Waltz
 - 5 Robert Jervis
 - 6 Security Dilemma

خود است. در عمل، این به معنای آن است که دولت‌های مسلط نه تنها می‌کوشند بر حوزه نفوذ خود مسلط شوند، بلکه به صورت فعال از ظهور هرگونه رقیب هژمونیک در مناطق دیگر جلوگیری می‌کنند. این رفتار دوگانه جستجوی تسلط منطقه‌ای و مهار رقباى بالقوه نتیجه اجتناب‌ناپذیر شرایط سیستمیک است که در آن بقای هر دولت مستلزم پیش‌دستی کردن بر رقبا و حفظ برتری استراتژیک است. به عبارت دیگر، در غیاب یک مرجع فراملی تضمین‌کننده امنیت، قدرت‌های بزرگ ناگزیر به سمت انباشت قدرت و مهار دیگران سوق می‌یابند تا از تهدیدات آینده در امان بمانند (Nasr, 2021: 56). این چیزی است که مرشایمر بر آن تأکید دارد بهترین راه برای اطمینان از بقای دولت‌ها این است که قدرتمندترین دولت در سیستم باشند (Meirsheimer, 2001: 33)؛ در حالی که رئالیسم تدافعی معتقد است دولت‌ها در نظام آنارشیک بین‌الملل، پیش از هر چیز به دنبال تضمین امنیت و بقا هستند، نه لزوماً گسترش قدرت، برخلاف رئالیسم تهاجمی که بر حداکثر سازی قدرت تأکید دارد، این رویکرد استدلال می‌کند که دولت‌ها عموماً به موازنه قدرت و حفظ وضع موجود بسنده می‌کنند، مگر آنکه تحت فشارهای امنیتی شدید قرار گیرند. واقع‌گرایان تدافعی با وجود پذیرش اهمیت قدرت، بر این باورند که دولت‌ها می‌توانند امنیت خود را نه از طریق گسترش بی‌وقفه قدرت، بلکه با حفظ و تقویت توازن قدرت موجود به حداکثر برسانند (Lobell, 2002: 168).

تحلیل یافته‌ها

یمن و تنگه استراتژیک باب‌المنذب

یمن در انتهای جنوبی شبه‌جزیره عربستان قرار گرفته و از دیرباز یکی از مهم‌ترین خاستگاه تشیع در جهان اسلام به شمار می‌رود. سرزمین یمن که در منابع به نام عربستان خوش‌بخت نامیده می‌شود به علت وجود آب کافی و نزدیکی به سواحل دریای سرخ، محصولات فراوان کشاورزی تولید می‌کرد (محمودآبادی و دهقان، ۱۳۹۱: ۴۷). در عین حال به لحاظ اقتصادی یکی از فقیرترین کشورهای جهان و از محروم‌ترین کشورهای خاورمیانه به شمار می‌رود (Qadir and Rehman, 2015: 371). این کشور از شمال با عربستان سعودی هم‌مرز است، در جنوب به آبراه استراتژیک خلیج عدن می‌رسد، در غرب با دریای سرخ

پیوند دارد و در شرق نیز با سلطنت عمان همسایه است. موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد یمن، آن را به حلقه اتصال آسیا و آفریقا تبدیل کرده است (اخوان کاظمی و شاهملکی، ۱۴۰۰: ۸۵).

یمن کشوری با ساختار قبیله‌ای عمیق و نفوذناپذیر است که در آن قبایل نه تنها نقش اجتماعی، بلکه کارکرد سیاسی و امنیتی حیاتی دارند. جامعه یمنی حول شبکه‌ای پیچیده از ده‌ها قبیله بزرگ و کوچک سازمان یافته که مهم‌ترین آن‌ها شامل؛ حاشد، بکیل، مذحج و همدان هستند و این ساختار قبیله‌ای چنان ریشه‌دار است که نفوذ شیوخ قبایل گاهی از اقتدار دولت مرکزی فراتر رفته و در تعیین سرنوشت سیاسی کشور نقش تعیین‌کننده‌ای دارند و درگیری‌های داخلی مانند منازعه با حوثی‌ها را می‌توان تا حد زیادی محصول رقابت‌های سنتی بین قبایل دانست.

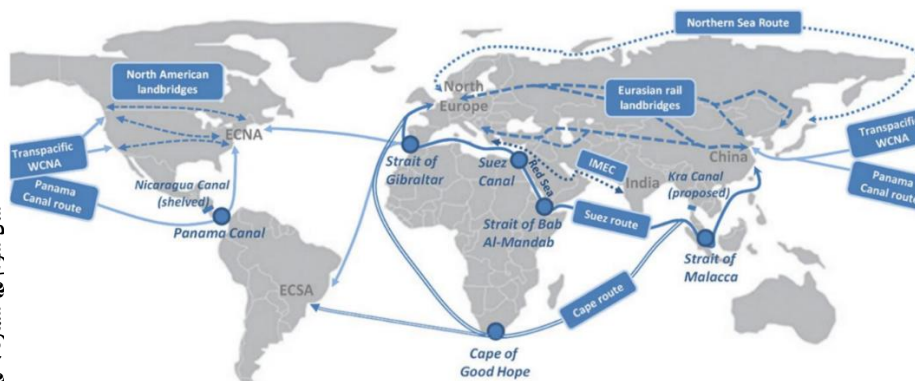
تنگه باب‌المنذب، این آبراه حیاتی که دریای سرخ را به اقیانوس هند متصل می‌کند، از دوران باستان تاکنون نقش کلیدی در تجارت و سیاست جهانی ایفاء کرده و بیانگر پیوند راهبردی میان آبراه‌ها، بنادر و جزایر یمن با دریای سرخ، اقیانوس هند، خلیج فارس، عربستان سعودی، اروپا، غرب آسیا و شاخ آفریقا است. در عهد باستان، تمدن‌هایی همچون؛ سبأ و حمیر در یمن از موقعیت استراتژیکی این تنگه برای کنترل مسیرهای تجاری بین شرق و غرب بهره می‌بردند و در دوران اسلامی، این آبراه شاهد عبور کشتی‌های حامل زائران و تجار مسلمان به سوی مکه و مدینه بود و در قرن ۱۶ میلادی نیز پرتغالی‌ها به دنبال تسلط بر این منطقه بودند، اما عثمانی‌ها کنترل آن را در دست گرفتند.

در دوران معاصر، با افتتاح کانال سوئز در ۱۸۶۹ میلادی، اهمیت باب‌المنذب به‌عنوان یکی از شاه‌رگ‌های تجارت جهانی دوچندان شد و امروزه این تنگه که تنها ۲۹ کیلومتر عرض دارد، یکی از حساس‌ترین نقاط ژئوپلیتیک جهان محسوب می‌شود که روزانه میلیاردها دلار کالا از آن عبور نموده و امنیت آن تأثیر مستقیمی بر اقتصاد جهانی دارد و یمن با تسلط مستقیم و غیرمستقیم بر تنگه‌های استراتژیک هرمز، مالاکا و باب‌المنذب، نقش کلیدی در تجارت جهانی ایفاء می‌کند و همچنین کنترل جزیره میون در باب‌المنذب به این کشور امکان مسدود کردن این شاهراه حیاتی را می‌دهد (امیری، ۱۳۹۷: ۱۱۷).

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۵۱

جزایر یمن به بیش از ۳۸۰ جزیره می‌رسد که جزیره سقطری در دریای عرب، معروف به جواهر خلیج عدن است و به دلیل امکان سکونت و گردشگری و ایجاد پایگاه دائمی در قلب خلیج عدن، جایگاه نظامی و استراتژیکی در تسلط بر اقیانوس هند و دریای عرب دارد. مجمع‌الجزایر حنیش نیز در جنوب دریای سرخ و باب‌المنذب قرار گرفته که وجود آن‌ها در کریدور ناوبری دریایی منطقه موجب ارتقای امنیت دریانوردی در دریای سرخ شده است. باید اذعان نمود که اهمیت این آبراه از دیرباز مورد توجه قدرت‌های جهانی بوده، به طوری که از دوران اسکندر مقدونی تا ناپلئون بناپارت، همواره به عنوان نقطه‌ای کلیدی در معادلات ژئوپلیتیک مطرح بوده و این موقعیت استثنایی، باب‌المنذب را به کانون توجه بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی از گذشته تا عصر حاضر تبدیل نموده است. دریای سرخ و تنگه باب‌المنذب بر اساس نقشه ذیل به عنوان بخشی از مسیرهای جایگزین در تجارت؛ آسیا-شمال اروپا، تجارت آسیا-آمریکا (IMEC)، کریدور هند-خاورمیانه-اروپا (ECNA) - ساحل شرقی آمریکای شمالی (ECSA) - ساحل شرقی آمریکای جنوبی و ساحل غربی آمریکای شمالی است که مسیر تجارت دریایی جهانی را پیوند داده و نقش مؤثری در زمان و هزینه ارسال کالا و انرژی دارد (unescwa.org).

نقشه شماره ۱. کریدورهای دریایی مهم جهان



دریای سرخ محور دیپلماسی اقتصادی

در سال ۲۰۱۴، جنبش انصارالله (حوثی‌ها) با بهره‌گیری از نارضایتی‌های عمومی و ضعف دولت مرکزی، کنترل صنعا را به دست گرفت و به تشکیل دولت موقت در عدن توسط مخالفان در سال ۲۰۱۵ انجامید. ورود انصارالله به بندر راهبردی عدن که با موافقت مردمی همراه گردید، زنگ هشدار برای دولت عربستان سعودی قلمداد گردید و مقدمات حمله به یمن را ایجاد کرد. مداخله خارجی، بحران داخلی یمن را به یک جنگ نیابتی تمام‌عیار در چارچوب رقابت‌های منطقه‌ای تبدیل نمود و کشور را به بزرگ‌ترین فاجعه انسانی معاصر دچار ساخت. بر پایه اسناد و گزارش‌های موجود، استراتژی اصلی آل سعود در پنج سال نخست جنگ یمن، بمباران شدید و بی‌وقفه این کشور جنگ‌زده بود که هدف آنان شکست انصارالله و بازگرداندن متحدان خود به قدرت بود و در حالت حداقلی، وادار کردن حوثی‌ها به تقسیم قدرت بود (همتی و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۱۹).

