

حضور خزنده چین در نقشه های آبی دنیا؛ اقتصادسرآمد تحلیل

می کند

# نگرانی واشنگتن از حضور چینی هادر بنادر خارجی

**سرتیبه** - گروه اقتصاد آبی - توحید ورستان

چین از سال ۲۰۱۷ مذاکره با دولت کامبوج را آغاز کرد تا مجوز ساخت پایگاه های دریایی در نزدیکی شهر بندری کوه کنگ (مرکز استان کوه کنگ) در خلیج تایلند را دریافت کند. دریای چین جنوبی -از جمله جزیره تاییوان - در واقع کانون رویارویی بین دو قدرت برتر جهانی، ایالات متحده آمریکا و چین شده است. این رویارویی ها خصلت جهانی پیدا کرده اند و بدون اغراق، می توان آن را به «جنگ سرد جدید» توصیف کرد.

تا همین اواخر، تنش ها در بخش شرقی دریای چین جنوبی متمرکز بود که پکن آن را بخشی از آب های سرزمینی خود می داند. چین جزایر مصنوعی متعددی در این بخش از دریای چین جنوبی ساخته است و از آن ها به عنوان سایت های برای زیرساخت های نظامی، بنادر، فرودگاه های نظامی، پست های رصد مستقر در زمین و سیستم های ضد موشکی استفاده می کند. اما سایر کشورهای هم مرز در دریای چین جنوبی نیز مدعی حاکمیت بر همه یا برخی از مجمع الجزایر در این منطقه هستند. همچنین کشتی های نیروی دریایی ایالات متحده نیز به طور فزاینده در این بخش شرقی دریای چین جنوبی فعال هستند. البته واشنگتن رسماً موضعی بی طرف در رابطه با اختلافات ارضی چین با همسایگان خود اتخاذ می کند.

#### فعالیت در بنادر شرق آسیا

می توان دو دلیل اصلی برای فعالیت های گسترده چین در دریای چین جنوبی در سال های اخیر معرفی کرد. دلیل نخست، مفهوم «ملت واحد چین» است که ریشه تاریخی دارد و به عنوان یک هدفی تلقی می شود. دلیل دوم مستقیماً به سیاست های عمل گرایانه فعلی چین مربوط می شود. یکی از این موارد، حصول اطمینان از حمل و نقل بی وقفه و مطمئن هیدروکربن ها از تامین کنندگان اصلی آن در آفریقا و خلیج فارس مربوط می شود.

حریف اصلی ژئوپلیتیک چین، ایالات متحده آمریکا،



### دفتر زیست بوم های دریایی سازمان محیط زیست خبر داد تدوین برنامه اقدام ملی «نجات ۷ گونه در معرض خطر دریایی»

مدیر کل دفتر زیست بوم های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از تدوین برنامه اقدام ملی جهت نجات هفت گونه در معرض خطر دریایی کشور خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد طالبی متین به مانا اظهار داشت: تدوین برنامه اقدام ملی حفاظت از گونه های در معرض خطر انقراضی دریایی از اقدامات مهم سازمان حفاظت محیط زیست بوده است.مدیر کل دفتر زیست بوم های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، ادامه داد: بر این اساس برنامه اقدام ملی جهت نجات هفت گونه جانوری و گیاهی در معرض خطر دریایی تدوین شده است.به گفته، مدیر کل دفتر زیست بوم های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست فوک خزری، لاک پشت پوزه عقابی، دلفین گوژپشت، کوسه های خلیج فارس، مرجان ها و جنگل های حرا از جمله گونه های جانوری و گیاهی در معرض خطر انقراض شمرده می شوند که نجات آنها در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست قرار گرفته است.مدیر کل دفتر زیست بوم های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست خاطر نشان ساخت: بر اساس ماده ۳ قانون شکار و صید، گونه های جانوران وحشی مشمول قانون شکار و صید در ردیف آیزبان در معرض خطر انقراض توسط سازمان حفاظت محیط زیست اعلام شده است.به گفته متین، بر اساس این لیست، انواع کوسه ماهیان، سفره ماهیان، گیتار ماهیان، اسبک دریایی، خیار دریایی، خورشید ماهی، راشکو معمولی، هامور معمولی، انواع صدف دو کفه ای، انواع شقایق دریایی، تمام گونه های مرجان های نرم و سخت، شاه میگو و خرچنگ حرا به عنوان گونه هایی که صید آنها ممنوع است، اعلام شده است.این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، بر ضرورت توسعه پایش و حفاظت از گونه های در معرض خطر تأکید کرد و گفت: در این راستا سازمان حفاظت در خصوص پایش و حفاظت از گونه های در معرض خطر حمایت خواهد کرد.مدیر کل دفتر زیست بوم های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، اظهار امیدواری کرد: با اجرایی شدن فاز های مختلف برنامه اقدام ملی گونه های در معرض خطر دریایی شاهد نجات و حفاظت این گونه ها در آب های خزر، خلیج فارس و دریای عمان باشیم.



گذاری دانش فنی بسیار نگران هستند. اما، با توجه به اینکه روابط اسرائیل با ایالات متحده آمریکا پیچیده است؛ دولت اسرائیل مراقب است که همه تخم های خود را در یک سبد (چینی) قرار ندهد.

