

השלכות האירועים המדיניים במזרח הים התיכון ובים האדום על הסחר הימי של ישראל

יגאל מאור

מאמר זה עוסק באיומים על הסחר הימי הישראלי הנובעים ממגוון גורמים מדיניים אזוריים, חלקם חדשים וחלקם ידועים מהעבר, אשר שינו ומשנים את צורתם בהתאם לתמורות מדיניות אזוריות. הסחר הימי הישראלי מהווה כ-99% מכלל נפח סחר החוץ הישראלי.¹ בהיקף זה ברורה חשיבותו האסטרטגית של הסחר הימי, המתחזקת בשל תהליכי גלובליזציה ומיקור חוץ בהיקפים בינלאומיים. המאמר יסקור את האיומים על הסחר הימי שמקורם באירועים מדיניים, וידון בטענה כי לאירועים שלכאורה מתרחשים בהיבטים מדיניים אזוריים יש משמעות מבחינת הסחר הימי העולמי בכלל, והסחר הימי הישראלי בפרט.

מילות מפתח: סחר ימי, שרשרת אספקה, החרם הערבי, תעלת סואץ, איסיסי.

מבוא

בשנים האחרונות מתרחשים באזורנו תהליכים משמעותיים מבחינת הסחר הימי הישראלי: האחד – מיקור חוץ ונדידת תעשיות מזרחה למדינות אסיה, המדגישים את החשיבות והחיוניות של שרשרת האספקה הימית לישראל. השני – התשתיות הנמליות בישראל נקלעו למצוקה בשל אייכולתן לענות לגידול המהיר בממדיהן של אוניות הסחר בין אסיה לאירופה. לכן, יכולות שטעון² והזנה³ בנמלי ההזנה באזור חשובות לישראל. השלישי – מצוקת קיבולת צפויה בנמלי ההזנה במזרח הים התיכון, וזאת עקב פיתוח שהואט בעיקר בשל הססנות משקיעים וחברות הפעלה בינלאומיות, לנוכח אי-היציבות האזורית.

יגאל מאור, רב חובל, הוא מנהל רשות הספנות והנמלים במשרד התחבורה

נושא מצוקת התשתיות הנמליות בישראל ראוי לסקירה נפרדת בשל חיוניותו. בקליפת אגוז ייאמר כי לאחר מאמצים רבים בנושא זה, שהוגדר כ"מצור ימי"⁴ על המדינה, עומדת ישראל בתחילתו של פיתוח תשתיות נמליות בהיקף משמעותי בתחומי נמליה, אך תשתיות אלו יחלו לפעול רק בתחילת העשור הבא, ולתזמון יש משמעויות אסטרטגיות. כל אלה מוגדרים כסיכונים אסטרטגיים המדגישים את רגישות הסחר הימי הישראלי ואת החשיבות של איתנותו.

בהיבטים המדיניים, עננת איומים רובצת מעל האזור המשתרע מנמלי לוב המזרחיים, נמלי הדלתא של מצרים ונמלי תעלת סואץ, לאורך התעלה ובהמשך לאורך הים האדום, מצרי באב אל-מנדב בואכה מפרץ עדן, ובמה שנוגע לביטחון הסחר הימי העולמי בכלל, והישראלי בפרט. מבחינתה של ישראל, איומים אלה כוללים את החרם הערבי שעדיין לא נס לחו, תהפוכות אזוריות ואירועים בקצב מהיר המטפחים תרחישי טרור ימי מתעצמים, כגון תקיפת האונייה Cosco Asia בעת מעברה בתעלת סואץ לפני כשנה,⁵ תקיפה ואובדן כלי שיט מלחמתי מצרי לפני כחצי שנה,⁶ תקיפות מכליות בנמלי לוב המזרחיים⁷ ועוד.