در ۱۷ اکتبر ۲۰۲۳ نیروهای حماس حمله‌ای غافلگیرکننده در جنوب غربی اسرائیل انجام دادند و در پاسخ، اسرائیل برای آزاد کردن گروگان‌ها و از بین بردن تهدید حماس در قلمرو فلسطین، حمله‌ای متقابل به نوار غزه انجام داد که از اواخر ماه اکتبر و هم‌زمان با آغاز عملیات نظامی اسرائیل، حوثی‌ها که عملاً کنترل شمال غربی یمن (از جمله صنعا) را در دست دارند، شروع به شلیک پراکنده موشک و پهپاد به سمت جنوب اسرائیل نمودند و تقریباً همه این حملات توسط نیروهای دفاع هوایی اسرائیل و کشتی‌های جنگی آمریکایی و متحدانشان در دریای سرخ رهگیری شدند و در ماه نوامبر، حوثی‌ها حمله به کشتی‌ها در داخل و نزدیکی دریای سرخ را آغاز کردند و در ابتدا علیه کشتی‌هایی که با اسرائیل ارتباط داشتند ولی پس از مداخله ایالات متحده و بریتانیا، علیه کشتی‌های آن‌ها نیز اقدام نمودند که عمده این حملات توسط پهپادها و موشک‌های ضد کشتی انجام شده و مواردی نیز توسط شناورهای مسلح کوچک صورت گرفته است (Krasna, 2024).

امریکا در ۱۸ دسامبر ۲۰۲۳ عملیات نگهبان رفاه را برای محافظت از کشتیرانی دریای سرخ آغاز کرد (لاگرون، ۲۰۲۳) و بسیاری از متحدان ایالات متحده از جمله عربستان سعودی

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۵۳

و امارات متحده عربی، از پیوستن به این نیرو خودداری کردند و تنها بحرین آشکارا به آن پیوست و سایر کشورها کشتی به منطقه اعزام کردند (اتحادیه اروپا، چین و هند).

نقشه شماره ۲. تنگه باب‌المنذب و کانال سوئز



Source: U.S. Energy Information Administration

دولت‌های مستقر در کرانه دریای سرخ، بالاخص اسرائیل و یمن از دیرباز دارای اهمیت بوده و هرگونه تحول در این منطقه راهبردی از جهان، به امنیت ملی آن‌ها اثرات مستقیمی خواهد داشت. رژیم اسرائیل علی‌رغم در اختیار داشتن ساحلی کوچک در خلیج عقبه که از تنگه تیران به سوی دریای سرخ راه می‌یابد، از جمله رژیم‌های اثرگذار و اثرپذیر در دریای سرخ محسوب می‌گردد. رژیم صهیونیستی جهت برون‌رفت از انزوای ژئوپلیتیک و کسب جایگاه قدرت اقتصادی و ژئوپلیتیکی، نیازمند دستیابی مثبت به دریای سرخ دارد و در غیر این صورت، جهت ایجاد رابطه با دولت‌های شرق آسیا و شرق آفریقا بایستی از طریق دماغه امید نیک واقع در بخش جنوبی کره زمین عبور نماید که این موضوع، اسرائیل را با چالش‌های زیاد سیاسی و اقتصادی مواجهه می‌نماید. این اهمیت تا جایی است که نخست‌وزیر اسبق

این رژیم، موجودیت اسرائیل را مستقیماً به دسترسی به آب‌های دریای سرخ مرتبط می‌داند (Ayorloo, 2015: 86). لذا هرگونه تحول در منطقه مجاور دریای سرخ برای آن‌ها حیاتی است و جهت برقراری رابطه اقتصادی با کشورهای شرق آفریقا و شرق آسیا، نیازمند ثبات امنیت دریانوردی در دریای مدکور و همچنین آزادی عبور و مرور از کریدور باب‌المنندب است چون یک سوم از حجم تراز بازرگانی اسرائیل از دریای سرخ به اقیانوس هند صورت می‌پذیرد (Helfton, 2021).

انصارالله و معادله قدرت

حملات حوثی‌ها در دریای سرخ، تجلی ایدئولوژی آن‌هاست که ریشه در بنیادگرایی اسلامی، ملی‌گرایی شدید و نفرت از یهودیان، اسرائیل و ایالات متحده دارد. تحلیل نقش کنونی انصارالله بر اساس جدول ذیل نشان می‌دهد که این جنبش در چند محور اساسی عمل می‌نماید (الدوساری، ۲۰۲۴).

- ۱- محور نظامی-امنیتی: انصارالله با توسعه توانمندی‌های موشکی پیشرفته (شامل موشک‌های بالستیک و پهپادهای تهاجمی) و اجرای عملیات پیچیده دریایی، تهدیدی راهبردی برای منافع غرب و متحدان منطقه‌ای آن ایجاد کرده که این توانمندی‌ها به محور مقاومت امکان داده تا کنترل تنگه باب‌المنندب (یکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان) را به چالش بکشد.
- ۲- محور سیاسی-دیپلماتیک: با کسب جایگاه رسمی در معادلات منطقه‌ای، انصارالله از یک گروه شبه‌نظامی محلی به بازیگری بین‌المللی تبدیل شده و مذاکرات مستقیم با عربستان سعودی و نقش آفرینی در تحولات اخیر فلسطین، گواه این تحول کیفی است.
- ۳- محور ایدئولوژیک-نمادین: انصارالله با شعار "مرگ بر آمریکا، مرگ بر اسرائیل" به نماد مبارزه ضد استکباری در منطقه تبدیل شده و عملکرد این جنبش در حمایت از فلسطین، الگویی برای دیگر گروه‌های مقاومت ایجاد کرده است.

بر اساس نظریه رئالیسم، بازیگران در نظام بین‌الملل همواره در حال تعامل بین دو استراتژی هستند:

الف) راهبرد تهاجمی: افزایش قدرت و نفوذ از طریق اقدامات پیش‌دستانه برای کاهش تهدیدات و افزایش هزینه‌های رقیب
ب) راهبرد تدافعی: حفظ وضع موجود و جلوگیری از کاهش قدرت از طریق اقدامات بازدارنده.

در این راستا، اقدامات حوثی‌ها در باب‌المنذب را می‌توان ترکیبی از این دو راهبرد دانست که در بُعد تهاجمی؛ با هدف افزایش هزینه‌های اقتصادی و نظامی برای دشمنان خود (آمریکا، اسرائیل و ائتلاف عربی) از طریق مختلف کشتیرانی و تهدید امنیت انرژی اقدام می‌نمایند و در بُعد تدافعی با هدف حفظ دستاوردهای خویش در یمن و جلوگیری از شکست در برابر فشارهای بین‌المللی به دنبال بهره‌برداری از تنگه باب‌المنذب به عنوان اهرم فشار در معادلات قدرت هستند. حوثی‌ها با استفاده از موقعیت استراتژیک این کریدور، توانسته‌اند به عنوان یک بازیگر مؤثر در معادلات منطقه‌ای ظاهر شوند و اقدامات این گروه باعث افزایش هزینه‌های اقتصادی و امنیتی برای غرب و متحدان منطقه‌ای آن شده است.

جایگاه ژئواکونومیک تنگه باب‌المنذب

از جمله محموله‌هایی که از این مسیر ترانزیت می‌گردند عبارت‌اند از:

- نفت خام و گاز طبیعی مایع (LNG) که از خلیج فارس سرچشمه می‌گیرند و به مقصد اروپا یا ایالات متحده می‌رود و برخی از ابرنفتکش‌ها در هر بار عبور میلیون‌ها بشکه حمل می‌کنند.
- کالاهای تولیدی مانند: لوازم الکترونیکی، وسایل نقلیه و منسوجات، که اغلب در بنادر آسیایی مانند: بنادر چین، هند یا مالزی بارگیری شده و به مقصد اروپا می‌روند.

- محصولات غذایی و کشاورزی، از جمله؛ گندم، برنج، شکر و چای که بین آسیای جنوب شرقی، خاورمیانه و قاره آفریقا تجارت می‌شوند.
- کالاهای استراتژیک برای زنجیره‌های تأمین جهانی، مانند: قطعات یدکی صنعتی یا اجزای فناوری.

تنگه باب‌المنذب فقط یک کریدور دریایی نیست؛ بلکه منطقه‌ای است که بی‌ثباتی سیاسی، تهدیدات مسلحانه، فعالیت‌های مجرمانه و تنش‌های ژئواستراتژیک در آن تلاقی می‌شود و این ترکیب انفجاری، آن را به یکی از خطرناک‌ترین مناطق برای حمل‌ونقل دریایی جهانی تبدیل می‌کند. خطراتی که بر این مسیر تأثیر می‌گذارند، نظری نیستند و آن‌ها تکرار شونده، مستند و گاهی اوقات چشمگیر هستند و تأثیر مستقیمی بر کل زنجیره تأمین دارند. در ذیل به سه دسته اصلی از تهدیدها، این منطقه که آسیب‌پذیری بیشتری دارند اشاره می‌گردد:

۱. درگیری‌های مسلحانه در منطقه؛ منبع اصلی خطر ناشی از جنگ داخلی است که از سال ۲۰۱۴ یمن را تکه‌تکه کرده و حوثی‌ها علیه ائتلافی به رهبری عربستان سعودی می‌جنگند. این جنگ از مرزهای زمینی عبور کرده و به دریا رسیده است و این گروه‌های مسلح از پهپادها، مین‌ها و موشک‌ها برای هدف قرار دادن کشتی‌های تجاری، چه غربی و چه وابسته به کشورهای ائتلاف، استفاده می‌کنند. بنابراین دریا به امتداد میدان نبرد تبدیل شده است. به‌عنوان مثال: در ژانویه ۲۰۲۴ یک کشتی باری آمریکایی توسط یک موشک بالستیک شلیک شده توسط حوثی‌ها مورد اصابت قرار گرفت.

