

## اهمیت راهبردی تنگه باب‌المندب و نقش آن در تحولات منطقه‌ای

بهادر نوکنده پژوهشگر مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه

برگرفته شده از گزارش اندیشکده پژوهشی الحبتور (Al Habtoor Research Centre)

نوشته Dr. Mohamed Shadi

اصطلاح «وحدت جبهه‌ها» پس از نبرد «شمشیر قدس» در سال ۲۰۲۱ وارد ادبیات منازعه عربی-اسرائیلی شد و به‌عنوان یک راهبرد نظامی و ایدئولوژیک برجسته در چارچوب «محور مقاومت» تعریف گردید. این راهبرد عمدتاً به گروه‌های حامی منطقه‌ای ایران، شامل حزب‌الله لبنان، حماس در فلسطین، جنبش انصارالله (حوثی‌ها) در یمن و دیگر گروه‌های شبه‌نظامی مورد حمایت تهران در سوریه و عراق مرتبط است. هدف اصلی این ائتلاف، ارتقاء هماهنگی و انسجام عملیاتی میان این بازیگران در جهت مقابله با اسرائیل و کاهش نفوذ ایالات متحده آمریکا در منطقه می‌باشد که منافع راهبردی جمهوری اسلامی ایران را تقویت می‌کند. این رویکرد مبتنی بر انجام اقدامات هم‌زمان و هماهنگ در جبهه‌های مختلف از جمله لبنان، غزه و یمن است تا نبردی یکپارچه و منسجم علیه دشمنان مشترک، به ویژه اسرائیل و آمریکا، شکل گیرد. اگرچه «وحدت جبهه‌ها» پیش از هفتم اکتبر نیز در مقیاس محدود به کار گرفته شده بود، اما پس از آن تاریخ، سطح هماهنگی و انسجام در اجرای عملیات به گونه‌ای بی‌سابقه ارتقاء یافت. این عملیات شامل تقسیم‌بندی هدف‌ها در داخل اراضی اسرائیل و حملات هماهنگ موشکی و پهپادی از غزه، لبنان، عراق، سوریه و یمن بود که باعث اختلال قابل توجه در سامانه‌های دفاع هوایی اسرائیل گردید؛ به گونه‌ای که حملاتی از یمن نیز تا تل‌آویو رسیده است. علاوه بر این، بازیگران محور مقاومت، به‌ویژه حوثی‌ها، دامنه اقدامات خود را فراتر از تهدید تأسیسات اسرائیلی بردند و با حملات خود ناوبری دریایی در تنگه راهبردی باب‌المندب را مختل کردند. این گروه حملات متعددی را علیه کشتی‌هایی انجام داد که به ادعای آن‌ها، ارتباطی مستقیم یا غیرمستقیم با اسرائیل داشتند؛ چه کشتی‌های تحت مالکیت دولتی، چه متعلق به افراد با تابعیت اسرائیلی و یا کشتی‌هایی که به بنادر اسرائیل رفت‌وآمد می‌کردند. این سیاست هدف‌گیری گسترده، بخش قابل توجهی از ترافیک دریایی در این تنگه حیاتی را دچار اختلال نمود؛ تنگه‌ای که اهمیت آن برای تجارت جهانی غیرقابل انکار است و به ویژه بر کشورهای عرب صادرکننده نفت و مصر که به کانال سوئز وابستگی اقتصادی دارند، تأثیرگذار بوده است. پیامد این تحولات، تغییر مسیرهای کشتیرانی از کانال سوئز به سمت دماغه امید نیک بوده که نه تنها موجب تغییرات راهبردی بلندمدت در حوزه امنیت و تجارت منطقه شده، بلکه تأثیرات اقتصادی فوری و قابل توجهی بر کشورهای عربی به دنبال داشته است. این تحلیل به بررسی اهمیت راهبردی تنگه باب‌المندب برای کشورهای عربی و ارزیابی پیامدهای اقتصادی و امنیتی اختلال در این مسیر حیاتی می‌پردازد.

## تحولات در هدف‌گیری ناوبری در تنگه باب‌المندب

حوثی‌ها نخستین بار در تاریخ ۲۷ مهر ۱۴۰۲ (۱۹ اکتبر ۲۰۲۳) وارد منازعه بین اسرائیل و حماس شدند و راهبرد «وحدت جبهه‌ها» را به اجرا گذاشتند. در همان روز، ناوشکن آمریکایی USS Carney گزارش داد که سه موشک کروز شلیک‌شده از مناطق تحت کنترل حوثی‌ها در یمن را که به سمت اسرائیل و از طریق دریای سرخ پرتاب شده بود، رهگیری و منهدم کرده است. این الگوی حملات موشکی حوثی‌ها در طول ماه اکتبر و تا اواسط نوامبر ادامه یافت. یکی از وقایع مهم در این دوره، ربایش کشتی *Galaxy Leader* توسط یک بالگرد حوثی بود که در حال عبور از تنگه باب‌المندب بود. پس از آن، حوثی‌ها حملات مستمر و گسترده‌ای را بر اساس سه معیار در حال تحول علیه کشتی‌ها آغاز کردند. در ابتدا هدف آن‌ها کشتی‌های متعلق به اسرائیلی‌ها یا کشورهای غربی حامی اسرائیل بود، اما به تدریج دامنه حملات شامل کشتی‌هایی که به بنادر اسرائیل در حرکت بودند نیز شد. این گسترش هدف‌گیری

Number of Attacks




\*The researcher was unable to determine the nationality of six of the attacks

Map: Al Habtoor Research Centre • Source: Various Sources • [Get the data](#) • Created with [Datawrapper](#)

باعث بروز حملات متعدد و پراکنده‌ای شد که تا ۳۰ تیر ۱۴۰۳ (۲۰ ژوئیه ۲۰۲۴) به ۷۷ مورد رسید.