בתוך המסגרת המדינית הסבוכה של המזרח התיכון, ניתן להצביע על ארבעה גורמים מרכזיים המשפיעים על הסחר הימי: הראשון – החרם הערבי בהתפתחותו ובמופעיו הנוכחיים וההשפעה על הסחר הימי הישראלי. השני – אירועי 'האביב הערבי' בדגש על אי-יציבות והיחלשות משטרים, והשפעותיהם על הסחר הימי ונתיביו. השלישי – חלוקת מדינות האזור לשלושה גושים גיאופוליטיים המשנים את צורתם ואת הרכב חבריהם באופן דינמי, ומתחרים ביניהם. גושים אלה הם בעלי זיקה גמישה למעצמות העולמיות. לאינטראקציות בין הגושים יש השלכות משמעותיות על תחום הסחר הימי. הרביעי – מצרים כגורם מפתח: לאחר שלוש שנות אי-יציבות שלטונית היא חוזרת וממצבת את עצמה כמעצמה אזורית בהנהגת נשיאה א-סיסי. בשל היותה אחד מצומתי הסחר הימי החשובים בעולם, יש משמעות רבה למתרחש בה כיום ובעתיד לגבי הסחר הימי העולמי בכלל, והישראלי בפרט.

החרם הערבי

החרם הערבי הוא בן שבעים שנה, אבל עם השנים נחלשה השפעתו כתוצאה מאירועים כגון: החוק האמריקאי שאסר את קיום החרם, הסכמי השלום עם מצרים וירדן, הסכמי אוסלו, הצטרפות ערב הסעודית לארגון הסחר העולמי (WTO) בשנת 2005 וכפועל יוצא – ביטול השתתפותה (הרשמית) בחרם,⁸ גירוש סוריה מפורום הליגה הערבית בשל המתרחש במדינה⁹ ועוד.

על מגמה ארוכת-טווח זו ניתן ללמוד מגורם בממשלת מצרים, שאמר כבר בתחילת המאה ה-21 כי "החרמת ישראל היא דבר שאנו מדברים עליו וכוללים אותו במסמכינו הרשמיים, אבל איננו מקיימים אותו, לפחות לא במרבית המדינות

הערביות".¹⁰ גורם רשמי אחר האשים בפומבי – בכנס הליגה הערבית במאי 2006 – את מרבית המדינות הערביות בכך שהן משתמשות מקיום החרם.¹¹ יחד עם זאת, צל החרם רובץ עדיין על ישראל, הן בצורתו המסורתית והן בגרסאות מודרניות, ובעיקר קמפיין BDS (Boycott, divestment and Sanctions) נגד פעילויות ישראליות בחו"ל, היוצר לחצים על הספנות הישראלית כדוגמת הסנקציות על אוניות חברת "צים" בארצות-הברית¹² והנזקים המשתמעים. ברור כי באווירה כזו מתקשה הספנות הישראלית להשתלב בשיתופי פעולה בינלאומיים, המהווים כיום רף עסקי חיוני לכל חברת ספנות חפצת-חיים.

אירועי 'האביב הערבי'

אירועי 'האביב הערבי' החלו בגל התקוממויות אלימות ששטף בתחילת 2011 את כל מדינות המזרח התיכון ושכנותיו, עם "רעידות משנה" הנמשכות עד היום. שליטים ריכוזיים נחלשו, משטרים הוחלפו ומנהיגים הודחו. בלוב שורר כיום כאוס שלטוני, ובתימן גרם המרד החות'י לקריסת המשטר. בסוריה התפתחה מלחמת כל בכל אשר גבתה עד כה מאות אלפי קורבנות. במצרים, ורק לאחר שלוש שנות אי-סדר, הולכת ומסתמנת התייצבות שלטון ממשי בהנהגתו ההחלטית של א-סיסי. השפעת האירועים על הסחר הימי נובעת ממהומות ומאי-סדרים, אך בעיקר מתרחישי טרור לסוגיו נגד הסחר הימי: תרחישים כתקיפת האונייה Cosco Asia בעת מעברה בתעלת סואץ,¹³ תקיפה ואובדן כלי שיט מלחמתי מצרי מול חופי Damietta בנובמבר 2014, הברחות מהגרים בלתי-חוקיים מלוב לאירופה בעלות פוטנציאל לנשיאת גורמי טרור ואמצעי לחימה, התקפות אף לפני פרוץ 'האביב הערבי' על כלי שיט כגון המכלית M. Star דרומית למצרי הורמוז,¹⁴ המשחתת האמריקאית Cole והמכלית Limburg מול חופי תימן.¹⁵ כל אלה מצטרפים להתחזקות האיום השיעי/חות'י/איראני במצרי באב אל-מנדב (בתרחישים דומים לתקיפת המכלית הישראלית Coral Sea ב-1971)¹⁶ ולפגיעה ממשית בסחר הימי מאסיה מערבה, ולישראל בפרט.