۲. دزدی دریایی و جرائم دریایی؛ این تنگه همچنین با مناطقی که به دزدی دریایی معروف هستند، به ویژه سومالی، هم‌مرز است. در حالی که حملات از اوج خود در دهه ۲۰۱۰ کاهش یافته، گروه‌های مسلح همچنان فعال هستند. این فعالیت مجرمانه، خدمه را در معرض خطر آدم‌ربایی، سرقت‌های خشونت‌آمیز و گاهی حتی نبردهای دریایی قرار می‌دهد چنانچه در مارس ۲۰۲۴ یک کشتی ماهیگیری ایرانی در سواحل سومالی توقیف شد که یادآوری آشکاری است بر اینکه تهدیدها هرگز دور نیستند.

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۵۷

۳. مخاطرات ژئوپلیتیکی عمده؛ باب‌المنذب یک نقطه استراتژیک مورد توجه جهانی است. پایگاه‌های نظامی فرانسه، آمریکا، چین و امارات همگی در منطقه اطراف جیبوتی متمرکز شده‌اند و این منطقه به صحنه‌ای برای رقابت بین قدرت‌های جهانی تبدیل شده است، جایی که کشتی‌های تجاری ممکن است به آسیب‌های جانبی تبدیل شوند. به گونه‌ای که کشتی‌های اسرائیلی در پاسخ به تنش‌های منطقه‌ای در خاورمیانه، مرتباً در دریای سرخ توسط موشک‌های حوثی‌ها هدف قرار می‌گیرند (Coface, 2025: 4)

تأثیر ناامنی در کریدور باب‌المنذب

تأثیرات ملموس ناامنی در تنگه، فقط فرضیه‌های استراتژیک نیستند، آن‌ها روزانه به تأخیرها، هزینه‌های اضافی، خسارات مالی و فجایع انسانی تبدیل می‌شوند و شرکت‌های کشتیرانی، واردکنندگان، بیمه‌گران و خدمه را مستقیماً تحت تأثیر قرار می‌دهد که می‌تواند در قالب محورهای ذیل تقسیم‌بندی نمود:

۱. عواقب شدید برای کالاها؛ هر اختلال در این منطقه، اثر دومینویی را در کل زنجیره تأمین ایجاد می‌کند. کشتی‌ها گاهی اوقات مجبور می‌شوند از طریق دماغه امید نیک، مسیر خود را در اطراف آفریقا تغییر دهند و ۱۰ تا ۱۵ روز به زمان سفرشان اضافه شود که تأثیر زیادی بر افزایش حق بیمه «منطقه جنگی»، سوخت اضافی برای مسیرهای طولانی‌تر و اقدامات امنیتی در کشتی داشته و هزینه‌های لجستیکی را افزایش می‌دهند. همچنین محصولات فاسدشدنی (مانند میوه، دارو یا واکسن) ممکن است به دلیل تأخیرهای طولانی غیرقابل فروش شوند. طبق گزارش اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده (EIA)، در سال ۲۰۲۳ تقریباً ۸,۶ میلیون بشکه در روز نفت خام، میعانات گازی و فرآورده‌های نفتی تصفیه‌شده از طریق این کریدور عبور می‌کرد. اما در طول هشت ماه اول سال ۲۰۲۴ این حجم بیش از ۵۰ درصد کاهش یافت و به طور متوسط به ۴,۰ میلیون بشکه در روز رسید که این کاهش در درجه اول به حملات شبه‌نظامیان حوثی در یمن نسبت داده شده و باعث شد بسیاری از کشتی‌ها از این مسیر استراتژیک اجتناب کرده و سفرهای طولانی‌تری را با تغییر کریدوری و در اطراف دماغه امید نیک انتخاب کرده‌اند.

۲. خطرات انسانی برای خدمه؛ فراتر از خسارات مادی، جان انسان‌ها نیز در معرض خطر است. خدمه‌هایی که از این منطقه عبور می‌کنند در معرض حملات پهبادی، حملات موشکی و حتی تلاش برای آدم‌ربایی قرار دارند و استرس مداوم دریانوردی از طریق یک "نقطه حساس" نظامی منجر به خستگی روانی می‌شود و برخی از شرکت‌های کشتیرانی شروع به رد مأموریت‌هایی که از باب‌المنذب عبور می‌کنند، کرده‌اند.

۳. سطح قابل اندازه‌گیری ریسک؛ خطر در این منطقه رسماً توسط بیمه‌های دریایی بزرگ اعلام شده است که آن را به عنوان "منطقه پرخطر" طبقه‌بندی کرده‌اند و این بدان معناست که احتمال وقوع حادثه در هر عبور بدون اسکورت نظامی بیش از ۱٪ است و این نرخ می‌تواند در دوره‌های درگیری به طور چشمگیری افزایش یابد، همان طور که از اواخر سال ۲۰۲۳ با تشدید حملات مرتبط با جنگ یمن و تنش‌های منطقه‌ای گسترده‌تر، این امر مشاهده شده است (Coface, 2025: 9).

با توجه به بی‌ثباتی مزمن تنگه باب‌المنذب، اپراتورهای حمل و نقل دریایی، چاره‌ای جز بازنگری در مسیرهای خویش ندارند، فلذا راه‌حل‌هایی همچون؛ دور زدن تنگه، محدود کردن سفر، جایگزینی کرایدورهای دریایی جدید را در دستور کار قرار داده‌اند و اگرچه جایگزین‌های ذیل با هزینه‌ها و محدودیت‌هایی همراه هستند، اما به محافظت از سلامت کالاها، خدمه و قراردادهای در یک بستر بین‌المللی پرتنش کمک می‌کنند این مسیر انحرافی به نظر ساده‌ترین راه‌حل است، اما چون ضمن اجتناب کامل از دریای سرخ و با دور زدن آفریقا به سمت جنوب، انتظار ۱۲ تا ۱۵ روز دریانوردی اضافی در برداشته و زمان تحویل کالا و هزینه سوخت، به ویژه برای کشتی‌های کانتینری بزرگ را افزایش می‌دهد، لذا این مسیر اغلب به عنوان یک اقدام اضطراری، به ویژه در زمان بسته شدن کانال سوئز (مانند سال ۲۰۲۱ کشتی Ever Given) یا در زمان افزایش تنش‌های امنیتی، استفاده می‌شود. یک جایگزین خلاقانه‌تر با تقسیم سفر دریایی به چندین بخش و تکمیل آن از طریق خشکی، به گونه‌ای که کشتی‌ها در جده (عربستان سعودی) یا ایلات (اسرائیل) تخلیه می‌شوند و سپس کالاها از طریق راه‌آهن یا کامیون به بنادر مدیترانه برای ارسال مجدد منتقل می‌شوند که این گزینه متکی بر مشارکت‌های لجستیکی قوی بین مقامات بندری،

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۵۹

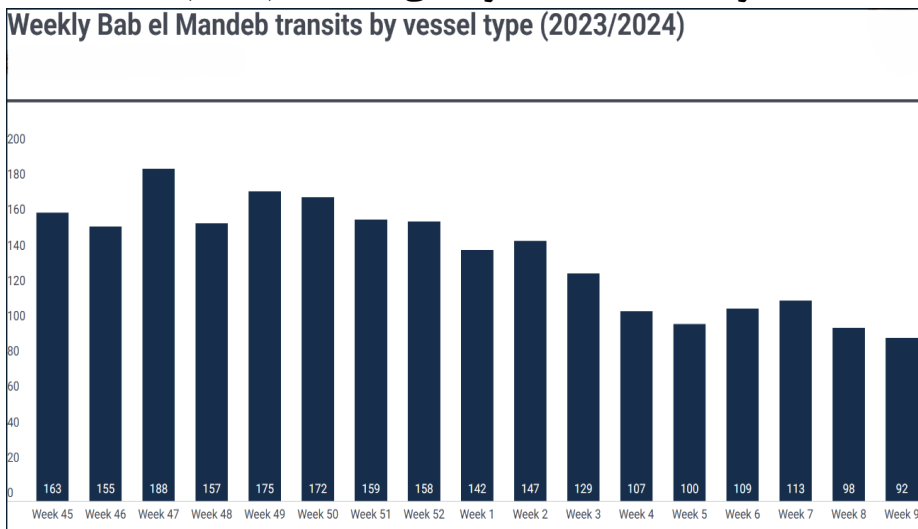
گمرک و شرکت‌های حمل‌ونقل زمینی و سطح مشخصی از ثبات سیاسی در کشورهای ترانزیت است. این مدل قبلاً توسط برخی از اپراتورهای اسرائیلی برای دور زدن کانال سوئز یا دریای سرخ، به ویژه برای جریان‌های تجاری به سمت جنوب اروپا، استفاده شده است. همچنین کشتی‌های تجاری در قالب کاروان‌هایی که به وسیله کشتی‌های جنگی (ایالات متحده آمریکا و اروپا) همراهی می‌شوند و این اسکورت‌ها خطر حملات، به ویژه از طریق پهپادها یا موشک‌ها را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهند. با این حال، دسترسی به این کاروان‌ها محدود است و اغلب به اپراتورهای استراتژیک یا وابسته به دولت محدود می‌شود و هماهنگی با نیروهای مسلح نیاز به برنامه‌ریزی دقیق دارد و می‌تواند هزینه‌های اضافی چشمگیری را متحمل شود (Coface, 2025: 10).

