



تسلط بر باب المندب؛ سلاح ژئوپلیتیک حوثی‌ها در مقابله با رژیم اسرائیل و متحدان آن



مریم عبادی* - دکتر نسرين مصفا**

This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

چکیده

با اینکه همواره اصل بر آن بوده که بازیگر قوی پیروز میدان نبرد باشد، اما گاه بازیگر ضعیف با بهره‌گیری از برخی مزیت‌ها به‌عنوان برنده عرصه نبرد بوده است؛ مانند حوثی‌ها در یمن. آن‌ها که طی سال‌ها در عرصه داخلی با نیروی ائتلاف به رهبری عربستان در نبرد بوده‌اند. در جریان بحران غزه کوشیده‌اند با بهره‌گیری از مزیت هم‌جواری یمن با دریای سرخ و تنگه باب المندب در مسائل منطقه‌ای ایفای نقش کرده و جایگاه خود را در این سطح نیز ارتقا دهند. حوثی‌ها در جریان حمله اسرائیل به حماس کوشیدند با اعمال اهرم تهدید ژئوپلیتیک، اسرائیل را مجبور به پایان دادن حملات خود نمایند. با توجه به این موضوعات سؤالی که مطرح می‌شود اینکه آن‌ها چگونه از موقعیت مسلط جغرافیایی جهت تحقق اهداف خویش بهره گرفتند. در پاسخ این فرضیه مطرح می‌شود که حوثی‌ها با بهره‌گیری از مزیت ژئوپلیتیک تسلط دریایی و ایجاد اختلال در روند کنترل و حکمرانی قدرت‌های بزرگ بر خطوط ارتباط دریایی امنیت تجاری، انرژی و دریایی آن‌ها را تهدید کرده و باعث آسیب‌پذیری‌شان شدند. یافته‌های تحقیق نشان داد که حوثی‌ها با حمله به کشتی‌های تجاری و نفت‌کش‌های عبوری از تنگه باب المندب و ایجاد اختلال در مسیر زنجیره تأمین و سوخت باعث آسیب‌پذیری امنیت بین‌المللی دریایی، اقتصادی و انرژی و در تنگنا قرار گرفتن متحدان غربی اسرائیل شدند که عاملی برای اعمال فشار جهت پایان دادن به اقدامات اسرائیل بود.

کلیدواژگان

حوثی‌ها، باب المندب، حملات نظامی، کشتیرانی، تهدید امنیت

مقدمه

از زمان توسسیدید اصل بنیادی روابط بین‌الملل این بوده که قدرت به معنای پیروزی در جنگ است و

* وزارت امور خارجه / نویسنده مسئول / ایمیل: m.ebadi@mfa.gov.ir

** استاد دانشگاه تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی.

در نبردهای نامتقارن به‌ویژه وقتی شکاف قدرت نسبی بسیار زیاد است بازیگر قوی همیشه باید برنده باشد. با این اوصاف تاریخ واقعیت دیگری را نشان می‌دهد. بررسی داده‌های پایگاه اتحادهای جنگی^۱ در دوره تقریباً ۲۰۰ ساله از سال ۱۸۰۰ تا ۱۹۹۸ حاکی از آن است که تقریباً در ۳۰٪ از تمامی جنگ‌های نامتقارن بازیگران ضعیف پیروز میدان بوده‌اند (Arreguin-Toft, 2001: 96).

بر اساس استدلال اندرو مک در مقاله «چرا ملت‌های بزرگ در جنگ‌های کوچک با شکست مواجه می‌شوند»، عزم یا منافع نسبی بازیگر تبیین‌کننده موفقیت یا شکست آن را در تعارضات نامتقارن است. اصولاً بازیگری که بیشترین اراده را دارد بدون توجه به منابع قدرت برنده است. او دلیل این امر را آسیب‌پذیری سیاسی می‌داند (Mack, 1975: 181). بر اساس منطق او بازیگر قوی اراده کمتری برای پیروزی در میدان نبرد و کارزار دارد زیرا بقای آن در خطر نیست. همین منافع کمتر بازیگر قوی به معنای آسیب‌پذیری سیاسی بیشتر است (Mack, 1975: 194-195). چراکه فرسایشی و طولانی شدن روند مبارزه باعث می‌شود مردم و نخبگان خسته از جنگ اندک مدتی بعد از حصول اهداف اولیه، رهبران خود را مجبور به توقف و ترک مبارزه کنند (Mack, 1975: 180-182). با طولانی شدن جنگ این احتمال که بازیگر قوی صرف‌نظر از وضعیت نظامی عرصه نبرد، به‌سادگی دست از تلاش بیشتر برای جنگ بردارد، بیشتر است. در نقطه مقابل بازیگر ضعیف تمایل بیشتری برای برنده شدن دارد زیرا تنها پیروزی تضمین‌کننده بقای آن است و همین منافع بیشتر بازیگر ضعیف دلالت بر آسیب‌پذیری کمتر آن دارد (Mack, 1975: 194-195).

در تبیین دلایل پیروزی بازیگر ضعیف در جنگ با بازیگر قوی برخی بر راهبردهای اتخاذشده از سوی بازیگر ضعیف تأکید دارند. هدف اصلی جنگ تحلیل توان مقاومت دشمن و غلبه بر آن از طریق نیروهای مسلح است. در جنگ ضعیف با قوی که نیروهای بومی در برابر نیروی مدرن می‌جنگند و شکست ضعیف نتیجه تغییرناپذیر آن است، گاهی تعامل برخی از راهبردها به نفع بازیگر ضعیف است (Arreguin-Toft, 2001: 104). از جمله راهبردهای اتخاذی بازیگران ضعیف دفاع مستقیم است که در آن از نیروهای مسلح جهت خنثی کردن تلاش دشمن، تصرف یا نابود کردن دارایی‌های مانند قلمرو، جمعیت و منابع راهبردی استفاده می‌شود. هدف آن ضربه زدن به توان تهاجمی دشمن از طریق فلج کردن نیروهای مسلح در حال پیشروی است. راهبرد جنگ چریکی تحمیل هزینه بر دشمن از طریق سازمان‌دهی بخشی از جامعه در قالب نیروهای مسلح آموزش‌دیده برای اجتناب از رویارویی مستقیم است (Arreguin-Toft, 2001: 103). در کنار همه راهبردها و فنون مورداستفاده توسط دولت‌ها مزیت ژئوپلیتیک، تسلط بر موقعیت‌های جغرافیایی که در قالب چالش‌ها و فرصت‌هایی که دارد می‌تواند بر اتخاذ سیاست‌ها، راهبردها و انتخاب‌های سیاسی بازیگران برای رسیدن به اهداف تأثیر بگذارد. (Kemal, 2023).

دسترسی به دریاها، تنگه‌ها و آبراه‌ها یکی از فضاهایی است که تأثیر جغرافیا را به‌وضوح نشان می‌دهد (Abdulla & Sidhu, 2018: 85). واقعیت برتری بازیگر ضعیف بهره‌مند از مزیت جغرافیایی

^۱. Correlates of War

در هماوردی با حریف قوی مواجه با محدودیت‌های جغرافیایی را در مورد بازیگر مسلط بردریاها و راه‌های آبی می‌توان مشاهده کرد (Abdulla & Sidhu, 2018: 84). آن چنانکه این بازیگر به‌واسطه تسلط خود می‌تواند با ایجاد اختلال در ارتباطات دشمن هر کجا و هر زمان که بخواهد حمله کند، (Marckwardt & Burke, 2013). او همواره می‌کوشد، کنترل و نظارت دریایی بازیگری که نفع آن در بهره‌گیری از مسیرهای ارتباطی دریایی است محدود کند. حمله به نیروهای دریایی منزوی حریف یا اهدافی مانند کشتی‌های تجاری نیروی دریایی که مستلزم صرف هزینه‌های زیادی جهت حفظ تجارت دریایی و تحمیل بر آن بازیگر است نمونه‌ای از این تلاش‌ها به شمار می‌آید (McCranie K. D., 2024a).

موقعیت جغرافیایی تنگه‌ها و آبراه‌ها بر فنون به‌کارگیری سلاح‌های کوچک تأثیرگذار است، طوری که اجرای این فنون از نقطه دارای مزیت جغرافیایی به این سلاح وزن می‌دهد و زمینه‌ساز تأثیرات بزرگ بازیگر ضعیف می‌شود (Abdulla & Sidhu, 2018). تسلط بر دریا حتی این امکان برای این بازیگر فراهم می‌کند تا بر اساس آنچه طرفداران راهبرد ژون اکولیه بر آن تأکید دارند با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید و نسبتاً ارزان، چالشی برای نیروی دریایی بازیگر قدرتمند باشد. آن چنان که فرانسه فقیر و توسعه‌نیافته اواخر قرن ۱۹ که هیچ‌گاه بودجه کافی برای به چالش کشیدن متقارن حکمرانی نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا را نداشت، در جنگ سال‌های ۱۸۸۱-۱۸۸۲ با ساخت کشتی‌های کوچک ارزان‌قیمت، سریع و مجهز به سلاح‌های غیرمتعارف مانند اژدر توانست با حمله به کشتی‌های تجاری بریتانیا و اختلال در تجارت دریایی این کشور برتری دریایی آن را تهدید کند (McCranie K. D., 2024b).

حوثی‌ها به‌عنوان یک اقلیت محارب در یمن نمونه‌ای از بازیگر ضعیف چالشگری هستند که در سال‌های اخیر کوشیده‌اند با استفاده از موقعیت ژئوپلتیک یمن و هم‌جواری آن با دریای سرخ و آبراه راهبردی تنگه باب المندب، علاوه بر تحکیم جایگاه سیاسی و اجتماعی خویش در مناطق تحت کنترل با تحت فشار قرار دادن اسرائیل و متحدان غربی آن در جریان مناقشه اسرائیل و حماس موقعیت خود از یک نیروی محلی به بازیگر فعال در صحنه بین‌الملل ارتقا دهند. به این ترتیب سؤالی که مطرح می‌شود این است که حوثی‌ها چگونه از موقعیت مسلط جغرافیایی خود در جهت تحقق اهداف بهره می‌گیرند. در پاسخ این فرضیه مطرح می‌شود که حوثی‌ها با بهره‌گیری از مزیت ژئوپلتیک تسلط دریایی و ایجاد اختلال در روند کنترل و حکمرانی قدرت‌های بزرگ بر خطوط ارتباط دریایی امنیت تجاری، انرژی و دریایی آن‌ها را تهدید کرده باعث آسیب‌پذیری‌شان می‌شوند.