این حملات نه تنها تصادفی و پراکنده بودند، بلکه بخش عمده‌ای از آن‌ها موفقیت‌آمیز نیز بوده‌اند؛ با وجود حضور نیروهای عملیات «نگهبان شکوفایی» که به طور خاص برای حفاظت از ناوبری در تنگه و مقابله با تهدیدات حوثی‌ها تشکیل شده بودند. این نیروها با وجود واکنش به انواع مختلف حملات، نتوانستند به طور کامل از وقوع آن‌ها جلوگیری کنند یا امنیت کامل ناوبری را تضمین نمایند. در نتیجه، همان‌طور که پیش‌تر ذکر شد، ۷۷ کشتی از میان

صدها کشتی عبوری از این تنگه مورد هدف قرار گرفتند و همچنان نیز در معرض حملات هستند. این حوادث تأثیرات اقتصادی و روانی قابل توجهی بر منطقه گذاشته و باعث اختلال در تردد دریایی شده است. برخی از کشتی‌ها نیز غرق شده‌اند که نمود آن در شکل بالا قابل مشاهده است:

این آمار نشان می‌دهد که حملات حوثی‌ها منجر به غرق شدن دو کشتی، تخریب هفت فروند و به آتش کشیدن هشت کشتی دیگر شده است. در پی این حوادث، نگرانی‌ها درباره تردد کشتی‌ها و نرخ‌های بیمه افزایش یافت و در نتیجه، عبور و مرور دریایی از تنگه به طور قابل توجهی کاهش پیدا کرد.

## نتایج حملات حوثی‌ها به ترافیک کشتیرانی در باب‌المندب

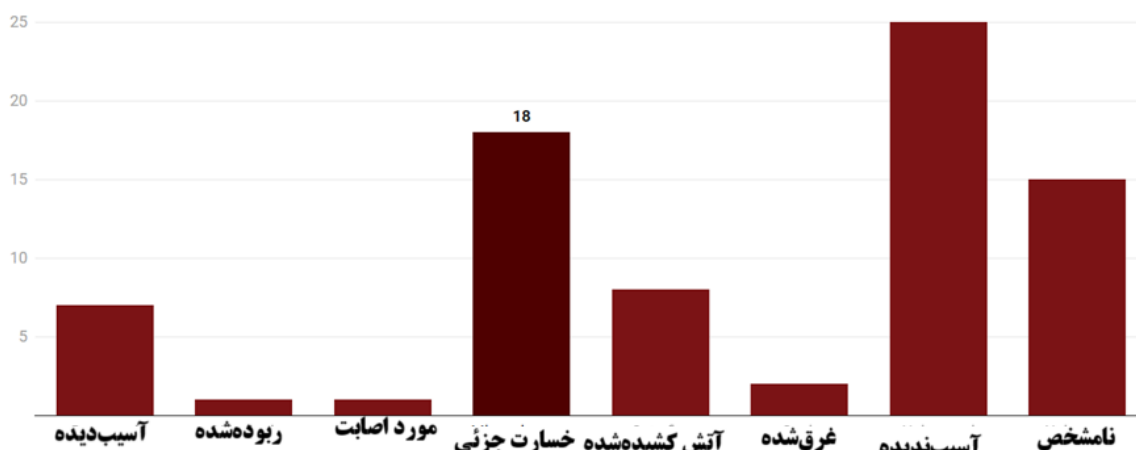


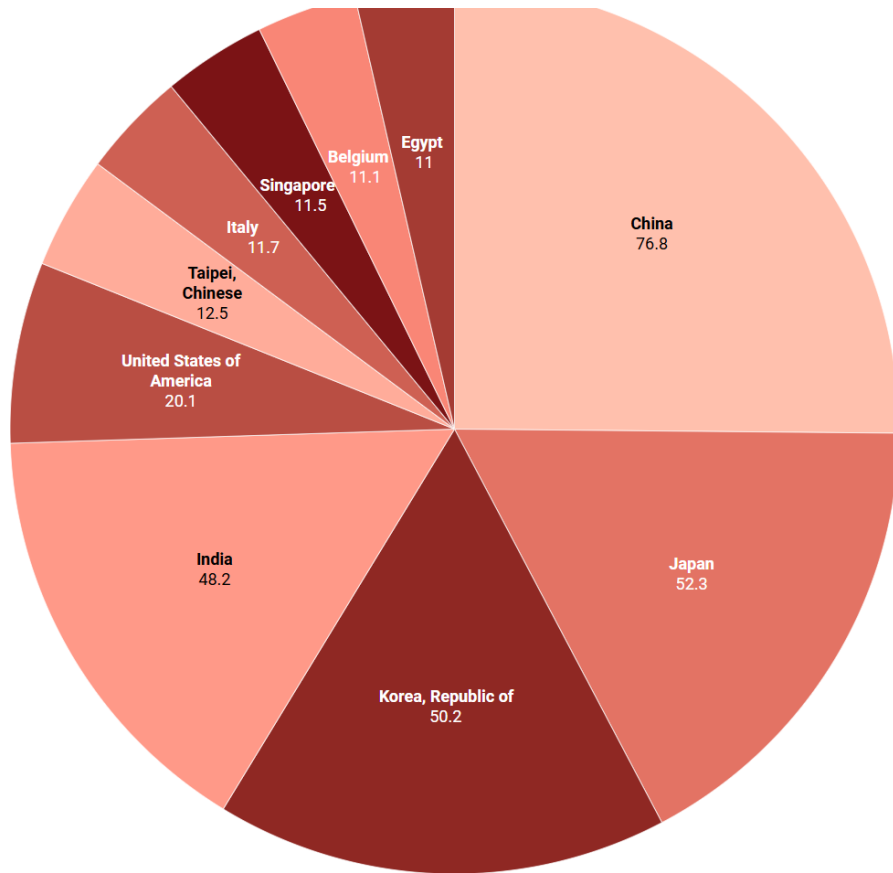
Chart: AI Habtoor Research Centre • Source: Various Sources • [Get the data](#) • Created with [Datawrapper](#)