داده‌های کلیدی از اطلاعات فهرست لویذز برای هفته منتهی به ۳ مارس ۲۰۲۴ بیانگر این نکته است که از کل ترانزیت عبوری از کریدور دریایی باب‌المنذب در هفته منتهی به ۳ مارس و پس از دو هفته رشد، ۹ درصد کاهش یافت. این کاهش توسط کشتی‌های فله‌بر هدایت شد که تنها ۹۲ کشتی از این نوع در هفته گذشته در منطقه فعال بودند که ۴۴ درصد کمتر از میانگین عادی است و ترانزیت از کانال سوئز در مقایسه با هفت روز گذشته ۱۶ درصد کاهش یافت، به طوری که تعداد کشتی‌های فله‌بر از ۱۱۷ به ۸۸ و تانکرهای حمل فرآورده از ۳۳ به ۱۹ کاهش یافت. اما ترانزیت توسط کشتی‌ها در اطراف دماغه امید نیک در مقایسه با هفته گذشته ۵ درصد افزایش یافت و به ۷۳۱ رسید که ۸۶ درصد بیشتر از میانگین عادی و ۱۳۵ درصد بیشتر از هفته مشابه سال قبل است. فلذا تعداد کشتی‌های فله‌بر که از این تنگه عبور می‌کنند، در هفته منتهی به ۳ مارس به پایین‌ترین حد خود رسید، زیرا حملات حوثی‌ها به کشتی‌های تجاری، ترافیک کلی در منطقه را ۵۳ درصد کاهش داد. همچنین داده‌های لویذز لیست اینتلیجنس، نشان می‌دهد که در طول هفته حدود ۹۲ کشتی فله‌بر از این تنگه عبور کرده که نسبت به ۹۸ کشتی در هفت روز گذشته کاهش یافته است. کل ترافیک از طریق باب‌المنذب نسبت به هفته قبل آن ۹ درصد کاهش یافته و از ۲۶۴ کشتی باری با ظرفیت بالای ۱۰۰۰۰ DWT به ۲۴۱ کشتی رسیده است که اولین

کاهش از اواسط فوریه پس از دو هفته رشد را نشان می‌دهد (lloydlistintelligence,2024).

حوثی‌ها از زمان ربودن کشتی رو-رو گلکسی لیدر، در ۱۹ نوامبر ۲۰۲۴ در اعتراض به جنگ اسرائیل علیه غزه، بیش از ۶۰ کشتی را هدف قرار داده‌اند. این ارقام، ارزیابی مجدد ریسک در حال انجام را برجسته می‌کند، زیرا مالکان و اجاره‌کنندگان کشتی، هزینه‌ها و زمان اضافی دور زدن دماغه امید نیک را به استفاده از کانال سوئز و خلیج عدن که آسیا و خلیج فارس را به مدیترانه متصل می‌کند، می‌سنجند.

نمودار شماره ۱. مقایسه عبور کشتی‌ها از تنگه باب‌المنذب



(منبع: lloydlistintelligence)

بر اساس جدول فوق، حملات حوثی‌ها در هفته نهم تشدید شده است، از جمله نزدیک شدن به هدف کشتی MSC Sky II با پرچم لیبریا در ۴ مارس و سرنگونی پهپادها و موشک‌های حوثی‌ها توسط نیروهای آمریکایی مؤید این مسئله است. در ۵ مارس طبق داده‌های اطلاعاتی لویدز لیست، تعداد تانکرهای حمل فرآورده از ۳۳ مورد در هفته قبل به ۴۳ مورد افزایش یافته است. تحلیل‌ها نشان می‌دهد که تعداد کشتی‌های کانتینری و کشتی‌های حمل محموله‌های عمومی ثابت است، اما به ترتیب ۷۶٪ و ۲۴٪ کمتر از میانگین

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۶۱

است و از اواسط ژانویه، هیچ کشتی حمل‌گاز طبیعی مایع از این تنگه استفاده نکرده است، درحالی‌که تنها دو کشتی حمل‌گاز مایع و کشتی حمل خودرو ردیابی شده‌اند که نشان‌دهنده کاهش ۹۲ درصدی در میانگین ترافیک هفتگی است. افت‌های مشابهی در انواع کشتی‌ها برای عبور از کانال سوئز نیز مشاهده می‌شود که با ۲۱۶ کشتی، نسبت به هفته قبل ۱۶ درصد کاهش یافته و نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴۷ درصد کاهش یافته است و تعداد عبور از کانال سوئز برای هفته منتهی به ۳ مارس، دومین رکورد پایین در رکوردهایی است که از اوایل نوامبر آغاز شده و حدود ۲۰۵ عبور برای هفته منتهی به ۱۸ فوریه مشاهده شد (LloydsListIntelligence, 2024).

نقش آفرینی تنگه‌های خاورمیانه و شمال آفریقا

منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (MENA) بزرگ‌ترین ذخایر نفت و گاز جهان را در خود جای داده و کشورهایمانند: عربستان سعودی، ایران و عراق نقش غالبی در تولید و صادرات انرژی جهانی دارند. این منابع حیاتی عمدتاً از طریق تنگه‌های این منطقه، به ویژه تنگه هرمز، که یک آبراه حیاتی محسوب می‌شود و به عنوان گذرگاه اصلی صادرات نفت از خلیج فارس عمل می‌کند، منتقل می‌شوند. از اکتبر ۲۰۲۳ حوثی‌ها از موشک، پهپاد و کشتی برای انجام عملیات علیه تجارت خارجی در امتداد مسیر تجاری کلیدی دریای سرخ استفاده کردند و متعاقباً، کشتی‌هایی را که معتقد بودند با اسرائیل ارتباط دارند، هدف قرار دادند و منجر به افزایش تبادل مسلحانه در دریای سرخ و اطراف آن گردید که احتمال تشدید آن به یک رویارویی جغرافیایی بزرگ‌تر وجود دارد (kaunert, 2024). در میان همه این جناح‌ها، فعالیت‌های حوثی‌ها جسورانه بوده است و به طور مداوم موشک‌های بالستیک را به سمت اسرائیل که بیش از ۱۰۰۰ مایل با یمن فاصله دارد، شلیک کرده‌اند. در ماه اکتبر ۲۰۲۴، آن‌ها رسماً علیه اسرائیل اعلام جنگ کردند و تعدادی موشک به بندر ایلات اسرائیل شلیک نمودند. (Rabinovitch, 2023). تمام موشک‌های شلیک شده از یمن با موفقیت توسط سیستم دفاع موشکی آرو اسرائیل یا توسط نیروهای دریایی ایالات متحده در دریای سرخ رهگیری شده‌اند (Pfeffer, 2023) حوثی‌ها قبلاً حملات

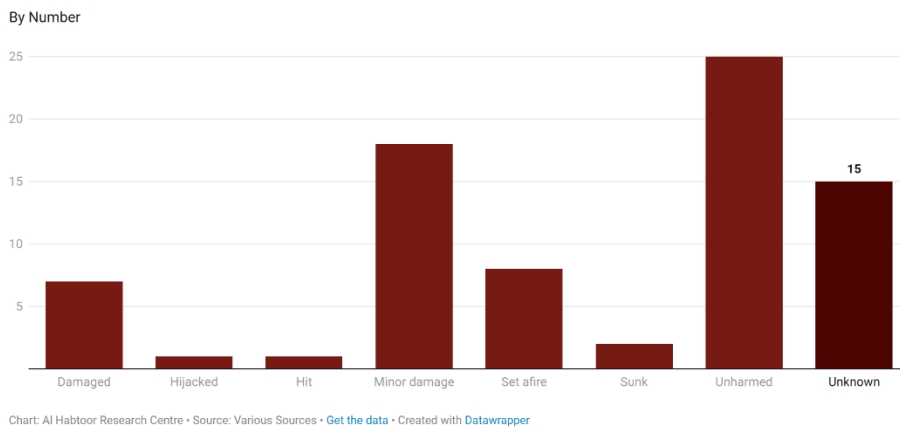
موشکی به اهدافی در عربستان سعودی و امارات متحده عربی نیز انجام داده و ادعا می‌کنند که این حملات نشانه‌ای از همبستگی آن‌ها با حماس (همتای فلسطینی آن‌ها) است. در اواسط نوامبر، هنگامی که مشخص شد آن‌ها فاقد موشک‌های لازم برای آسیب رساندن مستقیم به اسرائیل هستند، شورشیان حوثی تمرکز خود را به هدف قرار دادن کشتی‌هایی که از تنگه باب‌المندب و دریای سرخ عبور می‌کردند، تغییر دادند که تاکتیک‌های حوثی‌ها شامل: شلیک موشک‌های بالستیک و پهپادها علیه ترافیک دریایی در دریای سرخ و همچنین سوارشدن اجباری و به دست گرفتن کنترل کشتی‌ها از طریق استفاده از هلیکوپترها و قایق‌های تندرو بوده است (Narea, 2023). مدیر اجرایی بندر ایلات اسرائیل اعلام داشت که از زمان افزایش حملات شبه‌نظامیان حوثی به کشتیرانی در دریای سرخ، فعالیت این بندر ۸۵ درصد کاهش یافته است. ایلات که عمدتاً واردات خودرو و صادرات پتاس از دریای مرده (بحر الميت) را مدیریت می‌کند، در مقایسه با سایر بنادر مدیترانه‌ای اسرائیل در حیفا و اشدود که عمده تجارت این کشور را انجام می‌دهند، از نظر اندازه کوچک است، اما ایلات دروازه‌ای به شرق برای اسرائیل بدون نیاز به عبور از کانال سوئز فراهم می‌کند و این بندر یکی از اولین بندرهایی بود که تحت تاثیر ناامنی تنگه باب‌المندب قرار گرفت، زیرا شرکت‌های کشتیرانی پس از اختلال در مسیر تجاری کلیدی این تنگه توسط حوثی‌ها، مسیر کشتی‌ها را تغییر داده تا از دریای سرخ اجتناب کنند و به گفته آقای گیدئون گولبر - مدیرعامل بندر ایلات - بدون باب‌المندب، شریان اصلی کشتیرانی به بندر ایلات بسته می‌شود و بنابراین ۸۵ درصد از کل فعالیت بندر از دست خواهد رفت (Rabinovitch, 2023).