השפעת האירועים על הסחר הימי נובעת ממהומות ומאי-סדרים, אך בעיקר מתרחישי טרור לסוגיו נגד הסחר הימי

בנוסף, מתחזקים חששות מתרחישי טרור במזרח הים התיכון ובמרכזו, בעיקר באזור שמול חופי לוב.¹⁷ תרחישי איום על תשתיות אנרגיה בים, הפרעות לתפעול נמלים, כפי שקרה בשנים האחרונות לא אחת בנמלי מצרים, ועד פיגועים באוניות כדוגמת תקיפת מכליות מן האוויר בעת שעגנו בנמלי לוב המזרחיים – זאת כחלק מההתכתשות

בין כוחות ממשלה לוביים לבין גורמים אסלאמיסטים רדיקליים.¹⁸ כל אירוע כזה משפיע באופן מיידי על יציבות הספנות באזור, וגורם להאמרת פרמיות הביטוח

הימי בשל מרכיב סיכוני מלחמה, התייקרות מחירי חכירת האניות וכמובן, הוצאות האבטחה לאוניות ו/או למתקני התשתיות באזור.

השפעות תרחישים כאלה כבר צפויות בשוק המכליות, עקב חשש להסלמה במצרי באב אל-מנדב הסמוכים לתימן.¹⁹ גם ענף ספנות הנוסעים באזור נקלע למשבר מתחילת 'האביב הערבי', כאשר חברות הספנות ביטלו פקידות נמלים רבות מחשש לביטחון הנוסעים ובשל הירידה בביקוש לתיירות באזור.

התפתחות אחרת היא בריחת משקיעים בתשתיות נמלים כמו חברת ICTSI הפיליפינית, אשר נטשה את פרויקט נמל טרטוס שבסוריה,²⁰ או משקיעי טרמינל המכולות Dipco בדאמיטה שלא עמדו בהתחייבויותיהם לפיתוח טרמינל המכולות בנמל, ונקלעו לעימות בנושא עם ממשלת מצרים.²¹

דינמיקה בין-מדינתית והשלכתה על הסחר הימי

ההתפתחויות בפוליטיקה הפנימית בעולם הערבי השפיעו ומשפיעות גם על הדינמיקה הבין-מדינתית באזור. באופן כללי מסתמנים שלושה גושי מדינות. הראשון, שניתן לכנותו "המסורתי האגרסיבי", תומך באסלאם הסוני-רדיקלי. בגוש זה בולטות טורקיה, המונהגת על ידי ארדואן בגישתו הניאו-עות'מאנית/פאן-אסלאמית, וקטר. גוש זה נהנה בעבר מתמיכת מצרים שבהנהגת 'האחים המוסלמים', אך בהמשך מצא עצמו ללא בעלת-הברית הדומיננטית, עם הדחת מורסי ביולי 2013.

עליית א-סיסי לשלטון מציינת את התחזקות הגוש השני, שניתן לכנותו "הסוני המתון" (למרות שאין לטעות ולהמעיט באוריינטציה הדתית הטבועה בגוש זה, או בשאיפות מנהיגיו לעניין ההגמוניה בעולם הערבי). גוש זה, המונה בעיקר את מצרים, ערב-הסעודית, כווית ואמירויות המפרץ, מתנהל כיום בחשש מהטרור הסוני הגואה בכל רחבי המזרח התיכון וצפון-אפריקה, ונמצא במגננה אקטיבית כלפיו. זאת, בנוסף לחשש מהתחזקות השפעתו של הגוש השלישי, המובל על ידי איראן וכולל את בעלות-בריתה – ממשלת סוריה, ממשלת עיראק וגורמים שיעיים בלבנון (חזבאללה) ובתימן (החות'ים). חברות הגוש השני ("הסוני המתון"), כחלק מהתמודדותן עם שני הגושים האחרים, מעורבות בהשקעות אסטרטגיות כלכליות וביטחוניות במצרים, מתוך עניין באיתנותה. מתחילת שלטון א-סיסי מדובר על תמיכות בערך מצטבר של מעל 30 מיליארד דולר, לרבות סיכומי ועידת שארם א-שייך.²² השקעות אלו הן למעשה הבסיס לפיתוח תשתיות לטובת שדרוג פעילות הסחר הימי דרך תעלת סואץ ומבואותיה.