نوشتار پیش رو مقاله‌ای توصیفی و تحلیلی است که به روش کیفی با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی انجام شده است. بعد از ارائه مقدمه در بخش اول به پیشینه پژوهش پرداخته می‌شود. در بخش دوم چارچوب مفهومی و مبانی نظری ارائه می‌گردد در بخش سوم موقعیت باب المندب و چگونگی بهره‌گیری حوثی‌ها از این تنگه بررسی می‌شود. در بخش چهارم پیامدهای اقدامات حوثی‌ها

۲. Jeune École آگاهی از اثرات فناوریهای جدید تسلیحاتی در مرکز این استراتژی قرار دارد. از نظر آنها بهره‌گیری از فناوری‌های جدید و نسبتاً ارزان می‌توان بزرگترین کشتی‌ها را معرض خطر قرار داد و جنگ دریایی را متحول کند.

تبیین می‌شود و در نهایت تجزیه و تحلیل و نتیجه‌گیری پرداخته می‌شود.

۱- پیشینه پژوهش

عبدالله در مقاله‌ای ذیل عنوان «تأثیر جغرافیا در درگیری‌های نامتقارن در باریکه‌ها و شورش حوثی‌ها در یمن» (Abdulla, 2018) ضمن بررسی تأثیر موقعیت جغرافیایی دریاها بر توانایی‌ها و انتخاب‌های بازیگران، کارایی به کارگیری فنون نظامی و تسلیحات کوچک در جنگ نامتقارن. این موضوع را تحلیل می‌کند که چگونه بازیگر ضعیفی مانند حوثی‌ها با بهره‌گیری از مزیت جغرافیایی تسلط بر ورودی جنوبی دریای سرخ در مجاورت باب المندب طرف قوی‌تر را به چالش می‌کشد. تسلط بازیگر ضعیف بر باریکه‌ها با ایجاد محدودیت در سرعت حرکت، نظارت و مانور کشتی‌های بزرگ عبوری و فراهم کردن امکان حمله و ایجاد تهدیدهای امنیتی در حوزه‌های دریایی را به طرف ضعیف امتیاز می‌دهد و باعث آسیب‌پذیری قدرت قوی می‌شود.

مک کارن در مقاله‌ای خود تحت عنوان «حکمرانی بر دریای سرخ: ماهان، کوربت و تهدید حوثی‌ها» (McCraine, 2024a) در تبیین اهمیت خطوط ارتباط دریایی و حکمرانی بر دریاها به عنوان ابزار قدرت به مطالعه مورد حوثی‌ها و تسلط آن‌ها بر دریای سرخ می‌پردازد و به این نکته اشاره دارد که حوثی‌ها با اینکه توانایی کنترل امنیت دریا را ندارند اما می‌کوشند تا با ایجاد محدودیت در حکمرانی دریا برای قدرت‌های ذی‌نفع از طریق حمله به اهدافی مانند کشتی‌های تجاری و به تبع آن تحمیل هزینه‌های امنیتی نیروهای دریایی قوی را به چالش بکشند.

لیو در مقاله‌ای با عنوان «حملات موشکی حوثی‌ها شرکت‌های حمل و نقل و بازارهای انرژی را مختل کرده است» (Lu, 2023) به این موضوع می‌پردازد که تهدید حوثی‌ها با ایجاد اختلال در مسیرهای عادی کشتیرانی در دریای سرخ و وادار کردن کشتی‌ها به طی کردن مسیرهای انحرافی علاوه بر تحمیل هزینه‌های فراوان به شرکت‌های کشتیرانی باعث ایجاد اختلال در زنجیره تأمین کالاهای اساسی شده است.

ناندینی و همکاران در مقاله‌ای تحت عنوان «بحران دریای سرخ: پیامدهای حملات حوثی‌ها برای تجارت دریایی و امنیت جهانی» (Nandini.et. al, 2024) ضمن بررسی تأثیر حملات پهپادی و موشکی گروه حوثی بر کشتی‌های تجاری اسرائیل در دریای سرخ، پیامدهای گسترده این اقدامات را برای ثبات منطقه‌ای، امنیت تجارت جهانی و امنیت دریایی تبیین می‌کنند.

مقاله حاضر درصدد است تا با اشاره به اقدامات حوثی‌ها در تنگه باب المندب علیه کشتیرانی بین‌المللی و پیامدهای ناشی از آن نمونه‌ای از تلاش بازیگر ضعیفی را تبیین کند که می‌کوشد با بهره‌گیری از مزیت تسلط دریایی و به چالش کشیدن حکمرانی دریایی بازیگر قوی از طریق ایجاد اختلال و حتی قطع ارتباط دریایی و تحمیل هزینه‌های فراوان، هدف خود را محقق کند

۲- چارچوب مفهومی و مبانی نظری

امروزه مطالعه نظریه قدرت دریایی به همان میزان که آلفرد تیر ماهان و جولیان کوربت -نظریه پردازان

کلاسیک این حوزه- در قرون ۱۹ و ۲۰ به آن پرداختند و اصول راهبردی خود را مطرح کردند، مورد توجه است. هر دو در این موضوع اتفاق نظر داشتند که قدرت دریایی از جمله ابزارهای اصلی کنترل سرنوشت و فعالیت یک کشور و رقبا آن در خارج به شمار می‌آید (Gough, 1988: 55)، آن‌ها تسلط کامل و مطلق بر دریا را ایدئال می‌دانستند. البته این تسلط و حکمرانی را معادل امنیت مطلق کشتی‌ها تلقی نمی‌کردند، بلکه صرفاً منظور این بود که تسلط بر دریا می‌تواند جریان تجارت دریایی را حفظ کند (Armstrong, 2021). تلاش ماهان و کوربت در جهت متقاعد کردن دولت‌ها پیرامون ارزش و فایده قابلیت دریایمایی بود که می‌توانست اهداف ملی دولت- ملت را در زمان جنگ برآورده کند (Gough, 1988: 55).

از نظر ماهان دریاهای گسترده‌ترین وسیله ارتباطی و رفت و آمد بین ابناء بشر هستند. کشورها از طریق آن‌ها به راحتی با یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند. به این ترتیب هیچ چیز به اندازه دریاهای نمی‌تواند عامل اتحاد باشد (McCranie K. D., 2024c). او با طرح این دیدگاه که راهبرد دریایی بر برخی حقایق بنیادین تغییرناپذیر تاریخی استوار است و ارائه دیدگاه خود در کتاب «تأثیر قدرت دریا بر تاریخ» ۱۷۸۳-۱۶۶۰ توانست این راهبرد را به جایگاه مناسب در حوزه روابط بین‌الملل و امور اقتصادی و سیاسی برساند (Gough, 1988: 56). بر اساس نتیجه‌گیری ماهان، تاریخ به ما می‌آموزد کسی که بتواند بر دریا را حکمرانی کند می‌تواند بر دشمنان خود نیز فرمان دهد. از نظر او تسلط دریایی هدف اصلی راهبرد دریایی است که همه مزیت‌های دیگر از جمله حفظ ارتباطات و عملیات ترکیبی پایدار برون دریایی از آن نشأت می‌گیرد (Gough, 1988: 60). از نظر ماهان آرمان نیروی دریایی از بین بردن توان دشمن است.

از دیدگاه ماهان تجارت دریایی برای شکوفایی اقتصادی یک قدرت بزرگ ضروری است و بهترین وسیله برای حفظ تجارت خود و جلوگیری از تجارت دشمن استقرار مجموعه‌ای از ناوهای جنگی است که قادر به حفظ برتری دریایی باشد (Sekine, 2012). در همین راستا به اصولی اشاره می‌کند از جمله ضرورت تمرکز واحدهای نبرد دولت-ملت که این تمرکز فقط در یک جنگ دریایی می‌تواند پیروز شود و اصل دیگر اینکه دریانوردی تجاری، سپر خاصی از قدرت دفاعی را تشکیل می‌دهد (Gough, 1988: 56).

کوربت نیز مانند ماهان برای دریاهای در نظام سیاسی جهانی ارزش ویژه‌ای قائل بود و آن را وسیله‌ای برای ارتباط بین دولت‌ها و بخش‌های غیردولتی می‌دانست (McCranie K. D., 2024c). مقوله مورد تأکید کوربت کنترل ارتباطات دریایی بود. وی با اشاره به تفاوت فضاهای راهبردی در خشکی و دریا اظهار داشت که انسان‌ها برخلاف خشکی نمی‌توانند دریاهای را تصرف کنند و سپس نیروهای دشمن را از آنجا بیرون نمایند و یا در آنجا اقامت کنند؛ بنابراین در نبردهای دریایی آنچه اهمیت می‌یابد کنترل ارتباطات دریایی است طوری که درنبرد دریایی پیروزی نهایی و واقعی جلوگیری از ایجاد اختلال در ارتباط خود توسط دشمن است (Sekine, 2012).

از دیدگاه کوربت ارتباطات و حفظ آن جوهره نفوذ دریایی است. با توجه به اینکه ارتباطات هم فعالیت تجاری و هم مأموریت‌های نظامی خارجی را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ اختلال در ارتباطات

دشمن یا ایمن‌سازی پیوندهای خود با متحدان جریان تجارت را تعیین می‌کند، عملیات نظامی را پیش می‌برد و یا مانع آن می‌شود. به این ترتیب بازنگه داشتن خطوط عملیاتی و ارتباطی دریایی هدف راهبردی است که نیروهای دریایی در جهت تحقق آن فعالیت می‌کنند. نیروی دریایی، خطوط ارتباط دریایی را بازنگه می‌دارد و باز بودن این خطوط، ابزارهای اقتصادی، دیپلماتیک و سایر ابزارهای قدرت را کارآمد می‌سازد (Gough, 1988: 59).

