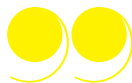


واکنش اولیه بیمه‌گران دریایی و شرکت‌های کشتیرانی نشان می‌دهد که حملات اخیر حوثی‌ها درحال اثرگذاری بر تصمیم‌گیری صنایع در مورد کشتی‌های مرتبط با اسرائیل است



## وقتی صهیونیست‌ها از ترس یمن قاره آفریقا را دور می‌زنند!

مؤسسه واشنگتن برای سیاست خاور نزدیک درباره اثرات اقتصادی راهبرد یمن در قبال رژیم صهیونیستی نوشت: واکنش اولیه بیمه‌گران دریایی و شرکت‌های کشتیرانی نشان می‌دهد که حملات اخیر حوثی‌ها درحال اثرگذاری بر تصمیم‌گیری صنایع در مورد کشتی‌های مرتبط با اسرائیل است. شرکت امنیت دریایی امبری (Ambrey) در ماه گذشته به مالکان کشتی توصیه کرد که بررسی کنند کشتی‌های شان سال گذشته در مالکیت یا تحت مدیریت شرکت‌های مرتبط با اسرائیل بوده است یا خیر. با این حال، ردیابی جزئیات مدیریت یک کشتی خاص فرآیندی معمولاً ساده نیست زیرا شناور دارای پیوندهای اسرائیلی لزوماً در اسرائیل ثبت نشده، پرچم اسرائیلی ندارد و یا توسط یک نهاد اسرائیلی اداره نمی‌شود.

مضاف بر این، داده‌های «گلکسی لیدر» را در نظر بگیرید. این کشتی طبق داده‌های «Lloyd's List Intelligence» با پرچم باهاما در حرکت بود، در حالی که مالکیت ثبت شده آن متعلق به جزیره مان (Isle of Man) است. این کشتی در روزی که ربهوده شد، در اجاره و مدیریت گروه نیپون یوسن کابوشیکی کایشا (NYK) ژاپن بود. «سامانه ثبت باز» در صنعت حمل و نقل به مالکان اجازه می‌دهد که شناورها را در کشورهای غیر از کشور خودشان ثبت کنند، کاری که اغلب برای اجتناب از مالیات و به حداقل رساندن موانع نظارتی انجام می‌شود. از این رو، ردیابی مالکیت مطلق یک کشتی بدون جزئیات مربوط به مالک ذینفع، مالک ثبت شده، اپراتور تجاری، اپراتور شخص ثالث و سایر داده‌ها چندان آسان نیست. مؤسسه واشنگتن در ادامه نوشت: استفاده حوثی‌ها از هلیکوپتر برای سوار شدن بر گلکسی لیدر برای برخی

در هر دو مورد خسارت جدی گزارش نشده است.

در حادثه ۲۶ نوامبر، تانکر «سنترال پارک» در دریای سرخ درخواست کمکی مینی‌برنیاز به مداخله ناو جنگی میسون (USS Mason) ارسال کرد. اینکه حمله از جانب دزدان دریایی بود یا حوثی‌ها هنوز مشخص نیست اما پس از این حادثه، حداقل یک موشک از قلمرو حوثی‌ها به سمت ناو میسون شلیک شد.

مؤسسه واشنگتن برای سیاست خاور نزدیک در حالی ادعای فوق درباره سنترال پارک را مجدداً مطرح می‌کند که نه یمن مسئولیت عملیات سنترال پارک را به عهده گرفته و نه آمریکا تأیید کرده که عملیات علیه کشتی سنترال پارک از سوی نیروهای یمن انجام شده است. وزارت دفاع آمریکا تصریح کرد که این موضوع مربوط به دزدان دریایی سومالی بوده است.

این اندیشکده نزدیک به لابی‌های صهیونیست در ادامه نوشت: نیروهای حوثی در روز ۳ دسامبر حداقل دو کشتی فله‌برو کانتینر را به طور مستقیم در دریای سرخ با موشک و پهپاد هدف قرار دادند. حوثی‌ها ادعا کردند که هر دو کشتی اسرائیلی بود، در حالی که ارتش اسرائیل این ارتباط را رد کرده است. یکی از کشتی‌ها به نام «Unity Explorer» توسط شرکت «Unity Maritime» مستقر در بریتانیا مدیریت می‌شود. طبق یک گزارش، مسئولان این شرکت نظیر «دان دیوید اونگار» ساکن اسرائیل و پسریکی از غول‌های کشتیرانی اسرائیلی است. براساس داده‌های «MarineTraffic» کشتی‌های مورد هدف، نظیر موارد قبلی، در روز حمله از مبدأ یا به مقصد اسرائیل حرکت نمی‌کردند.

درباره گزاره فوق مؤسسه واشنگتن، لازم به ذکر است که «دان دیوید اونگار» پسر «آبراهام دیوید اونگار» یهودی میلیاردر است که روابط حسنه‌ای با مقامات ارشد سیاسی و امنیتی رژیم صهیونیستی دارد. از طرفی، نیروهای مسلح یمن اعلام کرده‌اند به کشتی‌های دارای مبدأ و مقصد فلسطین اشغالی بستنده نخواهد شد و شناورهای دارای مالکیت اسرائیلی نیز توقیف خواهند شد.