המעצמות העולמיות מעורבות בגושים בהתנהלות "גמישה". דוגמה לכך היא זיקת ארצות-הברית לגוש "המסורתי האגרסיבי", ומנגד ניסיונות התקרבות לגוש המתון היריב ולערב-הסעודית, המנהיגה את הקואליציה הסונית הדו-גושית בזירת

תימן. ברקע מנסה ארצות־הברית להפשיר את היחסים גם עם איראן, המסומנת כיריבה מרה לערב־הסעודית אך נמצאת במשא־זמתן עם ארצות־הברית בנושא הגרעין. במצרים מורגשת התקרבות רוסית, סינית ובמידה מסוימת הודית (ממובילות גוש מדינות BRICS שמצרים כבר הביעה את התעניינותה בו).²³ כל זאת בתמיכות כלכליות וביטחוניות מגוונות במצרים ובתוכניותיה, לרבות עסקאות נשק²⁴ לחיזוקה וכרמז מצרי עבה לארצות־הברית (אשר רק לאחרונה התירה מעט את אמברגו הנשק שהוטל על מצרים לאחר הדחת מורסי).²⁵ בהקשר הסיני, מעניינת היענותה הנלהבת של מצרים לשמש חלק מפרויקט 'דרך המשי הימית החדשה',²⁶ הכולל השקעות בפרויקט התעלה, שותפות סינית קיימת באמצעות חברת Cosco Pacific בטרמינל המכולות SCCT בצפון־מזרח תעלת סואץ (20%) ועוד.²⁷

אי־הסתייגותו (בלשון המעטה) של הגוש "המסורתי אגרסיבי" מהאסלאם הרדיקלי ברחבי האזור בעייתית ליציבות האזורית, החשובה לסחר הימי. גישת הגוש באה לידי ביטוי בתקשורת שבשליטתו כדוגמת רשת אל־ג'זירה בקטר, במדיניות התמיכה בארגונים כמו 'האחים המוסלמים' ועוד. גישה זו מעודדת בדרכה איומים על שרשרת האספקה הימית, החל בתעלת סואץ ומבואותיה, לאורך הים האדום ועד מפרץ עדן. שרשרת אספקה זו תלויה לצורך קיומה ביציבותה וביטחונה. לכל זעזוע המתרחש בה יש השלכות על הסחר הימי העולמי – בכלל, והישראלי – בפרט. בנוסף מעיקה גישת הגוש "המסורתי" על חזון פרויקט אזור תעלת סואץ, ובשל המתחים הבין־גושיים/מדיניים, גם על אירועים כמו ביטולו לאחרונה של הסכם אוניות הגלנוע, שהתקיים בין טורקיה למצרים (להעברת סחורות שהועברו בהמשך לירדן ולעיראק, כתחליף לנתיב הסורי), ואשר למרות משמעותו המעשית הזניחה של הנתיב, זכה להבלטה תקשורתית.²⁸

חשוב לזכור ולהדגיש שלמדינות המרכיבות את הגושים יש אחיזה במעברי מים בינלאומיים חיוניים. טורקיה שולטת במצרי הבוספורוס והדרדנלים, האסטרטגיים עבור מדינות הים השחור. מצרים שולטת בתעלת סואץ החשובה לעולם. לאיראן, בקשריה עם המורדים השיעים/חות'ים שבתימן, השפעה במצרי באב אל־מנדב. זאת, בנוסף לשאיפתה לשלוט במצרי הורמוז שבכניסה למפרץ הפרסי, כפי שהוכיחה לאחרונה באירוע עיכוב האונייה Maersk Tigris.²⁹ בעניין זה מודגשת חשיבותה של השליטה במעברי הים האסטרטגיים החולשים על שרשרות האספקה העולמיות והמקומיות: מצרי הבוספורוס והדרדנלים השולטים בשרשרת האספקה הימית ממדינות הים השחור ואליהן; מצרי באב אל־מנדב שבדרום הים האדום השולטים על מוצאן לים של ערב־הסעודית, אריתריאה, סודאן וירדן, והמשמעות מבחינת הסחר הימי העולמי במעבר זה בואכה תעלת סואץ. בעניין הסחר הימי הישראלי, חשוב לציין כי מרבית מטעניה של ישראל בסחר מאסיה ואליה מובלים כשגרה

בחברות ספנות בינלאומיות, כך שתרחיש פגיעה מעשי בסחר הימי הישראלי יחייב פגיעה בסחר העולמי, לרבות המשמעויות הבינלאומיות של תרחיש כזה.

