

«سر آمد» بررسی می کند؛

# کریدور دریای سرخ در آتش رقابت

**تشدید رقابت بر سر نظم آینده کریدور دریای سرخ؛ از شبکه سازی تا جدایی طلبی**

**گروه تحلیل - امید ایرانی** - در روزهای پایانی سال ۲۰۲۵ میلادی، اسرائیل با اعلام رسمی به

رسمیت شناسختن سسومالی لند، منطقه‌ای خودخواند در شاخ آفریقا که از سال ۱۹۹۱ اعلام استقلال کرده اما تا پیش از این از سوی هیچ کشوری به رسمیت شناخته نشده بود، گامی برداشت که در ظاهر یک اقدام دیپلماتیک درباره یک منطقه جدایی طلب به شمار می رفت. اما این تصمیم، در بطن خود به شبکه‌ای پیچیده از رقابت‌های ژئوپلیتیکی پیرامون باب‌المنذب، مسیرهای حیاتی تجارت دریایی، دسترسی اتیوپی به آب‌های آزاد، جایگاه راهبردی جیبوتی و نیز نفوذ روزافزون بازیگرانی چون امارات، ترکیه، چین و عربستان در این میان رخ می‌نمایاند، نه یک تصمیم دو جانبه، که اعلام ورود به فازي تازه از رقابت بر سر نظم آینده کریدور دریای سرخ است؛ نظامی که تا پیش از این بر مدار توازن شکننده‌ای میان قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای استوار بود و اکنون با تکانه‌ای جدید، نقش آن در حال باز نویسی است.

اهمیت راهبردی سومالی لند را نخست باید در موقعیت ممتاز جغرافیایی آن جستجو کرد. این منطقه با در اختیار داشتن خط ساحلی به طول هشتصد و پنجاه کیلومتر در امتداد خلیج عدن، درست در مجاورت تنگه باب‌المنذب قرار گرفته؛ آبراهی که به عنوان یکی از شلوغ‌ترین مسیرهای کشتیرانی تجاری جهان، دریای سرخ را به اقیانوس هند و کانال سوئز متصل می‌سازد. این موقعیت، سومالی‌لند را به جایگاهی ممتاز برای نظارت دریایی و پایش تحرکات در این آبراه حساس بدل کرده است. از نگاه تحلیلگران، این اقدام اسرائیل را می‌توان پاسخی واقع گرایانه به مدیریت تهدیدات امنیتی، مهار رقبا و حراست از شریان‌های حیاتی اقتصادی در یک نظام بین‌المللی پر تنش تفسیر کرد. دریای سرخ طی سال‌های اخیر از یک گذرگاه نسبتاً امن تجاری به کانون رقابت قدرت و تهدیدات امنیتی تبدیل شده و به همین دلیل، سومالی‌لند برای تل آویو دارای اهمیت راهبردی ویژه‌ای گردیده است. ثبات نسبی سیاسی و نظم داخلی این منطقه در مقایسه با اوضاع آشفتنه سومالی، و نیز کارآمدی نسبی حکمرانی در آن، برای همکاری‌های اطلاعاتی و امنیتی، بر مشروعیت بین‌المللی ترجیح داده شده است.

از سسوی دیگر، رقابت فزاینده با ایران و ظهور تهدیدات نامتقارن علیه کشتیرانی، اسرائیل را به بازتعریف لایه‌ای جدید از «عمق راهبردی» خود واداشته است. حضور در شاخ آفریقا به اسرائیل این امکان را می‌دهد که لایه‌های تدافعی و بازدارندگی خود را فراتر از مرزهای کنونی گسترش دهد. در این چارچوب، ائتلاف پنهان و آشکار اسرائیل و امارات متحده عربی پس از پیمان ابراهیم، زمینه‌ساز این حضور جدید شده است؛ به گونه‌ای که برخی منابع از امکان دسترسی اسرائیل به تأسیسات نظامی امارات در بندر بربره سخن می‌گویند. در واقع، اسرائیل با این اقدام می‌کوشد در برابر تهدیدات دریایی انصارالله یمن و نفوذ گسترده ایران در منطقه، عمق اطلاعاتی و امنیتی بیشتری برای خود دست و پا کند. بندر بربره به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر سومالی‌لند، نه تنها به دلیل موقعیت ممتاز خود در ورودی باب‌المنذب، بلکه به واسطه ظرفیت‌های ترانزیتی و امکان اتصال به شبکه‌های حمل و نقل منطقه‌ای، همواره مورد طمع قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بوده است. سرمایه‌گذاری امارات در توسعه این بندر و اکنون بهره‌برداری اطلاعاتی و امنیتی اسرائیل از آن، نشان از هماهنگی عمیق میان این دو بازیگر در راستای کنترل بر