کوربت فرایند ایجاد خطوط ارتباطی دریایی توسط نیروی دریایی را در قالب حکمرانی دریا توصیف می‌کند. او بر اساس این اصطلاح مرجح در میان متفکران راهبرد دریایی در آغاز قرن ۲۰ و بررسی‌های خود به این نتیجه رسید که هدف نیروی دریایی در جنگ همیشه باید این باشد که به طور مستقیم یا غیرمستقیم امنیت حکمرانی دریا را تأمین کند و یا مانع تأمین امنیت دشمن شود (McCranie, 2024c). K. D, 2024c). به این ترتیب به واسطه حکمرانی دریایی کشور جزیره‌ای یا کشوری که توسط اقیانوس-ها از قدرت‌های بزرگ منزوی شده می‌تواند بر اساس شرایط خود گستره جنگ را محدود کند یا گسترش دهد (Sekine, 2012).

کوربت که به بهترین وجه کاربرد نیروی دریایی را حتی در جنگ‌های محدود درک کرده بود (Gough, 1988: 58)، از ایده کلازویتز در توسعه نظریه جنگ محدود خود بهره گرفت (Sekine, 2012). به اعتقاد او جنگ‌ها در خشکی پیروز می‌شوند نه در دریا، قدرت دریایی کاربرد محدودی دارد مگر با دیگر ابزارهای قدرت همراه شود (McCranie K. D, 2024c). وی ضمن اشاره به موضوع بهره‌گیری از دریا به عنوان وسیله‌ای برای انتقال ابزار پیروزی در یک جنگ پایدار، بیان داشت که فایده‌مندی فقط نیروی دریایی نیست بلکه عملیات ترکیبی یعنی لزوم همکاری ارتش و نیروی دریایی برای حفظ منافع دولت است (Gough, 1988: 58). نیروهای دریایی که به تنهایی عمل می‌کنند به آنچه در دریا می‌تواند انجام دهند محدود می‌شوند از همین رو تاریخ نیروی دریایی و نظامی نباید از هم جدا تصور شود و نیروی دریایی باید به این موضوع توجه داشته باشد که چگونه ارتش می‌تواند به آن‌ها کمک کند. رابطه بین نیروی دریایی و نیروی زمینی باید مکمل یکدیگر باشد نه خصمانه و راهبرد دریایی گسترش و ادامه‌دهنده راهبرد قاره‌ای است (Sekine, 2012).

۳- حوثی‌ها و باب‌المنذب

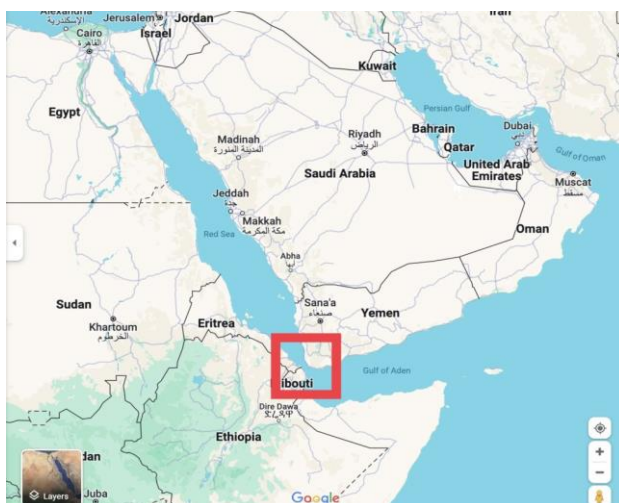
۳-۱- اهمیت و موقعیت تنگه باب‌المنذب

در سال‌های اخیر، مخصوصاً از اواخر سال ۲۰۲۳ منطقه بین دریای سرخ و اقیانوس هند به یکی از کانون‌های اصلی بحران تبدیل شده است. حملات حوثی‌ها به تجارت دریایی تا تنش‌های پنهان میان بازیگران منطقه‌ای زمینه‌ساز وقوع رویدادهای فراوانی در این ربع جغرافیایی شده است. گرچه عوامل بسیاری در شکل‌گیری این شرایط مؤثر هستند؛ اما در این میان یک عامل بیش از همه بر شدت رویدادها تأثیر می‌گذارد و آن هم وجود دو تنگه دریایی با اهمیت راهبردی یعنی تنگه باب‌المنذب و تنگه هرمز است. با توجه به جغرافیای خاص منطقه پیرامونی این دو تنگه هرگونه تهدید یا رویدادهای بالقوه‌ای که در مجاورت آن‌ها اتفاق می‌افتد، اثر آن تقویت و تشدید می‌شود (Med-Or Leonardo)

(Foundation, 2024)

تنگه باب المندب، دریای سرخ و کانال سوئز همگی پیوندهای حیاتی در امتداد مسیر اصلی کشتیرانی جهان بین آسیا و اروپا هستند. بنا بر تخمین سازمان بین‌المللی دریانوردی بیش از یک‌چهارم کشتیرانی جهان از این مسیر عبور می‌کند که به معنای جابجایی چندین میلیارد تن بار در سال است. باب المندب که از دو واژه باب به معنی دروازه و مندب به معنی مرثیه‌سرایي تشکیل شده است در اصطلاح به معنای دروازه اشک یا دروازه غم است. به نظر می‌رسد نام آن اشاره به خطرات ناوبری در این آبراه باریک دارد که مملو از جریان‌های متقاطع، بادهای غیرقابل پیش‌بینی، صخره‌ها و گله‌های ماهی است. در قرن‌ها و هزاره‌های گذشته بسیاری از کشتی‌ها در باب المندب غرق شدند و کشتی‌های مدرن نیز با خطرات مین‌های دریایی ناشی از درگیری‌های گذشته روبرو بودند. (National Geographic, 2024)

باب المندب تنگه‌ای حساس با ارزش ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک بالا جزء شش گذرگاه اول حساس جهانی است و در کنار کانال سوئز و تنگه هرمز جزء سه مسیر دریایی بحرانی خاورمیانه به شمار می‌آید (Baroudi, 2023) و بعد از تنگه مالاکا و هرمز سومین تنگه پر تردد جهان است (Mussi'd, 2023). اهمیت راهبردی این تنگه به دلیل موقعیت جغرافیایی متمایز آن در مدخل جنوبی دریای سرخ در محل برخورد با خلیج عدن است. خلیج عدن به دریای عرب، اقیانوس هند و سپس به شرق و جنوب شرق آسیا منتهی می‌شود که مشرف بر اقیانوس آرام است (Mussi'd, 2023).



نقشه شماره ۱: موقعیت جغرافیایی تنگه باب المندب.

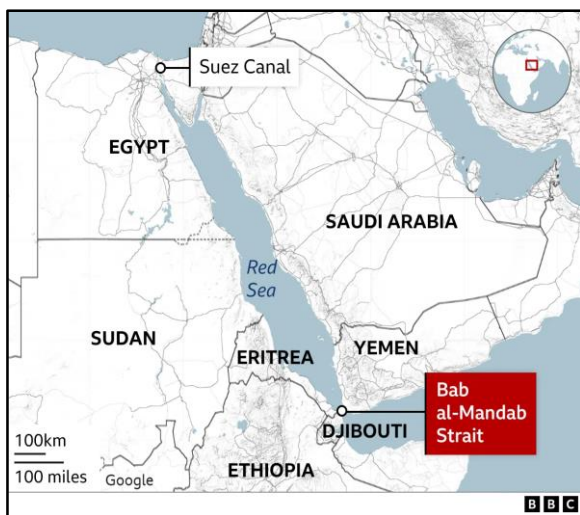
Map No.1: Geographical Position of Bab el Mandeb Strait

منبع: (کاتر، ۲۰۲۳)؛ (Cutter, 2023)

دریای سرخ مسیر دریایی مهمی برای تردد تجاری بین اروپا و آسیا و انتقال نفت از خلیج فارس به

مدیترانه اهمیت زیادی است. این دریا در طول تاریخ در شبکه جهانی آبراه‌ها به‌عنوان پیوند حیاتی مدیترانه تا اقیانوس هند و اقیانوس آرام عمل کرده است. توصیف آن از سوی یک مقام دفاعی ایالات متحده به‌عنوان 'بزرگراه-۹۵ سیاره زمین' نشان‌دهنده اهمیت راهبردی و اقتصادی آن است (Kemal, 2023). دریای سرخ که بین عربستان سعودی، مصر و سودان واقع شده با عبور حدود ۳۰٪ حمل‌ونقل کانتینری جهان از آن، یکی از مهم‌ترین شریان‌ها در سیستم کشتیرانی و یکی از آبراه‌های اصلی تجارت جهانی به‌شمار می‌آید در حدود ۱۲٪ تجارت دریایی و ۱۰٪ تجارت دریایی فرآورده‌های نفتی جهان از این مسیر انجام می‌شود (Berman, 2024).

دیگر دلیل اهمیت باب‌المندب به‌واسطه نقش کانال سوئز در زنجیره تأمین جهانی در چارچوب یکپارچگی اقتصاد جهانی و افزایش تقاضای انرژی تعیین می‌شود (Qiao, Li & Huang, 2024). این تنگه که در مدخل جنوبی دریای سرخ واقع شده از طریق کانال سوئز که در منتهی‌الیه شمال غربی دریای سرخ قرار دارد، خلیج عدن و دریای عمان را به دریای مدیترانه متصل می‌کند. به‌نوعی گلوگاه ارتباطی میان مدیترانه و اروپا از یک‌طرف و شرق آسیا و آفریقا از طرف دیگر است. باب‌المندب تنگه کلیدی عبور و مرور ترانزیتی به سمت کانال سوئز است. طوری که با افتتاح کانال مذکور در سال ۱۸۶۹ اهمیت آن را افزایش یافت و حتی به مسیر ترجیحی کشتیرانی بین اروپا و آسیا تبدیل شد (National Geographic, 2024) آن‌چنانکه صادرات از خلیج عدن و آسیا به سمت بازارهای غربی قبل از ورود به کانال سوئز باید از سرتاسر تنگه عبور کنند. بر اساس داده‌های بانک جهانی تقریباً ۳۰٪ محموله‌های نفتی و ۴۰٪ محموله‌های غیرنفتی از طریق دریای سرخ و کانال سوئز جابجا می‌شود.



