

## جنبه‌های ژئواستراتژیک در بهره‌برداری از بندر حیفا در اسرائیل توسط چین

وحید افراسیابان<sup>۱</sup>

### چکیده

اهمیت، نقش و جایگاه بنادر در اسرائیل، در زمینه صادرات و واردات، که بیش از ۹۰ درصد از صادرات و واردات آن، از طریق دریا انجام می‌گیرد، قطعی است. اسرائیل برای ارتقاء جایگاه بنادر حیفا و اشدود و اجازه عبور و پهلوگیری کشتی‌های بزرگ با قابلیت حمل کانتینری، برنامه‌هایی در جهت ارتقاء این بنادر دارد. ارتقاء بنادر، علاوه بر داشتن منافع اقتصادی، فرصت ریسک‌گریزی را برای اسرائیل، در مواجهه با دولت‌های بزرگ به دنبال دارد. هدف این پژوهش، بررسی بندر حیفا بطور مجزا، در کنار طرح راهبردی و ابتکاری چین موسوم به کمربند و جاده می‌باشد. باتوجه به موارد فوق، این مقاله با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی درصدد است به این پرسش بپردازد که چگونه بهره‌برداری از بندر حیفا توسط چین، می‌تواند برای اسرائیل خطرساز باشد؟ در پاسخ می‌توان فرض کرد که این رویداد، با نظر به آنچه در جاهای دیگر جهان بطور مشابه اتفاق افتاده و نیز باتوجه به قابلیت ادغام زیرساخت‌های نظامی و غیرنظامی، یک برنامه استراتژیک از طرف چین محسوب می‌شود که نگرانی نهادهای مرتبط در اسرائیل را به دنبال خواهد داشت. سیاست چین در راه‌اندازی بنادر، ظاهراً انگیزه اقتصادی دارد، اما می‌تواند قابلیت‌های سیاسی و نظامی به همراه داشته باشد. لذا چنین نتیجه‌گیری می‌گردد که در مناقصات و در هنگام اعطای امتیاز به شرکت‌های چینی از طرف اسرائیل، باتوجه به قابلیت ادغام زیرساخت‌های نظامی و غیرنظامی، این امر زمینه‌سازی خطرآفرین به حساب آید.

واژگان کلیدی: چین، اسرائیل، بندر حیفا، ژئواستراتژیک، تجارت

<sup>۱</sup> کارشناسی‌ارشد روابط بین‌الملل گرایش مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه علامه طباطبائی Vahid.afraziaban@gmail.com

## مقدمه

میزان مشارکت و حضور اقتصادی چین در اسرائیل، با حفظ منافع امنیتی این رژیم ارتباط تنگاتنگی دارد. اسرائیل سرمایه‌گذاری‌ها را به میزان معین و در بخش‌های مشخص، در چارچوب تعیین شده مورد بررسی قرار می‌دهد. طبیعتاً این رژیم، قرارداد بهره‌برداری از بندر حیفا توسط چین را از نظر منافع امنیتی مورد ارزیابی قرار داده و در صورت لزوم، تغییراتی را در آن اعمال کرده تا از خطرات احتمالی ناشی از آن، در آینده جلوگیری نماید یا آن خطرات را کاهش دهد. کابینه اسرائیل، فرآیندی را تصویب نموده که به موجب آن، سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه زیرساخت‌های استراتژیک در رژیم، بررسی گردند. قرارداد بندر حیفا احتمال دارد در چنین طبقه‌بندی قرار نگیرد. اما با توجه به تصویب قانون مذکور، اسرائیل به دنبال برطرف کردن یا کاهش خطرات احتمالی در این نوع از قراردادها می‌باشد.

قانون مذکور مجموعه‌ای از دستورالعمل‌ها می‌باشد که هویت شریک استراتژیک در مناقصات خصوصی‌سازی را بررسی می‌نماید، لذا مکانیزم ورود سرمایه‌گذاری خارجی در این رژیم، به ارزیابی و تحقیقات دولتی نیاز خواهد داشت. با فعال بودن قدرت نرم و استفاده بهینه از آن در روابط بین‌الملل، این رژیم به دنبال جذب سرمایه‌گذاری خارجی در معنای عام و سرمایه‌گذاری و مشارکت در بندر حیفا توسط چین در معنای خاص می‌باشد. بررسی تحولات سال‌های اخیر روابط بین‌الملل نشان از آن دارد که تمایل نظام سیاست جهانی به سمت جهان چندقطبی است که در آن پویایی نیروهای سیاسی به دوران جنگ سرد شباهت‌هایی دارد. خطوط جدا کننده بین بلوک‌های اصلی قدرت، از یک سمت آمریکا و متحدانش و در سمتی دیگر چین و روسیه و تا حدی ایران قرار دارند. قطب‌های دیگر مانند هند یا اتحادیه اروپا، عضوهای ضعیف‌تری در مقایسه با آنها هستند.

روابط سیاسی و امنیتی، آمریکا و حمایت بی‌قید و شرط از اسرائیل، یک دارایی ارزشمند برای اسرائیل مبدل شده است. سیاست خارجی و قدرت چین در سازمان ملل و تمایل این کشور در روابط با اعراب و ایران و نیز وجود منابع سرشار از نفت و گاز در خاورمیانه، وابستگی چین به انرژی و همچنین تمایل درونی چین برای مخالفت و یا رقابت با سیاست‌های آمریکا، باعث گردیده که اسرائیل از نظر اقتصادی و تجاری، کشور چین را یک قدرت اقتصادی قابل توجه بداند که نباید آن را نادیده بگیرد. اسرائیل در فرایند جهانی شدن سود زیادی را از نظر اقتصادی، کسب کرده است، لذا در روابط اقتصادی خود با چین، راه توسعه در زمینه تجارت را در پیش گرفته است و هیچ دلیلی وجود ندارد که اسرائیل از خدمات خوب و ارزان چین در زمینه زیرساخت‌ها برخوردار نگردد.

رقابت قدرت‌های برتر جهانی، سیاست ریسک‌گریزی را در دستور کار اسرائیل قرار داده است. بهره‌برداری از بندر خلیج در نزدیکی حیفا توسط چین، به نمادی از تنش در روابط اقتصادی (اسرائیل و چین) از یک سو و

(اسرائیل و آمریکا) از سوی دیگر مبدل گشته است. سوالی که می‌توان در این خصوص مطرح نمود این است که چگونه بهره‌برداری از بندر حیفا توسط چین، می‌تواند برای اسرائیل خطرآفرین باشد؟ در پاسخ می‌توان اینگونه فرض نمود که بهره‌برداری چین از بندر حیفا، با نظر به آنچه در جاهای دیگر جهان بطور مشابه اتفاق افتاده و نیز باتوجه به قابلیت ادغام زیرساخت‌های نظامی و غیرنظامی، یک برنامه استراتژیک از طرف چین محسوب می‌شود که نگرانی نهادهای مرتبط در اسرائیل را به دنبال دارد.

اسرائیل تلاش فراوانی را برای پیوستن به طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین، کرده است. موقعیت استراتژیک اسرائیل در مجاورت دریای مدیترانه و نفوذ این رژیم در مناسبات قدرت در آمریکا از عواملی هستند که دولت چین بر آن‌ها توجه فراوانی دارد. در دو دهه اخیر حجم تجارت میان چین و اسرائیل رو به افزایش گذاشته است و از دلایل آن، می‌توان نیاز چین به نوسازی تسلیحات و فناوری‌های پیشرفته اسرائیل در حوزه‌های مختلف نظامی و نیز در سایر حوزه‌ها نظیر کشاورزی، ارتباطات اشاره نمود که مورد علاقه چین می‌باشد. شرکت‌های فناوری و مخابراتی چین، نظیر شرکت هوآوی در اسرائیل حضور فعالی دارند. باتوجه به علاقه‌مندی چین برای تأسیس بندری تجاری، شرکت‌های چینی به خصوص گروه بین‌المللی شانگهای<sup>۱</sup> برای ساخت بندری جدید در حیفا، سرمایه‌گذاری‌های فراوانی کرده‌اند. اسرائیل از دو مسیر می‌تواند به راه ابریشم نوین، ابتکار «یک کمربند-یک جاده»، دسترسی پیدا کند.