گلوگاه‌های دریایی جهان دارد. با این حال، این اقدام از نگاه بسیاری از بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی، نه تنها کمکی به ثبات شاخ آفریقا نمی‌کند، بلکه می‌تواند به عنوان یک پیش‌نهاد خطرناک برای ترویج جدایی طلبی، تضعیف دولت‌های شکننده و تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیکی در منطقه دریای سرخ عمل کند. سومالی، ترکیه، مصر و چین این روند را تهدیدی آشکار برای حاکمیت ملی سومالی و نیز موازنه منطقه‌ای می‌دانند و بر این باورند که هرگونه حضور نظامی اسرائیل در خاک سومالی، هدفی مستقیم برای نیروهای مسلح یمن خواهد بود و به عنوان تجاوزی به تمامیت ارضی سومالی و امنیت ملی کشورهای عربی و اسلامی تلقی می‌شود. این واکنش‌ها نشان می‌دهد که اهمیت اصلی پرونده سومالی‌لند، فراتر از مسئله استقلال این منطقه، به این واقعیت بازمی‌گردد که امنیت مسیرهای تجاری دریای سرخ، بیش از هر زمان دیگری به رقابت بندری و صف‌بندی‌های ژئوپلیتیکی گرهِ خورده و به تدریج از یک کریدور تجاری خنثی به فضایی سیاسی و نظامی شده تبدیل می‌شود. ترکیه که در سال‌های اخیر با استقرار پایگاه نظامی در موگادیشو و انعقاد قراردادهای همکاری دریایی با سومالی، نفوذ قابل توجهی در این کشور پیدا کرده، به رسمیت شناختن سومالی‌لند را نقض آشکار حاکمیت سسومالی و تهدیدی مستقیم برای منافع خود ارزیابی می‌کند. این رقابت آنکارا و تل آویو که پیش از این در حوزه مدیترانه و سوریه جریان داشت، اکنون به کریدور دریای سرخ نیز سرایت کرده و بر پیچیدگی معادلات افزوده است.

تقریباً هم‌زمان با این تحول، اتیوپی به عنوان پرجمعیت‌ترین کشور محصور در خشکی جهان، با امضای یادداشت تفاهمی با سسومالی‌لند در ژانویه ۲۰۲۴، گام مهمی در جهت دستیابی به آب‌های آزاد برداشت که پیامدهای آن نیز به سرعت به کل معادلات منطقه تسری یافت. بر اساس این یادداشت تفاهم، اتیوپی در قبال به رسمیت شناختن احتمالی سومالی لند، امکان دسترسی به بندر بربره و اجاره یک نوار ساحلی برای اهداف نظامی را به دست آورد. این توافق که با حمایت و سرمایه‌گذاری امارات متحده عربی در حال اجراست، نقطه عطفی در رویکرد اتیوپی از یک استراتژی صرفاً تجاری و کارکردی به سمت رویکردی مبتنی بر حاکمیت و هویت ملی محسوب می‌شود. بر خلاف دوران پیشین که سیاست دریایی اتیوپی بر تنوع‌بخشی به کریدورهای تجاری و پرهیز از مناقشات حاکمیتی استوار بود، دولت آبی احمد این دسترسی را نه فقط یک نیاز اقتصادی، که به عنوان یک حق تاریخی و عدالت‌خواهانه در برابر «زندان جغرافیایی» که اتیوپی در آن گرفتار آمده، تعبیر می‌کند. در این نگاه، بنادر از یک زیرساخت صرفاً اقتصادی به نمادی از حاکمیت و استقلال راهبردی تبدیل می‌شوند و این تغییر گفتمان، دامنه چانه‌زنی دیپلماتیک را به شدت کاهش داده و یک مسئله لجستیکی را به مناقشه‌ای صفر و صدی بر سر شناسایی سیاسی بدل ساخته است. اتیوپی با جمعیتی بیش از ۱۲۰ میلیون نفر و اقتصاد رو به رشد، سالانه میلیاردها دلار برای استفاده از بنادر همسایگان هزینه می‌کند و دسترسی به بندر بربره می‌تواند این هزینه‌ها را به طور قابل توجهی کاهش داده و وابستگی این کشور به جیبوتی را پایان دهد.