نقشه شماره ۳. موقعیت تنگه باب‌المندب نسبت به کانال سوئز.

Map No.3 Position of the Bab al-Mandab Strait to the Suez Canal.

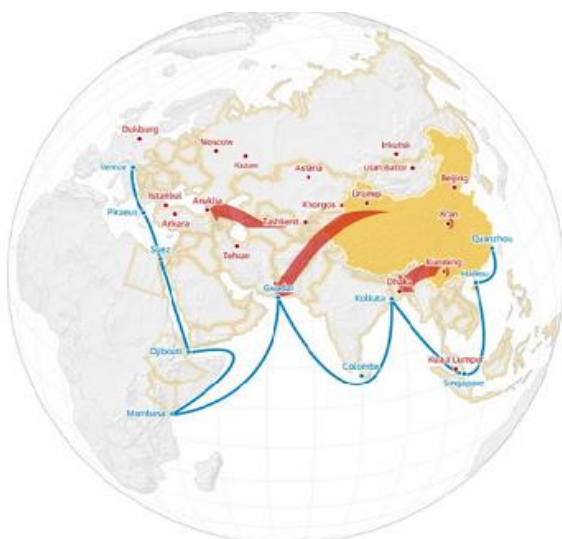
منبع: (بوالو، ۲۰۲۳): (Bubalo, 2023)

کانال سوئز به‌عنوان یکی از پنج مسیر مهم دریایی که بعد از آن کانال انگلیسی و پاناما قرار دارد (Romaniuk & Kaunert, 2024)، نه تنها یکی از پر رفت و آمدترین مسیرهای تجاری در جهان است بلکه سریع‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر دریایی بین آسیا و اروپا محسوب می‌شود. این کانال نقطه‌ای حساس و راهبردی در تجارت کالا و انرژی به شمار می‌آید. در سال ۲۰۲۲ بیش از ۲۳۰۰۰ کشتی معادل ۱,۴ میلیارد تن کالا از این کانال عبور کرد که ۱۲٪ تجارت جهانی را شامل می‌شود (Levy, 2023). کانال سوئز نه تنها برای کشتی‌هایی که کالاها را بین آسیا و اروپا حمل می‌کنند بلکه برای محموله‌های نفت و گاز طبیعی مایع LNG نیز اهمیت دارد (Chang, 2024). تقریباً ۲۰٪ آنچه از طریق کانال سوئز حمل و نقل می‌شود چه از طریق کشتی و چه از طریق خط لوله سومد در خاک مصر نفت است. در نیمه اول سال ۲۰۲۳ نزدیک به ۹ میلیون بشکه در روز است که تقریباً ۱۲٪ از کل تجارت دریایی نفت را شامل می‌شد و ۸٪ گاز طبیعی مایع از این کانال عبور کرد (Brew, 2023). تنگه باب المندب علاوه بر خدمات‌رسانی به ترافیک سوئز، تنها نقطه دسترسی از اقیانوس هند به بندر ایلات اسرائیل. عقبه تنها بندر اردن و جده بزرگ‌ترین بندر عربستان سعودی است.

این واقعیت که باب المندب از آب‌های سرزمینی کشورهای آسیایی و آفریقایی تشکیل شده، آن را به صحنه رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرماندهی‌های بدل کرده است (Mussi'd, 2023). رقابت بین ایران و متحدان شیعه آن از یک‌سو، عربستان سعودی و متحدان سنی آن از سوی دیگر که در پی افزایش نفوذ خود در این منطقه راهبردی هستند نمونه‌ای از رقابت منطقه‌ای در این حوزه است (Alexandre, 2021). عربستان در جریان بحران یمن زمانی که ائتلاف عربی به رهبری این کشور، عملیات طوفان قاطع را برای سرنگونی حوثی‌ها و بازگرداندن دولت آغاز کرد (al-Ashwal, 2021)، همراه با امارات متحده عربی کنترل ارضی خود را بر مناطق راهبردی در یمن گسترش داد که از آن جمله می‌توان به کنترل آبراه‌های اصلی اشاره کرد. آن‌ها در زمینه ایجاد بندرها و پایگاه‌های نظامی در دریای سرخ و خلیج عدن سرمایه‌گذاری کرده‌اند که این تأسیسات به آن‌ها اجازه می‌داد تا از نیروهای دریایی خود محافظت و اقتدار سرزمینی خویش را تحمیل کنند همچنین منافع تجاری خود را افزایش دهند، کنترل سواحل و خطوط کشتیرانی یمن و اجرای راهبرد، زنجیره بندرها را امکان‌پذیر سازند و مهم‌ترین هدف خود که جلوگیری از گسترش حوزه نفوذ ایران در داخل و اطراف یمن را جامه عمل بپوشانند (Mussi'd, 2023).

در سطح فرا منطقه‌ای تنگه باب المندب به لحاظ راهبردی در نقطه کلیدی طرح ابتکاری یک کمربند-یک‌راه چین معروف به جاده ابریشم جدید قرار دارد که به دنبال ایجاد مسیرهای زمینی و دریایی است که مناطق آسیا و اقیانوس هند را به یکدیگر متصل می‌کند (Mussi'd, 2023). این موضوع باعث شده منافع چین در این منطقه افزایش یابد و بکوشد با تقویت همکاری‌های دوستانه با کشورهای این تنگه عملیاتی شدن طرح را تقویت و نفوذ خود را در صحنه بین‌المللی افزایش دهد (Qiao, Li & Huang, 2024).

¹. Decisive Storm



نقشه شماره ۲: مسیر یک کمربند- یک راه و تنگه باب المندب.

Map No.2: Belt and Road Initiative & Bab el Mandeb striate.

منبع: (الکساندر، ۲۰۱۸)؛ (Alexadre, 2018)

یمن کلید این ابتکار است. موقعیت راهبردی جزایر این کشور آن را در جایگاه ایده آلی برای ایجاد مشارکت و کسب فرصت‌های تجاری قرار دهد (Al-Ashwal, 2021). تقاضای چین برای نفت و گاز طبیعی به‌عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی در جهان بسیار زیاد است. کشورهای آفریقایی در منطقه تنگه المندب، مانند سودان، اریتره و یمن، تأمین‌کنندگان مهم واردات انرژی چین هستند. تضمین امنیت و ثبات تنگه باب المندب برای امنیت تأمین انرژی چین اهمیت زیادی دارد (Qiao, Li & Huang, 2024).

با توجه به توضیحات فوق می‌توان به اهمیت تنگه باب المندب پی برد. باریکه‌ای که به دلیل حجم تجارت بین‌الملل و حمل‌ونقل نفتی که از آن عبور می‌کند و نقطه تلاقی شرق و غرب در مقایسه با سایر آبراه‌های بین‌المللی از جایگاه ویژه‌ای در اقتصاد جهانی برخوردار است.

۲-۳- باب المندب اهرم فشار حوثی‌ها

جنبش انصار الله یمن موسوم به حوثی‌ها که توانایی خود را برای انطباق با چشم‌انداز متحول مسائل داخلی و منطقه‌ای نشان داده است (Ereli, 2024) به‌جای پای بندی به موقعیت متصلب و تغییرناپذیر همواره درصدد بوده با ایفای نقش در مسائل سیاسی و مذهبی یمن در آینده سیاسی آن تأثیرگذار باشد (Kılıç, 2024). همچنین به‌عنوان بازیگری منعطف که ظهور و نفوذ آن در منطقه توازن قدرت را در خاورمیانه تغییر داده، کوشیده است بر روند تحولات تأثیر بگذارد (Qiao, Li & Huang, 2024).

آن‌گونه که هیئت نظارت سازمان ملل نیز در گزارش خود به این موضوع اشاره می‌کند، حوثی‌ها با توجه به وخامت اوضاع اقتصادی و گسترش نارضایتی‌ها در نواحی تحت نفوذ خود از وضعیت منطقه برای تقویت ثبات حکومت خود بهره گرفتند. آن‌ها همچنین تقویت جایگاه خود در محور مقاومت و کسب محبوبیت در منطقه را مطمع نظر قرار دادند (Security Council, 2024: 7).

در همین راستا در جریان حمله اسرائیل به حماس با بهره‌گیری از موقعیت تسلط بر باب المندب در دریای سرخ از طریق حمله به کشتیرانی در دریای سرخ و ایجاد تهدید برای امنیت اقتصادی و دریایی اقداماتی در جهت حمایت از مردم غزه انجام داد و به تنها گروه مسلمانی تبدیل شد که در مقابل تجاوزات اسرائیل ایستاد (Horton, 2023). در سطح داخلی نیز از این موقعیت به‌عنوان اهرم فشار علیه جبهه مخالف و برای تحکیم موقعیت سیاسی و اجتماعی در مناطق تحت کنترل خود بهره گرفت (Thamer & Akkas, 2024) و بسیار هوشمندانه اهداف ژئوپلیتیک خود را به آرمان فلسطین پیوند داد تا ضمن تقویت حمایت داخلی، جایگاه منطقه‌ای خود را ارتقاء بخشد (Abbas, 2024).