حوثی‌ها برای اولین بار در ۱۹ اکتبر ۲۰۲۳ در درگیری بین اسرائیل و حماس مداخله کردند و استراتژی «وحدت عرصه‌ها» را اجرا نمودند و ناوشکن آمریکایی USS Carny گزارش داد که سه موشک کروز پرتاب شده از مناطق تحت کنترل حوثی‌ها در یمن را که از طریق دریای سرخ به سمت اسرائیل شلیک شد را سرنگون کرده است. این الگوی حملات حوثی‌ها در طول ماه اکتبر و تا اواسط نوامبر ادامه یافت و حادثه مهم دیگر زمانی رخ داد که یک هلیکوپتر حوثی، کشتی Galaxy Leader را هنگام عبور از تنگه

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۶۳

باب‌المنذب رבוד. حوثی‌ها بر اساس نظریات رئالیست تهاجمی، معیارهای در حال تغییر را آغاز کردند و کشتی‌های متعلق به اسرائیلی‌ها یا کشورهای غربی حامی اسرائیل را هدف قرار دادند و سپس کشتی‌هایی که به سمت بنادر اسرائیل می‌رفتند. این امر منجر به حملات تصادفی متعددی شد که در مجموع تا ۲۰ ژوئیه ۲۰۲۴ تعداد ۷۷ مورد بود. این حملات بعضاً تصادفی و بدون تبعیض بودند و اکثر آن‌ها با وجود حضور نیروهای عملیاتی «نگهبان رفاه» که به طور خاص برای محافظت از ناوبری در تنگه و خنثی کردن تهدیدات حوثی‌ها تشکیل شده بود، مورد هدف قرار می‌گرفت. اگرچه این نیروها به انواع متعددی از حملات پاسخ دادند، اما در متوقف کردن آن‌ها یا تضمین ایمنی کامل موفق نبودند و در نتیجه، همان‌طور که قبلاً ذکر شد، ۷۷ کشتی از صدها کشتی که از تنگه عبور کردند، مورد اصابت قرار گرفتند. همان‌طور که در شکل زیر نشان داده شده، این حوادث، تأثیرات اقتصادی و روانی قابل توجهی ایجاد نموده و حرکت کشتی‌ها را مختل و حتی برخی از کشتی‌ها غرق شده‌اند (Shadi, 2024:2).

جدول شماره ۲. تعداد کشتی‌های مورد هدف در تنگه باب‌المنذب



این شکل نشان می‌دهد که این حملات منجر به غرق شدن دو کشتی، نابودی هفت کشتی و آتش گرفتن هشت کشتی شده است. در نتیجه، نگرانی‌ها در مورد ترافیک و نرخ بیمه افزایشی شده و منجر به کاهش شدید ترافیک از طریق تنگه شد (Shadi, 2024:6).

در نتیجه این روند، شاهد تغییر در آینده تجارت در مسیر کریدور باب‌المنذب به شرح ذیل خواهیم بود.

• سرمایه‌گذاری در مسیرهای جایگزین؛ شامل توسعه مسیرهای زمینی و دریایی جایگزین برای حمل کالاهای اساسی است که می‌تواند وابستگی به گلوگاه‌های آسیب‌پذیر را کاهش داده و تأثیر اختلالات را نیز کاهش دهد که شامل سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی مانند: خطوط لوله، راه آهن و بنادر منطقه‌ای می‌شود و نمونه‌هایی از این موارد عبارت‌اند از:

(۱) کریدور شمال-جنوب؛ یک شبکه پیشنهادی راه آهن و بزرگراه که دریای عرب را به دریای سیاه متصل می‌کند و می‌تواند یک مسیر جایگزین حیاتی برای جابجایی کالاها بین اروپا و آسیا فراهم کند و کانال سوئز را دور بزند.

(۲) سرمایه‌گذاری در پل‌های زمینی شرق-غرب در سراسر شبه‌جزیره عربستان که می‌تواند گزینه‌های بیشتری برای حمل و نقل کالا در منطقه ایجاد نماید و وابستگی به مسیرهای دریایی از طریق تنگه هرمز و باب‌المنذب را کاهش دهد.

• ترویج توافق‌نامه‌های تجاری منطقه‌ای؛ تسهیل تجارت در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا که می‌تواند وابستگی به منابع خارجی را کاهش داده و تاب‌آوری منطقه‌ای را تقویت کند. این امر شامل؛ کاهش موانع تجاری، هماهنگ‌سازی مقررات و ترویج توافق‌نامه‌های تجاری درون منطقه‌ای و ابتکاراتی مانند: منطقه آزاد تجاری بزرگ عربی (GAFTA) است که می‌تواند به ایجاد یک بازار منطقه‌ای یکپارچه‌تر، تقویت تنوع اقتصادی و کاهش وابستگی به یک منبع واحد برای کالاهای ضروری کمک کند.

• ایجاد ذخایر استراتژیک؛ ایجاد ذخایر ملی و منطقه‌ای کالاهای اساسی مانند: غذا، دارو و سوخت که می‌تواند در هنگام اختلالات، به عنوان یک ضربه‌گیر عمل کند و به تضمین دسترسی به منابع حیاتی برای جمعیت‌های آسیب‌پذیر کمک نماید. ذخایر استراتژیک را می‌توان در مکان‌های کلیدی در سراسر منطقه ایجاد کرد و پاسخ به موقع به بحران‌ها و کاهش تأثیر اختلالات بر جریان کالاهای اساسی را تضمین نمود.

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۶۵

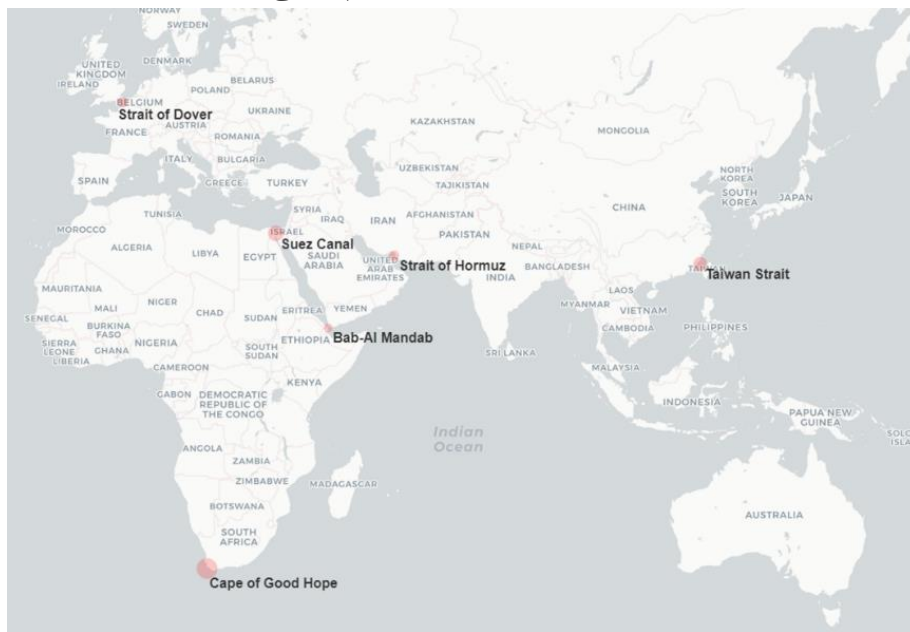
- حل منازعات و ایجاد صلح؛ حل منازعات جاری، ترویج گفتگو و سرمایه‌گذاری در تلاش‌های ایجاد صلح برای ایجاد محیطی پایدار و مساعد برای توسعه تجاری و اقتصادی ضروری است. این امر می‌تواند شامل حمایت از تلاش‌های میانجیگری، تسهیل گفتگو بین طرفین درگیر و تأمین منابع برای بازسازی و آشتی پس از جنگ در یمن باشد.
- کمک‌های بشردوستانه و آمادگی در برابر بلایا؛ افزایش ظرفیت سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی مانند: برنامه جهانی غذا (WFP) و کمیساریای عالی پناهندگان سازمان ملل متحد (UNHCR) برای ارائه کمک‌های بشردوستانه سریع و مؤثر در طول بحران‌ها، برای محافظت از جمعیت‌های آسیب‌پذیر در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا و تضمین ثبات تنگه‌ها بسیار مهم است.
- همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی؛ برای مقابله با تهدیدات فراملی مانند: دزدی دریایی، قاچاق و تروریسم، ارتقای ثبات و انعطاف‌پذیری در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا و حفاظت از تنگه‌های آن ضروری است. این امر شامل به اشتراک گذاشتن اطلاعات، هماهنگی تلاش‌های اجرای قانون، هماهنگ‌سازی چارچوب‌های قانونی، ایجاد گشت‌های مشترک امنیتی دریایی، انجام رزمایش‌های نظامی مشترک و ارائه کمک‌های مالی و فنی برای تقویت ظرفیت کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا برای مقابله با چالش‌های امنیتی و توسعه‌ای است (Coface, 2025: 11) و جهت مقابله با تهدید دزدی دریایی، چین به طور فعال در امور منطقه‌ای مشارکت کند و به حاکمیت و استقلال کشورهای همسایه احترام بگذارد و از طریق همکاری‌های دیپلماتیک، اقتصادی و نظامی می‌تواند به طور مشترک با تهدیدات امنیتی غیرمستقیم مانند تروریسم و افراط‌گرایی مقابله کند و به صلح و رفاه منطقه‌ای کمک کند (Jun Qiao, 2025).

