

حيفا در منظومه اقتصادی اسرائیل چه جایگاهی دارد و شرق آسیا از جانش چه می‌خواهد؟

کالبدشکافی حيفا

 ورق‌های تاریخ را که زیرورو می‌کنیم، بندر حيفا حداقل در یک قرن اخیر

طعمه‌ای چشمگیر برای قدرت‌های مختلف محسوب شده است. از همان جنگ جهانی اول که بریتانیا، فرانسه و عثمانی برای به‌دست‌آوردنش به سرورکله یکدیگر کوبیدند تا همین حالا که چشم طمع شرق‌نشینان آسیا جلب این بندر شده، حيفا همواره سکوی راهبری مدیریتانه به حساب آمده است.

قیمومیت ملکه

پس از پایان جنگ جهانی اول، حيفا تحت قیمومیت انگلیس قرار گرفت. انگلیس که در پی تکمیل پازل سلطه‌اش در منطقه بود، پروژه‌های بزرگی را برای توسعه بندر حيفا آغاز کرد. به‌عنوان مثال در دهه می میلادی از کرکوک عراق تا حيفا خط لوله کشید تا نفت خام عراق را به بندر برساند و سپس پس از تصفیه در پالایشگاه‌های بندر، آماده قراقرش در خط تجارت بشود. همچنین، مضاف بر این مورد، ملکه و اعوانش برای ساخت اسکله‌ها و مدرن‌سازی بندر تمهیدات فراوانی در نظر گرفتند که باعث شد حيفا به مرکز تجاری مهمی در مدیریتانه تبدیل شود.

۲۰۲۳

بر اساس گزارش‌ها، بندر حيفا سالانه حدود ۳۰ میلیون تن بار را جابه‌جایی کند که این نشان‌دهنده اهمیت استراتژیک آن در زنجیره تأمین و توزیع کالاها در اسرائیل است. در ۲۰۲۳ میلادی کمافی‌السابق چراغ حيفا در چرخه اقتصادی رژیم با حضور کشورهای مختلف روشن بود. اما در سیاهه فعل و انفعالات بندر در سال ۲۰۲۳ میلادی، نام دو کشور برجسته است. در این سال، شرکت‌های فولادی ترکیه قریب به ۷۰ هزار تن میلگرد به رژیم عبری صادر کردند که بخش قابل‌توجهی از این محموله‌ها در بندر حيفا باگیری شد. در کنار ترکیه، هندی‌ها نیز دستی بر آتش حيفا رساندند و در ژانویه ۲۰۲۳، کنسرسیومی به رهبری گروه آدانی هند، بندر حيفا را به مبلغ ۴ میلیارد دلار (معادل ۱۵۰ میلیارد دلار) خریداری کرد. البته همه این‌ها برای قبل از اکتبر ۲۰۲۳ است که احتمالاً هندی‌ها اگر می‌دانستند قرار است چراغ ایام، میلیارد، میلیارد دلارشان را به باد فنا بدهند، گذرشان هیچ‌وقت سمت حيفانمی افتاد.

نقش بندر حيفا در کریدور آیمک

به‌صورت تفصیلی‌تر اگر بخواهیم دل‌وروده ماجرا را محضرشان بشکافیم، حيفا در این خط از چهار منظر محل توجه است.

۱. توزیع کالا: بندر حيفا به‌عنوان یکی از بنادر اصلی، حکم در ریچه گشادی برای ورود و خروج حجم عظیمی از کالاها را برای رژیم دارد. با وجود تسهیلات پیشرفته کانتینری که برای اتصال به شبکه حمل‌ونقل تعبیه شده، بندر حيفا قادر است کالاها را از کشتی‌های تجاری به شبکه حمل‌ونقل داخلی منتقل کند. از این رو این بندر به مرکز لجستیکی اصلی کریدور آیمک تبدیل شده است که می‌تواند کالاها را با سرعت، مضاف بر مقاصد داخلی، به کشورهای همسایه نیز منتقل کند.

۲. خطوط ریلی آیمک: یکی از پروژه‌های مهم توسعه در این کریدور، بازسازی و تقویت خطوط ریلی حيفا به بیت‌شان (یا به عربی بیسان) است که از طریق دره یزرعیل عبور می‌کند. این خط ریلی به‌طور مستقیم بندر حيفا را به شبکه ریلی داخلی متصل کرده و در یک گام بالاتر از این ظرفیت برخوردار است که از طریق متصل شدن به پل شیخ حسین و شهر اربد در شمال اردن، روی‌شن‌های داغ سرخ حجاز بخزد و به شبکه ریلی کشورهای حاشیه خلیج فارس پیبوند.