نفوذ ژاپن، رقیب ژئوپلیتیک چین، در اقتصاد اسرائیل نیز به سرعت در حال افزایش است. بر اساس برخی گزارش ها، تعداد شرکت های ژاپنی که در اسرائیل تجارت می کنند از سال ۲۰۱۳ سه برابر شده و کل سرمایه گذاری ژاپنی ها در آن به طور چشمگیری افزایش یافته است. شواهد بیشتری مبنی بر علاقه مشترک دو کشور به توسعه همکاری ها به ویژه در بخش فناوری پیشرفته وجود دارد و در سال های اخیر هیات های تجاری ژاپنی متعددی از اسرائیل بازدید کردند.

در پاسخ به نگرانی های ایالات متحده در مورد تلاش های چین برای توسعه تاسیسات بندری در نقاط مختلف جهان، خود چین اصرار دارد که فعالیت های این کشور منحصرأ ماهیت صلح آمیز دارد و با هدف حمایت از توسعه طرح ابتکار کمربند و جاده (BRI) است. این اظهارات پکن درست باشد یا خیر، می توان گفت که پس از یک دوره نسبتاً ایستا پس از پایان جنگ سرد، اکنون شاهد تغییرات اساسی در نظم بین الملل هستیم و این روند ادامه دار احتمالاً به وقوع خواهد پیوست و شگفتی های زیادی به بار خواهد آورد.



### مدیر کل امور بندری سازمان بنادر ظرفیت بنادر کشور بیشتر از میزان عملیات تخلیه و بارگیری است

مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه ظرفیت فعلی بنادر کشور بیشتر از میزان میزان عملیات تخلیه و بارگیری موجود است، گفت: بنادر کشور در بخش تجهیزات استراتژیک نیز از ظرفیت بسیار مطلوبی برخوردار هستند.به گزارش اقتصادسرآمد، عادل دریس با بیان اینکه تدوین آیین نامه کارگزاران امور بندری و دریایی در راستای توسعه و تسهیل فضای کسب و کار مدنظر سازمان بنادر قرار دارد، به موج اظهار داشت: فرآیند تصویب این آیین نامه در هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی طی شده و منتظر تصویب در شورای عالی ترابری است.دریس مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه در حوزه زیرساخت های بندری اقدامات و اتفاقات بسیار خوبی صورت گرفته است، گفت: در حال حاضر ظرفیت بنادر شمالی و جنوبی کشور از میزان عملکرد تخلیه و بارگیری بیشتر و این بدان معنا است که بنادر ایران از ظرفیت بسیار بالایی در بخش تخلیه و بارگیری برخوردار هستند.مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در مورد تجهیزات استراتژیک بنادر کشور نیز، گفت: در بخش تجهیزات استراتژیک نیز بنادر کشور از ظرفیت خوبی برخوردار هستند اما نکته مهم، بهره وری و کارآمدی است و صرفاً نباید از طریق سرمایه گذاری در بنادر این مسئله محقق شود بلکه بهره وری از طریق نیروی انسانی موضوع بسیار مهمی است که باید به آن توجه داشته باشیم و در راستای بهبود ارائه کیفی خدمات در زنجیره تأمین کالا گام برداریم.مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با اشاره به اجرای ممیزی اجباری بین المللی دریانوردی (IMO) از سال آینده، اظهار داشت: این ممیزی اجباری مربوط به کشورهای عضو است و در این راستا برنامه های تدوینی را با بخش های مرتبط از جمله بخش خصوصی به اشتراک گذاشتیم.مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: در همین راستا توجه به اهمیت مقوله کالاهای خطرناک دوره های مختلف بسیاری در این راستا بر گزار و آموزش های لازم داده شد؛ همچنین از فراگیران مربوط به بخش های مختلف عملیاتی، بخش خصوصی و ناظران عملیات، آزمون های لازم بر گزار و گواهینامه های مربوطه ارائه شد تا فعالیت های پیش ممیزی دنبال شود.

# اقتصاد دریا

سه شنبه - ۲۰ تیر ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۶۸۱

## اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش نهم

«قدرت دریانوردی هخامنشیان در مدیترانه به تانی گسترده شد

**دکتر بهروز امراپی -** چگونه می توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فرادی صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی سازی و صنایع وابسته به آن ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول گرا و آینده نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و یا شرکت های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟

کشتی ها از کاسپاتیروس و سرزمین پاکتیس حرکت کردند، از رودخانه به سوی خاور و به سمت طلوع خورشید و به جانب دریا روانه شدند. آنگاه در دریا به سمت غرب رفتند، پس از آن سی ماه (که باید گفت که سسی ماه دریانوردی با آن امکانات اولیه و در آن زمان کار بسیار سخت و طاقت فرسانی بوده) به جایی وارد شدند که شاه مصر فیثقیی ها را به آنجا اعزام کرده بود تا در اطراف لیدی سیاحت کنند. پس از آنکه این عله مراجعت کردند، داریوش همه را مقهور کرد و در آن دریا به آمدوشد پرداخت؛ به این معنی که براساس گفته های هرودت یک سفر اکتشافی انجام شد و مبنایی شد برای گردآوری اطلاعات؛ یعنی این هیئت در این محدوده زمانی ۳۰ ماهه اطلاعاتی را که از سرزمین ها و دریاها و نیز مشکلات راه ها جمع آوری کرده بودند در اختیار داریوش نهادند و داریوش بر طبق این داده ها به این سرزمین حمله و آن مناطق را اشغال کرد.