نقشه شماره ۴. گستره مکانی حملات حوثی‌ها به کشتی‌ها در تنگه باب المندب و آبراه‌های اطراف آن
Map No.4: The location of the Houthi attacks on the ships in the Bab al-Mandeb Strait and the surrounding waterways,

منبع: (اسکار، ۲۰۲۴)؛ (Scarr, 2024)

حوثی‌ها با شروع این مناقشه به‌عنوان بخشی از محور مقاومت با تأکید بر حمایت و همبستگی خود

با مردم فلسطین کوشیدند اسرائیل را برای پایان دادن به حملات خود در غزه تحت فشار بین‌المللی قرار دهد. آن‌ها که در طی نزدیک به دو دهه فعالیت مسلحانه در جنگ‌های داخلی مهارت زیادی در جنگ‌های نامتقارن کسب کردند (Horton, 2023). در سال ۲۰۰۳ در واکنش به حضور فزاینده آمریکا در منطقه به یک گروه مسلح سیاسی و مذهبی تبدیل شدند و همراه با گروه حماس و جنبش حزب‌الله لبنان خود را بخشی از محور مقاومت ایران در نظر گرفتند که علیه اسرائیل، آمریکا و کشورهای غربی اقدامات گسترده‌ای انجام داده‌اند (Abbas, 2024). هیئت نظارت سازمان ملل در امور یمن نیز در گزارش خود دگرگونی حوثی‌ها را از یک گروه مسلح محلی با قابلیت‌های محدود به یک سازمان نظامی قدرتمند توصیف می‌کند. گروهی که توانایی‌های عملیاتی خود را بسیار فراتر از سرزمین‌های تحت کنترل خود گسترش دادند (Security Council, 2024: 19). در همین راستا از زمان آغاز درگیری بین اسرائیل و حماس از طریق پهپادها و موشک‌های بالستیک وارد مناقشه شدند و چندین بار از خاک یمن به اسرائیل از جمله بندر ایلات حمله کردند (Abbas, 2024).

حوثی‌ها بعد از عدم دستیابی به نتیجه از این طرق، روش خود را تغییر داده و کوشیدند از طریق اختلال و در مواردی قطع ارتباط مسیر کشتیرانی اسرائیل، فشارهای بین‌المللی را علیه این کشور افزایش داده و آن را وادار به خاتمه حملات کنند؛ بنابراین با در نظر گرفتن دریای سرخ به‌عنوان عرصه کارزار، از موقعیت تسلط خود برای نظارت بر رفت‌وآمد دریایی از طریق کانال سوئز و باب المندب بهره گرفته و در دریای سرخ به حمله به اهدافی کردند که معتقد بودند کشتی اسرائیلی یا مرتبط با اسرائیل است (Cook, 2024).

این حملات در تنگه باب المندب - یکی از شلوغ‌ترین اما کمتر شناخته‌شده‌ترین نقاط حساس دنیا نسبت به تنگه هرمز و کانال پاناما - رخ می‌داد (de Saint-Quentin, 2023)، جایی که موقعیت منحصر به فرد آن این امکان را به حوثی‌ها می‌داد تا به‌طور انتخابی ترافیک دریایی را تهدید کنند. آن‌ها با اعلام اینکه همه کشتی‌هایی که در دریای سرخ به سمت بندرهای اسرائیل حرکت می‌کنند، صرف نظر از پرچمی که دارند هدف نیروهای مسلح آنان خواهند بود (Levy, 2023). دامنه و پیچیدگی اولیه درگیری اسرائیل و حماس را دستخوش دگرگونی کردند طوری که نه تنها جنبه‌های محلی بلکه جنبه بین‌المللی را نیز دربرمی‌گرفت (Romaniuk & Kaurert, 2024)؛ چرا که در ادامه کشتی‌های کشورهای در تیررس حمله قرار گرفتند که بسیاری از آن‌ها به /از بندرهای اسرائیل سفر نمی‌کردند (Chang, 2024).

حوثی‌ها با اعلام دریای سرخ و باب المندب به‌عنوان منطقه جدید درگیری (Abbas, 2024)، فضای ژئوپلیتیک منطقه دریای سرخ را از حالت تنش به یک مناقشه پیچیده تبدیل کردند. (Romaniuk & Kaurert, 2024). هیئت کارشناسان سازمان ملل در امور یمن در گزارش خود به این موضوع اشاره دارند که درگیری در یمن که از خشکی به دریای سرخ و خلیج عدن گسترش یافته است، امنیت دریایی را به میزان قابل توجهی تهدید می‌کند. تشدید حملات حوثی‌ها علیه کشتی‌های بازرگانی و ناوبری دریایی در دریای سرخ، خلیج عدن و اقیانوس هند؛ کشتی‌رانی بین‌المللی در این منطقه بااهمیت

ژئوپلیتیک مختل کرده است. تغییر موضع حوثی‌ها برای اقدام در دریا تاثیر آنها را در منطقه افزایش داد. چنین سطحی از حملات که با استفاده از سیستم تسلیحاتی علیه کشتی‌های غیرنظامی از زمان جنگ جهانی دوم بی‌سابقه بوده است (Security Council, 2024: 14).

رویارویی‌های نظامی در دریای سرخ را می‌توان به‌عنوان ادامه مناقشه اسرائیل و حماس تفسیر کرد که بازیگران مهم غیردولتی و دولتی منطقه و فراتر از مرزهای ملی در برمی‌گیرد. موقعیت راهبردی حوثی‌ها این امکان را به آن‌ها می‌دهد تا به‌طور مؤثر حمل و نقل بین‌المللی را هدف قرار دهند و در کنار حزب‌الله به‌عنوان یکی از نمایندگان ایران که نفوذ عمیق در جامعه لبنان دارد، امنیت اسرائیل را تهدید کند (Romaniuk & Kaunert, 2024).

حوثی‌ها با تسلط بر مسیر مهم تجاری که از طریق تنگه باب المندب از خلیج عدن می‌گذرد و به دریای سرخ و در نهایت کانال سوئز می‌رسد (McCranie K. D., 2024a)، سابقه طولانی در بهره‌گیری از ترافیک دریایی تنگه باب المندب به‌عنوان اهرم فشار دارند. اجبار عربستان برای توقف تردد نفت کش‌ها در سال ۲۰۱۸ تا حملات اخیر به کشتی‌های مرتبط با اسرائیل حکایت از بهره‌گیری حوثی از دریای سرخ به‌عنوان ابزار فشار دارد (Sari, 2024). یکی از شاخص‌ترین اقدامات آن‌ها حمله به کشتی گلکسی لیدر بود که گروه حوثی‌ها با این ادعا که این کشتی با اسرائیل در ارتباط است از طریق بالگرد وارد آن‌ها شدند و با در اختیار گرفتن کنترل کشتی آن را به سمت بندر حدیده تغییر مسیر دادند.

به‌رغم ادعای حوثی‌ها مبنی بر اینکه صرفاً کشتی‌های مرتبط با اسرائیل را هدف قرار می‌دهند اما تحقیقات هیئت کارشناسان سازمان ملل در امور یمن حکایت از آن داشت که حوثی‌ها به‌طور غیرقانونی کشتی‌هایی را که در دریای سرخ و خلیج عدن در حال حرکت هستند را مورد هدف قرار می‌دهند. بر اساس تجزیه و تحلیل داده‌های سازمان بین‌المللی دریایی مندرج در گزارش هیئت سازمان ملل واحد عملیات تجارت دریایی انگلستان و فرماندهی مرکزی آمریکا اعلام کردند که از ۱۵ نوامبر ۲۰۲۳ تا ۳۱ ژوئیه ۲۰۲۴ از مناطق تحت کنترل حوثی‌ها حداقل ۱۳۴ حمله علیه کشتی‌های تجاری و نظامی آمریکایی در دریای سرخ و خلیج عدن صورت گرفته است. در میان کشتی‌های تجاری که مورد حمله واقع شده، ۳۱ تانکر حامل مواد شیمیایی، نفت-گاز مایع و نفت وجود داشت (Security Council, 2024: 15). حملات پهپادی و موشکی حوثی‌ها در فاصله ۶-۹ جولای ۲۰۲۵ کشتی ابدیت سی^۲ در حال انتقال کمک‌های بشردوستانه به سومالی و ناو فله بر ام وی مجیک^۳-۳ هردو متعلق به یونان بودند و با پرچم لیبریا در حال عبور از دریای سرخ بودند- که منجر به کشته و زخمی شدن خدمه این کشتی‌ها شد نمونه دیگر از اقدامات برخلاف ادعای حوثی‌ها بود که واکنش‌های گسترده‌ای در پی داشت طوری که دیده‌بان حقوق بشر این حمله را نقض قوانین جنگی و جنایت علیه بشریت اعلام کرد (Human Rights Watch, 2025).

^۱ Galaxy Leader در ماه نوامبر ۲۰۲۴ رپوده و به یمن منتقل شد و ۲۵ خدمه فیلیپینی آن بازداشت شد.

^۲ Eternity C

^۳ MV Magic Seas

علاوه بر اقدامات حوثی‌ها در حمله به کشتیرانی در دریای سرخ و ایجاد اختلال در ارتباطات دریایی، به‌کارگیری سامانه‌های تسلیحاتی کم‌هزینه اما با قابلیت زیاد و عدم تقارن میان تسلیحات ارزان‌قیمت آن‌ها با سلاح‌های گران‌کشورهای غربی چالش جدی برای این کشورها ایجاد کرده است (Horton, 2023). حوثی‌ها از تسلیحات نسبتاً ارزان برای اعمال خسارت‌های پرهزینه استفاده می‌کردند (Berman, 2024).

حوثی‌ها به‌جای ناوگان کوچک مجهز به اژدر فرانسوی‌ها که در نبردهای قرن ۱۹ با انگلیس توانست ناوگان آن را تهدید و به کشتی‌های تجاری حمله کند؛ با به‌کارگیری انواع مختلفی از فناوری‌های تسلیحاتی ارزان‌قیمت از جمله پهپادهای هوایی و دریایی و همچنین موشک‌های کروز و بالستیک برای حمله به کشتی‌های جنگی و تجاری (McCranie K. D, 2024b)، هزینه اقدامات دفاعی را برای کشورهای غربی افزایش داده‌اند (Horton, 2023). به‌رغم آنکه سلاح‌های دفاعی عمدتاً در برابر سلاح‌های تهاجمی مؤثر بوده‌اند و بسیاری از پهپادها و موشک‌ها قبل از رسیدن به هدف سرنگون شده‌اند (Chang, 2024)؛ اما ره‌گیری این مواضع ارزان‌قیمت به ارزش حداکثر چند هزار دلار با جت‌های جنگنده پیشرفته، موشک‌های مافوق صوت با ارزش چندین میلیون دلار و سایر سخت‌افزارهای نظامی باعث تحمیل هزینه‌های مضاعف (de Saint-Quentin, 2023)، در کنار هزینه‌های ناشی از تغییر مسیر برای کشتی‌های کشورهای غربی می‌شد.