۶۱

نخست مسیر دریایی است که از اقیانوس هند به خلیج عدن و دریای سرخ و نهایتاً به جنوب اسرائیل در بندر ایلات می‌رسد، این بندر از طریق صحرای نقب توسط خط راه آهن ایلات اشدود به بندر اشدود متصل می‌شود. مسیر دوم، راه آهن (بندر حیفا، بندر فجیره) است که امارات را به عربستان و در ادامه به اردن و نهایتاً به بندر حیفا در اسرائیل متصل می‌نماید. این مسیرها برای چین و اسرائیل حائز اهمیت هستند و نشان دهنده دورنمای همکاری در بندر حیفا می‌باشند. ضروری است باتوجه به قابلیت ادغام زیرساخت‌های نظامی و غیرنظامی در بندر حیفا و در سایر پروژه‌های مشترک، اسرائیل جنبه‌های خطرآفرین همکاری با چین را نیز مدنظر قرار دهد.

## ۱- چارچوب مفهومی

جستجو پیرامون موضوع این پژوهش نشان می‌دهد که فعالیت‌های تحقیقاتی متعددی در زمینه‌های مرتبط با حوزه این تحقیق به انجام رسیده است که هریک از منظری خاص به موضوع و عوامل دخیل در آن پرداخته‌اند، در این مقاله، قصد بر این است که از لحاظ چارچوب مفهومی ژئوپلیتیک و ژئواستراتژی، به تحلیل

<sup>۱</sup> SIPG

بپردازیم. واژه ژئواستراتژی نخستین بار توسط جاکومو دوراندو، در سال ۱۸۴۶ مطرح شد، او دو برداشت متفاوت از ژئواستراتژی ارائه داد، از یک سو ژئواستراتژی، نگران تأثیر عوامل جغرافیایی بر ساختار گروه‌های انسانی است که می‌تواند هدف اصلی ژئوپلیتیک باشد، از سوی دیگر، ژئواستراتژیک دارای مفهوم و معنای نظامی است که درباره تأثیر جغرافیا در جنگ‌ها، به بررسی می‌پردازد.

ژئواستراتژی، از دو کلمه ژئو به معنای جغرافیا و استراتژی به معنای روش اجرائی که دستیابی به اهداف را با استفاده از مقدرات و منابع، ممکن می‌سازد بکار می‌رود. ژئواستراتژی اصطلاحی علمی است که وظیفه کشف روابط، بین استراتژی و محیط جغرافیایی را برعهده دارد. ژئواستراتژی نقش عوامل محیط و جغرافیا را در تدوین استراتژی‌ها بطور عام و استراتژی‌های نظامی بطور خاص مطالعه می‌کند. ژئواستراتژی علم کشف روابط بین محیط جغرافیایی و استراتژی است. می‌توان بیان داشت که ژئواستراتژی، مطالعه اثر عوامل استراتژیک محیط جغرافیایی منطقه‌ای و جهانی روی تصمیم‌گیری‌های سیاسی حکومت‌ها و اثرگذاری‌های متقابل کشورها در ابعاد منطقه‌ای و جهانی و سیاست‌های قدرتی می‌باشد (عزتی، ۱۳۸۷: ۸).

عناصر ژئواستراتژیک را می‌توان: کشور، سرزمین، جمعیت، جامعه، اقتصاد، سیاست، استراتژی در نظر گرفت. ژئواستراتژیک علم و هنر پیوند فعالیت‌های مبتنی بر فاکتور سیاست، استراتژی، جغرافیا و نیز برخوردار از این پیوند در تحرکات استراتژیک نظامی است. ژئواستراتژی در ابتدا در نیمه دوم قرن بیستم در استراتژی‌های نظامی جای خود را پیدا کرد که برای هدایت عملیات نظامی بکار می‌رفت. در شرایط کنونی تحولات اقتصادی، ژئوپلیتیکی، سیاسی، نظامی با ملاحظات ژئواستراتژیک، ارتباط مستقیمی دارد. در این خصوص، مسائل ژئوپلیتیک با اصول ژئواستراتژیک ارتباط نزدیک تری دارد (عزتی، ۱۳۹۰: ۸).

ژئواستراتژی تأکید دارد که برای شرکت موثر در جنگ یا حتی فهم صحیح استراتژی و تاکتیک نظامی، آگاهی از تأثیر عوامل جغرافیایی بر عملیات نظامی ضرورت دارد. براساس این رویکرد، ترکیب جغرافیا، مسائل جهانی و عوامل استراتژیک، مناطق جغرافیایی ویژه‌ای را شکل می‌دهد که از آن می‌توان به منطقه ژئواستراتژیک تعبیر نمود.

عناصر ژئوپلیتیک شالوده ژئواستراتژیک را تشکیل می‌دهند؛ زیرا عناصر طبیعی تأثیر عمیقی در کاربرد ابزار و امکانات دارند. ژئواستراتژیک به بررسی عناصر جغرافیایی مبتنی بر مسائل و عناصر استراتژیک می‌پردازد که نتیجه آن، نائل آمدن به نتایج استراتژیک است. در واقع، مطالعه اهمیت محیط، بطور اساسی در ارتباط با درک مسئله، شامل مسائل سیاسی، رفاه اقتصادی دیدگاه‌های ژئواستراتژیک خوانده می‌شود که هر سرزمین از مسائل بین‌المللی دارد. در بیانی دیگر بسیاری از تحلیلگران، در روابط بین دو کشور از دیدگاه ژئواستراتژیک بین موقعیت، وسعت سرزمینی و قدرت ملی به تعمیم‌گرایی پرداخته‌اند (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۹: ۳۹).

امروزه دیگر مولفه‌های قدرت و عواملی که اتصال دهنده دو کشور به حساب می‌آیند وارد حوزه ژئواستراتژی شده‌اند. به تعبیر کالینز چارچوب استراتژی ملی، استراتژی کلی سیاسی (که به مسائل سیاست بین‌المللی و داخلی ارتباط پیدا می‌کند). استراتژی اقتصادی (که بازتاب خارجی و داخلی دارد). استراتژی نظامی، همراه با دیگر استراتژی‌های از این قبیل در ژئواستراتژی جای می‌گیرند. در تحلیل نهایی، عوامل استراتژیک و ژئوپلیتیک، تلفیقی از یکدیگر هستند.

امروزه مفهوم نرم استراتژی به شیوه‌ای جدید گسترش پیدا کرده است و حوزه‌های ارتباطی، تکنولوژیک، فضای مجازی و محیط داخلی و سیاست بین‌الملل را تحت پوشش قرار داده است. ایولاکوست و ژیلین معتقدند: واژه ژئواستراتژی و استفاده‌ای که از آن در برخی امور مرتبط با روابط قدرت می‌شود، بر اهمیت اشکال قدرت از لحاظ منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای هم تأکید دارد. دلیل این امر آن است که فلان تنگه، فلان منبع نفت، فلان شهر بزرگ، فلان سرزمین قومی و حتی مکان‌های نمادین منافع خاصی را در نظر قدرت‌های رقیب جلوه می‌دهد که همین منافع و گاه یکی از آنها، ابزار مهمی برای تضمین کنترل ممتد و تملک آن سرزمین یا برای مقابله با نفوذ رقیب در آن مکان محسوب می‌شوند.

ساول بی کوهن<sup>۱</sup>، در نظریه ساختار ژئوپلیتیک جهانی، از قلمروهای ژئواستراتژیک، مناطق ژئوپلیتیک، واحدهای فضایی سخن گفته است. او به دو قلمروی استراتژیک برّی و بحری، همراه با مناطق ژئوپلیتیک ۶۳ اشاره دارد. قلمرو ژئواستراتژیک بحری از نظر او به لحاظ ارتباطی، جهت‌گیری دریایی داشته است. قلمرو ژئواستراتژی برّی بر ارتباطات غیردریایی تأکید دارد و از نظر اقتصادی درونگرا و واجد یک سیستم بسته بود. بعد از جنگ سرد ژئواستراتژی برّی (خشکی) رو به افول گذاشت و ژئواستراتژی بحری بعنوان قدرت برتر مدنظر قرار گرفت. بندر حیفا را می‌توان در چارچوب قلمرو ژئواستراتژیک بحری بررسی نمود.