این رویکرد جدید اتیوپی، واکنش فوری و منفی دولت سومالی را در پی داشت که آن را نقض آشکار حاکمیت و تمامیت ارضی خود دانست. سومالی در واکنش، به سرعت



به جبهه‌سازی با کشورهای رقیب و دشمن تاریخی اتیوپی، یعنی مصر و اریتره، روی آورد و به این ترتیب، بلوکی از کشورهای مخالف نفوذ اتیوپی در منطقه شکل گرفت. مصر که از ساخت سد زسناسس توسط اتیوپی به شدت نگران است، در این رقابت، فرصتی یافت تا با انعقاد پیمان دفاعی با سومالی و فرستادن نیروهای نظامی به این کشور، میدان نبرد با اتیوپی را از حوزه نیل به دریای سرخ گسترش دهد و وزن راهبردی خود را در منطقه افزایش دهد. از سوی دیگر، اریتره که روابطش با اتیوپی به دلیل اختلافات مرزی و نقش ادعایی اسمره در تشدید مناقشه تیگرای، به تیرگی گرایده، به طور طبیعی در این بلوک ضداتیوپیایی جای گرفت. این تحولات نشان می‌دهد که شاخ آفریقا بار دیگر به عرصه رقابت نیابتی میان قدرت‌های منطقه‌ای بدل شده و توازن قوا در این منطقه حساس، دستخوش دگرگونی‌های شتابانی شده است. جیبوتی نیز که تا پیش از این به عنوان دروازه اصلی تجارت اتیوپی شناخته می‌شد، اکنون نگران از دست دادن جایگاه انحصاری خود در ترانزیت کالاهای اتیوپی است و به همین دلیل، با حساسیت ویژه تحولات مرتبط با بندر بربره را دنبال می‌کند.

در سطح فرامنطقه‌ای، رقابت میان اسرائیل و ترکیه ایجاد تازه‌ای به خود گرفته است. آنکارا که سومالی را تقریباً در حوزه نفوذ خود می‌بیند و روابط نزدیکی با دولت مرکزی سسومالی دارد، به رسمیت شناختن سسومالی‌لند از سوی اسرائیل را اقدامی نامشروع و غیرقابل قبول تلقی کرده و آن را تهدیدی برای منافع خود در شاخ آفریقا ارزیابی می‌کند. این رقابت، که پیش از این در سسوریه و حوزه مدیترانه جریان داشت، اکنون به کریدور دریای سرخ نیز گسترش یافته و نشان می‌دهد که منطقه شاخ آفریقا به یکی از صحنه‌های اصلی رویارویی نیابتی قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بدل شده است. در این میان، امارات متحده عربی نیز با رویکردی دوگانه، هم به عنوان شریک اصلی اسرائیل در طرح‌های منطقه‌ای و هم به عنوان سرمایه‌گذار و توسعه‌دهنده بندر بربره، نقشی کلیدی در شکل‌دهی به معماری امنیتی جدید دریای سرخ ایفا می‌کند و عملاً به هسته مرکزی شبکه‌ای از منافع تبدیل شده که اسرائیل، اتیوپی و سسومالی‌لند را در یک محور راهبردی به هم متصل می‌سازد. چین نیز به عنوان یکی از بازیگران مهم فرامنطقه‌ای که پایگاه نظامی خود را در جیبوتی مستقر کرده و منافع گسترده‌ای در امنیت مسیرهای دریایی و پروژه کمربند و راه دارد، تحولات اخیر را با دقت زیر نظر دارد. پکن نگران است که تشدید رقابت‌ها در منطقه، امنیت سرمایه‌گذاری‌های عظیم زیرساختی آن را به خطر اندازد و تعادل شکننده‌ای را که تا پیش از این در منطقه برقرار بود، بر هم زند.

در کنار این رقابت‌های آشکار، تهدید تعطیلی یا اخلال در تنگه باب‌المنذب به عنوان یکی از حیاتی‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان، بر پیچیدگی این معادلات افزوده است. مقامات ارشد ایران آشکارا هشدار داده‌اند که در صورت تشدید تنش‌ها، جبهه مقاومت قابلیت مسدودسازی هم‌زمان تنگه‌های هرمز و باب‌المنذب را دارد و در این صورت، دشمنان با انتخاب دشواری میان توقف اقدامات خود یا ورود به معادله جدیدی از کنترل دو آبراه راهبردی مواجه خواهند شد. عبور حدود ۱۵ درصد از تجارت جهانی و