۴- پیامدهای و آسیب‌های اقدامات حوثی‌ها

بعد دریایی درگیری اسرائیل و حماس که در پی حمله حوثی‌ها به کشتی‌های تجاری در حال تردد در آب‌های آسیا به اروپا و آمریکا شکل گرفت و مسیر حمل‌ونقل را از کانال سوئز و اطراف شاخ آفریقا دور کرد، علاوه بر گسترش تأثیر درگیری‌ها فراتر از مرزهای منطقه‌ای، با تهدید امنیت تجارت جهانی دریایی و اصول حقوق بین‌الملل باعث ایجاد چالش مهم راهبردی شد (Levy, 2023) که با نظامی‌سازی منطقه آسیب‌جدی به زیرساخت‌های حیاتی شرکت‌های کشتیرانی فعال در منطقه دریای سرخ وارد کرد (Med-Or Leonardo Foundation, 2024) و زمینه‌ساز آشفستگی در یکی از مهم‌ترین آبراه‌های جهان و به‌تبع آن اختلال در تجارت جهانی شد و در کنار مخمضه همه‌گیری کوید ۱۹ و حمله روسیه به اوکراین شوک دیگری به تجارت جهانی وارد کرد (Bonnell & Mchugh, 2024). طوری که دبیرکل سازمان ملل در بیانیه‌ای که در اواسط سال ۲۰۲۵ صادر کرد با هشدار به اینکه حملاتی از این دست نه تنها تهدیدی برای ایمنی دریانوردان است بلکه می‌تواند عواقب گسترده‌ای نیز داشته باشد و براین نکته تأکید داشت که چنین اقداماتی آزادی نوابری را نقض می‌کند، باعث ایجاد خطر برای حمل‌ونقل دریایی می‌شود و خطرات جدی زیست‌محیطی، اقتصادی و بشردوستانه قابل توجهی دارد (United Nations, 2025).

در پی اقدامات حوثی‌ها و افزایش حملات آن‌ها شرکت‌های بزرگ کشتیرانی و انرژی مانند BP، Mersk، Ever green با ایجاد تغییر در مسیر ترانزیت کشتی‌ها و یا تعلیق فعالیت‌های خویش کوشیدند

تا از منطقه خطر دوری کنند (Lu, 2023). به علاوه به همین سبب، تسریع در گسترش جهانی انرژی‌های تجدیدپذیر مولفه‌ای راهبردی ... ارتقای امنیت انرژی در نقاط مختلف محسوب می‌شود (Akefi, 2024: 221). اجتناب از دریای سرخ به معنای رها کردن یکی از مسیرهای رایج کشتیرانی جهانی از آسیا به اروپا است. در حدود ۴۰٪ تجارت آسیا و اروپا از دریا عبور می‌کند. (Berman, 2024) بالتبع این شرایط، باعث کاهش پنجاه درصدی تعداد کشتی‌های کانتینری عبوری از دریای سرخ و کانال سوئز می‌شود.

بر اساس گزارش موسسه Flexport Inc صدها کشتی تجاری با ظرفیت حدود ۴,۳ میلیون کانتینر که تقریباً ۱۸٪ از ظرفیت جهان را تشکیل می‌دهند، تغییر مسیر داده یا قصد انجام این کار را دارند. آن‌ها مسیرهای طولانی‌تر و گران‌تر اما نسبتاً ایمن در اطراف قاره آفریقا را انتخاب کرده‌اند (Romaniuk & Kaunert, 2024)، مسیر انحرافی که می‌تواند سفر کشتی‌ها را هزاران مایل افزایش داده و ترابری را هفته‌ها به تأخیر بی‌اندازد. در گزارش شورای امنیت پیرامون حملات حوثی‌ها در دریای سرخ که در آن اعضا ضمن درخواست توقف حملات پیرامون ضرورت پرداختن به علل ریشه‌ای بحث کردند به این موضوع اشاره شده است که امنیت دریایی و دریانوردی در دریای سرخ به شدت تحت فشار است. حملات حوثی تأثیر مستقیمی بر همه کشورها دارد. انتظار می‌رود امنیت دریایی بیش‌ازپیش رو به وخامت گذارد درحالی‌که تغییر مسیر کشتیرانی همچنان به سمت مسیرهای جایگزین امن‌تر اما پرهزینه‌تر است (Security Council U. N. 2025(b)).

بر اساس گزارش آژانس رتبه‌بندی فیچ، نزدیک به نیمی از کشتی‌های باری و تانکرهایی عبوری از کانال سوئز (Scarr, 2024) به مسیرهای اطراف دماغه امید نیک منحرف شده‌اند و همین امر حمل و نقل کانتینری حامل کالاهای مصرفی را به شدت تحت تأثیر قرار داد. این مسیر که مستلزم دور زدن دماغه امید نیک در نزدیکی کیپ تاون و قایقرانی در امتداد غرب آفریقا است، مسیری طولانی‌تر و پرهزینه‌تر است (Telling, 2023).

حملات حوثی‌ها به کشتی‌ها در منطقه دریای سرخ، عبور و مرور از طریق کانال سوئز به عنوان کوتاه‌ترین مسیر دریایی بین آسیای و اروپا که به‌طور معمول ۱۵٪ از حجم تجارت جهانی دریایی از آن عبور می‌کند را به میزان زیادی کاهش داده است. بر اساس برآوردهای صندوق بین‌المللی پول در چهار ماه ابتدایی سال ۲۰۲۴ حجم تجارت از طریق کانال سوئز و باب المندب در حدود ۵۰٪ نسبت به سال ۲۰۲۳ کاهش یافته و در همین بازه زمانی انتقال کالا از طریق دماغه امید نیک ۷۰٪ افزایش یافته است (Kamali, 2024).

طولانی شدن مسیر و به تبع آن افزایش زمان حمل و نقل، به معنای پرداخت هزینه مضاعف برای سوخت، اقدامات امنیتی و بیمه است. کشتی‌هایی که به‌جای دریای سرخ در اطراف شاخ آفریقا حرکت می‌کنند، برای هر سفر باید بیش از یک میلیون دلار هزینه سوخت اضافی بپردازند (Stigant, 2023). همچنین از زمان شروع حملات حق بیمه کشتی‌های عبوری از مسیر دریای سرخ، تقریباً ده

۱. فیچ آژانس پیشگام در زمینه ارائه رتبه‌بندی‌های اعتباری، تحلیل و تحقیق پیرامون بازارهای جهانی سرمایه است.

برابر شده است (Berman, 2024). نرخ بیمه‌های دریایی در پاسخ به این تهدید از ۰,۰۴٪ ارزش کل کشتی به ۱٪ یا بیشتر افزایش یافته است (Levy, 2023).

به‌رغم اینکه این شرایط به معنای تأخیر و نه توقف کامل در تجارت جهانی است اما با توجه به اهمیت مسیر دریای سرخ، تنگه باب‌المندب و کانال سوئز برای تجارت بین‌المللی - آن‌چنان‌که نه فقط نفت و محصولات انرژی - پایه خاورمیانه، بلکه کشتی‌های کانتینری حامل کالاهای مصرفی، ماشین - آلات و قطعات لازم برای ساخت این کالاها نیز از این مسیر می‌گذرند - هرگونه اختلالات مداوم در این روند و افزایش هزینه‌ها، زنجیره تأمین را در سطوح مختلف تحت تأثیر قرار می‌دهد (Loanes, 2024). شورای امنیت در قطعنامه ۲۷۶۸ با یادآوری اهمیت امنیت دریایی به این موضوع اشاره می‌کند که حفظ امنیت دریایی در منطقه دریای سرخ برای ثبات زنجیره تأمین جهانی و توسعه اقتصادی ضروری است (Security Council, 2025: 1). بنابراین بخش جغرافیا موسسه تحقیقاتی Energy Aspects؛ حملات حوثی‌ها نگرانی‌هایی را برای بازارهای جهانی حمل‌ونقل کالاهای انرژی - پایه و سایر کالاها ایجاد کرده است. این یک مسیر حمل‌ونقل واقعاً حیاتی است، بنابراین هرگونه اختلالی خطر افزایش تأخیر و هزینه را در پی دارد که نوعی اثر زنجیره‌ای در بسیاری از بخش‌های اقتصاد جهانی دارد (Lu, 2023).

انحراف کشتی‌های عبوری از تنگه باب‌المندب به مسیرهای طولانی‌تر اطراف آفریقا که به شدت مستعد دزدی دریایی هستند زمینه‌ساز وقوع فزاینده این نوع از خطرات و تهدید است (Romaniuk & Kounert, 2024). اقدامات حوثی‌ها در حمله به کشتی‌های عبوری از باب‌المندب به سمت بندرهای اسرائیل به‌طور غیرمستقیم منجر به تشدید دزدی دریایی شده و امنیت دریایی این منطقه و به تبع آن امنیت تجارت جهانی و حمل‌ونقل انرژی را به مخاطره انداخته است (Qiao, Li & Huang, 2024). این مسئله با توجه به جدایت نفت به‌عنوان کالای راهبردی و تقاضای فزاینده برای آن حائز اهمیت است. دزدان دریایی در منطقه کشتی‌های تجاری و نفت‌کش‌ها را هدف قرار می‌دهند. در دسامبر ۲۰۲۳، کشتی تجاری MV Ruen با پرچم مالت توسط دزدان دریایی ربوده شد، به‌گونه‌ای که در شش سال گذشته چنین اتفاقی برای یک کشتی بزرگ غیرنظامی بی‌سابقه بود (Romaniuk & Kounert, 2024). با توجه به گزارش دفتر بین‌المللی دریایی موسسه خدمات جرائم تجاری^۳ حملات دزدی دریایی نیجریه به بالاترین سطح خود از سال ۲۰۰۸ رسیده، آن‌چنان‌که از مجموع ۵۱ حمله گزارش شده، ۳۱ حمله در کل منطقه غربی آریکا رخ داده است که معادل ۱۹ درصد از کل حوادث دزدی دریایی در سراسر جهان است همچنین بر اساس گزارش مرکز خبررسانی دزدی دریایی^۴ دفتر بین‌المللی دریایی،

۱. موسسه پیشگام در زمینه ارائه تحلیل‌های لحظه‌ای بازار و راه‌حل‌های داده‌ای جهت توانمندسازی تصمیم‌سازان حوزه انرژی و مالی است.