شرایط گذرگاه‌های دریایی جهانی از ژانویه ۲۰۲۲ تا آوریل ۲۰۲۴

تخمین حجم عبور و مرور دریایی از شش گذرگاه دریایی جهانی بین ژانویه ۲۰۲۲ و آوریل ۲۰۲۴ به تفکیک نوع کشتی مورد بررسی قرار گرفته که عبارت‌اند از؛ تنگه دوور، کانال سوئز، تنگه باب‌المنذب، تنگه هرمز، دماغه امید نیک و تنگه تایوان که بر اساس

آمار رسمی سال ۲۰۲۴ به شرح ذیل بوده و بیانگر کاهش تردد دریایی از این کریدورها است.

نقشه شماره ۳. گذرگاه‌های مهم جهانی



- تنگه دوور و تنگه تایوان شلوغ‌ترین گذرگاه‌های دریایی بودند و کشتی‌های باری، بیشترین سهم کشتی‌ها را تشکیل می‌دادند (۵۰٪ در تنگه دوور و ۶۰٪ در تنگه تایوان).
- عبور کشتی‌ها از کانال سوئز و تنگه باب‌المنذب از اواسط دسامبر ۲۰۲۳ شروع به کاهش نمود، به طوری که کانال سوئز تا هفته اول آوریل ۲۰۲۴ در مقایسه با هفته مشابه سال قبل ۶۶٪ کاهش عبور را تجربه کرد و تنگه باب‌المنذب در مدت مشابه ۵۹٪ کاهش عبور را نشان داد.
- عبور هفتگی از تنگه هرمز بین فوریه و آوریل ۲۰۲۴ در مقایسه با سال‌های گذشته، به ویژه بین هفته‌های ۵ و ۱۰ کاهش چشمگیری را نشان داد، به طوری که به طور متوسط

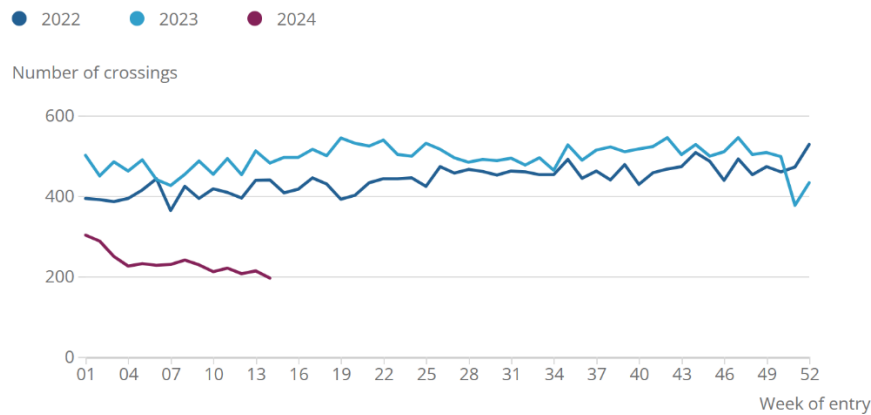
کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۶۷

۲۳٪ کاهش در حجم عبور در مقایسه با هفته‌های مشابه سال قبل، عمدتاً از طریق عبور نفت کش‌ها، مشاهده شد.

- جریان عبور کشتی‌ها از اطراف دماغه امید نیک در دسامبر ۲۰۲۳ و در طول هفته‌های اول ۲۰۲۴ شروع به افزایش کرد و بیش از دو برابر سطح مشاهده شده در فوریه ۲۰۲۳ شد.
- در دوره گزارش شده، هیچ تغییر عمده‌ای در روند عبور کشتی‌ها از تنگه تایوان یا تنگه دوور رخ نداده است.

کانال سوئز و تنگه باب‌المنذب به عنوان دروازه‌های ورود به دریای سرخ عمل می‌کنند و امکان حمل کالاهایی مانند: نفت و گاز طبیعی را فراهم می‌نمایند که اهمیت استراتژیک آن‌ها را برجسته می‌کند. عبور کشتی‌ها از کانال سوئز و تنگه باب‌المنذب از ژانویه تا نوامبر ۲۰۲۳ ثابت ماند و جریان عبور از این گذرگاه‌ها از اواسط دسامبر ۲۰۲۳ شروع به کاهش نمود، تا هفته اول آوریل ۲۰۲۴ (هفته چهاردهم) حجم عبور از کانال سوئز در مقایسه با هفته مشابه سال قبل ۶۶ درصد کاهش یافت و تنگه باب‌المنذب نیز به طور مشابه شاهد کاهش ۵۹ درصدی عبور از کانال در مقایسه با هفته مشابه سال قبل بود که این موضوع با اختلال دریایی گزارش شده در خاورمیانه بر اساس نمودار ذیل همسو بوده است (Office for National Statistics, 2024).

جدول شماره ۳. حجم هفتگی عبور و مرور تنگه باب‌المنذب (ژانویه ۲۰۲۲ تا آوریل ۲۰۲۴)



یکی از اثرات مستقیم بحران دریای سرخ، نگرانی‌ها در خصوص موجودی کانتینرها است، چون طولانی‌تر شدن زمان رفت و برگشت و تنظیم مسیرهای دریانوردی به این معناست که تعداد زیادی کانتینر خالی در زمان و مکان نامناسبی قرار می‌گیرند. بورس بالتیک (۲۰۲۴) کمبود حدود ۷۸۰،۰۰۰ TEU کانتینر در آسیا را درست قبل از سال نو چینی تخمین زد و برای کاهش بخشی از فشار، تولید کانتینرهای جدید (عمدتاً در چین) از اواخر دسامبر ۲۰۲۳ افزایش یافته است. از طرفی، شرکت‌های حمل‌ونقل با افزایش رسوب و موجودی انبارها و تحویل‌های با تأخیر مواجه هستند، یعنی با عدم اطمینان بیشتری که به قلب لجستیک جهانی کارآمد ضربه می‌زند و این اثرات به ویژه صنایعی را که به سیستم‌های تحویل و تولید «درست به موقع» (JIT) و «ساخت بر اساس سفارش» (MTO) متکی هستند، تحت تأثیر قرار می‌دهد (Notteboom, 2024: 14).

اهمیت باب‌المنذب برای کشورهای عربی

کریدور باب‌المنذب برای کشورهای عربی از اهمیت استراتژیک برخوردار است، زیرا گذرگاهی ضروری برای کشتی‌هایی است که به کانال سوئز وارد یا از آن خارج می‌شوند و کشورهای صادرکننده نفت عربی، از زمان آغاز جنگ روسیه و اوکراین به طور فزاینده به باب‌المنذب متکی بوده و این درگیری به دلیل تحریم‌های اقتصادی اروپا بر بخش نفت

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۶۹

روسیه، مقصد اصلی صادرات نفت را از آسیا به اروپا تغییر داده است. این تحریم‌ها باعث جستجوی خریداران جدید و افزایش صادرات به هند و چین شده که به طور سنتی از مهم‌ترین خریداران نفت خلیج فارس هستند. هم‌زمان اروپا به دنبال تأمین‌کنندگان جدیدی برای جایگزینی نفت روسیه است و مسیرهای جهانی نفت را تغییر داده و در نتیجه، نفت روسیه به آسیا و نفت اعراب به اروپا هدایت می‌شود. نقشه زیر مقایسه بین مسیرهای دماغه امید نیک و باب‌المنذب-کانال سوئز را که باعث طولانی شدن مسیر حمل نفت کشورهای عربی می‌گردد را نشان می‌دهد.

این نقشه نشان می‌دهد که سفر از بندر رأس تنوره در عربستان سعودی به بندر روتردام در هلند با سرعت ۱۵ گره دریایی از طریق مسیر باب‌المنذب-کانال سوئز ۱۹ روز و چهار ساعت طول می‌کشد و در مقابل، همین سفر از طریق مسیر دماغه امید نیک که شامل ۷۵ درصد افزایش مسافت است، بیش از ۳۳ روز طول می‌کشد و این زمان طولانی حمل و نقل منجر به افزایش اختلال برای تانکرهای نفتی می‌شود که باعث افزایش قیمت‌ها در کوتاه‌مدت و خسارات در بلندمدت خواهد شد. داده‌ها نشان می‌دهد که روند رو به رشد مقادیر نفتی از طریق مسیر باب‌المنذب-کانال سوئز تا قبل از ناامنی توسط حوثی‌ها به گونه‌ای بود که از ۶,۴ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۸ به ۸,۶ میلیون بشکه در سال ۲۰۲۳ افزایش یافت و در مقابل، مقادیر حمل شده از طریق مسیر دماغه امید نیک کاهش یافته و از ۷,۶ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۸ به ۶ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۲۳ رسیده بود اما وابستگی‌ای که در حال حاضر تحت تأثیر تنش‌ها در تنگه باب‌المنذب قرار دارد آمار کاهشی را نشان می‌دهد (Shadi, 2024:8).