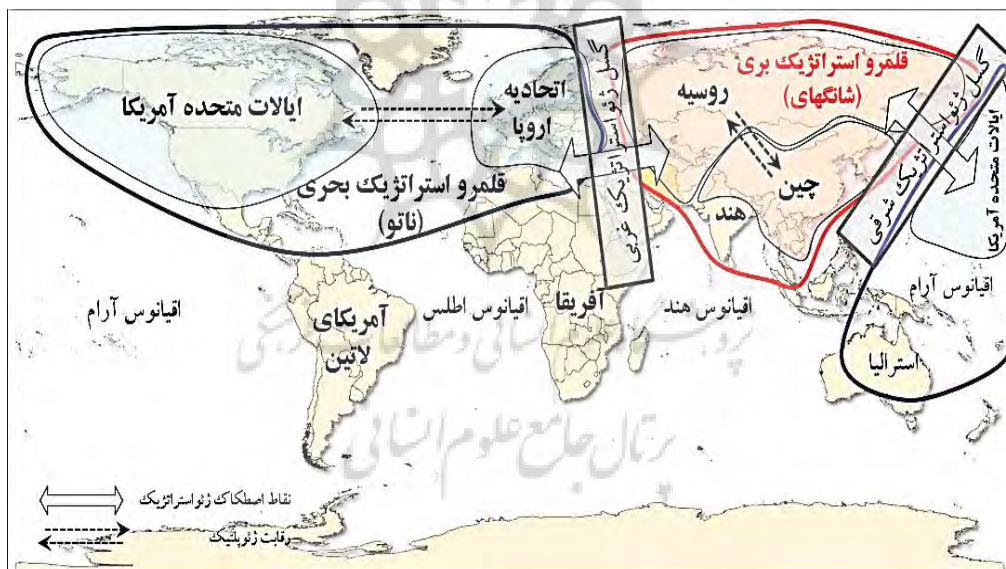
امروزه پنج بازیگر استراتژیک قدرتمند در عرصه بین‌الملل حضور دارند، آنها دو جبهه ژئواستراتژیک جهانی را تشکیل داده‌اند و همگی از اعضای دائم شورای امنیت سازمان ملل هستند. آمریکا، انگلیس و فرانسه در جبهه ژئواستراتژی بحری و روسیه و چین در جبهه ژئواستراتژی برّی. در گسل غربی دو بازیگر اصلی استراتژی بحری یعنی آمریکا و ناتو در برابر یک بازیگر اصلی استراتژی برّی یعنی روسیه قرار دارند. در گسل شرقی بازیگر اصلی استراتژی بحری یعنی آمریکا در برابر دو بازیگر اصلی استراتژی برّی یعنی چین و روسیه قرار دارد. امروزه مناطق ژئواستراتژیک، بیشتر براساس معیارهای اقتصادی تعیین می‌گردند. شاخصه نظامی برای تعیین قلمرو ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک دچار تغییر شده است. ژئواستراتژی را نمی‌توان فقط از بعد سخت-افزارانه (فیزیکی) بررسی نمود. در دو دهه اخیر با رشد فضای مجازی (سایبر) و افزایش سرمایه‌گذاری بر روی

<sup>1</sup> Saul B. Cohen

مفهوم قدرت نرم و ورود آن به حوزه قدرت و امنیت، باید مفهوم ژئواستراتژی را در دو بعد سخت‌افزاری و نرم‌افزاری (کمی و کیفی) مورد بررسی قرار داد (کولایی و صداقت، ۱۳۹۵: ۹۸).

کوهن، با نگاهی جهانی، به سلسله مراتبی از واحدهای ژئوپلیتیکی واحدهای زیرملی، کشورهای ملی و شبه‌کشورها و نیز مناطق ژئوپلیتیکی و حوزه‌های ژئواستراتژیک، به بررسی ژئوپلیتیک و توضیح اصطلاحات، ساختار و تئوری‌های این حوزه می‌پردازد.

از نظر کوهن، قدرت‌های مهم و شبکه‌های جهانی اتصال دهنده آنها، به دنبال توضیح این مسئله هستند که چرا برخی مناطق بیش از مناطق دیگر به لحاظ استراتژیک اهمیت داشته، برخی دیگر از بُعد ژئواستراتژیک در حاشیه هستند، و چرا خاورمیانه همچنان نواری شکننده است. کوهن، ظهور آمریکا در جایگاه تنها ابرقدرت جهان و فرایند جهانی شدن نتوانسته از اهمیت جغرافیا بعنوان یک عامل سیاسی و استراتژیک مهم بکاهد. کوهن پس از قرار دادن اساس ساختاری تئوری خود بر ژئوپلیتیک، توسعه واقعیات ژئوپلیتیکی پس از جنگ جهانی دوم را مدنظر قرار می‌دهد و سپس بررسی‌های جداگانه‌ای از هریک از مناطق مهم جهان و همچنین کشورهای مهم و واقعیات ژئوپلیتیکی مختص آنها به دست می‌دهد (کولایی و صداقت، ۱۳۹۵: ۱۰۲).



تصویر ۱) معرفی گسل‌های ژئواستراتژیک فعال در جهان

منطقه ژئواستراتژیک دو ویژگی دارد: منطقه اعمال نفوذ و حوزه منافع حیاتی. «چین یکسری اهداف رسمی و غیررسمی دارد. اهداف رسمی چین را باید در سند چشم‌انداز و اقدامات برای ساخت مشترک کمربند

اقتصادی راه ابریشم و راه ابریشم دریایی سده بیست و یکم دید، که از سوی کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی و وزارت امور خارجه و وزارت بازرگانی چین و با نظارت شورای دولتی چین در ۱ فوریه ۲۰۱۵ منتشر شد. برپایه این سند هدف رسمی این کلان پروژه ارتقای ارتباط قاره‌های آسیا، اروپا، آفریقا و دریاهای مجاور آنها، ایجاد و تقویت مشارکت میان کشورهای در مسیر کمربند و راه، راه‌اندازی شبکه‌های اتصال همه‌بعدی، چندلایه و ترکیبی، و تحقق انواع گوناگون توسعه مستقل، متعادل و پایدار در این کشورها است.<sup>۱</sup>

بندر حیفا، در معرض مناقشات ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک قرار گرفته و به عرصه رقابت آمریکا و چین تبدیل شده است. اسرائیل نمی‌خواهد متحد خود ایالات متحده و یا یکی از بزرگترین شرکت‌های اقتصادی خود را که سرمایه‌گذاری و پتانسیل ساخت زیرساخت‌های قابل توجهی در اسرائیل را دارد را از دست بدهد. اسرائیل به دنبال برقراری تعادل ظرفی بین این دو می‌باشد. اسرائیل در جنوب غربی آسیا، بین سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا، از حوادث این سه قاره متأثر می‌باشد و هر نوع واقعه یا روابط سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و یا حتی نظامی بین این سه قاره، بنحوی بر اسرائیل تأثیر می‌گذارد. این موضوع در نگاه چین بسیار حائز اهمیت بوده و تمایل چین را به همکاری در منطقه اتصال سه قاره (بندر حیفا) معطوف داشته است.

## ۲- تاریخچه و ژئواستراتژی (بندر حیفا)

۶۵

بعد از جنگ جهانی اول و فروپاشی امپراتوری عثمانی در فلسطین اشغالی، بخشی از توسعه و نوسازی به ابتکار انگلستان و بخشی به ابتکار یهودیان صورت پذیرفت، شرکت‌های بزرگ اقتصادی در منطقه حیفا شکل گرفتند. از آن جمله می‌توان به کارخانجات سیمان، خطوط لوله نفت عراق به خلیج حیفا، یا ساخت پالایشگاه‌ها، توسعه راه‌آهن اشاره نمود. خلیج حیفا، یکی از بزرگترین خلیج‌ها در شرق مدیترانه، بعنوان یک پایگاه مناسب برای ساخت بندر برای کشتی‌های بزرگ اروپایی به شمار می‌رود. یافا و عکا و دره زلون در سواحل خلیج حیفا به دره جزریل متصل هستند که یک کریدور زمینی طبیعی را می‌سازند که سواحل مدیترانه را به اردن متصل می‌کند. این کریدور طبیعی همیشه یک مسیر تجاری مهم و حیاتی در رابطه بین سواحل دریای مدیترانه و اردن بوده است. این کریدور توسط مصریان باستان در حرکت به سمت شرق، بابلی‌ها و ایرانیان در حرکت به سمت غرب استفاده گردیده است. دره فعلی، خط لوله گاز طبیعی اسرائیل به اردن را در خود جای داده است.

