

تسلط انصارالله روی باب المندب چه اثری بر فعالیت بندر ایلات می گذارد؟

بندر متروکه



سید علی زیدی

در ماه اخیر که یمنی ها حسابی پنجه شان را روی گلو ی باب المندب سفت کرده اند و با چند تصویر از عملیات هایشان رعب مطلوبی را در دل اعوان اقتصادی و نظامی و... رژیم در کشورهای مختلف دنیا انداخته اند. کاغذ بخش اقتصادی وقایع را جوهری کردیم تا چند خطی حول یکی از بنادر رژیم صهیونیستی بنویسیم، بندری که شاید به لحاظ آمار و ارقام اقتصادی محل توجه نباشد؛ اما به لحاظ موقعیت جغرافیایی اهمیت بسزایی دارد؛ چرا که تنها راه دسترسی مستقیم رژیم صهیونی به آب دریای سرخ را فراهم می آورد.

اگر الان نقشه تلفن همراهتان را در وضعیت آن زوم بکشانید به سمت دریای سرخ و آفریقا، مشخصاً مشاهده می کنید که دریای سرخ با ورودی باب المندب و خروجی کانال سوئز بسان لولایی به راحتی می تواند سمت شرقی نقشه را به سمت غربی نقشه متصل کند. در این میان در سمت بالای سوئز رژیم از طریق سواحل مدیترانه ای اش به دریا متصل است و از طریق این اتصال به راحتی می تواند با اروپا ارتباطات تجاری و... برقرار کند. اما در سمت شرق بهترین راه اتصالی اش از باریکه ای در دریای سرخ که منتهی به بندر ایلات می شود، فراهم می شود. برای مثال فرض کنید که از بندر موندرا یا بمبئی در هند قرار است یک کانتینر محصولات کشاورزی عازم رژیم شود. به راحتی این کشتی از طریق باب المندب وارد دریای سرخ می شود و سپس در ایلات پهلو می گیرد. اما این قید «به راحتی» تا پیش از مصوبات انصارالله در یمن کارکرد داشت و حالا طبق مصوبات اخیر نیروی مسلح یمن، همین کشتی که به راحتی خودش را به ایلات می رساند، باید برود از زیر جنوبی ترین نقطه آفریقا دور بزند و بالا بیاید و در شمال آفریقا از بین مراکش و اسپانیا رد شود و جبل طارق را زیارت کند تا به مدیترانه برسد. حال اگر بنا بر اقتضائات تجاری الزامات مصوب مقصدش ایلات باشد، باید ۸۰۰ هزار دلار صرفاً برای عبور از سوئز پیاده شود که البته پرداختش بین واردکننده، مدیریت بندر و رژیم صهیونی تقسیم می شود.

این اتفاق البته تنها آمار اقتصادی رژیم را به هم نمی ریزد؛ بلکه از ایلات متروکه ای خالی از تراکشن می سازد که تنها برای جاکش کردن در موزه کارکرد می یابد. حال این موضوع و وضعیت ناپسامان ایلات مسئولان رژیم را در یک وضعیت اضطراری و مشوش قرار داده است.

بندر ایلات سومین بندر بزرگ اسرائیل است و نقطه ورود مهمی برای کالاهایی است که از کشورهایی مانند چین، هند و استرالیا به اسرائیل وارد می شوند. طبق گفته اداره بنادر اسرائیل، واردات اصلی شامل خودرو، نفت و دام زنده هستند و صادرات این بندر بیشتر شامل کود شیمیایی و مواد معدنی می شود. این بندر همچنین به کشتی های مسافری و کروز نیز خدمات می دهد. حدود ۵۰ درصد از واردات خودرو از طریق بندر ایلات انجام می شود. این بندر همچنین دروازه ای به خاور دور برای صادرات فسفات و پتاس است که عمدتاً توسط شرکت شیمیایی اسرائیل (ICL) انجام می شود.