מצרים כמקרה מיוחד

ההתמקדות במצרים היא בשל חשיבותה לסחר הימי הישראלי. לאחר פרוץ אירועי 'האביב הערבי' ב-2011 הועבר שלטון מובארכ דרך ממלאי מקום למוחמד מורסי, איש 'האחים המוסלמים'. מורסי לא האריך ימים בשלטון והודח ביולי 2013. ביוני 2014 הושבע הגנרל עבד אל פתח א-סיסי לנשיא מצרים. א-סיסי מצא עצמו כנשיא בתקופתה הקשה ביותר של מצרים המודרנית, כאשר הכלכלה הקורסת מלווה באינפלציה של כ-10 אחוזים, בורסה שאיבדה כ-40 אחוזים מערכה תוך שנתיים, רזרבות מטבע חוץ שצנחו ב-65 אחוזים, אבטלה גוברת של כ-15 אחוזים, תיירות שנעלמה והשקעות חוץ דועכות.³⁰

א-סיסי נאלץ גם להתמודד עם נושאי חוץ, שלמרבתם השלכות על הסחר הימי. מסיבות שונות, לרבות הקשר הקטרי ל'אחים המוסלמים' והביקורת התקשורתית על א-סיסי, הוא התעמת עם שליט קטר עד כדי גירוש גורמים בעלי עניין מטעמו ממצרים, לרבות השקעותיו שהצטיירו במצרים כניסיון קטרי בתמיכת מורסי להשתלטות על תעלת סואץ.³¹ מזרם החרף המשבר עם אתיופיה, שתוכניותיה לסכירת הנילוס הכחול החלו להתממש, לרבות המשמעות עבור מצרים, התלויה בנילוס לקיום חייה. בשל הסיוע הישראלי המגוון לאתיופיה, המתפרש על ידי גורמים שונים במצרים כמזימה ישראלית, נשמעו איומים מצד פוליטיקאים רדיקלים מצריים על איסור שיט ישראלי בתעלת סואץ. במערב גובלת מצרים בנמלי מזרח-לוב כמו דרנה וחריגה, כאשר באזור זה יש למצרים עימותים קשים עם ארגונים איסלאמיסטיים רדיקלים כמו 'אנסאר אל-שריעה' הלובי, הנשענים על אהדה מצד 'האחים המוסלמים'. במזרח חצי האי סיני ובצפון מנהל המשטר מאבק עיקש נגד ארגון 'אנסאר בית אל-מקדס', שהצהיר על נאמנותו לארגון 'המדינה האסלאמית', ובגזרת התעלה הוא נאלץ להתמודד עם ארגון 'אל פורקאן' שעמד מאחורי הירי על האנייה "Cosco Asia".

במצב זה החל א-סיסי עם השבעתו כנשיא ביוני 2014 במהלכים לריסון הכאוס האזרחי, הכלכלי והביטחוני. במהלך מהיר הודיע א-סיסי לעמו ולעולם על פרויקט התשתיות המעודכן של אזור תעלת סואץ (SCZProject) שיחל באופן מידי בהרחבת התעלה.³² א-סיסי מיתג את הפרויקט כסמל לאומי מלכד, לרבות העצמת משמעותו על ידי התקשורת המצרית בסופרלטיבים מהיסטורית מצרים, ופנה לעם המצרי ולרגשותיו הלאומיים בקריאה, הנענית בהתלהבות, לרכישת תעודות השתתפות למימון הפרויקט. א-סיסי השיג את גיבוי הצבא לפרויקט התשתיתי האתגרי על ידי מינויו כאחראי לשלב הרחבת התעלה. זאת, באופן הממצב את הצבא המצרי

בסדר היום הלאומי כצבא העם, ובאופן המבטיח את מחויבות הצבא לפרויקט, והתגובה בהתאם לכל ניסיון פגיעה בפרויקט זה.³³

מהלך ההרחבה, ובעיקר הכוונה להכפלת הכנסות התעלה בעתיד, עוררו אי־שקט בענף הספנות העולמי, השרוי במשבר כלכלי. ברור לכול שהיקף התעבורה הימית לא ישתנה בצורה משמעותית מעבר לגידול האורגני בסחר הימי, והחשש הוא מהתייקרות דמי המעבר למטרת החזר השקעות הפיתוח של מצרים.