بندر حیفا که یک مرکز صنعتی برای سیمان و نفت به شمار می‌رفت، به خاطر پیوند لجستیک و استراتژیک و دروازه عبور و مرور دریایی از اروپا به خاورمیانه، منجر به رونق توسعه اقتصادی آن شد. پایگاه اصلی نیروی

<sup>۱</sup> <https://donya-e-qtasad.com/>

دریایی اسرائیل در حیفا قرار دارد و زیرساخت‌های پهلوگیری و تأسیسات و تعمیر و نگهداری و کشتی‌سازی نیروی دریایی این رژیم در آنجا مستقر است که برای انواع کشتی‌ها قابل استفاده است. بازیگران منطقه‌ای، حیفا را بعنوان شهری که دارای اهمیت استراتژیک است معرفی می‌کنند (جوادی آملی و بیداله‌خانی، ۱۳۹۱: ۵۱). در قرن ۲۱ بنادر اسرائیل همراه با اقتصاد آن رژیم رشد نمودند. در سال ۲۰۰۵ اسرائیل طرحی جهت اصلاحات جامع در زمینه بنادر ارائه داد که هدف اصلی آن طرح، رقابت بین بنادر اسرائیل از طریق جداسازی زیرساخت‌ها و فعالیت آنها و همچنین ادغام آنها در شرکت‌های جداگانه بود.

بهره‌برداری از بنادر اسرائیل، به دو شرکت دولتی ۱- شرکت بندر حیفا، ۲- شرکت بندر اشدود واگذار گردید. این اقدام برای توسعه زیرساخت‌های بندری، ایجاد رقابت عملیاتی بین بنادر حیفا و اشدود، رقابت در افزایش راندمان و کاهش زمان انتظار کشتی‌ها، صورت پذیرفت. در اسرائیل برنامه‌ریزی بنادر، در دهه اول قرن بیست و یکم آغاز گردید. این برنامه‌ریزی فرآیند طولانی بود که می‌بایست روندهای رشد اقتصادی رژیم و روندهای کشتیرانی جهانی را نیز مدنظر قرار می‌داد. افزایش ابعاد کشتی‌های عبوری در بنادر و مسیرهای تردد کشتیرانی، اتصال بنادر به شبکه جاده‌ای، ریلی، جنبه‌های اجتماعی و زیست محیطی از مواردی بودند که می‌بایست مدنظر قرار می‌گرفتند. نتیجتاً مناقصه و کار ساخت بنادر جدید در این رژیم آغاز شد و کنسرسیوم آشتروم شفیور<sup>۱</sup> در اسرائیل ساخت بندر خلیج در حیفا را برعهده گرفت.

۶۶

در ابتدای سال ۲۰۱۵، از چهار شرکت بین‌المللی دعوت گردید تا پیشنهادات خودشان را برای بهره‌برداری از بنادر جدید ارائه نمایند. شرکت TIL از هلند، EURO GATE از آلمان، گروه فیلیپینی ICTSI و گروه بین‌المللی شانگهای SIPG از چین شرکت‌های دعوت شده بودند. شرکت TIL و EURO GATE پیشنهادهایی را برای بهره‌برداری از بندر جنوبی در اشدود ارائه دادند و شرکت چینی SIPG پیشنهاد خود را برای بهره‌برداری از بندر حیفا عرضه کرد. ساخت و ساز بنادر جدید نشان دهنده افزایش ظرفیت تولید در بخش بندری و افزایش پتانسیل فعالیت تجاری در اقتصاد اسرائیل است (حسین پور پویان، ۱۳۸۵: ۱۲۴).

در حال حاضر مالکیت دولتی (بندر خلیج) در حیفا با شرکت SIPG چین است. گروه بین‌المللی بندر شانگهای (SIPG) ترمینال جدیدی را در بندر حیفا، افتتاح کرده است که می‌توان از آن بعنوان بخشی از مشارکت اسرائیل در طرح کمربند و جاده (BRI) اشاره نمود. این شرکت چینی در سال ۲۰۱۵ برنده مناقصه‌ای شد تا این ترمینال ۱۸۰۰۰ کانتینری جدید را به مدت ۲۵ سال راه‌اندازی کند. ساخت این پایانه دارای اهداف اقتصادی است، همچنین نباید ابعاد ژئواستراتژیک این همکاری را نادیده گرفت.

<sup>1</sup> Ashtrom and Shafir Engineering Consortium has won an international tender for the construction of Haifa's Bayport Project.



در مجموع، بنادر برای استراتژی حمل و نقل اسرائیل ضروری هستند. ارتباطات جاده‌ای اسرائیل با کشورهای عربی محدود است. اسرائیل دارای سه بندر اصلی است: در حیفا، اشدود (در دریای مدیترانه) و ایلات (در دریای سرخ). بندر ایلات اولین بندری بود که در سال ۲۰۱۳ خصوصی گردید و از آن زمان اسرائیل در افتتاح نمودن تأسیسات بندری خود برای سرمایه‌گذاران خارجی ادامه داده است. پیش‌بینی می‌گردد که افتتاح این پروژه‌ها، مدیریت بهتر و تسهیل در ترافیک تجاری بنادر اسرائیل را به دنبال آورد که نهایتاً این اقدامات باعث کاهش قیمت کالاهای وارداتی می‌شود (حسین‌پور پویان، ۱۳۸۵: ۱۲۵).

### ۳- طرح حیفا، ظهوری استراتژیک در ابتکار کمربند و جاده

توسعه اقتصادی چین، متکی بر تولید ارزان برای صادرات به سرتاسر جهان و واردات مواد خام و انرژی می‌باشد. توسعه چین تقریباً بطور کامل متکی به تجارت دریایی در واردات مواد خام و انرژی مانند نفت خام خاورمیانه و یا مواد معدنی مانند سنگ آهن از آفریقا و استرالیا و همچنین محصولات کشاورزی است. در چین با ساخت حجم عظیمی از زیرساخت‌ها، شرکت‌های چینی شروع به انباشت سرمایه و کسب دانش و مهارت در زمینه‌های مهندسی نمودند، شرکت‌های چینی به انجام پروژه‌هایی در زمینه‌های زیرساخت‌ها و مهندسی در خارج از چین روی آوردند. در اسرائیل می‌توان به پروژه‌هایی مانند تونل‌های کارمل در حیفا،<sup>۶۷</sup> ساخت بندر جنوبی اشدود و ساخت برخی از خطوط مترو در تل‌آویو اشاره کرد که همگی این زیرساخت‌ها توسط چین اجرا و به پایان رسیده‌اند. از سوی دیگر در زمینه سرمایه‌گذاری، چین به پیشرفت‌های چشمگیری رسیده است. تا سال ۲۰۰۳ محدودیت‌های شدیدی از سوی چین برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی وجود داشت. از سال ۲۰۰۳ این محدودیت‌ها تا حدودی برداشته شده است و راه برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی شرکت‌های چینی در خارج از چین هموار گردیده است. شرکت‌های چینی، سرمایه‌گذاری‌های عظیمی را در بنادر دریایی و زیرساخت‌های مرتبط با آن انجام می‌دهند. در اسرائیل می‌توان به بهره‌برداری از بندر حیفا توسط SIPG بعنوان یک سرمایه‌گذار چینی اشاره نمود. رئیس جمهور چین در سال ۲۰۱۳ شی جین‌پینگ، طرح ابتکار کمربند جاده را اعلام نمود. این ابتکار هم شامل اجرای کامل توسط شرکت‌های چینی، (صادرات، خدمات و سرمایه‌گذاری توسط چین) می‌شود. این طرح بویژه بر منطقه جغرافیایی اوراسیا و شرق آفریقا تمرکز دارد. ساخت زیرساخت‌های لجستیکی مشترک، مانند بنادر، راه‌آهن، گاز و نفت، خطوط لوله، از ابتکار این طرح می‌باشد. مسیر زمینی جاده ابریشم یک شبکه لجستیکی است که از چین شروع می‌شود و از کشورهای آسیای مرکزی گذشته و به سمت اروپا امتداد می‌یابد (آذرشب و دیگران، ۱۳۹۶: ۳۷).



تصویر ۲) ابتکار کمربند و جاده و کریدورهای لجستیک زمینی و دریایی

۶۸ - در شکل شماره (۲)، ابتکار کمربند و جاده و کریدورهای لجستیک زمینی با رنگ مشکی و کریدورهای دریایی با رنگ آبی مشخص شده‌اند.