۳. ارتباط با مناطق صنعتی رژیم: بندر حيفا از طریق کریدور آیمک به مناطق صنعتی مهمی مانند منطقه صنعتی خود بندر حيفا، بیت‌شان و... متصل است. این ارتباط موجب شده که مواد اولیه و کالاهای تولیدی به راحتی و با هزینه کمتری جابه‌جا شوند و خیلی سریع از بندر به کارخانه‌های شیمیایی و پتروشیمی که در نزدیکی بندر حيفا قرار دارند و بالعکس منتقل شوند.

۴. تسهیل صادرات کشاورزی: ورای مواهب منطقه‌ای که این کریدور برای رژیم تأمین می‌کند، این خط تجاری به کشاورزان دره یزرعیل و مناطق اطراف این امکان را می‌دهد تا محصولات کشاورزی خود را سریع‌تر و با کیفیت بهتر به بندر حيفا منتقل کنند. این امر در صادرات محصولات تازه به بازارهای اروپایی و سایر مناطق که به واردات محصولات کشاورزی بسیار نیازمندند، اهمیت ویژه‌ای دارد.

امپراتوری و جنگ اول

در اوایل قرن بیستم، چرخ بندر حيفا مثل باقی قطعات شرق میانه و نزدیک زیر پرچم امپراتوری عثمانی می‌چرخید. این بندر کوچک با امکاناتی اولیه به حد وسعش در رفت‌وآمدهای تجاری امپراتوری نقش ایفای می‌کرد تا اینکه با آغاز جنگ جهانی اول، اهمیت استراتژیک حيفا به دلیل موقعیت جغرافیایی و همسایه بودنش با ناموس ژئوپلیتیک انگلیس یعنی کانال سوئز، افزایش یافت. نهایتاً نیز نیروهای انگلیسی هنگامی که جنگ نفس‌های آخر خودش را می‌کشید، به‌صورت رسمی کنترل این شهر و بندر آن را به‌دست گرفتند و این نقطه همان زمانی است که حيفا به‌عنوان یک بازیگر جدی وارد زمین نزاع قدرت در آسیا شد.

دوران مدرن

با ورود به دهه نود میلادی، بندر حيفا دیگر آن بندر ساده و کم‌اهمیت ابتدای قرن نبود و حالا برای اقتصاد این حکومت تازه تأسیس حکم یک تکیه‌گاه استراتژیک را داشت. خصوصی‌سازی برخی بخش‌های بندر و ورود فناوری‌های نوین، کارایی و ظرفیت آن را افزایش داد. در همین زمان، با فعال‌تر شدن باقی بنادر رژیم، بندر حيفا به رقابت با بنادر دیگر رژیم اسرائیل مانند بندر اشدود، ایلات و عسقلان پرداخت، اما حتی با وجود این رقابت، باز از موقعیت استراتژیک و حیاتی حيفا برای رژیم عبری کاسته نشد و تا همین حالا، حيفا یکی از قطب‌های اصلی تجارت رژیم و منطقه به شمار می‌آید.

از مدیریتانه تا هند

کریدور آیمک مسیری است که از بندر حيفا آغاز می‌شود و علاوه بر ایجاد یک شبکه زیرساختی برای حمل‌ونقل تجاری و اقتصادی رژیم، پس از مایل‌ها سفر خاکی و آبی به هند منتهی می‌شود. طبعاً به دلیل عوارض طبیعی متنوع مسیر، شما در برنامه این کریدور هم پروژه جاده‌کشی و ایجاد خطوط ریلی می‌بینید و هم پروژه توسعه بندر که هدف آن تسهیل حمل‌ونقل کالا و کاهش زمان در این مسیر چند هزار مایلی است. اکنون با این توصیفات روشن می‌شود که بندر حيفا به‌عنوان نقطه آغازین این کریدور، چه نقش کلیدی‌ای را در تضمین کارایی و پویایی آن ایفا می‌کند.

در حيفا دیگر در این بندر پهلوی نخواهند گرفت. عده دیگر حضور چین را زمینه نفوذ ایران تلقی کردند و در کنار همه این موارد، رؤسای بنادر دیگر نیز مشغول زیرآب‌زدن شدند. اما با تمام این ماجراها، پروژه بندر جدید حيفا تمام شد و بندر خلیج در ۲۰۲۱ به بهره‌برداری رسید. با شروع کار بندر خلیج، ظرفیت بالایی در فرایند تجارت رژیم به وجود آمد به‌طوری‌که بر اساس رتبه‌بندی بنادر در سال ۲۰۲۲، بندر حيفا از رتبه ۱۹۶ در سال ۲۰۲۱ به رتبه ۵۶ رسید، در حالی که بنادر اشدود در همین سال در جایگاه ۲۹۷ ثابت ماندند. همچنین به لحاظ ظرفیت تجاری، در سال ۲۰۲۳ ظرفیت نقل و انتقال بندر خلیج ۸۳۰ هزار کانتینر و بندر قدیمی حيفا ۷۰۰ هزار کانتینر اعلام شد. اما با تمام این‌ها موج انتقادات نسبت به حضور چینی‌ها فروکش نکرد و در نهایت نیز در ۲۰۲۳ با حضور جدی گروه آدانی در شرکت بندر حيفا و خریداری آن، اوضاع با حضور یک رقیب آسیایی دیگر به مراتب برای چینی‌ها سخت‌تر از قبل شد.