راهبردی برای گروه‌های مختلفی از کشورهای عربی به سطح بالایی می‌رسد:

## صادرکنندگان نفت خلیج فارس

کشورهای عربی صادرکننده نفت از زمان آغاز جنگ روسیه و اوکراین، بیش از پیش به تنگه باب‌المندب وابسته شده‌اند. این جنگ باعث شد مقصد اصلی صادرات نفت از آسیا به اروپا تغییر یابد، چرا که تحریم‌های اقتصادی اروپا علیه بخش نفت روسیه، جست‌وجو برای خریداران جدید را در پی داشت. در نتیجه، صادرات نفت به هند و چین — که همواره از خریداران عمده نفت کشورهای عربی خلیج فارس بوده‌اند — افزایش یافت. هم‌زمان، اروپا نیز به دنبال تأمین‌کنندگان جدیدی برای جایگزینی نفت روسیه برآمد، که این امر مسیرهای جهانی تجارت نفت را دستخوش تغییر کرد. به این ترتیب، نفت روسیه به سمت آسیا و نفت عربی به سمت اروپا سوق یافت. در نتیجه، تنگه باب‌المندب در تجارت جهانی نفت، به‌ویژه برای کشورهای عربی، اهمیتی روزافزون یافته است. شکل زیر مقاصد اصلی نفت و فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۲۲، پیش از تغییرات ناشی از جنگ روسیه و اوکراین را نشان می‌دهد.

## مهم ترین مقاصد نفت خلیج فارس پیش از جنگ روسیه و اوکراین (به میلیارد دلار)



مسیر،  
ی تر  
مازار

China Japan Korea, Republic of India United States of America Taipei, Chinese Italy Singapore Belgium Egypt

## مقایسه‌ای بین مسیر دماغه امید نیک و مسیر باب‌المندب-کانال سوئز

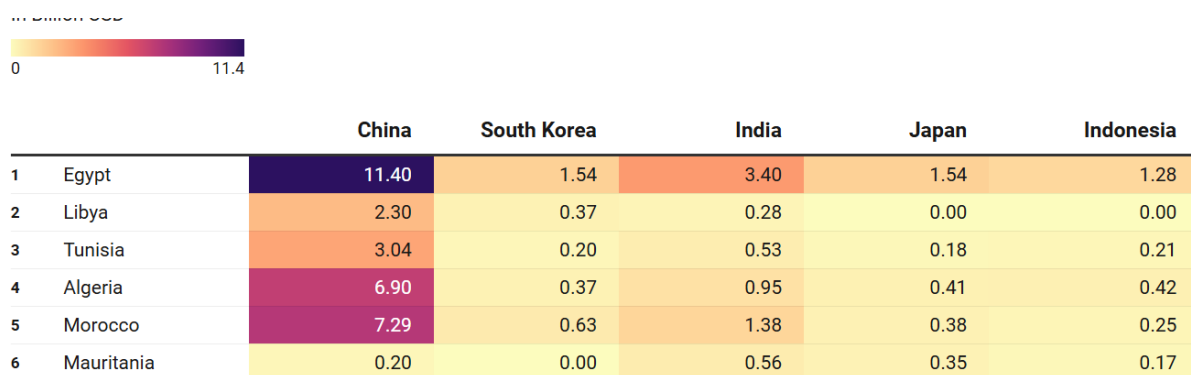


نمودار نشان می‌دهد که سفر از بندر رأس تنوره در عربستان سعودی به بندر روتردام در هلند از مسیر باب‌المندب-کانال سوئز، با سرعت ۱۵ گره دریایی، ۱۹ روز و ۴ ساعت به طول می‌انجامد. در حالی که همین مسیر از طریق دماغه امید نیک، که ۷۵ درصد مسافت بیشتری دارد، بیش از ۳۳ روز طول می‌کشد. این افزایش مدت زمان عبور، موجب اختلالات بیشتر برای نفت کش‌ها شده و به احتمال زیاد باعث افزایش قیمت‌های کوتاه‌مدت و آسیب‌های بلندمدت خواهد شد، که در ادامه توضیح داده می‌شود. علاوه بر این، داده‌ها نشان می‌دهند که روند انتقال نفت از مسیر باب‌المندب-کانال سوئز رو به افزایش بوده و از ۶.۴ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۸ به ۸.۶ میلیون بشکه در سال ۲۰۲۳ رسیده است. در مقابل، مقدار نفت منتقل 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 سال ۲۰۲۳ رسیده است. این کاهش ناشی از افت ارسال نفت از خلیج فارس و ایالات متحده و همچنین اتکای بیشتر به مسیر کوتاه‌تر کانال سوئز است؛ اتکایی که اکنون تحت تأثیر تنش‌های موجود در تنگه باب‌المندب قرار گرفته است.