کمربند دریایی شبکه‌ای از بندرگاه‌ها و پایانه‌ها، در اقیانوس هند، دریای سرخ و دریای مدیترانه می‌باشد، این شبکه بنادر، از شرق چین شروع و در مسیر دریایی از طریق اقیانوس هند، به سمت خلیج فارس از یک سو و سواحل شرقی آفریقا از سوی دیگر و از طریق دریای سرخ و کانال سوئز به بنادر جنوب اروپا امتداد می‌یابد. براساس این برنامه، چینی‌ها نهادهای مالی جدیدی را مانند بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا<sup>۱</sup>، صندوق سرمایه‌گذاری چین جنوب شرق آسیا<sup>۲</sup>، صندوق سرمایه‌گذاری چین و آفریقا<sup>۳</sup> و همچنین سایر چارچوب‌های مالی را تأسیس نموده‌اند. آنها با نهادهای بین‌المللی مانند بانک جهانی و بانک توسعه آسیایی همکاری دارند. مجموعه تعهدات سرمایه‌گذاری چین تحت این طرح بطور انباشته از سالی که ابتکار آن اعلام شد تقریباً دو تا چهار تریلیون دلار برآورد شده است. سیاست خارجی چین در ابتکار کمربند و جاده، به یکی از پایه‌های سیاست خارجه چین تبدیل شده و بطور فعال توسط رهبری چین ترویج شده است. دلایل راه‌اندازی این ابتکار بسیار است و توسط بازیگران در سطوح مختلف هدایت می‌شود.

<sup>1</sup> AIIB

<sup>2</sup> CAF

<sup>3</sup> CADF

شروع سیاست‌های چین از سطح فردی، توسط رئیس جمهور وقت چین آغاز گردید و در ادامه در سطح بین‌ایالتی در بخش‌های مختلف استانی و در سطح بین‌المللی، با ملاحظات ژئواستراتژیک، تأمین امنیت، انرژی و منابع معدنی چین ادامه یافته است. حفظ مسیرهای تجاری برای صادرات و پیوند اقتصادی به چین از اهداف این ابتکار است. معمولاً استدلال می‌شود که اقتصاد و سیاست با یکدیگر درهم تنیده‌اند و قدرت اقتصادی را می‌توان یک نیروی سیاسی بین‌المللی در نظر گرفت. رشد اقتصادی چین از فقر و عقب ماندگی به بزرگ‌ترین و سریع‌ترین رشد اقتصادی جهان، تنها یک نسل طول کشیده است و علاوه بر تجارت بر سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های سیاسی و نظامی گسترده همراه است که شامل استفاده از تبلیغات و قدرت نرم نیز می‌باشد.

چین برای حفظ این جایگاه و در آینده نزدیک بعنوان یک ابرقدرت جهانی، برای حمایت و حفاظت از سرمایه‌گذاری‌های خود در سراسر جهان بویژه در طرح کمربند و جاده، تلاش می‌کند تا تمام ابزارها و امکانات و نمادهای یک قدرت جهانی شامل تسلیحات هسته‌ای، طرح فضایی گسترده، طرحی برای ساخت ناوگان دریایی شامل ناو هواپیمابر، جت‌های جنگنده و بمب‌افکن‌های استراتژیک را به دست آورد. چین برنامه گسترده‌ای برای ارتقاء و نوسازی ارتش خود دارد. در دیدگاه چینی‌ها، ادامه دکترین مائوتسه تونگ، هیچ مرز مشخصی بین فعالیت‌های اقتصادی خصوصی و عمومی، غیرنظامی و نظامی وجود ندارد. ریشه این مفهوم در ۶۹ تصورات نظام امپراتوری چین نهفته است. سیاست ادغام نظامی و غیرنظامی در چین، اینگونه است که تمام زیرساخت‌های چین از ابتدا تحت هدایت و حمایت دولت ساخته شده‌اند، لذا این امر به دولت چین اجازه می‌دهد در مواقع نیاز از این زیرساخت‌ها استفاده نظامی انجام دهد (نونژاد و کریمی، ۱۳۹۶: ۳۹).

شرکت SIPG چین، در مناقصه بهره‌برداری از بندر خلیج در حیفا در سال ۲۰۱۵ برنده اعلام شد. این شرکت چینی تنها شرکت پیشنهاد کننده بهره‌برداری از بندر حیفا بود. انتخاب بندر خلیج در حیفا، به جای بندر جنوبی در اشدود به ابتکار کمربند و جاده مربوط می‌شود، اصل ارتباط بین زیرساخت‌های مختلف، وجود راه آهن و بنادر است. موقعیت استراتژیک حیفا، در راه آهن، دروازه مدیترانه برای اردن و حتی برخی از کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌باشد، برای کسانی که به لجستیک جهانی فکر می‌کنند مکان جذاب‌تری نسبت به مزیت‌های محلی بندر جنوبی در اشدود خواهد بود. در واقع، شرق مدیترانه و نواحی ماوراء اردن در حال توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمدتاً راه آهن هستند که برخی از آنها با سیاست چین هماهنگ شده‌اند. برخی نیز بدون هماهنگی مستقیم با چین یا اردن، از جمله راه آهن حیفا-بیت شیان و پل شیخ، بعنوان بخشی از برنامه «وزارت حمل و نقل اسرائیل» هستند که در جهت وابستگی متقابل اردن و بنا به باور اسرائیل (صلح منطقه‌ای) و در آینده ارتباط زمینی بین کشورهای خلیج فارس و دریای مدیترانه، خواهد بود. ابتکار

اتصال بندر ایلات به شبکه راه آهن اسرائیل و ایجاد مسیر زمینی احتمالی دیگر بین دریای سرخ و دریای مدیترانه، طرح‌های اسرائیل در راستای فعال‌سازی کریدورها در جهت وابستگی متقابل با کشورهای منطقه می‌باشد (www.chinasource.org).

#### ۴- بندر خلیج در حیفا و موقعیت آمریکا

موضوع کلی آمریکا در قبال چین را می‌توان چنین خلاصه نمود که چین یکی از بزرگ‌ترین تهدیدات امنیت ملی برای آمریکا می‌باشد. در آگوست سال ۲۰۱۸ حدود سه سال بعد از اعطای مناقصه عملیاتی بندر خلیج در حیفا، به شرکت SIPG، گزارش‌هایی در رسانه‌های اسرائیل منتشر گردید که به افزایش احتمال ناراضیاتی بین اسرائیل و ایالات متحده می‌پرداخت.<sup>۱</sup> این موضوع در یک مطالعه سیاسی مشترک توسط موسسه هادسون و مرکز سیاست و استراتژی دریایی در دانشگاه حیفا مطرح شد. باتوجه به اینکه بندر حیفا بعنوان بندر اصلی کشتی‌های ناوگان ششم دریایی ایالات متحده آمریکا است، از همکاری اسرائیل با چین عاملی در جهت محدود شدن همکاری‌های بین اسرائیل و آمریکا تلقی خواهد شد (www.news.walla.co.il).

رسانه‌ها در آمریکا تعامل اسرائیل با چین را در این خصوص محکوم کردند. جان بولتون مشاور امنیت ملی ایالات متحده در ژانویه ۲۰۱۹ اعلام کرد در آمریکا تعدادی از پایانه‌ها و ترمینال‌ها و یا بخشی از آنها متعلق به شرکت‌های چینی هستند. مهمترین آنها را می‌توان بندر لانگ بیچ در کالیفرنیا نام برد که یکی از بزرگ‌ترین بنادر آمریکا است که متعلق به COSCO می‌باشد. طبق توافقات انجام شده شرکت چینی به دلایل موضوعات امنیت ملی در ایالات متحده آمریکا ترمینال مذکور را برای فروش قرار خواهد داد. سرمایه‌گذاری در مقیاس-های کوچک‌تر در بنادر دیگری در ساحل غربی آمریکا مانند سیاتل terminal SSA، و در بندر لس‌آنجلس west terminal container Basin، در سال ۲۰۰۶ توسط DW، از دبی که یکی از بزرگ‌ترین اپراتورهای پایانه‌های کانتینری در جهان به حساب می‌آید انجام شده است.

باتوجه به سیاست آسیا محوری در دوران ریاست جمهوری اوباما و ترامپ منابع آمریکا از قبیل (دیپلمات‌ها، ارتش، نیروی دریایی، منابع اقتصادی) را به سمت شرق آسیا متمرکز گردید و باعث شد ناوگان ششم دریایی ایالات متحده آمریکا مستقر در ناپل ایتالیا شامل تنها یک کشتی Whitney Mount USS باشد. هواپیماهای ایالات متحده آمریکا در ناوگان ششم دریایی، ندرتاً از رژیم صهیونیستی بازدید بعمل می‌آورند. آخرین بازدید آنها در ژوئن ۲۰۱۷ بود و بازدید قبل از آن بیش از ۱۵ سال قبل از آن انجام شده بود. با این حال حضور

<sup>۱</sup> "Sinai Port in Haifa - Strategic and Security Danger", Offer Israeli, The Marker 26 September 20

کشتی‌های کوچک‌تر اعم از کشتی‌های آمریکایی و سایر اعضای ناتو بطور منظم از بنادر اسرائیل مشهود است و نیرو و هلیکوپتر و کشتی‌های کوچک نظامی در سطح پایین‌تر در بندر حیفا به فعالیت مشغول هستند. در طول دهه ۱۹۸۰ میلادی زمانی که درصد بالایی از تعمیرات و نگهداری ناوگان ششم دریایی ایالات متحده آمریکا در کارخانه‌های کشتی‌سازی اسرائیل انجام می‌شد در حیفا یک دفتر ارتباطی برای سربازان و ملوانان ناوگان ششم افتتاح شده بود به نظر می‌رسد ناوگان ششم آمریکا قصد دارد موضوع بندر خلیج در حیفا را کمی اصلاح نماید.