اگر قریب به هزار و دویست، سیصد کیلومتر از تهران به سمت غرب و مقداری شمال، با خط کش، خطی رسم کنیم؛ احتمالاً مقابل نام حيفا خطمان به انتهای می‌رسد. جایی که قلب تپنده این روزهای رژیم است، قلبی که رژیم اسرائیل، از روی سیاست منافع مشترک ساختن با باقی ملل، به‌سان شرکت سهامی عامی، دست کشورهای مختلفی را در آن بند کرده که اگر روزی سربل آتشی به جانش افتاد، تنها متضرر این واقعه رژیم نباشد. در این گزارش بناداریم تا خلاصه پرونده بندر راهبردی حيفا از ابتدای قرن بیستم تا کنون را زیر ذره‌بین ببریم و ضمن بررسی جایگاه آن در اقتصاد رژیم و منطقه، گریزی نیز به حضور چینی‌ها در برنامه توسعه این بندر بزنیم.



سید علی مدد زندی

۱۳۲۷ و تولد طفلی نامشروع

با تأسیس رژیم اسرائیل در سال ۱۳۲۷ شمسی و تفویض امور از سوی قیمومیت به سران رژیم جدید، بندر حيفا به یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد این نوزاد نامشروع تبدیل شد. سرمایه‌گذاری‌های عمده‌ای در زیرساخت‌های بندر به‌انجام رسید تا فرایند تجارت و صادرات در این بندر تقویت شود. البته غیر از تجارت، حيفا به یکی از میادین اصلی ورود مهاجران یهودی نیز تبدیل شد که از سراسر جهان به فلسطین می‌آمدند و طبعاً یکی از راه‌های سهل ورودشان به این سرزمین جدید دریا بود. در دهه‌های پس از تأسیس، بندر حيفا به‌عنوان قلب تپنده صادرات و واردات رژیم، شاهد رشد چشمگیری در حمل‌ونقل کالا بود. صنایع مرتبط با نفت، کشتی‌سازی و تولیدات شیمیایی در اطراف بندر رشد کردند. این بندر به نقطه اتصال بین اروپا، آسیا و آفریقا تبدیل شد و همچنین توسعه شبکه‌های ریلی و جاده‌ای در این دوره نیز به تقویت جایگاه بندر حيفا در تجارت بین‌المللی کمک کرد.

حيفا سر IMEC

حال با چنین سبقه‌ای پروپیمان فرض کنید که اگر رژیم و شرکایش بخواهند با یک خط کریدوری، هم با خط کریدوری چین و نقش حیاتی ایران در آن مقابله کنند و هم یک شاهراه اقتصادی در منطقه با محوریت رژیم اسرائیل ایجاد کنند، مگر می‌شود پای حيفا در میان نباشد؟! حيفا به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر مدیریتانه، نقشی حیاتی در کریدور آیمک ایفا می‌کند.

چین و بندر خلیج

این همه کلمه به هم بافتیم تا به اینجا برسیم که این هم از خاصیت این شرقی‌های چشم‌بادامی است که همه تخم مرغ‌هایشان را در یک سبد نمی‌گذارند، هم با بیل و کلنگ به جان غرب تا شرق آسیا می‌افتند تا رؤیای جاده ابریشم را دوباره زنده کنند و هم برای روز مبدا نقشه می‌ریزند که اگر پرونده کریدوری خودشان به سرانجام نرسید، دستشان در پوست گردو نماند و لااقل در کریدور مدیریتانه - هند سهمی داشته باشند. همه چیز از ۲۰۱۳ میلادی شروع شد که رژیم قرارداد همکاری زیرساختی را با چین امضا کرد که در طی آن به شرکت‌های چینی در ساخت و بهره‌برداری از دو بندر جدید در حيفا حق مشارکت می‌داد.

گروه بندر بین‌المللی شانگهای (SIPG) به‌عنوان مجری وارد میدان شد. از همان بدو ورود، فشار هوای حضور چینی‌ها آغاز گشت. عده‌ای نقل‌قول کردند که ناوگان دریایی ایالات متحده گفته است که با حضور چینی‌ها