در حالی که اثر حملات دریای سرخ تاکنون محدود به نظر می‌رسد، نمی‌توان خطر تشدید تنش یا خطای محاسباتی را نادیده گرفت که موج‌های شوک تجاری عمیق‌تری ایجاد می‌کنند. بنابراین حفاظت از آزادی ناپوری در این آبراه برای امنیت انرژی و اقتصاد جهانی حیاتی است

در نیمه اول سال جاری نسبت به سال ۲۰۲۰ بیش از ۶۰ درصد افزایش یافته است. اداره اطلاعات انرژی (EIA) همچنین خاطر نشان کرد که تحریم‌های غرب علیه صنعت انرژی روسیه، اروپا را به واردات نفت بیشتر از برخی تولیدکنندگان خاورمیانه‌ای سوق داده است. به عنوان نمونه، داده‌های کپلر نشان می‌دهد که عراق در سال جاری متوسط ۷۴۳ هزار بشکه در روز از طریق کانال سوئز به اروپا صادر کرده است. این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۶۲۹ هزار بشکه بود.

بنابراین در حالی که اثر حملات دریای سرخ تاکنون محدود به نظر می‌رسد، نمی‌توان خطر تشدید تنش یا خطای محاسباتی را نادیده گرفت که موج‌های شوک تجاری عمیق‌تری ایجاد می‌کنند. بنابراین حفاظت از آزادی ناپوری در این آبراه برای امنیت انرژی و اقتصاد جهانی حیاتی است.

نتیجه‌گیری نهایی اندیشکده صهیونیستی موسوم به مؤسسه واشنگتن برای سیاست خاور نزدیک نشان می‌دهد که جریان صهیونیست، سعی دارد موضوع تقابل یمن و رژیم صهیونیستی را یک بحران جهانی جلوه دهد تا بتواند با ائتلاف‌سازی، خود را از جهمی آزاد کند که یمن برای صهیونیست‌ها ایجاد کرده است. این درحالی است که یمن صراحتاً اعلام کرده است که کشتی‌های تجاری غیرصهیونیست مشکلی برای عبور از دریای سرخ ندارند. رژیم اشغالگری داند که به تنهایی حریف نیروهای مسلح یمنی نیست. بر همین اساس، به دنبال تقسیم هزینه رویارویی با یمن با کشورهای مختلف جهان است.

منبع: مؤسسه واشنگتن

دسامبر در حالی رؤیت شد که برای کانال سوئز سیگنال می‌داد. با این حال، در همان روز مسیر خود را به سمت آفریقا تغییر داد؛ تغییری که می‌تواند منعکس‌کننده خطرات دریای سرخ باشد. نمونه دیگر، کشتی کانتینری «زیم پاسیفیک» با پرچم لیبری است. این کشتی با مؤسسه اسرائیلی «ZIM Integrated Shipping Services» مرتبط است. داده‌های «MarineTraffic» در روز ۴ دسامبر نشان داد که این کشتی در مسیر خود از مالزی به بندر «مرسین» ترکیه، به جای عبور از دریای سرخ، درحال دور زدن دماغه امید نیک است. این شرکت قبلاً اعلام کرده بود که وقایع دریای سرخ باعث شده مسیر برخی از کشتی‌های خود را تغییر دهد. این حمل و نقل طولانی تر منجر به هزینه‌های اضافی از جمله سوخت بیشتر می‌شود. چنین هزینه‌هایی بسته به نوع قرارداد حمل و نقل، می‌تواند برفروشنندگان و خریداران تأثیر بگذارد.

## فضاسازی رسانه‌ای برای القای بحران جهانی در دریای سرخ

مؤسسه واشنگتن برای سیاست خاور نزدیک در پایان نوشت: اگر حملات حوثی‌ها تشدید شود و در نتیجه ترافیک دریای سرخ با اختلال اساسی مواجه شود، هم امنیت جهانی انرژی و هم تجارت کالا ضربه دیگری متحمل می‌شود. بویژه در اروپا که هنوز در حال بازیابی و ترمیم خود پس از اثرات عظیم جنگ اوکراین است. طبق گزارش اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA)، انتقال نفت خام به سمت شمال از طریق دومسیر کلیدی به مدیترانه یعنی «کانال سوئز» و «خط لوله سومد» مصر

از بیمه‌گذاران نگران کننده بود. گزارش‌های اولیه نشان می‌دهد که شناورهای وابسته به اسرائیل در صورت تجارت در خلیج فارس و دریای سرخ که اکنون به عنوان مناطق پرخطر تلقی می‌شوند، احتمالاً با نرخ‌های بیمه بالاتری مواجه خواهند شد. مضاف بر این، داده‌های «MarineTraffic» بیانگر این موضوع است که تعداد کشتی‌های دارای پیوندهای اسرائیلی از زمان واقعه «گلکسی لیدر» از دریای سرخ اجتناب می‌کنند. کشتی «گاردین لیدر» با پرچم باهاما مرتبط با شرکت ری‌شپینگ روز ۱۶ نوامبر بندر «لائم چابانگ» تایلند را به مقصد اسپانیا ترک کرد. این کشتی به جای حرکت از طریق کانال سوئز به سمت اروپا، مسیر طولانی تر عبور از مجاورت دماغه امید نیک را در پیش گرفت. این شناور با توجه به متوسط سرعت آن (حدود ۱۶ گره دریایی) حدوداً ۳۱ روز زمان نیاز دارد تا از طریق دماغه امید نیک به بندر «مالاگا» اسپانیا برسد، در حالی که این زمان از طریق باب‌المنندب حدود ۱۹ روز است.

کشتی «گلوویس سیگما» شناور دیگری با پرچم باهاما که به شرکت ری‌شپینگ مرتبط است، پس از حرکت از آلمان مقصد خود را تغییر داد. این کشتی روز ۵