ستاد فرماندهی نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا، در ژاپن در سال ۲۰۱۹ از بندر حیفا بازدید نمود و متعاقب آن بیانیه‌ای را منتشر کرد که در آن همکاری بین ناوگان ششم دریایی و نیروی دریایی اسرائیل تمجید شده بود. در اظهاراتی بین دیپلمات‌های آمریکا در سفارت آمریکا در اسرائیل، اینگونه مطرح گردید که راه‌اندازی ترمینال‌ها و پایانه‌ها توسط شرکت‌های چینی آن چنان که در رسانه‌ها بیان گردیده است چندان جدی به نظر نمی‌رسد. رئیس ستاد فرماندهی نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا اظهار داشت برخی از ملاحظات سیاسی اسرائیل در مورد تنش بین آمریکا و چین می‌تواند ناشی از رویدادهای گذشته باشد بعنوان مثال در تاریخ روابط اسرائیل و چین لغو قرارداد فالكون مثال خوبی است که در سال ۲۰۰۲ اسرائیل مجبور به پرداخت گرامت ۳۵۰ میلیون دلاری به چین به خاطر لغو قرارداد گردید.

۷۱

بعید به نظر می‌رسد که دامنه انتقاد ایالات متحده آمریکا از اسرائیل در خصوص بندر (خلیج) در حیفا، مانند قرارداد فالكون باشد، زیرا موضوع آن یک قرارداد نظامی بود و آمریکا آن را تهدیدی برای نیروهای نظامی خود می‌دانست، اما ماهیت قرارداد کنونی در بندر (خلیج) در حیفا غیرنظامی است. همانطور که قبلاً اشاره گردید شرکت‌های چینی نیز ترمینال‌هایی را در ایالات متحده آمریکا دارند که مشغول فعالیت هستند. در شرایط کنونی به نظر می‌رسد لغو توافق توسط اسرائیل با چین، به دلایل امنیتی گزینه‌ای واقع‌بینانه نباشد. اما با این حال می‌توان به این نکته اشاره نمود که در قرارداد بین این رژیم و شرکت SIPG امکان لغو قرارداد تحت شرایط خاص وجود دارد.

شرکت چینی SIPG هنوز ساخت زیرساخت‌های بندر مذکور را آغاز نکرده و در انتظار شفاف‌سازی در مورد تحولات و مخالفت‌های ایالات متحده آمریکا در این خصوص می‌باشد. این وضعیت برخلاف وضعیت بندر اشدود بوده، جائیکه اپراتور آن TIL، مشغول ساخت زیرساخت‌های لازمه آن می‌باشد (www.chinasource.org).

## ۵- بهره‌برداری چین از بندر خلیج در حيفا و خطرات احتمالی آن برای اسرائیل

سرمایه‌گذاری‌های خارجی چین بویژه سرمایه‌گذاری‌ها در طرح کمربند و جاده عمدتاً به دلایل زیر توجه بین‌المللی زیادی را به خود جلب کرده‌اند.

- حوزه‌های سرمایه‌گذاری بعنوان مکان‌های استراتژیک تلقی می‌شوند. زیرساخت‌های انرژی، تأسیسات حمل و نقل.

- حجم عظیم سرمایه‌گذاری‌ها در طرح کمربند و جاده در سال ۲۰۱۸ بین ۲ تا ۴ تریلیون دلار تخمین زده شده بود که بیش از یک تریلیون دلار آن تا سال ۲۰۱۸ سرمایه‌گذاری شده است.

- بیشتر سرمایه‌گذاری‌های چین در بنادر دریایی و زیرساخت‌های مربوطه آن توسط شرکت‌های دولتی چینی انجام شده است که براساس دستورالعمل‌های مربوطه، با قابلیت ادغام (نظامی و غیرنظامی) فعالیت می‌کنند. - تأمین مالی این سرمایه‌گذاری‌ها عمدتاً از سوی بانک‌های دولت مرکزی در چین می‌باشد که به بانک‌های سیاست‌گذاری معروف شده‌اند. این بدان معنا است که بانک‌هایی که برای اجرای سیاست‌های دولتی در چین تأمین مالی می‌کنند، قابلیت اقتصادی سرمایه‌گذاری وام‌گیرنده را در اولویت قرار نمی‌دهند، تا نتیجتاً پروژه را با سیاست‌های دولت چین تطبیق دهند.

۷۲ به نظر می‌رسد ترکیب عوامل فوق در بسیاری از کشورها، نگرانی‌هایی را ایجاد می‌کند که این برنامه‌ها صرفاً اقتصادی نیستند. در واقع چین در کسب اهرم‌های نفوذ سیاسی در کشورهایی که سرمایه‌گذاری را با هدف دستیابی به دارایی‌های استراتژیک از طریق سرمایه‌گذاری‌های خارجی از چین دریافت می‌کنند قرار می‌دهد. این نگرانی در بسیاری از کشورها با واکنش شدید مواجه شده است.

ژان کلود یونکر رئیس کمیسیون اروپا اعلام نمود: اروپا باید خرید از چین در قلمرو خود را دشوار نماید. نمونه بارز سرمایه‌گذاری اقتصادی از سوی چین را می‌توان در یونان مشاهده کرد. اقتصاد یونان بعد از بحران مالی جهانی در سال ۲۰۰۹ به شدت آسیب دیده بود و تحت ریاضت شدید اقتصادی از سوی طلبکاران بویژه آلمان قرار گرفته بود، این مسأله به ناآرامی‌های اجتماعی منجر گردیده بود، دولت چین تصمیم به خرید اوراق قرضه یونان نمود و شرکت چینی COSCO بیش از نیم میلیارد یورو در بندر پیریوس، سرمایه‌گذاری نمود و امتیاز بهره‌برداری از آن را به مدت ۳۵ سال دریافت کرد، بعد از آن، یونان بعنوان یکی از اعضای اتحادیه اروپا، سیاست طرفداری آشکار از چین را دنبال می‌کند، در سال ۲۰۱۶ یونان، تصمیم دادگاه بین-المللی دادگستری لاهه در محکومیت چین در مورد اختلاف ارضی در دریای چین جنوبی را نپذیرفت، در سال ۲۰۱۷ یونان محکومیت اروپا در مورد سیاست حقوق بشر چین را خنثی کرد. نگرانی اسرائیل، بطور خاص در مورد موضوع بندر خلیج در حيفا، از انگیزه اصلی شرکت SIPG و عملکرد اقتصادی و تجاری چین می‌باشد (Walker and Ludwig, 2017).

ایده ابتکار کمربند و جاده از دولت چین می‌باشد. قصد بر این نیست که صراحتاً اعلام گردد دولت چین، در ابتدا تمایل به اعمال فشار بر اسرائیل را دارد یا اینکه قصد اولیه آنها از مناقصه بندرخلیج در حیفا انجام عملیات جاسوسی علیه نیروی دریایی اسرائیل و ناتو می‌باشد، اما وجود انگیزه‌های اولیه، قابلیت اهرم فشار و نگرانی‌های سیاسی اقتصادی و دیپلماتیک بیان شده برای اسرائیل حائز اهمیت هستند.

دلایل بهره‌برداری از بندر خلیج در حیفا توسط شرکت SIPG را می‌توان در سه بخش اصلی تقسیم‌بندی کرد.

(الف) سطح تاکتیکی که مربوط به فعالیت‌های بندری می‌باشد؛

(ب) سطح متوسط که مربوط به ساختار بخش لجستیک اسرائیل است؛

(ج) سطح استراتژیک ملی که مربوط به روابط خارجی اسرائیل و مبارزه بین قدرتهای بین‌المللی و چین می‌باشد.