התרחיש שבו שלב ההרחבה עשוי לדחות את פיתוח מסופי המכולות, בעיקר אלה שבצפון־התעלה, בעייתי לספנות האזורית ולסחר הימי הישראלי בפרט, וזאת בשל המחסור הצפוי בתשתיות נמליות בשנים הקרובות, והבעייתיות של היקפי השטעון וההזנה באזור לתקופה המדוברת.

מהו למעשה פרויקט אזור תעלת סואץ – Suez Canal Zone Project – ומהי מסגרתו בעיקר לעניין הסחר הימי? הפרויקט אמור להימשך כעשרים שנה ובהשקעה הנאמדת בכ־200 מיליארד דולר. באופן כללי, מדובר ביצירת ציר אורבני מבוסס שירותים לוגיסטיים הנגזרים מפעילות התעלה, פיתוח חקלאות ימית ויבשתית מודרנית, תשתיות אנרגיה והתפלת מים, תיירות וכדומה. הפרויקט יחל בהרחבת התעלה, על מנת לאפשר תנועה דו־סטרית בתעלה וצמצום המתנות האוניות למעברן. בכך יקוצר באופן משמעותי זמן מעבר האוניות בתעלה,³⁴ ותיווצר יתר אטרקטיביות במתן השירותים לספנות.

בהמשך מתוכננים הרחבת הנמלים בצפון־התעלה, ופיתוחו של אזור זה כשער המסחר העיקרי וכאזור השטעון הימי הראשי (Hub) במצרים. כל זאת בפיתוח הרציפים לקיבולת של כ־12 מיליון מכולות ומטענים נוספים, שיתופעלו בכ־25 קילומטרים של רציפים. התכנון כולל אזור סחר חופשי, תעשייה ומרכזים לוגיסטיים בשטח של כ־100 קילומטרים רבועים. בדרום צפוי פיתוח משמעותי בנמל א־סוחנה (Ain-Sukhna), שיהיה השער המצרי הדרומי לנמלי המפרץ, למזרח־אפריקה ולאסיה. הפיתוח יכלול הקמת רציפים, אזורי תעשייה, אזורים לוגיסטיים ותעשיות מגוונות תומכות ספנות, לרבות הרחבת פעילויות תומכות ספנות באשכול נמלי סואץ, פורט תאופיק ועדבייה.

הפרויקט כולל חפירת שש מנהרות מתחת לתעלה, הרחבת הערים קנטרה ואיסמעיליה, בניית ערים חדשות כ־Bardawil City, New Ismailia City ואחרות. המטרה היא עיבוי האורבני של ציר התעלה כאזור הפיתוח לעתיד החדש של מצרים, לרבות כיעד להגירת תושבים וכפתרון לצפיפות ההולכת וגוברת בערי מצרים. הפרויקט, שיהווה בין השאר תחליף מסוים לכלכלה החקלאית המסורתית בעמק הנילוס, אמור ליצור כמיליון מקומות עבודה ב־15 השנים הקרובות.

חשיבותו של פרויקט זה לגבי מדינת ישראל אינה מוטלת בספק. בעיקר מדובר ביתרונות הכלכליים והתחבורתיים בשל השכנות לפרויקט סואץ, וזאת בהיבטי

מודלים מרחביים של היווצרות גושים כלכליים (Economies of agglomerations) כלומר, פיתוח כלכלי מצרי הגורר פיתוח כלכלי ישראלי, בעיקר בכל הקשור לסחר הימי ולנגזרותיו. פרויקט סואץ מכוון לפיתוח תשתיות נמליות ותעשיות תומכות ספנות חסרות-תקדים באזורנו, באופן שרק ייטיב עם המשק הישראלי אם הנושא יטופל באופן נכון ותומך. בנוסף, ניתן להתייחס לעניין הביטחון האזורי והיתרונות לישראל של בעלת-ברית שכנה, שיש לה אינטרסים זהים לגבי פיתוח וכינון שרשרת אספקה אמינה ובטוחה.