مقام های تنها بندر سرزمین های اشغالی در دریای سرخ قریب دو هفته پیش به دولت هشدار دادند که این بندر در صورت نبود کمک مالی، در معرض تعطیلی کامل قرار دارد. آن ها دلیل این وضعیت را تأثیر اقتصادی ماه ها حملات نیرو های انصارالله یمن به کشتی های تجاری در این منطقه اعلام کردند.

بندر ایلات سومین بندر بزرگ اسرائیل است

و نقطه ورود مهمی برای کالاهایی است که

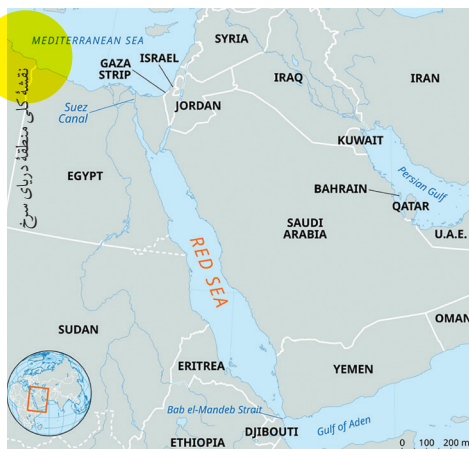
از کشورهایی مانند چین، هند و استرالیا به اسرائیل وارد

می شوند. طبق گفته اداره بنادر اسرائیل، واردات اصلی

شامل خودرو، نفت و دام زنده هستند و صادرات این بندر

بیشتر شامل کود شیمیایی و مواد معدنی می شود. این بندر

همچنین به کشتی های مسافری و کروز نیز خدمات می دهد



نیروهای انصارالله حملات خود به کشتی ها در دریای سرخ و مناطق دیگر را در همبستگی با مردم غزه از همان ابتدای جنگ هفتم اکتبر و تجاوز رژیم به غزه آغاز کردند، حال در این مقیاس زمانی شاید عبارات بند قبلی شفاف تر معنا شوند که دو سال تشنج حاکم بر باب المندب چه بلایی بر سر این بندر آورده. بر اساس گفته های مدیر اجرایی بندر، گیدئون گولبر فعالیت بندر ایلات در جنوب سرزمین های اشغالی از آن زمان تاکنون ۹۰ درصد کاهش یافته است.

با یک مقایسه بین سه سال از ۲۰۲۳ تاکنون به صورت واضح، تعطیلی رسمی بندر روشن می شود. در سال ۲۰۲۳، ۱۳۴ کشتی از این بندر بازدید کردند و تقریباً ۱۵۰ هزار وسیله نقلیه در آنجا تخلیه شد. در سال ۲۰۲۴، این تعداد به طرز چشمگیری کاهش یافت و به تنها ۶۱ کشتی رسید و از دل این ۶۱ کشتی هیچ خودرویی به ایلات نرسید و در نهایت در سال ۲۰۲۵ تا ماه مه، تنها ۶ کشتی از بندر بازدید کردند. با توجه به این روند کاهش و قرار گرفتن در آستانه تعطیلی برخی مسئولان بندر واکنش هایی در مطبوعات داشته اند. در ماه گذشته گولبر مدیر اجرایی بندر پس از دیدار با مقام های دولتی در واکنش به عملیات های موفق یمنی ها در باب المندب گفت: «نمی توان اجازه داد که مسیر دریایی را ببندند.» او افزود که به نمایندگان وزارتخانه های حمل و نقل، اقتصاد و دارایی گفته است اگر می خواهند به جهان نشان دهند که هیچ کس نمی تواند بنادر اسرائیل را ببندد، دولت باید با مشوق های مالی، کشتی ها را مجبور به آمدن به ایلات کند.

البته این ها همه در حد حرف است و باید دید چه مشوقی شرکت های

بیمه کشتیرانی و تجار را قانع می کند برای این تجارت مرگبار. گولبر به آن ها (مقام های دولتی) گفته است: «شاید لازم باشد پول بیشتری پرداخت کنید. مثلاً بگویید ۵۰۰ هزار دلار به ازای هر کشتی... آن وقت کارگران کار خواهند کرد.» او افزود با وجود این کاهش شدید در فعالیت ها، بندر ایلات همچنان حقوق کارمندان خود و همچنین عوارض زمین و هزینه های بندری را به دولت و شهرداری را پرداخت می کند؛ وضعیتی که به گفته گولبر بدون داشتن هیچ گونه فعالیت کاری «پایدار نیست».