#### ۵-۱- مخالفت در سطح تاکتیکی

این مخالفت را می‌توان در نظارت و جاسوسی احتمالی چین از تحرکات نیروی دریایی اسرائیل و ناوگان ایالات متحده آمریکا در منطقه خلیج حیفا ذکر نمود. یکپارچگی زیرساخت‌های غیرنظامی و نظامی پیش فرض را بر این می‌گذارد که بتواند بعنوان یک پایگاه برای فعالیت‌های جاسوسی به نفع چین عمل نمایند. نزدیکی فیزیکی مستقیم به لنگرگاه نظامی در بخش شمالی بندر حیفا امکان ردیابی سیگنال‌های الکترومغناطیس و حس‌گرهای زیر آب را فراهم می‌نماید. در برابر حملات سایبری فرض بر این است که نزدیکی فیزیکی به نفوذ در سیستم‌های رایانه‌ای کمک می‌کند. این بندر به سیستم‌های کامپیوتری دولتی مانند گمرک متصل می‌باشد و موقعیت فیزیکی در منطقه بندر نیز امکان بررسی مسائل لجستیکی مربوط به ناوگان دریایی رژیم مانند تدارکات سربازان، ملوانان، تحرکات غیرعادی و موارد مشابه را فراهم می‌نماید (Walker & Ludwig, 2017).

در این زمینه لازم به ذکر است که در تعدادی از نقاط جهان بویژه در ایالات متحده آمریکا نگرانی در مورد جاسوسی و جمع‌آوری اطلاعات از طریق زیرساخت‌های غیرنظامی مستقر شده توسط شرکت‌های چینی بویژه شرکت مخابراتی هوآوی وجود داشته است. از سوی دیگر پایگاه نیروی دریایی حیفا در مرکز حیفا قرار دارد و امکانات آن تحت نظر و کنترل هر ناظری در سطح منطقه گسترده شده است، ساختمان‌های بلند در این منطقه مزیت دسترسی مستقیم برای پایش پایگاه نیروی دریایی آمریکا نیز می‌باشند. اشتراک بندر بین کشتی‌های نیروی دریایی و کشتی‌های تجاری و نیز به علت امکان استفاده گسترده از پرچم سایر کشورها، مالکیت اغلب کشتی‌ها نامعلوم می‌باشد. لذا این احتمال وجود دارد با تقویت حس‌گرها و گیرنده‌ها، کشتی‌ها

از اطراف فیلم‌های ویدیویی ضبط نمایند و باتوجه به دریافت‌های ارتباطات بی‌سیم آنها را برای اهداف خاص خود ارسال نمایند.

علاوه بر حضور مستمر کشتی‌های خارجی می‌توان از چین بعنوان منبع تولید بسیاری از تجهیزات بندری بویژه جرثقیل و نیز جرثقیل‌های جابجا کننده کانتینر نام برد. براساس گزارش‌ها می‌توان دریافت که جرثقیل‌های چینی در بندر حیفا و بندر اشدود نصب شده باشند. این جرثقیل‌های بزرگ با سیستم‌های کامپیوتری و ارتباطاتی که با دوربین‌های مداربسته دارند، قابلیت این را دارند که منطقه را تحت پوشش خود قرار دهند. لذا غیرقابل تصور نیست که بتوان از این نوع تجهیزات از لحاظ نظری بعنوان تجهیزات ردیابی یا جاسوسی استفاده کرد. هرچند در سطوح تاکتیکی اگر دولت چین علاقمند به جاسوسی از آنچه در بندر حیفا رخ می‌دهد باشد، طبیعتاً راه‌های بهتری برای انجام این کار وجود دارد با این حال اگر واقعاً چین قصد اینکار را داشته باشد، حضور در منطقه حیفا طبیعتاً کار را تا حد بسیار زیادی برای چین تسهیل خواهد نمود (Walker & Ludwig, 2017).

#### ۵-۲- مخالفت در سطح لجستیک

بهره‌برداری از بنادر جدید، تغییر نظم در لجستیک بنادر در اسرائیل را به همراه دارد. در رسانه‌ها بهره‌برداری از بندر حیفا بعنوان یک چرخش خوشایند در نظر گرفته شده است که منجر به ساده‌سازی عملیات بندری، کوتاه شدن زمان بارگیری‌ها و کاهش هزینه‌ها شده است که بر کل اقتصاد اسرائیل تأثیرات مثبت می‌گذارد، که منجر به کاهش هزینه‌ها در بنادر خواهد شد با این حال نگرانی در مورد شرکت‌های حمل‌ونقل و لجستیک چینی وجود دارد. ترجیح به شرکت‌های حمل‌ونقل چینی مانند Cosco, Zina merchen، از نگرانی‌های اسرائیل می‌باشد. شرکت‌های چینی یکپارچه‌سازی زنجیره تأمین را برای خود در نظر گرفته‌اند، یعنی کالا در یک کارخانه چینی تولید، با کشتی‌های چینی حمل، و از طریق بنادری که متعلق به چین می‌باشد ترخیص می‌شود و همه ارتباطات درون چین شبکه‌ای، (کاملاً چینی) مشخص می‌شود.

در بنادری که شرکت‌های کشتیرانی چینی به آنها رفت و آمد می‌کنند طبیعتاً ورود کانتینرهای سایر کشورها کاهش یافته است، گاهی این کاهش بسیار زیاد است. ترس از ایجاد چنین شبکه‌ای بعنوان یک نگرانی عمده در آینده برای اسرائیل مطرح است. انتقاد دیگر درخصوص واگذاری‌های عملیات بندری به شرکت‌های غیر رژیم صهیونیستی است که در شرایط اضطراری مسأله‌ساز می‌شوند. نگرانی ابراز شده این است که در مواقع اضطراری مانند حملات موشکی به شهر حیفا و بطور خاص به بنادری که در جنگ دوم لبنان در سال ۲۰۰۶ رخ داد، اتباع خارجی، اسرائیل را ترک کردند و در نتیجه فعالیت کاری بنادر متوقف شد. رویدادهای مشابه مانند جنگ در لیبی و یمن، چینی‌ها را وا می‌دارد که شهروندان خود را در زمان بحران از این کشورها تخلیه



کنند و این احتمال برای توقف فعالیت کاری در بندر حیفا در آینده در صورت بروز یک جنگ وجود خواهد داشت (www.globes.co.il).

### ۵-۳- مخالفت در سطح استراتژیک ملی

مخالفت در سطح ملی شامل مخالفت با اعطای امتیاز عملیاتی به اپراتورهای خارجی در معنای عام و اپراتورهای با مواضع ضدغربی و مغایر با ساختار نظام بین‌الملل بطور خاص می‌باشد. آن هم بندر حیفا با تأسیسات با اهمیت استراتژیک، افرادی که این ایرادات را مطرح می‌کنند استدلال می‌نمایند که رژیم صهیونیستی باید کنترل تأسیسات و دارایی‌های استراتژیک خود را حفظ کند و این کنترل از جمله با حفظ بیشتر مالکیت شهروندان اسرائیل در شرکت‌هایی که امتیاز عملیاتی را دریافت کرده‌اند حاصل می‌شود. در بعد استراتژیک و ملی می‌توان به نگرانی‌هایی که توسط سازندگان و پیمانکاران اسرائیل مطرح شده بود اشاره داشت.

اهمیت اقتصادی و سیاسی باعث گردیده که این نگرانی‌ها بیشتر شوند. با افزایش مالکیت‌ها و دارایی‌های مختلف چین در اسرائیل، دولت چین اهرم‌های نفوذ بر دولت اسرائیل را بیشتر به دست خواهد آورد و از آن در همه زمینه‌ها بهره‌برداری خواهد نمود. ملاحظات سیاسی در تصمیمات تجاری و فشارهای عمومی تأثیرگذار می‌باشد (www.globes.co.il). همانطور که گفته شد اپراتورها (شرکت‌های خارجی) با هزینه خود تمام زیرساخت‌ها را می‌سازند. بعنوان مثال ساخت جرثقیل‌های کانتینری بزرگ نیز که به رایانه متصل هستند، جزئی از این مواردند. همچنین تمام سیستم‌های عامل مورد استفاده در این بنادر (محاسبات ایمنی، حمل و نقل و غیره) را انجام خواهند داد که می‌توانند وابستگی در سطح استراتژیک برای اسرائیل ایجاد نمایند.