## شمال آفریقا

چین شریک تجاری اصلی بسیاری از کشورهای عربی است و این روابط با کشورهای جنوب شرق آسیا نظیر کره جنوبی، هند، ژاپن و اندونزی نیز در حال گسترش است. در نتیجه، کالاهایی به ارزش ده‌ها میلیارد دلار از طریق تنگه باب‌المندب و کانال سوئز، به‌ویژه به کشورهای شمال آفریقا، منتقل می‌شود.

## واردات کشورهای عربی شمال آفریقا از صادرکنندگان اصلی آسیایی در سال ۲۰۲۲



|   |            | China | South Korea | India | Japan | Indonesia |
|---|------------|-------|-------------|-------|-------|-----------|
| 1 | Egypt      | 11.40 | 1.54        | 3.40  | 1.54  | 1.28      |
| 2 | Libya      | 2.30  | 0.37        | 0.28  | 0.00  | 0.00      |
| 3 | Tunisia    | 3.04  | 0.20        | 0.53  | 0.18  | 0.21      |
| 4 | Algeria    | 6.90  | 0.37        | 0.95  | 0.41  | 0.42      |
| 5 | Morocco    | 7.29  | 0.63        | 1.38  | 0.38  | 0.25      |
| 6 | Mauritania | 0.20  | 0.00        | 0.56  | 0.35  | 0.17      |

0 = less than 50 million USD.

Table: Al Habtoor Research Centre • Source: IMF Direction of trade statistics • Get the data • Created with Datawrapper

Mandab – Suez Canal):

| ویژگی‌ها                  | باب‌المندب - کانال سوئز                           | دماغه امید نیک                                           |
|---------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| مسافت                     | کوتاه‌تر؛ میان آسیا و اروپا (حدود ۱۱,۰۰۰ کیلومتر) | بسیار طولانی‌تر؛ حدود ۱۶,۰۰۰ کیلومتر                     |
| مدت زمان حمل‌ونقل         | سریع‌تر (حدود ۲۰-۲۵ روز برای مسیر آسیا-اروپا)     | کندتر (حدود ۳۵-۴۵ روز برای همان مسیر)                    |
| هزینه سوخت                | کمتر به دلیل مسافت کوتاه‌تر                       | بیشتر به دلیل مسیر طولانی‌تر                             |
| عوارض و تعرفه‌ها          | شامل عوارض عبور از کانال سوئز                     | بدون عوارض کانال؛ اما هزینه سوخت و زمان بالاتر است       |
| امنیت                     | کاهش امنیت در پی حملات حوثی‌ها در باب‌المندب      | امنیت دریایی بالاتر، اما با چالش‌های اقلیمی اقیانوس اطلس |
| وابستگی ژئوپلیتیکی        | وابسته به ثبات مصر، یمن، و دریای سرخ              | کمتر تحت تأثیر تحولات خاورمیانه                          |
| اثر بر زنجیره تأمین جهانی | حیاتی برای زنجیره تأمین کالاها بین آسیا و اروپا   | جایگزین اضطراری در شرایط بحران                           |
| ظرفیت و زیرساخت‌ها        | دارای زیرساخت‌های بزرگ و مجهز (کانال سوئز)        | فاقد زیرساخت‌های بندری بین‌راهی گسترده                   |
| نقش در تجارت نفت و گاز    | مسیر اصلی صادرات نفت خلیج فارس به اروپا           | مورد استفاده محدود در شرایط بحرانی                       |

نمودار نشان می‌دهد که کشورهای شمال آفریقا در سال ۲۰۲۲، مجموعاً ۴۶.۵ میلیارد دلار کالا از پنج کشور آسیایی درج‌شده در جدول وارد کرده‌اند. اختلال در روند تحویل این کالاها، به‌ویژه در صورتی که این کالاها شامل اقلام ضروری غذایی یا نهاده‌های کلیدی صنعتی باشند، فشار قابل توجهی بر بازارها وارد می‌کند. این بازارها در حال حاضر نیز تحت فشار شدید ناشی از تورم جهانی بالا، افزایش نرخ بهره و مشکلات حمل‌ونقل هستند که با شیوع ویروس کرونا و جنگ روسیه و اوکراین تشدید شده‌اند. نرخ بالای تورم، فشار زیادی بر اقتصاد کشورهای شمال آفریقا وارد کرده و در میان‌مدت و بلندمدت بر نرخ رشد اقتصادی، سطح فقر و اشتغال تأثیر غیرمستقیم خواهد گذاشت؛ به‌ویژه در کشورهایی مانند مصر، تونس و لیبی.

### کاهش ترانزیت کالا در کانال سوئز

مصر از اختلالات ناشی از وضعیت تنگه باب‌المندب، که مانع یا مختل‌کننده ناوبری دریایی است، به شدت متأثر می‌شود. افزون بر فشارهای تورمی یادشده، کاهش شدید در حجم بار عبوری نیز فشار را افزایش می‌دهد و مستقیماً بر درآمدهای حاصل از کانال سوئز اثر می‌گذارد. کانال سوئز پنجمین منبع درآمد ارزی مهم مصر به‌شمار می‌رود. هرگونه اختلال در تنگه باب‌المندب باعث کاهش تردد کشتی‌ها از کانال سوئز می‌شود، چراکه بیم حمله به کشتی‌ها وجود دارد. این موضوع منجر به کاهش حجم بار عبوری می‌شود، زیرا هزینه‌های بیمه عبور از تنگه باب‌المندب و احتمال هدف قرار گرفتن کشتی‌ها افزایش می‌یابد. این مجموعه عوامل در نهایت موجب افت شدید ترانزیت کالا از طریق کانال و کاهش چشمگیر درآمدهای آن می‌شود.