מסקנות

למרות שהחרם על ישראל נשחק לכאורה, והפך מציר פעילות הליגה הערבית לנושא שהוא ברמת המדינה הבודדת, אין להמעיט בערכו. החרם חי ובוטט בתודעת הספנות העולמית, וכן בגרסאות עדכניות כתנועת ה-BDS. במצב זה ניתן להבין את השפעת החרם על הסחר הימי הישראלי, לרבות האופן והיכולת לפקוד את נמלי ישראל וההשלכה הנגזרת על המחירים, האפשרויות והגמישות בשרשרת האספקה הימית הישראלית.

בעניין 'האביב הערבי' – עדיין מוקדם לסכם את השלכותיו, אך חוסר היציבות האזורי, הטרור האסלאמי הגואה, הפגיעה בפיתוח תשתיות נמליות באזור, לרבות חשש מצד משקיעים, ותופעות אחרות המשבשות את שגרת הלוגיסטיקה הימית – כל אלה משפיעים בהחלט על הסחר הימי האזורי. מנגד, אותה אי-יציבות אזורית מקנה לישראל נקודות זכות בשל יציבותה שלה, כפי שהדבר בא לידי ביטוי בהצלחת המכרזים הבינלאומיים להקמת נמלי המכולות החדשים והפעלתם. הקמת נמלים אלה והתאמת הנמלים הקיימים לדרישות הסחר הימי העולמי היא צעד מחויב,

במיוחד בשל הרגישויות הגיאור-פוליטיות באזורנו וכתשובה הולמת למצב המצוקה הצפוי בתשתיות הנמליות במזרח הים התיכון, המשמעותיות אף הן לצורכי מדינת ישראל. באשר לפוליטיקה הבין-מדינתית, תמורות אזוריות מהירות ולרוב בלתי-צפויות יוצרות מתחים עקביים כדוגמת יחסי טורקיה ומצרים, ערב-הסעודית ואיראן ואחרים, שמונפו לא אחת מרמה בין-מדינתית לרמות בין-גושיות. ברמות הגבוהות יותר, הזדהות המעצמות העולמיות עם גוש זה או אחר מעוררת חשש לאפשרות של העברת מתחים בין-מעצמתיים ואינטרסים שמקורם

חוסר היציבות האזורי,
הטרור האסלאמי הגואה,
הפגיעה בפיתוח תשתיות
נמליות באזור, לרבות
חשש מצד משקיעים,
ותופעות אחרות הן
שמשבשות את שגרת
הלוגיסטיקה הימית

מחוץ לאזור לרמות מקומיות, עם השלכות בלתי-רצויות על הסחר הימי האזורי בכלל והישראלי בפרט, בעיקר במה שנוגע לביטחון המעברים הימיים באזור, או ליכולת התפעול של תשתיות הנמלים שבאזור.

בעניין יחסי מצרים-ישראל – בכל הקשור לתווך הימי, למרות השותפות בנושאים אסטרטגיים למצרים וישראל, אין לצפות שמצרים – גם במצב של איזמים על נמליה, על תעלת סואץ או אפילו על השיט החופשי בים האדום ובמצריו – תפנה את גבה לאינטרסים ערביים גם אם הינם בניגוד מסוים לאינטרסים המצריים וזאת במה שנוגע לאיזמים על הסחר הימי הישראלי. אולם, ברור כי הכיוון שנוקט א-סיסי כיום ומסלול הפיתוח האתגרי שהוא מוביל את מצרים לאורכו, מסלול שכולו אינטרס מצרי, הוא במקביל בעל משמעות אסטרטגית חיונית ורצויה ליציבות שרשרת האספקה והסחר הימי הישראלי.

המלצות

ישראל מתאפיינת כיום ביציבותה היחסית בתוך סערת הלבנט, שאינה מגלה סימני רגיעה. מצב זה בהיבטי הסחר הימי – אסור שיטעה איש. אי-מוכנותה של ישראל בהיבטי התשתיות הנמליות או רמת יעילותן עשויה בהחלט לדרדר את רמת הקישוריות (Connectivity) של ישראל לסחר העולמי, ולכן חיוני להתאים תשתיות אלו לרמה הבינלאומית. רמה זו תקנה לישראל את מיצובה הראוי בשכנות לפרויקטים התחבורתיים ההולכים ונבנים באזור כמו 'דרך המשי הסינית החדשה', אזורי הסחר החופשי והתעשיות תומכות הספנות שבציר תעלת סואץ ואחרים, באופן שייטיב עם כלל המשק הישראלי בהיבטי היצוא והיבוא כאחד, וכמובן, בשיתופי פעולה אפשריים עם הפעילות הכלכלית האדירה הצפויה בכלל פרויקט אזור סואץ.