نقشه شماره ۴. کریدور باب‌المندب و امید نیک



Map: Al Habtoor Research Centre • Source: Various sources • Created with Datawrapper

مصر به طور قابل توجهی تحت تأثیر اختلالات باب‌المندب قرار دارد و علاوه بر فشارهای تورمی، این فشار با کاهش شدید حجم بار تشدید شده و مستقیماً بر درآمد کانال و دولت مصر تأثیر گذاشته است، چون کانال سوئز پنجمین منبع مهم ارزی خارجی مصر است و هرگونه اختلال در تنگه باب‌المندب منجر به کاهش ترافیک کشتی از طریق کانال سوئز به دلیل ترس از حملات می‌شود، زیرا هزینه‌های بیمه برای عبور از باب‌المندب و نرخ هدف‌گیری کشتی‌های عبوری افزایش می‌یابد و این مجموعه عوامل، در نهایت باعث کاهش شدید درآمد مصر می‌گردد. حجم بار ترانزیتی کانال سوئز در سال ۲۰۲۳ به ۱,۶۸ میلیارد تن متریک رسیده است که نسبت به ۱,۴۸ میلیارد تن متریک در سال ۲۰۲۲، افزایشی ۱۴ درصدی را نشان می‌داد، اما حجم بار در شش ماه اول سال ۲۰۲۴ حدود ۶۲ درصد کاهش یافته و از ۸۳۶ میلیون تن در مدت مشابه سال ۲۰۲۳ به ۳۱۵ میلیون تن در سال ۲۰۲۴ رسیده

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۷۱

است. این کاهش در حالی رخ می‌دهد که اقتصاد مصر با کاهش شدید جریان نقدینگی از منابع مختلف مواجه است و علاوه بر این، فشارهای فزاینده ناشی از عملیات نظامی در غزه، سودان و لیبی، اثر منفی ارزی بر اقتصاد مصر گذاشته و این درحالی که است که این تغییر منفی بر بنادر دریای سرخ در عربستان سعودی، سودان و بنادر خلیج فارس و دریای عرب، به ویژه عمان و امارات متحده عربی نیز مشاهده می‌گردد. این بنادر نه تنها به عنوان نقاط کلیدی برای صادرات نفت، بلکه به عنوان مراکز اصلی لجستیک و خدمات دریایی عمل می‌کنند؛ زیرا از نظر استراتژیک، قبل از تنگه برای تجارت شرق به غرب یا بعد از آن برای تجارت از دماغه امید نیک به سمت بنادر آسیایی قرار دارند. اختلالات طولانی مدت، شرکت‌های کشتیرانی، شرکت‌های بیمه و سایر ذینفعان را به سمت مسیرهای پایدارتری سوق می‌دهد که هم تنگه و هم کانال را دور می‌زنند. لذا مسیر دریای شمال به عنوان یک جایگزین کلیدی ظاهر می‌شود و با وجود محدودیت‌های خاص، گزینه‌ای مناسب ارائه می‌دهد تا از قطب شمال و در امتداد مرز روسیه عبور و از شمال به جای جنوب، از خشکی بین شرق و غرب عبور کند و از سال ۲۰۱۰ روسیه به طور فعال این مسیر را به عنوان جایگزینی برای کانال سوئز تبلیغ کرده و تلاش‌های آن با غلبه تدریجی بر موانع، به موفقیت‌های چشمگیری دست یافته و استقرار یخ‌شکن‌ها برای محافظت از کشتی‌ها در برابر یخ‌های شناور و تسهیل حرکت کاروان‌ها، برای این توسعه حیاتی بوده است که یخ‌شکن‌های هسته‌ای با هزینه‌های عملیاتی پایین را معرفی و چندین بندر در طول مسیر برای ارائه پشتیبانی لجستیکی لازم نیز تأسیس کرده است (Shadi, 2024:9).

نتیجه‌گیری

تنگه باب‌المنذب به عنوان یکی از حیاتی‌ترین گذرگاه‌های آبی جهان، در سال‌های اخیر به کانون توجه بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل شده است. این آبراه استراتژیک که روزانه حدود ۴ میلیون بشکه نفت از آن عبور می‌کند، نقش تعیین‌کننده در معادلات امنیتی و اقتصادی منطقه ایفاء می‌کند و وضعیت کنونی این تنگه به شدت تحت تأثیر تحولات یمن قرار دارد. در این پژوهش به دنبال پاسخ به سؤال اصلی بودیم میزان اثرگذاری تنگه

باب‌المنذب به‌عنوان یک کریدور دریایی در تغییر معادلات جدید قدرت در غرب آسیا چگونه است؟ که با اتکا بر نظریه رئالیسم تهاجمی و تدافعی به تحلیل فرضیه پرداخته که عملیات متعدد علیه کشتی‌های تجاری و نظامی توسط حوثی‌ها در مسیر کریدور باب‌المنذب باعث اختلال و کاهش حجم تردد کشتی‌های تجاری و در نتیجه تغییر مسیر و افزایش زمان و هزینه در حمل کالا و انرژی گردیده و متعاقب آن شاهد ورود نظامی رژیم صهیونیستی، امریکا و برخی کشورهای عرب منطقه در قالب حمله نظامی به مواضع حوثی‌های یمن بوده که باعث ناامنی بیشتر این کریدور دریایی مهم غرب آسیا گردید. اهمیت استراتژیک تنگه باب‌المنذب به‌عنوان یک کانال دریایی حیاتی که آسیا، آفریقا و اروپا را به هم متصل نموده و در چارچوب ادغام اقتصادی جهانی، اهمیت ژئوپلیتیکی آن با ارزش قابل توجه کشتیرانی کانال سوئز و افزایش تقاضای انرژی، تعیین می‌شود. با این حال، بی‌ثباتی منطقه و ترکیبی از سایر عوامل بی‌ثبات کننده، منجر به یک دوره طولانی بی‌نظمی در تنگه باب‌المنذب شده است.

اقدامات حوثی‌ها در باب‌المنذب را می‌توان ترکیبی از راهبرد رئالیسم تهاجمی (افزایش هزینه رقبا) و راهبرد رئالیسم تدافعی (حفظ دستاوردها) تحلیل نمود. گروه انصارالله با تسلط بر سواحل غربی یمن، کنترل قابل توجهی بر این آبراه حیاتی پیدا کرده و این امر به آن‌ها امکان داده تا به‌عنوان یک بازیگر غیردولتی، تأثیر مستقیم بر امنیت انرژی جهانی و معادلات منطقه‌ای داشته باشند. توانایی این گروه در اعمال فشار از طریق این تنگه، نمونه بارز از تغییر در معادلات سنتی قدرت در منطقه است و در بعد اقتصادی، این تنگه شاهرگ اصلی انتقال انرژی از خلیج فارس به بازارهای جهانی محسوب می‌شود، فلذا هرگونه اختلال در عبور کشتی‌ها از این مسیر می‌تواند تأثیرات فوری بر قیمت نفت در بازارهای جهانی داشته باشد. در بعد امنیتی نیز حضور و نفوذ انصارالله در این منطقه باعث نگرانی کشورهای عربی حاشیه دریای سرخ و قدرت‌های بین‌المللی شده و رقابت بر سر کنترل این تنگه، تحولات پیچیده‌ای را در منطقه ایجاد کرده است. از یک سو، ائتلاف به رهبری عربستان سعودی و امارات متحده عربی تلاش می‌کنند؛ نفوذ انصارالله را محدود کنند و از سوی دیگر؛ این گروه با استفاده از موقعیت استراتژیک خویش، توانسته نقش مهمی در معادلات منطقه ایفاء نماید.

کریدور باب‌المنذب و معادلات جدید قدرت در غرب آسیا ۱۷۳

تأثیر این وضعیت؛ اولاً- باعث افزایش حضور نظامی قدرت‌های جهانی در دریای سرخ شده و ثانیاً- هزینه‌های تجارت دریایی را به دلیل افزایش هزینه‌های امنیتی و بیمه افزایش داده و ثالثاً- باعث شکل‌گیری ائتلاف‌های جدید امنیتی میان کشورهای منطقه و فرا منطقه خواهد شد. آینده این تنگه استراتژیک به عوامل متعددی از جمله؛ تحولات جنگ یمن و سرنوشت انصارالله، موضع‌گیری قدرت‌های جهانی و تلاش کشورهای منطقه برای یافتن راه‌های جایگزین وابسته است و آنچه مسلم است، این تنگه در سال‌های آینده همچنان به عنوان یکی از کانون‌های اصلی رقابت‌های منطقه‌ای باقی خواهد ماند و در نهایت، می‌توان گفت که تنگه باب‌المنذب به نمادی از تغییر معادلات قدرت در غرب آسیا تبدیل شده که توانایی یک گروه غیردولتی در اعمال نفوذ بر چنین گذرگاه حیاتی را نشان می‌دهد.