## تجارت ترانزیتی کانال سوئز

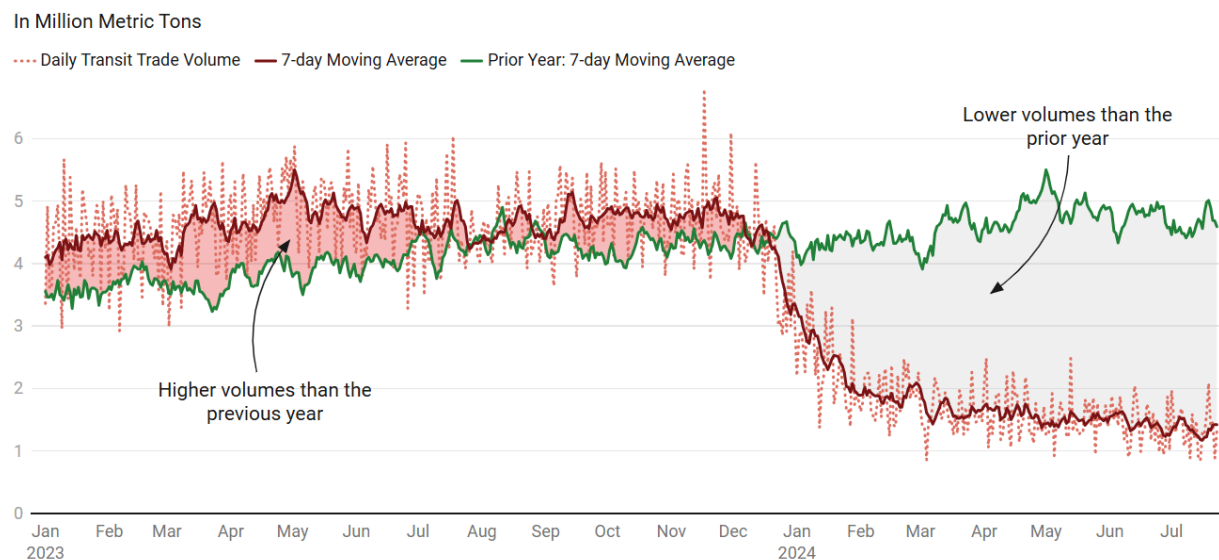


Chart: Al Habtoor Research Centre • Source: IMF Port Watch • Get the data • Created with Datawrapper

این شکل نشان می‌دهد که بار ترانزیتی کانال سوئز در سال ۲۰۲۳ به ۱.۶۸ میلیارد تن متریک رسید، که نسبت به ۱.۴۸ میلیارد تن در سال ۲۰۲۲، رشد ۱۴ درصدی داشته است. با این حال، حجم بار در شش ماهه نخست سال ۲۰۲۴ با افت ۶۲ درصدی مواجه شد و از حدود ۸۳۶ میلیون تن در دوره مشابه سال ۲۰۲۳ به ۳۱۵ میلیون تن کاهش یافت. این کاهش در شرایطی رخ می‌دهد که اقتصاد مصر با افت شدید جریان‌های نقدی از منابع مختلف روبروست. همچنین، فشارهای ناشی از عملیات‌های نظامی در غزه، سودان و لیبی، تأثیر کمبود ارز خارجی بر اقتصاد مصر را تشدید کرده‌اند.

## پیامدهای راهبردی انسداد تردد در تنگه باب‌المندب برای کشورهای عربی

افزون بر پیامدهای یادشده، انسداد طولانی مدت یا مکرر در تردد دریایی می‌تواند به نتایج راهبردی قابل توجهی منجر شود.