۲. International Maritime Bureau (IMB)

۳. Commercial Crime Services (CCS)

۴. Piracy Reporting Centre

تعداد حوادث دزدی دریایی در آب‌های نیجریه توسط غنا و آنگولا افزایش یافته است. با توجه به این واقعیت که در جنوب خلیج عدن، دولت ضعیف و ناامن سومالی قرار دارد که عمدتاً دزدان دریایی در این کشور هستند، انحراف مسیر کشتی‌ها از دریای سرخ به‌طور بالقوه موجب افزایش دزدی‌های دریایی در امتداد سواحل آفریقا می‌شود (Romaniuk & Kaurert, 2024).

چشم‌انداز تشدید تنش و تهدیدی که حوثی‌ها از خود نشان دادند باعث شد تا شرکت‌های انرژی و کشتیرانی مربوط به حامل‌های انرژی خواستار تضمین‌های قوی و باثبات بیشتری باشند و تا زمان حصول اطمینان از رفع خطر محتاطانه عمل کنند (Lu, 2023)، چرا که در این شرایط شاید کشتی‌های جنگی بتوانند در برابر حملات از خود دفاع کنند، اما کشتی‌های تجاری به‌ویژه نفت‌کش‌ها بسیار آسیب‌پذیر هستند (Horton, 2023).

این مسئله با توجه به این واقعیت که موقعیت منحصربه‌فرد تنگه باب المندب این امکان را فراهم می‌کند تا ترافیک دریایی بدون ایجاد محدودیت در حمل و نقل نفت خلیج فارس و آسیا تهدید شود (de Saint-Quentin, 2023) باعث شده خطر تشدید تنش برای شرکت‌های کشتیرانی و بازارهای انرژی سایه جدی‌تر شود (Lu, 2023). حوثی‌ها با توجه به این نکته که اکثر اقتصادهای خلیج فارس به تجارت دریایی انرژی وابسته هستند. به‌منظور جلوگیری از تحرک و درگیری با بازیگران منطقه‌ای مانند عربستان و به تبع آن حفظ یکی از مهم‌ترین کالاهای منطقه و همچنین اجتناب از دشمنی با واردکنندگان بزرگ نفت از منطقه یعنی چین و هند و شرکایی مانند روسیه، در حملات خود عمدتاً کشتی‌های درگیر در تجارت انرژی و تانکرهای نفت‌کش را هدف قرار نمی‌داند (Tobin & Webster, 2024).

اقدام گزینشی حوثی‌ها در ایجاد ناامنی در مسیر دریایی راهبردی اقیانوس اطلس و اقیانوس هند و ایجاد اختلال در عرضه انرژی در به دلیل تغییر مسیر کشتی‌ها و افزایش هزینه حمل و نقل ناشی از آن، باعث تهدید امنیت انرژی برخی کشورها شده است. اهمیت این مسئله برای کشورهای اروپایی بیشتر است. آن‌ها که پس از تهاجم روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲ خرید سوخت از روسیه را متوقف کرده و گاز طبیعی را از خاورمیانه جایگزین آن کرده‌اند (Chang, 2024)؛ مسیر کانال سوئز و تنگه باب‌المندب را برای جریان‌های انرژی خاورمیانه مورد استفاده قرار می‌دهند (Tobin & Webster, 2024). در چنین شرایطی اختلال در مسیرهای انتقال انرژی و محدود شدن دسترسی بازارها آن‌ها را مجبور به پرداخت هزینه‌های غیرعادی برای تأمین منابع گاز طبیعی خواهد کرد (Francesco, 2024). این درحالی که است که بسیاری از کشورهای اروپایی با موج تورمی ناشی از حمله روسیه به اوکراین و افزایش هزینه‌های گاز طبیعی و نفت مواجه هستند (Constable, 2024).

مخاطرات زیست‌محیطی از دیگر پیامدهای اقدامات حوثی‌ها به شمار می‌آید. آن‌چنان که در گزارش هیئت کارشناسان سازمان ملل در یمن بدان اشاره شده، با توجه به وخامت اوضاع در منطقه دریای سرخ، این واقعیت که حوثی‌ها کنترل و نظارت کامل بر مناطق عملیاتی کشتی‌ها را در اختیار گرفته‌اند نگرانی‌هایی را در مورد تهدیدهای زیست‌محیطی ایجاد کرده است (Security Council,)

16: 2024). اقداماتی مانند برخورد نیروهای حوثی با کشتی رابی مارا با ۲۲۰۰ تن آمونیم فسفات و غرق شدن آن و ناتوانی دولت یمن در مهار نشست احتمالی مواد روغنی که تهدید جدی برای محیط‌زیست و امنیت دریایی به شمار می‌آید (Security Council, 2024: 15). توقیف نفت کش FSO Safer که به مدت یک ماه، انتقال ۱,۱ میلیون تن بشکه نفت از آن به نفت کش Most Yemen و اعزام گروه ناظر حوثی‌ها که گاه‌گاه فاقد آموزش و مهارت لازم جهت انجام این اقدامات بودند نمونه‌ای از این نگرانی‌ها بودند که عواقب جدی را برای محیط‌زیست دریایی و ساکنان واقع در ساحل و بسیاری از افرادی را داشتند که به خاطر معیشت خود به ماهی‌گیری وابسته بودند (Security Council, 2024: 7). آن‌چنان‌که شورای امنیت در قطعنامه ۲۷۶۸ نگرانی‌های خود را پیرامون اثرات مخرب حملات حوثی‌ها علیه پایانه‌های نفتی و تأثیرات آن بر وضعیت غیرنظامیان اظهار داشت (Security Council, 2025: 1).

نتیجه‌گیری

حوثی‌ها به‌عنوان بازیگر غیردولتی که بعد از سال‌ها مبارزه علیه گروه‌های مخالف داخلی در جنگ‌های نامتقارن توانمند شده بود، درصدد ایفای نقش در سطح منطقه‌ای و فراتر از آن بودند. از همین رو در جریان بحران غزه کوشیدند تا با مشارکت در جبهه مقاومت جهت حمایت از مردم فلسطین در این مسیر گام بردارند. موقعیت هم‌جواری یمن با دریای سرخ و تنگه باب‌المندب این امکان را فراهم کرد تا با اعمال کنترل در مسیرهای ترانزیتی دریایی و ایجاد اختلال در ارتباطات دریایی از طریق حملات گزینشی پهپادی و موشکی به کشتی‌هایی که به سمت اسرائیل در حال حرکت یا در خدمت کشتیرانی آن بودند، اسرائیل و حامیان غربی آن را تحت فشار قرار دهند. ناامنی ناشی از این شرایط که آن‌ها را وادار به طی کردن مسیر طولانی جایگزین در اطراف آفریقا می‌کرد علاوه بر تحمیل هزینه‌های فراوان ترانزیت و بیمه، با اختلال در زنجیره تأمین کالا، امنیت تجاری و اقتصادی را به مخاطره انداخته است. حملات به نفت‌کش‌ها و کشتی‌های حامل انرژی و ایجاد بحران در بازارهای انرژی باعث تهدید امنیت انرژی کشورهای واردکننده انرژی از خاورمیانه مخصوصاً کشورهای اروپایی شد که به‌شدت به این منابع وابسته هستند. انحراف کشتی‌های عبوری به مسیرهای اطراف آفریقا که به‌شدت مستعد دزدی دریایی هستند و افزایش تعداد اقدامات گروه‌های دزدان دریایی علیه کشتی‌های تجاری و نفت‌کش‌ها امنیت دریایی منطقه را مختل کرده است. این موضوع اثر وضعی اقدامات حوثی را مضاعف کرده و باعث تشدید ناامنی‌های شده است؛ بنابراین یافته‌های تحقیق در راستای فرضیه مطرحه است مبنی بر اینکه حوثی‌ها با بهره‌گیری از مزیت ژئوپلیتیک تسلط بر باب‌المندب که مسیر ارتباطی آسیا و اروپا است و ایجاد تهدید برای امنیت بین‌المللی تجاری، انرژی و دریایی و به تبع آن در تنگنا و مضیقه قرار دادن متحدان غربی اسرائیل زمینه را برای افزایش فشار بین‌المللی علیه اسرائیل برای پایان دادن به حملات خود را فراهم کرده‌اند.

¹. Rubymar

References

1. Abbas, R. (2024). *Geopolitics Behind the Houthis' Adventurism in the Red Sea*. Strategic Vision Institute. February 20. at <https://thesvi.org/geopolitics-behind-the-houthis-adventurism-in-the-red-sea/>
2. Abdulla, K. Sidhu, J. (2018). The Influence of Geography in Asymmetric Conflicts in Narrow Seas and the Houthi Insurgency in Yemen. *Malaysian Journal of International Relations*, 6(1), 84-90.
3. Akefi Ghaziani, M., Ziaee, S. Y. and Akefi Ghaziani, M. (2025). National Treatment and Foreign Investment in Renewable Energy: A Treaty Law Perspective. *International Studies Journal (ISJ)*, 22(1), 221-245. doi: 10.22034/isj.2025.476923.2227
4. al-Ashwal, A. (2021). *Yemen and the Curse of Geography: Bab al-Mandab Disputed by Great Power Rivalries*. SADA. May 18. <https://carnegieendowment.org/sada/2021/05/yemen-and-the-curse-of-geography-bab-al-mandab-disputed-by-great-power-rivalries?lang=en>
5. Alexandre, A. G. (2021). The Strait of Bab El-Mandeb: stage of geopolitical disputes. *Janus.net, e-journal of international relations.*, 12(2), 58-74.
6. Armstrong, B. (2021). *The Shared Genius of Mahan and Corbett*. Warontherocks. November 1. at:<https://warontherocks.com/2021/11/the-shared-genius-of-mahan-and-corbett/>
7. Arreguín-Toft, I. (2001, Summer). How the Weak wins: A Theory of Asymmetric Conflict. *International Security*, 26(1), 93-128.
8. Baroudi, R. ([2023]). *The War of the Straits: Impact on the World Energy Market*. Transatlantic Leadership Network. at: <https://www.transatlantic.org/blog/the-war-of-the-straits-impact-on-the-world-energy-market/>
9. Berman, N. (2024). *How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping*. Council on Foreign relation. January 12. at: <https://www.cfr.org/in-brief/how-houthi-attacks-red-sea-threaten-global-shipping>
10. Bonnell, C. Mchugh, D. (2024). *How attacks on ships in the Red Sea by Yemen's Houthi rebels are crimping global trade*. AP News. January 12. at: <https://apnews.com/article/red-sea-yemen-houthis-attack-ships-f67d941c260528ac40315ecab4c34ca3>
11. Brew, G. (2023). *How—and Why—Yemen's Houthi Rebels Are Poised to Seriously Disrupt the Global Economy*. TIME. December 19. at: <https://time.com/6548968/houthi-rebels-shipping-attacks-red-sea-disrupt-global-economy-costs/>
12. Chang, A. e. (2024). *How Houthi Attacks Have Upended Global Shipping*. The Newyork Times. January 21. at:

- <https://www.nytimes.com/interactive/2024/01/20/world/middleeast/houthi-red-sea-shipping.html>
13. Constable, S. (2024). *Economic Slump Ahead If Houthi Red Sea Attacks Don't Stop*, *Report Says*. Forbes. March 28. at: <https://www.forbes.com/sites/simonconstable/2024/03/28/economic-slump-ahead-if-houthi-red-sea-attacks-dont-stop-report-says/>
 14. Cook, S. A. (2024). *Virtual Media Briefing: Houthi Attacks in the Red Sea*. Council on Foreign Relations. January 18. at: <https://www.cfr.org/event/virtual-media-briefing-houthi-attacks-red-sea>
 15. de Saint-Quentin, J. L. (2023). *The Bab-el-Mandeb: Who is 'swimming naked'?* Geostrategy. December 14. at: <https://www.geostrategy.org.uk/britains-world/the-bab-el-mandeb-who-is-swimming-naked/>
 16. Security Council, U. N. (2025, January 15). *Resolution 2768 (2025) : adopted by the Security Council at its 9836th meeting*. Retrieved from <https://digitallibrary.un.org/record/4072358?v=pdf&ln=en>
 17. Ereli, G. (2024). *Houthis are Iran's pragmatic partners, not just a proxy*. TRT World. January 4. at: <https://www.trtworld.com/opinion/houthis-are-irans-pragmatic-partners-not-just-a-proxy-17043150>
 18. Francesco, S. (2024). *The success of the Houthi reshapes energy geopolitics*. *Futuribles*. May 14. at: <https://www.futuribles.com/en/the-success-of-the-houthi-reshapes-energy-geopolitics/>
 19. Geographic, N. (2024). *This small strait is essential to global shipping. Now it's the center of headlines*. National Geographic. January 12. at: <https://www.nationalgeographic.com/history/article/bab-al-mandan-red-sea-suez-shipping-crisis-houthis-gaza>
 20. Gough, B. M. (1988). Maritime strategy: The legacies of Mahan and Corbett. *The RUSI Journal*, 133(4), 55-62.
 21. Horton, M. (2023). *Attacks on Red Sea shipping pay dividends for Yemen's Houthis*. Responsible. Statecraft. December 26. at: <https://responsiblestatecraft.org/yemen-houthi-red-sea/>
 22. Human Rights Watch (2025, July 23). *Yemen: Houthis' Attacks on Cargo Ships Apparent War Crimes*. Retrieved from <https://www.hrw.org/news/2025/07/23/yemen-houthis-attacks-on-cargo-ships-apparent-war-crimes>
 23. Kamali, P. [et.al]. (2024). *Red Sea Attacks Disrupt Global Trade*. IMF Blog, March 7. at: <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2024/03/07/Red-Sea-Attacks-Disrupt-Global->

Trade

24. Kemal, T. B. (2023). *Geopolitical hotspot: Significance of the Red Sea*. The Reporter Ethiopia. October 21. at:https://www.thereporterethiopia.com/37007/#google_vignette
25. Kılıç, M. (2024). *Iran, the Houthis, and the Red Sea's Geopolitical Chessboard*. TRT World Research Center. March 4. at: <https://researchcentre.trtworld.com/featured/perspectives/iran-the-houthis-and-the-red-seas-geopolitical-chessboard/>
26. Levy, D. (2023). *The Influence of Sea Power in Iran's Proxy War Part 1: Houthi Aggression in the Red Sea*. BESA Center. December 19. at: <https://besacenter.org/the-influence-of-sea-power-in-irans-proxy-war-part-1-houthi-aggression-in-the-red-sea/>
27. Loanes, E. (2024). *What Houthi attacks in the Red Sea mean for global shipping- and Conflict.*, January 6. at: Vox: www.vox.com
28. Lu, C. (2023). *The Red Sea Crisis, Explained*. Foreign Policy., December 21. at: <https://foreignpolicy.com/2023/12/21/red-sea-houthi-attacks-shipping-trade-energy-economy/>
29. Mack, A. (1975, January). Why Big Nations Lose Small Wars: The Politics of Asymmetric Conflict. *World Politics*, 27(2), 175-200.
30. Marckwardt, A., Burke, C. (2013). *The Revenge of Geography: Why Mexico Matters*. Small War Journal. May 17. at: <https://archive.smallwarsjournal.com/jrnl/art/the-revenge-of-geography-why-mexico-matters>
31. McCranie, K. D. (2024a). Commanding the Red Sea: Mahan, Corbett, and the Houthi Threat. *Proceeding*, 150(5). March. at: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2024/march/commanding-red-sea-mahan-corbett-and-houthi-threat>
32. McCranie, K. D. (2024b). *Houthi Attacks in the Red Sea: A New Twist on the Jeune École?* April 16. at: War on the Rocks: <https://warontherocks.com/2024/04/houthi-attacks-in-the-red-sea-a-new-twist-on-the-jeune-ecole/>
33. McCranie, K. D. (2024c). Lessons from the Red Sea: Considerations for Naval Strategy in the 21st Century. *Proceeding*, 150(5). May. at:<https://www.usni.org/magazines/proceedings/2024/may/lessons-red-sea-considerations-naval-strategy-21st-century>
34. Med-Or Leonardo Foundation. (2024). *The vulnerabilities of the Hormuz and Bab-el-Mandeb strategic straits*. May 28. at:<https://www.med-or.org/en/news/le-vulnerabilit%C3%A0-degli-stretti-strategici-di-hormuz-e-bab-el-mandeb>
35. Mussi'd, F. (2023). *Regional and International Powers in Bab al-Mandab and the Gulf of*

- Aden: Between Competition and Conflict*. August 31. at: Aaad Studies & Research Center: <https://abaadstudies.org/en/strategies/topic/59970>
36. Nandini, N., Ma'arif, S., Syamusunansir, S., & Widodo, P. (2024). The Red Sea Crisis: Implications of The Houthi Attack on Maritime Trade and Global Security. *International Journal of Humanities Education and Social Science*, 4(1), 151-158.
 37. Qiao, J., Li, Y. Huang, M. ([2024]). *The Geopolitical Importance of Bab el-Mandeb Strait: A Strategic Gateway to Global Trade*. at: Middle East Political and Economic Institute: <https://mepei.com/the-geopolitical-importance-of-bab-el-mandeb-strait-a-strategic-gateway-to-global-trade/>
 38. Romaniuk, S. N. Kaunert, C. (2024). *Red Sea Shipping Crisis: What's at Stake?* January 8. at: Geopolitical Monitor: <https://www.geopoliticalmonitor.com/houthi-attacks-and-military-escalation-in-the-red-sea-whats-at-stake/>
 39. Sari, I. (2024). *Iran's Strategy in the Bab el-Mandeb Strait and Houthi Attacks*. January 18. at: The Center for Middle Eastern Studies (ORSAM): <https://www.orsam.org.tr/en/irans-strategy-in-the-bab-el-mandeb-strait-and-houthi-attacks/>
 40. Scarr, S. ([2024]). *Red Sea attacks: How Houthi militants in Yemen are attacking ships in one of the world's busiest maritime trade routes*. February 2. at: REUTERS: <https://www.reuters.com/graphics/Israel-Palestinians/Shipping-Arms/lgvdnngeyvo/>
 41. Security Council, U. N. (2025, January 15). *Security Council Adopts Resolution 2768 (2025), Sustaining Monthly Reporting on Houthi Attacks in Red Sea*. Retrieved from <https://press.un.org/en/2025/sc15965.doc.htm>
 42. Security Council, United Nations. (2024). Final Report of the Panel of Experts of Yemen Established Pursuant to Security Council Resolution 2140 (2014). S/2024/731. October 11. at: (Security Council U. N., 2025) UN, Official Document System: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n24/259/53/pdf/n2425953.pdf>
 43. Sekine, D. (2012). *Intelligence Analysis: Review of from Mahan to Corbett?* February. From the Ocean. at: https://www.spf.org/oceans/analysis_en/c1202.html
 44. Stigant, S. (2023). *Houthi Attacks in the Red Sea Disrupt Global Supply Chains*. December 22. at: United States Institute of Peace: <https://www.usip.org/publications/2023/12/houthi-attacks-red-sea-disrupt-global-supply-chains>
 45. Telling, O. ([2023]). *Houthi attacks on vessels in Red Sea sound alarm for global trade*. December 5. at: Financial Times: <https://www.ft.com/content/077b3396-20b4-482f-9423-99aab98bb2f8>
 46. Thamer, M. A. Akkas, B. (2024). *Red Sea Hostilities: Local, Regional, and International Implications*. January 30. at: SADA: <https://carnegieendowment.org/sada/2024/01/red->

sea-hostilities-local-regional-and-international-implications?lang=en

47. Tobin, W., & Webster, J. (2024). *Houthi attacks in the Red Sea hurt global trade and slow the energy transition*. January 25. Atlantic Council. at:<https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/houthi-attacks-in-the-red-sea-hurt-global-trade-and-slow-the-energy-transition/>