هردوت می گوید «قدرت دریانوردی هخامنشیان در مدیترانه به تانی گسترده شد. تنها عامل ایرانیان پرچم آن ها بود. سپس صاحب منصبان ایرانی دیده شدند که در معیت خارجی ها دریانوردی و دریابمایی می کردند و در مرحله بعد ایرانی ها به مقام دریاسالاری رسیدند و به فتح جزایر مدیترانه پرداختند و سرانجام تمام ناوگان ایران به دست دریاسالاران ایرانی افتاد و با سه قدرت مادها، سکاه و پارس ها مستحکم شد، بنابراین متوجه می شویم که در یک محدوده زمانی کوتاه ایرانی ها از سربازی به سرداری می رسند و در صنعت دریا و کشتیرانی قرا به دست می گیرند.

تاریخ جنگ های ایران در دوران خشایارشا و جانشینان او مثل اردشیر به منظور حفظ سرزمین های اشغال شده در آسیا و اروپا و حملات مکرر به یونان برای تصرف آن از قول هرودت و پلوتارک مورخان حاضر در صحنه آن روزها بسیار خواندنی و شنیدنی و در عین حال طولانی است. در واقع اگر این حملات را جمع بندی کنیم باید گفت که هدف یونان و رسیدن به آتن بود و اگر این امر میسر نمیشد و اگر این حملات را ادامه نمی دادند ممکن بود که کنترل سرزمین های تحت تصرف را از دست بدهند. به این سبب هخامنشیان کار را از آسیای صغیر و از تنگه داردانل شروع می کنند.

خشایارشا در دوریسکوس ۴۲۰۷ فروند کشتی داشته است و یک چنین مجموعه ای از تعداد کشتی هرگز در طول تاریخ تکرار نشده است. در این لشکرکشی فرماندهی ۴۲۰۷ فروند کشتی به همراه ۵۱۷۶۱۰ نفر سپاهی در این ناوگان بر عهده چهار دریاسالار ایرانی بود که یکی از آنها هخامنش برادر خشایارشا بود که سرکردگی کشتیهایی را که از مصر گرفته بودند، بر عهده داشت. دومین آن ها آریا بیگینوس پسر داریوش بود و سومی گونیریاس برادر ناتنی خشایارشا بود و بقیه کشتی های نیز تحت فرماندهی پریکاس پسر اسپانیئوس و مگابازوس پسر مگاباتیس بودند.

از زمان کوروش تا زمان اردشیر سوم یعنی از سال ۲۵۵ تا ۳۳۲ قبل از میلاد و در حدود ۲۰۰ سال این امپراتوری بسط و توسعه پیدا کرد و تا مدیترانه و یونان امتداد داشت و همواره متکی بر دریانوردان و ناوگان کشتی های ایران بوده است.

قبل از اینکه به پایان مقوله دریانوردی هخامنشیان بپردازیم بد نیست سخنان اسکندر را در برابر سپاهیان خود قبل از حمله به ایران در زمان داریوش سوم ذکر کنیم که از توجه او به ناوگان ایرانی اشاره دارد. دیودورس سیکولوس مورخ یونانی می گوید: اسکندر به یونانی ها و رومی ها می گوید: «ایران به ایران به یک سربازان خود چنین گفت، تا زمانی که ایرانیان سیادت بر دریا را دارند صلاح نمی دامن به مصر لشکرکشی ششود و تا زمانی که تأثیر مقهور نشده است و تا زمانی که دشمنان ما بر مصر تسلط دارند و قبرس در چنگ آن هاست نباید به تعقیب داریوش پرداخت و من این کار را خطرناک می دامن، چون امکان دارد بنادر دریایی خود را باز به دست آورند و با کمک ناوگانشان جنگ را به یونان بکشانند. بنابراین اسکندر متوجه و نگران ناوگان ایرانی ها بوده است. بعد از مدتی که یک امپراتوری یک جایی را اشغال و در آنجا حضور پیدا می کند، نیروهای آن درگیر جنگ می شوند و فرسودگی قوا ایجاد می ششود و یکی از دلایل شکست و عقب نشینی ایرانیان در آن زمان و حمله و پیشروی اسکندر به یونانی ها، طولانی شدن زمان جنگ و خستگی مفرط و استفاده از اقوام گوناگون در این لشکرکشی ها بوده است که منجر به این می ششود که بنادر مسیر راه همان طور که اسکندر پیش بینی کرده بود توانایی تدارک این ناوگان عظیم و سنگین را نداشته باشد و از آنجا حمله سنگین اسکندر به تلافی به آتش کشیدن آتن در دوران هخامنشیان صورت گرفت.