### تغییر مسیرهای کشتیرانی

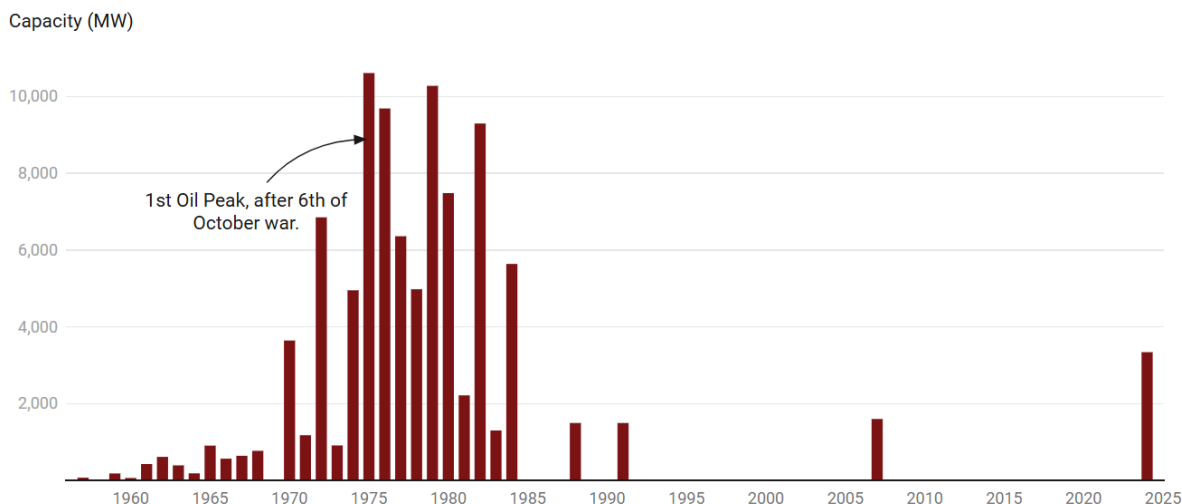
اختلال در تجارت از طریق کانال سوئز باعث شده شرکت‌های کشتیرانی مسیرهای خود را به دماغه امید نیک تغییر دهند. این تغییر بر مسیرهایی که از دریای عرب سرچشمه می‌گیرند تأثیر می‌گذارد. در حالی که این تغییرات بندرهای دریای سرخ در عربستان، سودان و مصر را منفی تحت تأثیر قرار می‌دهد، بندرهای خلیج فارس و دریای عرب – به‌ویژه در عمان و امارات – همچنان اهمیت راهبردی دارند. این بنادر نه تنها مراکز اصلی صادرات نفت هستند، بلکه به‌عنوان قطب‌های لجستیکی و خدمات دریایی نیز عمل می‌کنند. آنها به گونه‌ای راهبردی پیش از تنگه (برای تجارت شرق به غرب) یا پس از آن (برای تجارت از دماغه امید نیک به سوی بنادر آسیایی) قرار دارند. تداوم اختلال‌ها، شرکت‌های کشتیرانی، شرکت‌های بیمه و سایر ذینفعان را به سوی مسیرهای جایگزینی سوق می‌دهد که هم از تنگه و هم از کانال عبور نکنند. این مسیرها باید از لحاظ هزینه و مسافت به‌صرفه‌تر از دور زدن آفریقا باشند. مسیر دریای شمال به‌عنوان جایگزینی کلیدی مطرح می‌شود که با وجود برخی محدودیت‌ها، گزینه‌ای قابل اتکا به شمار می‌آید. این مسیر از قطب شمال و در امتداد مرز روسیه عبور می‌کند و به‌جای جنوب، قاره‌ها را از شمال به هم متصل می‌کند. از سال ۲۰۱۰، روسیه این مسیر را به‌عنوان جایگزینی برای کانال سوئز تبلیغ کرده و پیشرفت‌های قابل توجهی به‌دست آورده است. یکی از اقدامات مهم، استفاده از یخ‌شکن‌ها برای حفاظت از کشتی‌ها در برابر یخ‌های شناور و تسهیل حرکت کاروان‌ها است. روسیه یخ‌شکن‌های هسته‌ای با هزینه عملیاتی پایین به کار گرفته و چندین بندر در طول مسیر ایجاد کرده است تا پشتیبانی لجستیکی موردنیاز را فراهم کند. ذوب سریع‌تر یخ‌های قطب شمال به دلیل افزایش دمای جهانی، دسترسی به مسیر شمالی را در تابستان‌ها افزایش داده و باعث شده این مسیر در مقایسه با گذشته زمان طولانی‌تری قابل استفاده باشد. این تلاش‌ها به نتایج مثبتی منجر شده‌اند؛ نرخ تردد و حجم بار بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۱ بیش از ۱۰ برابر افزایش یافته است. در این دوره، حجم بار سالانه از ۳.۱ میلیون تن به حدود ۳۴.۸ میلیون تن رسید. با این حال، در سال ۲۰۲۲ به دلیل جنگ اوکراین و تحریم‌های غرب علیه روسیه، این رقم به ۳۴ میلیون تن کاهش یافت. دولت روسیه آمار سال ۲۰۲۳ را منتشر نکرده که ممکن است به یکی از دو دلیل زیر باشد: یا کاهش چشمگیر تردد (احتمالاً به کمتر از نصف)، یا عدم تمایل به افشای داده‌های مربوط به انتقال نفت توسط ناوگان سایه که تحت تحریم‌ها فعالیت می‌کند. آشفتگی در تنگه باب‌المندب، علاقه به مسیر شمالی را به دلیل محدودیت‌های مسیر دماغه امید نیک احیا کرده است. در ژوئیه ۲۰۲۴، چین فهرست گذرگاه‌های دریایی خود را گسترش داد و تنگه‌های مسیر شمالی – مانند

برینگ، دیمتری لاپتف، ویلکیسکی و کارا - را به آن افزود که نشانگر علاقه روزافزون پکن به این مسیر است. این تحول با اهداف راهبردی روسیه برای تبدیل مسیر شمالی به یک گذرگاه کلیدی تجاری، به‌ویژه در زمینه انتقال انرژی، همراستا است. چین و روسیه به‌عنوان شرکای راهبردی، امنیت انرژی را بخشی از امنیت ملی خود می‌دانند.

اگر این تلاش‌ها موفقیت‌آمیز باشند، بنادر خلیج فارس، دریای عرب، دریای سرخ و کانال سوئز ممکن است با چالش‌های مهمی از سوی بنادر دریای شمال روبرو شوند. این مسئله می‌تواند اهمیت راهبردی آن‌ها را کاهش داده و نقش جهانی بندرهایی مانند جبل علی، صحرار و صلاله، و همچنین کانال سوئز را به‌عنوان یک مسیر کشتیرانی بین‌المللی کمرنگ کند. چنین تغییری احتمالاً زیان‌های اقتصادی گسترده‌ای را در پی خواهد داشت، به‌ویژه برای مصر که درآمد‌های کانال سوئز یکی از مهم‌ترین منابع ارز خارجی آن (رتبه پنجم) به‌شمار می‌آید. با اینکه این تهدید بالقوه وجود دارد، اما با چالش‌های مهمی روبروست. مهم‌ترین آن‌ها، شکاف عمیق بین بلوک غرب و روسیه و چین است؛ شکافی که به احتمال زیاد بیشتر خواهد شد تا کمتر. در چنین شرایطی، غرب تمایلی به استفاده از مسیر روسی نخواهد داشت تا نفوذ یا درآمد‌های مسکو را افزایش ندهد. افزون بر این، حجم سالانه باری که از مسیر شمالی عبور می‌کند بسیار کمتر از حجم روزانه کانال سوئز در شرایط عادی است. همچنین، مسیر تنگه و کانال دارای بنادر متعدد و ایستگاه‌های بارگیری/تخلیه است که سودآوری شرکت‌های کشتیرانی را افزایش و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد.