حوثی‌ها به جهانیان توانایی خود را در ایجاد اختلال در کشتیرانی جهانی نشان داده‌اند، به نظر نمی‌رسد آن‌ها تحت تأثیر تلاش‌های نظامی ایالات متحده و دیگران برای مجازات و بازداشتن آن‌ها از اقداماتشان قرار گیرند، اگرچه این اقدامات به حوثی‌ها اجازه داده تا حدودی منطق اقدامات خود را تغییر دهند و این بدان معناست که از جمله، انتظار نمی‌رود تهدیدهای حوثی‌ها برای کشتیرانی در باب‌المنذب با پایان یافتن درگیری غزه پایان یابد و حتی مشخص نیست که آیا آتش‌بس موقت در غزه نیز منجر به آتش‌بس در دریای سرخ منجر گردد. ادامه تهدیدات در کریدور باب‌المنذب، می‌تواند بر تلاش کشورهای خلیج فارس جهت تحکیم مرکزیتشان در تجارت بین‌الملل و زنجیره‌های تأمین اثر بگذارد و از طرفی؛ سهولت بستن یک گلوگاه دریایی کلیدی، می‌تواند الگوی منفی برای سایر گذرگاه‌های آبی استراتژیک جهان باشد. همچنین بحران دریای سرخ می‌تواند به طور بالقوه وابستگی رو به رشد اخیر اروپا به محموله‌های انرژی خاورمیانه را از بین ببرد، زیرا آن‌ها از اعتیاد چند دهه‌ای خود به گاز و نفت ارزان روسیه‌رهایی می‌یابند و نگرانی در مورد گلوگاه‌های دریایی می‌تواند به نفع تأمین‌کنندگان فعلی LNG باشد که نیازی به ترانزیت از مناطق مشکل‌ساز ندارند. لذا بسته شدن کامل قریب‌الوقوع دریای سرخ، آگاهی از خطری که گلوگاه‌های دریایی می‌توانند برای تجارت بین‌المللی ایجاد کنند را تشدید کرده و اهمیت مسیرهای زمینی و چندوجهی که از گلوگاه‌ها اجتناب می‌کنند را برجسته‌تر

کرده است. این امر اهمیت پروژه‌هایی مانند: BRI چین و کریدور هند-عرب-مدیترانه که از باب‌المنذب و کانال سوئز اجتناب می‌کنند را افزایش خواهد داد. همچنین گزارش‌هایی مبنی بر بارگیری برخی از کالاها به مقصد اسرائیل در بحرین و دبی و ارسال آن‌ها با کامیون از طریق خاک عربستان سعودی وجود دارد و همچنین محتمل است که چین استفاده خود از مسیر دریای شمال و از طریق قطب شمال را که روسیه نیز در حال ترویج آن است، افزایش دهد. از طرفی حجم حمل و نقل هوایی از طریق خلیج فارس نیز طبق گزارش‌ها در اوایل سال ۲۰۲۴ افزایش یافته است، زیرا تأمین‌کنندگان سعی می‌کنند تغییرات در تجارت دریایی را جبران کنند. لذا با هدف اجتناب از خروج کشورهای منطقه به ویژه ایران از کریدورهای تجاری فعال منطقه، باید بحران‌های ناامنی و تنش‌زا در تنگه باب‌المنذب مدیریت گردیده تا با برقراری صلح پایدار، از خروج این کریدور مهم از مسیر تردد کشتی‌های تجاری اجتناب گردد.

به طور خلاصه، اهمیت ژئوپلیتیکی تنگه باب‌المنذب، آن را به کانون توجه کشورهای جهان تبدیل کرده است و چین، به عنوان یک کشور بزرگ در حال توسعه، باید همچنان به مفهوم توسعه مسالمت‌آمیز و همکاری برد-برد پایبند باشد و نقش سازنده‌ای در ارتقای صلح و رفاه در منطقه تنگه باب‌المنذب ایفاء کند و قدرت جامع خویش را برای افزایش نفوذ بین‌المللی تقویت نماید و به حفظ منافع ملی چین و صلح و توسعه جهانی کمک کند و در عین حال، با توجه به منافع چین، این کشور باید به تغییرات در وضعیت امنیتی منطقه‌ای توجه داشته باشد و امنیت تأمین انرژی را تضمین کند و در حفظ تجارت جهانی و امنیت دریایی سهم مثبتی داشته باشد. همچنین سایر کشورهای منطقه نیز باید همکاری خویش را برای تضمین امنیت و ثبات در منطقه تقویت نموده تا توسعه اقتصادی جهانی و تعادل نظم ژئوپلیتیکی حفظ گردد.

منابع

نصر، م. (۲۰۲۲/۱۴۰۱). بررسی احتمالات بروز جنگ در پی صعود چین به عرصه قدرت‌های بزرگ. فصلنامه تحقیقات بین‌المللی و سیاسی، ۱۳(۴۹)، ۵۴-۶۸.
<https://doi.org/10.30495/pir.2022.1928839.3255>

References

- Akhavan Kazemi, A., & Shahmaleki, M. (2021). Elements of resistance in the political culture of the Ansarullah movement in Yemen. *Islamic World Political Studies*, 10(1), 75-105.
- al-Dawsari, Nadwa. (2024), *The Ideological Underpinnings of the Houthis' Red Sea Attacks*. Middle East Institute, January 22, 2024. Available at <https://www.mei.edu/publications/ideological-underpinnings-houthis-red-sea-attacks?s=09>.
- Coface (2025). *Bab el-Mandeb Strait: tension at a global trade route*. <https://www.coface.ch/news-publications-insights/bab-el-mandeb-strait-tension-at-a-global-trade-route#sources-of-risk-in-the-bab-el-mandeb-strait>.
- Dagher, Sam and Mohammed Hatem (2024). *Yemen's Houthis Tell China, Russia Their Ships Won't Be Targeted*. Bloomberg.com, March 21, 2024. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-03-21/china-russia-reach-agreement-with-yemen-s-houthis-on-red-sea-ships>.
- Hemmati, M., Ebrahimi, Sh., & Goodarzi, M. (2020). Saudi Arabia's balancing policy against Iran in Yemen. *Spatial Planning*, 10(1), 105-122. <https://doi.org/10.22108/sppl.2019.119020.1420>
<https://www.unescwa.org/bab-el-mandab>
- Jalali Baranji, M., Yousefi, B., Shahabi, R., & Ameri Golestani, H. (2023). A comparative study of U.S. foreign policy approaches to the international system during the Obama and Trump administrations based on offensive-defensive realism theory. *International Studies Journal*, 19(4), 245-265. <https://doi.org/10.22034/isj.2023.351586.1863>
- Jun Qiao, Yitong Li and Mingxuan Huang (2025). *The Geopolitical Importance of Bab el-Mandeb Strait: A Strategic Gateway to Global Trade*. Middle East Political and Economic Institute Bucharest, Romania.
- Romaniuk, S. N., & Kaunert, C. (2024, January 10). *Houthi attacks and military escalation in the Red Sea: What's at stake?* Eurasia Review. <https://www.eurasiareview.com/10012024-houthi-attacks-and-military-escalation-in-the-red-sea-whats-at-stake-analysis/>

- Keshavarz Moghaddam, E. (2024). Transformation in the Islamic Republic of Iran's crisis management strategies in confronting the Zionist regime: Transition from defensive to offensive neorealism. *Foreign Relations Quarterly*, 16(4), 181–220. <https://doi.org/10.22034/fr.2024.481021.1584>
- Lee, Julian (2024). *Ships Keep Running Red Sea Gauntlet after US Warnings*. Bloomberg.com, January 16, 2024. Available at <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-16/ships-keep-running-red-sea-gauntlet-after-us-warnings>.
- Lloydslistintelligence (2024). *Decline in Bab el Mandeb transits*. <https://www.lloydslistintelligence.com/thought-leadership/blogs/drop-in-bulk-carrier-activity-leads-overall-decline-in-bab-el-mandeb-transits>.
- Lobell, S. (2002). War is politics: Offensive realism, domestic politics, and security strategies. *Security Studies*, 12(2), 165-195.
- Mahmoud Abadi, D. (2012). Trade in Yemen before the advent of Islam. *Islamic History Research Journal*, 13(3), 41–82.
- Mearsheimer, J. (2001). *The tragedy of great power politics*. New York: Norton.
- Moghavemi, A. R., Firouzkoji, M., Zoghi Baran, K., & Hassania, M. A. (2023). Geopolitical interests of regional actors in the Yemen crisis. *The Fundamental and Applied Studies of the Islamic World*, 5(2), 163-193.
- Narea Nicole (2023). *What is Hamas? Here's what to know about the Militant Group that controls the Gaza Strip*.
- Office for National Statistics (2024). *Ship crossings through global maritime passages: January 2022 to April 2024*. Office for National Statistics (ONS), released 24 April 2024, ONS website, statistical bulletin, [Ship crossings through global maritime passages: January 2022 to April 2024](#)
- Perkins, Robert (2023). *Russia's Arctic Oil Exports Surge but Risks Still Hamper New Trade Route*. S&P Global Commodity Insights, November 29, 2023. Available at <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/112923-russias-arctic-oil-exports-surge-but-risks-still-hamper-new-trade-route>.
- Pfeffer Anshel (2023). *Missile from Yemen to Israel: Unprecedented launch, Unprecedented Interception*.
- Rabinovitch, A. (2023). Israel's Eilat Port sees 85% drop in activity amid Red Sea Houthi attacks. *Reuters*, December, 21.

- Shadi, Mohamed (2024). *Strategic Ramifications of Unrest in Bab El Mandab: The Arab Cost*. AI Habtoor Research Centre. <https://www.habtoorresearch.com/programmes/unrest-in-bab-el-mandab/>
- The White House (2023). *Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor*. September 9, 2023. Available at <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>.
- Wendel, Samuel (Wendel 2). Middle East Economies Navigate Treacherous Straits as Gaza War Infects Red Sea. *Al-Monitor*, January 6, 2024. Available at <https://www.al-monitor.com/pro/memos/middle-east-economies-navigate-treacherous-straits-gaza-war-infects-red-sea>.
- Zhang, Zera, Rico van Leuken, and Lars Karlsson (2024). *Charting the Course: How the Shipping Industry Is Adapting to Tensions in the Red Sea*. World Economic Forum, February 23, 2024. Available at <https://www.weforum.org/agenda/2024/02/red-sea-crisis-global-shipping-industry-adapting-maersk/>.

Translated References into English

- Nasr, M. (2022). Scrutinizing the probabilities of breaking out a war in the wake of China's rise into the arena of great powers. *International and Political Research Quarterly*, 13(49), 54-68. Doi: 10.30495/pir.2022.1928839.3255. [In Persian]