### نتیجه‌گیری

روابط چین و اسرائیل با سرعت زیادی در حال گسترش است. چین در حال حاضر دومین شریک تجاری بزرگ اسرائیل بعد از ایالات متحده است. همکاری بین این رژیم و چین در سطوح مختلف از جمله امنیتی (با نشست اولیه مقامات نظامی چین و اسرائیل در سال ۲۰۱۰) در حال افزایش است. در سال ۲۰۱۴، اولین یادداشت تفاهم در زمینه کشاورزی بین چین و اسرائیل در چارچوب طرح کمربند و جاده امضا شد. ثبات اقتصادی اسرائیل برای سرمایه‌گذاران چینی جذاب می‌باشد. بنادر تنها تأسیسات زیرساختی نیستند که شرکت‌های چینی در آن سرمایه‌گذاری کرده‌اند. شرکت‌های چینی در بخش راه آهن نیز فعال هستند. در سال ۲۰۱۵، گروه تونل راه آهن چین برنده مناقصه ساخت سیستم ریلی سبک تل آویو شد. در سال ۲۰۱۲، اسرائیل برخی از شرکت‌های چینی را برای ساخت احتمالی راه آهن ایلات به دریای مدیترانه در نظر گرفت.

اگرچه این پروژه‌ها به حالت تعلیق درآمده‌اند، اما افزایش ترافیک در کانال سوئز ممکن است اسرائیل را به بازنگری در موضع خود ترغیب کند. شرکت‌های دولتی چین در بخش انرژی نیز فعال هستند و SinoHydro در حال ساخت یک نیروگاه برق آبی در شمال شرق اسرائیل است که تا سال ۲۰۲۲ تکمیل می‌شود. چین همچنین علاقه زیادی به استارت آپ‌های نوآور اسرائیل دارد و برنامه‌های ویژه‌ای را برای حمایت از همکاری با شرکت‌های چینی طراحی کرده است. با این حال، به گفته برخی از کارشناسان، سرمایه‌گذاری چینی‌ها در اسرائیل در سال ۲۰۱۸ به اوج خود رسید و اکنون در حال کاهش است. برخی از نگرانی‌ها در مورد حضور رو به رشد چین در اسرائیل وجود دارد که توسط مفسران آمریکایی و اسرائیلی بیان گردیده است. ایالات متحده نگران است که حضور چین در اسرائیل به روابط ویژه آمریکا و این رژیم آسیب برساند. این احتمال وجود دارد که استارت آپ‌های اسرائیل که با شرکت‌های چینی همکاری می‌کنند در آینده از فعالیت و حضور در بازار ایالات متحده منع شوند. در آینده چالش اصلی برای اسرائیل، حفظ تعادل بین ایالات متحده و چین خواهد بود. توسعه ابتکار یک کمر بند و یک راه ممکن است به اسرائیل و برخی کشورهای عربی کمک کند تا در ابتکارات اتصال منطقه‌ای خاص با یکدیگر همکاری کنند. فرایندهای داخلی در بندر حیفا بیش از ۱۵ سال است که همراه با تحولات سیاسی و اقتصادی در عرصه جهانی به بلوغ خود رسیده است و به نتایج مثبتی منجر شده است.

۷۶

بهره‌برداری از بندر خلیج در حیفا توسط شرکت SIPG احتمالاً یک عمل انجام شده تلقی خواهد شد که جنبه‌های مثبتی برای اقتصاد اسرائیل به ارمغان خواهد آورد، با این حال بعد از تجزیه و تحلیل فرآیندهای اقتصادی و اجتماعی که در حول و حوش تأسیس و بهره‌برداری از بندر مذکور رخ داد، ضروری بود که اسرائیل هویت شریک استراتژیک خود در مناقصات خصوصی‌سازی شرکت بندر حیفا را مدنظر قرار دهد. بطور کلی تاکنون ارزیابی بر این است که از نظر اقتصادی حضور چین در بندر حیفا برای اسرائیل مثبت بوده باشد. به نظر می‌رسد اسرائیل باید مکانیزم نظارت بر سرمایه‌گذاری‌های خارجی وارده بر اسرائیل را فراتر از آنچه در کمیته وزیران امور امنیت ملی این رژیم ارائه داده شده است را در بخش‌های تعیین شده بهبود بخشد. حضور چین در بندر حیفا با توجه به آنچه که در جاهای دیگر جهان بطور مشابه رخ داده یک برنامه استراتژیک بوده که طبیعتاً نگرانی نهادهای مرتبط در اسرائیل را به دنبال داشته و خواهد داشت. سیاست چین در راه‌اندازی بنادر، ظاهراً انگیزه اقتصادی دارد، اما می‌تواند قابلیت سیاسی و نظامی به همراه داشته باشد و در چشم‌انداز ادغام زیرساخت‌های نظامی و غیرنظامی شاهد آن باشیم، با توجه به روند تجدید مبارزات بین بلوکی بین قدرت‌های شرق و غرب، آنچه که از حضور چین در بندر حیفا به نظر می‌رسد رشد رقابت بین بلوکی میان چین و ایالات متحده می‌باشد.

سیاست چین در راه‌اندازی بنادر، در ظاهر انگیزه و دلایل اقتصادی دارد، اما می‌توان قابلیت‌های سیاسی و نظامی برای آن متصور بود. لذا چنین نتیجه‌گیری می‌گردد که در مناقصات و در هنگام اعطای امتیاز به شرکت‌های چینی از طرف اسرائیل، باتوجه به قابلیت ادغام زیرساخت‌های نظامی و غیرنظامی، این امر زمینه‌سازی خطرآفرین به حساب آید. لذا در شرایط کنونی، کنترل و نظارت بر سرمایه‌گذاری‌های خارجی برای اسرائیل در جهت کاهش زمینه‌های خطرآفرین امری ضروری تلقی می‌شود.

## فهرست منابع

فارسی:

- ۱- آذرشب، محمدتقی و دیگران (۱۳۹۶)، «جایگاه امنیت در مکتب کهنه‌هاگ: چارچوبی برای تحلیل»، فصلنامه علوم سیاسی، س ۱۳، ش ۴۰.
- ۲- جوادی آملی، محمدجعفر و بیداله خانی، آرش (۱۳۹۱)، «تحلیل ژئواستراتژیکی روابط ایران»، فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل، دوره ۱، ش ۹.
- ۳- حسین‌پور پویان، رضا (۱۳۸۵)، «تحلیل و بررسی همجواری سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در تعامل با جمهوری آذربایجان با واقعیت‌های ژئولیتیک»، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد علوم سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس. ۷۷
- ۴- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال (۱۳۹۹)، اصول و مبانی روابط بین‌الملل، چ ۳، تهران: انتشارات سمت.
- ۵- عزتی، عزت‌اله (۱۳۸۷)، ژئوپلیتیک، تهران: انتشارات سمت.
- ۶- کولایی، الهه و صداقت، محمد (۱۳۹۵)، «بحران اوکراین و آئین نظامی روسیه»، مطالعات اوراسیای مرکزی، س ۱۰.
- ۷- نونزاد، محمد و کریمی، مرتضی (۱۳۹۶)، «تقابل روسیه و آمریکا در اوکراین و تأثیر آن بر منافع ملی ایران»، فصلنامه مطالعات - روابط بین‌الملل، س ۱۱، ش ۴۱.

لاتین:

- 8- AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank <https://www.aiib.org>
- 9- CAF: China-ASEAN Investment Cooperation Fund <http://www.china-asean-fund.com>
- 10- CAF: China-ASEAN Investment Cooperation Fund <http://www.china-asean-fund.com>
- 11- CADF: China-Africa Development Fund <http://www.cadfund.com>
- 12- China's Cosco Puts Long Beach Container Terminal Up for Sale, Costas Paris and Joanne Chiu, Wall Street Journal, 20 November 2018.

- <https://www.wsj.com/articles/chinas-coscoputs-long-beach-container-terminal-up-for-sale-1542736508>
- 13- Hillman, Jonathan E. 2018. "How Big is China's Belt and Road?" Center for Strategic and International Studies (CSIS), April 3, <https://www.csis.org/analysis/howbig-chinas-belt-androad>
- 14- China Has a New Middle East Peace Plan", Yoram Evron; The Diplomat, August 14, 2017" <https://thediplomat.com/2017/08/china-has-a-new-middle-east-peace-plan>
- 15- Review of maritime transport 2018", UNCTAD Pg. 65 [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf)
- 16- The 13th National People's Congress (NPC): Xi calls for deepened military-civilian integration, Xinhua, 12 March 2018 [http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/12/c\\_137034168.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/12/c_137034168.htm)
- 17- Walker, Christopher, and Ludwig, Jessica. The Meaning of Sharp Power: How Authoritarian States Project Influence. Foreign Affairs (November 16, 2017). <https://www.foreignaffairs>
- 18- <https://www.chinasource.org/resource-library/chinasource-blog-posts/belt-and-road-initiative>
- 19- <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001267879.2019>
- 20- <https://news.walla.co.il/item/3246900>