### تسریع در گذار از انرژی فسیلی

انرژی فسیلی کالایی جهانی است که مراکز مصرف آن غالباً هزاران کیلومتر با مراکز تولید فاصله دارند. به همین دلیل، این انرژی عمدتاً از طریق دریا حمل می‌شود که مقرون‌به‌صرفه‌ترین روش برای انتقال مقادیر زیاد سوخت است. اما این شیوه انتقال معایبی دارد، چرا که باید از تنگه‌ها و مسیرهای دریایی عبور کند که روزبه‌روز تحت تأثیر تغییرات اقلیمی و تنش‌های سیاسی قرار می‌گیرند. این شرایط می‌تواند موجب تأخیر یا نرسیدن سوخت به بازارهای هدف شود. چنین اختلالاتی می‌تواند به بحران در بازارها بینجامد، زیرا انرژی نقش کلیدی در فرآیندهای تولید دارد. تداوم این مشکلات ممکن است مصرف‌کنندگان را به سوی منابع جایگزین و محلی سوق دهد، تا ریسک‌های ناشی از تولید و حمل‌ونقل سوخت‌های فسیلی را کاهش دهند. شکل بعدی تأثیر تحریم نفتی اعراب در سال ۱۹۷۳ بر تصمیم فرانسه و آلمان برای توسعه نیروگاه‌های هسته‌ای را نشان می‌دهد.



وضعیت در باب المندب منعکس کننده چالش‌هایی است که اروپا با آن مواجه است؛ جایی که اختلالات حوثی‌ها جریان انرژی از خلیج فارس — که منطقه اصلی تولید است — به اروپا، بازار کلیدی مصرف، را مسدود می‌کند. اروپا که اخیراً تجربه استفاده روسیه از انرژی به عنوان یک سلاح ژئوپلیتیک در زمستان ۲۰۲۲-۲۰۲۳ را داشته، به شدت از آسیب‌پذیری خود آگاه است. این وضعیت وابستگی اروپا به منابع انرژی خلیج فارس را تشدید کرده و نیاز به منابع انرژی امن و پایدار را برجسته ساخته است.

در پاسخ به این چالش‌ها، احتمالاً اروپا تلاش‌های خود را برای تقویت قابلیت‌های تولید انرژی محلی تسریع خواهد کرد. این تغییر ناشی از چند عامل است: تأثیرات شدید تغییرات اقلیمی، حرکت راهبردی به سمت دوری از سوخت‌های فسیلی، و تمرکز بیشتر بر منابع انرژی کم‌آلاینده مانند انرژی هسته‌ای، خورشیدی و بادی. علاوه بر این، افزایش دما باعث کاهش کارایی نیروگاه‌های حرارتی مبتنی بر سوخت فسیلی شده است. در مقابل، کاهش هزینه‌های ساخت و نرخ ایمنی بالاتر نیروگاه‌های خورشیدی و بادی، اروپا را ترغیب می‌کند تا از سوخت‌های فسیلی، به خصوص نفت، فاصله بگیرد. کشورهای صادرکننده نفت عربی، به ویژه کشورهای خلیج فارس، با هرگونه تسریع در گذار از سوخت‌های فسیلی با چالش‌های قابل توجهی روبرو خواهند شد. این امر نه تنها به خاطر احتمال از دست دادن ذخایر بزرگ آنهاست، بلکه به دلیل این است که این اقتصادها هنوز به شدت به نفت به عنوان منبع اصلی درآمد ملی متکی هستند. اگرچه این کشورها در حال تلاش برای تنوع‌بخشی ساختارهای اقتصادی خود هستند، این فرآیند هنوز ادامه دارد و به زمان بیشتری نیاز دارد. در پایان، وضعیت کنونی در دریای سرخ نشان‌دهنده یک تغییر راهبردی بلندمدت احتمالی در مسیرهای تجارت جهانی است که ناشی از افزایش تهدیدات به تنگه باب المندب است. کشورهای خلیج فارس و مصر به ویژه در معرض این تحولات قرار دارند، زیرا به شدت به تنگه برای صادرات نفت و درآمدهای حاصل از ترافیک کانال سوئز وابسته‌اند. تداوم این اختلالات تهدید می‌کند که تغییر عمده‌ای در تجارت جهانی انرژی ایجاد کند و گذار به منابع انرژی تجدیدپذیر را تسریع بخشد. این تغییر می‌تواند تأثیرات زیان‌باری بر اقتصاد کشورهای خلیج فارس — و تا حد کمتری مصر — داشته باشد که به شدت متکی به صادرات نفت هستند. همچنین، هدایت مسیرهای دریایی به جایگزین‌هایی مانند مسیر دریایی شمالی یا دماغه امید نیک می‌تواند اهمیت راهبردی بنادر خلیج و کانال سوئز را کاهش داده و اقتصاد منطقه را تحت تأثیر منفی قرار دهد. بنابراین، اقدام فوری و هماهنگ عربی ضروری است. اولاً، تلاش‌ها باید بر فشار آوردن به اسرائیل برای توقف عملیات نظامی در نوار غزه متمرکز شود. ثانیاً، فشار گسترده‌ای باید بر ایران وارد شود تا حمایت از حوثی‌ها و حملات آنها به ناوبری در باب المندب را متوقف کند. نهایتاً، باید جامعه بین‌المللی به سرعت تحریک شود تا آزادی ناوبری در این مسیر حیاتی را تضمین کند، که نه تنها منافع اقتصادی کشورهای عربی بلکه ثبات اقتصاد جهانی و امنیت انرژی را حفظ نماید.