۲۰ تا ۲۲ درصد از ترافیک کانتینری جهان از این تنگه، هرگونه اختلال در آن را به بحرانی با ابعاد اقتصاد جهانی تبدیل می‌کند. مسدود شدن باب‌المنذب، نه تنها صادرات انرژی از خلیج فارس را با مشکل مواجه می‌سازد، بلکه کشتی‌های غازم اروپا و آمریکای شمالی را ناگزیر به دور زدن آفریقا از طریق دماغه امید نیک می‌کند که با افزایش ۴۸ درصدی مسافت و ۴۵ درصدی زمان حمل و نقل، هزینه‌های سوخت، بیمه و در نهایت تورم جهانی را به شدت افزایش خواهد داد. به این ترتیب، باب‌المنذب از یک کریدور تجاری صرف به اهرمی ژئواکونومیک برای چانه‌زنی و اعمال فشار تبدیل شده و تنش در آن، نه تنها امنیت منطقه‌ای، بلکه ثبات اقتصاد جهانی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. حملات انصارالله به کشتی‌های تجاری در دریای سرخ طی سال‌های اخیر، که در پاسخ به جنگ غزه تشدید شد، عملاً بسیاری از خطوط کشتیرانی بزرگ را مجبور به تغییر مسیر کرده و هزینه‌های حمل و نقل جهانی را تا چندین برابر افزایش داد که خود گواهی بر تأثیر مستقیم تحولات منطقه‌ای بر اقتصاد جهان است.

بنابراین، آن‌چه از روند تحولات بر می‌آید، گذار از رقابت‌های پراکنده و موردی به رقابتی ساختاریافته بر سر نظم امنیتی دریای سرخ است. به رسمیت شناختن سومالی‌لند از سوی اسرائیل، اگرچه در عمل با مخالفت جدی آمریکا و اتحادیه اروپا مواجه شده که آن را تهدیدی برای ثبات منطقه و تمامیت ارضی سسومالی می‌دانند، اما گویای این واقعیت است که بازیگران منطقه‌ای، به دنبال کسب جایگاه و عمق راهبردی فراتر از چارچوب‌های سنتی دیپلماتیک هستند و این روند، بیش از پیش، شاخ آفریقا را به عرصه‌ای برای رقابت‌های نیابتی و جبهه‌گیری‌های ژئوپلیتیکی تبدیل کرده است. سسومالی‌لند با وجود عدم شناسایی بین‌المللی، توانسته است طی سه دهه گذشته ثبات نسبی خود را حفظ کند و این ویژگی، آن را به شریکی جذاب برای قدرت‌هایی تبدیل کرده که به دنبال حضور مؤثر در منطقه بدون هزینه‌های سنگین ورود به بحران‌های پیچیده سسومالی هستند. این منطقه خودمختار، با نظام سیاسی نسبتاً کارآمد و ساختار امنیتی مستقل، الگویی از حکمرانی محلی ارائه می‌دهد که اگرچه در چارچوب حق بین‌الملل به رسمیت شناخته نشده، اما در عمل، توانایی ایفای نقش به عنوان یک بازیگر مؤثر را دارد. در چنین شرایطی، ابهامات حقوقی و حاکمیتی، نه یک نقص، که ویژگی بنیادین این معماری امنیتی جدید به شمار می‌آید؛ نظامی که در آن، نفوذ عملی، دسترسی به دریا و همکاری‌های امنیتی، وزنی بسیار بیشتر از اعلامیه‌های رسمی استقلال خواهد داشت و چشم‌انداز آینده این منطقه، بیش از آنکه تابع پیشرفت‌های دیپلماتیک باشد، با منطق «ابهام محاسبه‌شده» و رقابت بر سر منابع و موقعیت‌های کلیدی رقم خواهد خورد. آینده کریدور دریای سرخ، نه در میزهای مذاکره و قطعنامه‌های سازمان ملل، که در میدان عمل و در رقابتی فشرده بر سر بنادر، پایگاه‌های نظامی و مسیرهای ترانزیتی تعیین خواهد شد؛ رقابتی که در آن، هرگونه تغییر در موازنه قوا، موج‌های گسترده‌ای را به کل نظام اقتصادی و امنیتی جهان متغایه می‌کند و نقش منطقه شاخ آفریقا را حاشیه به مرکز سیاست جهانی ارتقا می‌بخشد.

**مدیر گردشگری و میراث فرهنگی منطقه آزاد چابهار به سر آمد می گوید:**

## آغاز رونق گردشگری سواحل مَکُران با ورزش بادهای مونسون



وی یادآور شد: یکی از جذایبت های سفر به نوار ساحلی مَکُران در زمان وزش بادهای مونسون ورزش مفرح موج سواری است که فقط در این موقع از سال امکان آن وجود دارد؛ البته امکان غواصی نیز در خلیج چابهار همچنان برای گردشگران فراهم است.