او گفت بندر ایلات در ۱۹ ماه گذشته، هر ماه حدود یک میلیون دلار (تقریباً ۱،۱۹۳،۳۰۱ دلار) زیان داده است. گولبر گفت: «به همین دلیل تصمیم گرفتیم، اگر دولت به بندر ایلات کمک نکند، آن را تعطیل خواهیم کرد.» وی در پایان اضافه کرد: «به عنوان بخشی از یک تلاش ملی، این بندر در حال حاضر برای ارائه خدمات به نیروی دریایی اسرائیل فعالیتی می کند، اما به دلیل بدهی های کلان از جمله به شهرداری ایلات، تصمیم گرفته شد که هفته آینده (اواخر ماه جولای) تعطیل شود.» به غیر از این موارد ظاهراً دولت وعده ای در ابعاد ۴،۵ میلیون دلار به شرکتی که حق بهره برداری از بندر را دارد، داده است که تاکنون صرفاً در حد وعده باقی مانده است.

کنار این شکوه های مدیر اجرایی بندر، مدیریت بندر نیز تلاش هایی را به کار بسته تا دوباره بتواند ایلات را به چرخه فعالیت برگرداند. مدیریت بندر در اواخر ماه پیش با درخواست بررسی پیشنهادی ملی برای راه حلی که بتواند بندر را دوباره به چرخه فعالیت برگرداند، از جمله توافق نامه هایی بین واردکنندگان خودرو از خاور دور، مدیریت ایلات و دولت، به وزیر اقتصاد، نیر برکت مراجعه کرد. ذیل یکی از این موارد، او از وزیر درخواست کرده که وزارت اقتصاد واردکنندگان خودرو از شرق آسیا را مانند سال ۲۰۱۶ ملزم کند که تنها در ایلات پهلو بگیرند و بارشان را بر زمین بگذارند.

در کنار این دست و پا زدن ها تلاش های ایالات متحده و دیگر متحدان رژیم نیز برای توقف حملات انصارالله از جمله اعمال تحریم ها و حملات هوایی مکرر به یمن تاکنون بی اثر بوده است. به گفته کاخ سفید، از اکتبر ۲۰۲۳ تاکنون، انصارالله بیش از ۱۴۵ حمله به کشتی های تجاری انجام داده و به غیر از این، حملات موشکی قابل توجهی را در شهر بندری ایلات اجرایی کرده است.

پیش تر، بر اساس گزارش صندوق بین المللی پول، نزدیک به ۱۵ درصد از حجم تجارت دریایی جهان از طریق کانال سوئز انجام می شد. اما از ۷ اکتبر ۲۰۲۳ تاکنون، بسیاری از شرکت های بزرگ کشتیرانی به دلیل خطر حملات انصارالله عبور از دریای سرخ را متوقف کرده اند؛ تصمیمی که باعث افزایش زمان و هزینه حمل و نقل کالاهایی شده که پیش تر قرار بود به بندر ایلات برسند. برای مثال در فوریه ۲۰۲۴، یک کشتی حامل تقریباً ۱۶ هزار رأس گوسفند و گاو در یکی از بنادر استرالیا زمین گیر شد؛ چرا که مقام ها بر سر این موضوع که آیا کشتی باید به جای عبور از دریای سرخ، مسیر طولانی تری از طریق دماغه امید نیک (جنوب آفریقا) طی کند، در حال بحث و بررسی بودند.

حال باید منتظر ماند و دید که در سطح کلان مسئولان رژیم به ادامه این روند رضایت می دهند و حاضر می شوند که سومین بندر رژیم از مدار تجارت خارج شود یا با شیوه ای مجدداً دسترسی شان را به دریای سرخ و اقیانوس هند برقراری کنند؟