**اهمیت این تنگه از منظر نظریه رئالیسم**

نظریه رئالیسم، که بر محور قدرت، امنیت و رقابت میان دولت‌ها در نظام بین‌الملل آنارشیک استوار است، اهمیت منابع و موقعیت‌های راهبردی را در تعیین موازنه قوا و سیاست‌های امنیتی بازیگران برجسته می‌داند. بر اساس این دیدگاه، تنگه باب‌المندب به‌عنوان یک گذرگاه راهبردی دریایی، نقش کلیدی و حیاتی در تأمین امنیت انرژی و حفظ منافع ملی کشورهای منطقه و فرامنطقه‌ای ایفا می‌کند. تنگه باب‌المندب یکی از شاه‌راه‌های اصلی انتقال نفت و کالاهای استراتژیک میان خلیج فارس، دریای سرخ، کانال سوئز و بازارهای اروپایی و جهانی است. به همین دلیل، کنترل و امنیت این تنگه برای کشورهایی مانند عربستان سعودی، مصر، امارات و کشورهای حوزه خلیج فارس اهمیت راهبردی دارد. بر اساس موازنه قوا در نظریه رئالیسم، هرگونه اختلال در این گذرگاه می‌تواند به تهدیدی مستقیم برای منافع ملی و امنیت اقتصادی این کشورها تبدیل شود. همچنین، تحولات منازعه «وحدت جبهه‌ها» و فعالیت بازیگران محور مقاومت مانند حوثی‌ها، به ویژه در هدف‌گیری ناوبری دریایی در باب‌المندب، نمونه‌ای از استفاده از «قدرت نامتقارن» برای مقابله با بازیگران فرامنطقه‌ای (ایالات متحده و اسرائیل) و فشار بر رقبای منطقه‌ای است. این حملات باعث افزایش هزینه‌های امنیتی، اختلال در تجارت نفت و افزایش ریسک عبور کشتی‌ها شده‌اند که ضمن تأثیرگذاری بر بازار جهانی انرژی، ثبات امنیتی منطقه را نیز به مخاطره می‌اندازند.

از منظر رئالیسم، این وضعیت موجب افزایش رقابت و شکل‌گیری چالش‌های جدید در روابط قدرت در خاورمیانه می‌شود. کشورهای منطقه برای حفظ منافع خود و جلوگیری از نفوذ مخالفان، ناچار به تقویت همکاری‌های امنیتی و نظامی و تلاش برای حفظ امنیت این گذرگاه حیاتی هستند. این امر به ویژه در شرایطی که مسیرهای جایگزین مانند دماغه امید نیک با افزایش هزینه و زمان مواجهند، اهمیت استراتژیک باب‌المندب را دوچندان می‌کند.

### **اهمیت راهبردی تنگه باب‌المندب در تحولات منطقه‌ای**

۱. **مرکزیت در تجارت جهانی انرژی:** تنگه باب‌المندب به‌عنوان یک شاه‌راه حیاتی برای انتقال نفت خلیج فارس به اروپا و کشورهای شمال آفریقا، نقش مهمی در امنیت انرژی جهان دارد. اختلال در این تنگه می‌تواند به افزایش قیمت نفت و فشار اقتصادی بر کشورهای صادرکننده و مصرف‌کننده منجر شود.

۲. **محور اتصال استراتژیک منطقه‌ای:** این تنگه گذرگاه اصلی دریایی به کانال سوئز است که کوتاه‌ترین مسیر کشتیرانی میان آسیا، اروپا و آفریقا را فراهم می‌کند. با توجه به طولانی‌تر بودن مسیر جایگزین دماغه امید نیک، ثبات و امنیت باب‌المندب اهمیت ویژه‌ای دارد.

۳. **ابزار فشار و قدرت در منازعات منطقه‌ای:** گروه‌های شبه‌نظامی مانند حوثی‌ها، با هدف‌گیری کشتی‌ها در این تنگه، نقش مهمی در افزایش عدم‌ثبات و پیچیدگی امنیتی منطقه ایفا می‌کنند و بدین ترتیب به بازتعریف موازنه قوا کمک می‌کنند.

۴. تأثیر بر سیاست‌های کلان منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای: این تنگه نه تنها برای کشورهای عربی بلکه برای

قدرت‌های جهانی چون ایالات متحده و چین که منافع تجاری و انرژی قابل توجهی در منطقه دارند، از اهمیت

بالایی برخوردار است و تلاش‌ها برای کنترل آن، محور رقابت‌های ژئوپلیتیکی است.

از منظر نظریه رئالیسم روابط بین‌الملل، تنگه باب‌المندب نه تنها یک نقطه استراتژیک اقتصادی بلکه یک کانون رقابت

قدرت و امنیت در منطقه است که بازیگران محلی و فرامنطقه‌ای با بهره‌گیری از آن به دنبال حفظ یا افزایش نفوذ و

قدرت خود هستند. این تنگه به دلیل نقش حیاتی در تجارت جهانی نفت و ارتباط میان آسیا، آفریقا و اروپا، به یکی

از کلیدی‌ترین نقاط حساس ژئوپلیتیکی در خاورمیانه تبدیل شده است و امنیت آن تضمین‌کننده ثبات نسبی منطقه و

حفظ موازنه قوا در نظام بین‌الملل است.