مدیر گردشگری و میراث فرهنگی سازمان منطقه آزاد چابهار، به وجود موزه های



چهارشنبه- ۱۴ تیر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۲۲

## گردشگری

**بنادر**

سرپرست معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی:

**بازرسی متمرکز از شناورهای مسافربری، تفریحی و حمل خودرو آغاز شد**



سرپرست معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از آغاز برنامه بازرسی‌های متمرکز از شناورهای مسافربری، تفریحی و حمل خودرو، خبر داد.

به گزارش اقتصادسرامد، کاپیتان الله مراد غفیفی پور با اعلام این خبر، اظهار داشت: از سوی مراکز کنترل بازرسی کشتی‌ها در بنادر کشور، برنامه بازرسی‌های متمرکز (CIC) از شناورهای مسافربری، تفریحی و حمل خودرو از ابتدای تیرماه سال جاری آغاز شد و تا پایان بهمن ۱۴۰۵ ادامه خواهد داشت.

وی افزود: تمامی شناورهای مسافربری، تفریحی و حمل خودرو، طی ۴ مرحله توسط افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها و به صورت متمرکز بر الزامات مترتب بر موضوعاتی شامل «ایمنی دریانوردی»، «موتورخانه و ماشین‌آلات»، «توانمندی خدمه» و «تجهیزات نجات و اطفاء حریق» تحت بازرسی قرار می‌گیرند و متعاقباً اجرای دو مرحله بازرسی گسترده نیز، پیش‌بینی شده است.

سرپرست معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه برنامه بازرسی‌های متمرکز گسترده از این دست شناورهایی در راستای حفظ و ارتقاء سطح فنی و ایمنی آن‌ها در تمامی ایام سال و همچنین کسب آمادگی لازم برای ارائه خدمات به مسافران و گردشگران در طرح مدیریت سفرهای دریایی در نوروز ۱۴۰۶ انجام می‌شود، عنوان کرد: برنامه‌ریزی‌ها به گونه‌ای صورت گرفته است که تمامی مراحل اصل این امر در بازه‌های زمانی دو ماهه انجام می‌شود و گزارشات بازرسی، از طریق سامانه جامع دریایی به طور دقیق احصاء شده و نتایج بدست آمده، پس از ارزیابی و تحلیل در اختیار ذی‌نفعان قرار می‌گیرد.

**جابه‌جایی ۷۵ هزار و ۹۵۴ مسافر دریایی در بنادر غرب هرمزگان**



مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان از جابه‌جایی ۷۵ هزار و ۹۵۴ مسافر دریایی خبر داد و گفت: خدمات‌رسانی در بنادر غرب استان حتی در اوج جنگ بین‌دوون وقفه ادامه یافت.

به گزارش اقتصادسرامد، امین صادقی با اشاره به تداوم فعالیت‌های بندری در شرایط جنگی، اظهار کرد: از ۱۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۱۴ فروردین ۱۴۰۵، در مجموع ۷۵ هزار و ۹۵۴ نفر مسافر در مسیرهای دریایی میان بنادر چارک، آفتاب، سیری، بندرلنگه، ابوموسی، لاوان و دیگر بنادر غرب استان هرمزگان جابه‌جا شدند.

وی افزود: یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های عملکرد بنادر غرب هرمزگان در این دوره، استمرار خدمات‌رسانی حتی در سخت‌ترین شرایط و اوج درگیری‌ها بود، به‌گونه‌ای که فعالیت‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی بدون هیچ‌گونه وقفه ادامه یافت.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان بیان کرد: در اوج شرایط جنگی، بندرلنگه تنها طی یک روز با پذیرش و انتقال ۲ هزار و ۱۰۰ نفر مسافر از جزیره ابوموسی، توان عملیاتی، آمادگی و پایداری خود را در مدیریت شرایط بحرانی به نمایش گذاشت.

صادقی با قدردانی از تلاش کارکنان این مجموعه تصریح کرد: حضور مسئولان، اپراتورها و حماسه‌آفرین پرسنل بنادر غرب هرمزگان در بخش‌های عملیاتی، پشتیبانی و خدماتی، زمینه‌ساز تداوم فعالیت این مجتمع بندری و حفظ جریان ایمن حمل‌ونقل دریایی در روزهای حساس جنگ شد. وی خاطر نشان کرد: بنادر غرب استان هرمزگان در تمام مدت جنگ تحمیلی با رعایت کامل الزامات ایمنی، فنی و عملیاتی فعال بودند و خدمات‌رسانی به مردم، مسافران و شناورها بدون تعطیلی ادامه یافت که این موضوع جلوه‌ای از مسئولیت‌پذیری، آمادگی و همدلی کارکنان این مجموعه در شرایط بحرانی به شمار می‌رود.