

بحران دریای سرخ زنگ خطر است

## آغاز عصر جدید امنیت دریایی برای حفاظت از تجارت جهانی

تشدید بحران دریای سرخ که با حملات حوثی‌ها به کشتی‌های تجاری و دریایی مشخص شده است، تجارت جهانی را به شدت مختل کرده و خسارات اقتصادی قابل توجهی به بار آورده است. <#۴۷>پاسخ‌های نظامی سنتی ممکن است کافی نباشد، و یک رویکرد بازار محور برای امنیت دریایی که شرکت‌های بخش خصوصی را شامل می‌شود، به عنوان یک راه‌حل بالقوه در حال ظهور است <#۴۷>شرکت‌های خصوصی امنیت دریایی، مشوق‌های بیمه و نوآوری‌های تکنولوژیکی اجزای کلیدی این رویکرد جدید برای حفاظت از خطوط کشتیرانی جهانی هستند.

به گزارش گروه صنعت و تجارت پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، بحران جاری در دریای سرخ، امنیت دریایی را در کانون توجه جهانی قرار داده است و آسیب‌پذیری‌ها را در خطوط کشتیرانی بین‌المللی آشکار کرده و ثبات تجارت جهانی را تهدید می‌کند. از نوامبر ۲۰۲۳، نیروهای حوثی در یمن بیش از ۱۰۰ حمله علیه کشتی‌های تجاری و کشتی‌های جنگی انجام داده‌اند که چالشی بی‌سابقه برای صنعت دریایی ایجاد کرده است. این تشدید نه تنها مسیرهای تجاری حیاتی را مختل کرده است، بلکه موج‌هایی را در اقتصاد جهانی ایجاد کرده است که بر همه چیز از هزینه‌های حمل و نقل تا قیمت مصرف‌کننده تأثیر می‌گذارد.

ابعاد این بحران قابل توجه است. ترانزیت از طریق کانال سوئز، یک نقطه خفه‌کننده حیاتی که دریای سرخ را به دریای مدیترانه متصل می‌کند، بیش از ۵۰ درصد نسبت به سال گذشته کاهش یافته است. این امر باعث شده است که درآمد کانال تا ۶۰ درصد کاهش یابد و تصویر واضحی از تأثیر بحران بر تجارت جهانی ترسیم کند.

پیامدهای اقتصادی به همان اندازه شدید است. همانطور که کشتی‌ها مجبور به تغییر مسیر در اطراف دماغه امید خوب می‌شوند، مسافت سفر افزایش می‌یابد، زمان حمل و نقل طولانی می‌شود و مصرف سوخت افزایش می‌یابد. به طور خاص، این مسیر انحرافی تقریباً ۴۰۰۰ مایل به سفرهای حمل و نقل اضافه می‌کند که منجر به ۳۰٪ زمان حمل و نقل طولانی‌تر و زمان اضافی حداکثر تا دو هفته برای حمل و نقل بین آسیا و اروپا می‌شود. اثرات امواج در سراسر صنایع، به ویژه صنایعی که به سیستم‌های تحویل به موقع متکی هستند، احساس می‌شود.

در حالی که مداخله نظامی راه حلی برای چین بحران‌هایی بوده است، زمان آن رسیده است که رویکردی پایدارتر و مبتنی بر بازار برای امنیت دریایی در نظر بگیریم. بخش خصوصی با ظرفیتی که برای نوآوری و کارایی دارد، می‌تواند راه‌حلی ارائه دهد که در بلندمدت هم موثرتر و هم از نظر اقتصادی مقرون به صرفه باشد.

یکی از راه‌های بالقوه، گسترش شرکت‌های امنیتی دریایی خصوصی (PMSCs) است. این نهادها قبلاً شایستگی خود را در مبارزه با دزدی دریایی ثابت کرده‌اند، زیرا توسط شرکت‌های حمل و نقل متعددی به کار گرفته شده‌اند. با ایجاد یک بازار رقابتی برای خدمات امنیتی دریایی، می‌توانیم نوآوری در تشخیص تهدید و بازدارندگی ایجاد کنیم و در عین حال به طور بالقوه هزینه‌ها را از طریق کارایی بازار کاهش دهیم.

شرکت‌های بیمه می‌توانند نقشی محوری در این رویکرد بازار محور ایفا کنند. با ارائه حق بیمه کاهش یافته به کشتی‌هایی که اقدامات امنیتی پیشرفته‌ای را اجرا می‌کنند، می‌توانند انگیزه مالی برای کشتی‌ها ایجاد کنند تا در حفاظت از خود سرمایه‌گذاری کنند. این رویکرد منافع امنیتی را با منافع اقتصادی همسو می‌کند و امیدواریم که منجر به اتخاذ گسترده‌تر اقدامات امنیتی شود.

نوآوری‌های تکنولوژیکی که به دلیل تقاضای بازار تحریک می‌شود، می‌تواند امنیت دریایی را نیز متحول کند. پیش‌بینی می‌شود که بازار امنیت دریایی، به ارزش ۳۲.۶۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۳، به ۴۹.۴۹ میلیارد دلار تا سال ۲۰۳۲ افزایش یابد. همکاری بین Spire Global و BlackSky Technology برای ایجاد یک سرویس دریایی در زمان واقعی با قابلیت نظارت بر بیش از ۲۷۰۰۰۰ کشتی در سراسر جهان، نمونه کاملی از پتانسیل بخش خصوصی برای یافتن راه‌حل‌های نوآورانه در امنیت دریایی است.

برخی از منتقدان استدلال کرده‌اند که راه‌حل بخش خصوصی برای بحران دریای سرخ ممکن است منجر به رویکردی پراکنده به امنیت دریایی شود. با این حال، این نگرانی از طریق مقررات مناسب و همکاری‌های بین‌المللی قابل رفع است. این رویکرد در مورد خصوصی سازی کامل امنیت دریایی نیست، بلکه در مورد استفاده از نقاط قوت هر دو بخش دولتی و خصوصی است. نظارت دولت و همکاری بین‌المللی همچنان حیاتی است، اما باید با سیاست‌هایی که مشارکت بخش خصوصی در امنیت دریایی را تشویق و تسهیل می‌کند، تکمیل شود.

چالش‌ها قابل توجه هستند، اما پاداش‌های بالقوه نیز قابل توجه است. پیامدهای پیرامون بحران دریای سرخ نشان داده است که یک حوزه دریایی امن برای رونق جهانی ضروری است و با استفاده از قدرت بازار، می‌توان در جهت دستیابی به این هدف تلاش کرد. زمان آن فرا رسیده است که سیاست‌گذاران و رهبران صنعت گرد هم آیند و مسیر جدیدی را برای امنیت دریایی ترسیم کنند که بخش خصوصی را در بر می‌گیرد و در عین حال نظارت و هماهنگی لازم را بین ارگان‌های دولتی حفظ می‌کند.

بحران دریای سرخ زنگ خطری است. که نمی‌شود به تنهایی از این طوفان عبور کرد، بلکه از آن به عنوان فرصتی برای ساختن آینده دریایی قوی‌تر و امن‌تر باید استفاده کرد.