הפיתוחים האזוריים הצפויים ובעיקר סביב תעלת סואץ מבטאים חלון הזדמנויות חסרות-תקדים בכל היקף הפעילויות שבתווך הימי, לרבות הפעילות האינטנסיבית סביב תעשיית הגז הטבעי. פיתוחים אלה ידרשו ויאפשרו שיתוף פעולה אזורי ימי שיש לטפחו בכל דרך. זאת, בעיקר בשל הפוטנציאל הכלכלי האדיר הטמון באזורנו, ההולך ומסתמן בעיקר בתחום התעשייה הימית. על ישראל לנקוט כל דרך כדי שלא תחמיץ את העיתוי הגיאוגרפי-פוליטי הזמני המיוחד, ואת ההזדמנות והעשייה האזורית עם שותפים אפשריים, שבחלקם ריכזו באופן משמעותי את טון התנגדותם לכל שיתוף פעולה עם ישראל.

הערות

- 1 דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי חברתי, ירושלים, תשרי, תשע"ב, אוקטובר 2011, עמ' 176.
- 2 שטעון (Transshipment) – פריקת מטען בנמל הזנה (Hub) מאונייה א' וטעינתו על אונייה ב' לשם העברתו ליעדו הסופי.
- 3 הזנה (Feeding) – העברת המטען המשוטען מנמל הזנה ליעדו הסופי.
- 4 שמיל דניאל, בר-אלי אבי, "הנמלים קטנים מדי, בתוך 5 שנים ישראל תהיה במצור ימי", **דה מרקר**, 14 ביוני 2012.

- BBC*, "Egypt attack on Suez canal ship 'foiled' September 1, 2013, <http://www.bbc.com/news/world-middle-east-23918642> 5
- Amir Khalifa, "Terror at sea: Doomyat," *Daily news Egypt*, November 15, 2014. 6
- Roumpis Nick, "Libya bombs second tanker," *Trade Winds*, January 14, 2015. 7
- "Amity with Israel opens WTO doors," *The Washington Times*, November 12, 2005. 8
- Batty David, Shenker Jack, "Syria suspended from Arab League," *The Guardian*, November 12, 2011. 9
- Ezzat Dina, "Boycott Israel? Not so simple," *Al-Ahram weekly*, issue 581, April 11-17, 2002. 10
- "Arabs evading economic boycott of Israel," *UPI*, May 16, 2006. 11
- "Activist blockade delays Israeli ZIM ship another day at port of Seattle," BDS Movement official site, August 27, 2014, <http://www.bdsmovement.net/2014/activist-blockade-delays-israeli-zim-ship-another-day-at-port-of-seattle-12588> 12
- Barnett David, "Al Furqan Brigades claim 2 attacks on ships in Suez canal, Threaten more," *The Long War Journal*, September 7, 2013. 13
- Worth F. Robert, "Tanker damage caused by attack, inquiry finds," *The New York Times*, August 6, 2010. 14
- Smith S. Craig, "Fire on French Tanker Off Yemen Raises Terrorism Fears," *The New York Times* October 7, 2002. 15
- הלל ירקוני, **75 שנות ספנות עברית בארץ ישראל**, עמ' 371, הוצאת אפי מלצר, 2005. 16
- Bartlett Charlie, "Is Islamic state a credible threat to Mediterranean shipping?," *Seatrade Maritime News*, March 3, 2015. 17
- Loveluck Louisa, "Greek oil tanker ARAEVO bombe by Libyan warplanes at Islamist port," *The Telegraph*, January 5, 2015; 18
- Brown Hal, "Second tanker bombed in war-torn Libya," *Lloyd's Loading List*, January 14, 2015. 19
- Brown Hal, "Suezmax in spotlight as Yemen conflict worsens," *Lloyd's Loading List*, April 10, 2015. 20
- Hailey Roger, "ICTSI pulls out of Tartous," *Lloyd's Loading List*, January 2, 2013. 21
- Atris Eslam, "World bank arbitrator accepts charges raised by DIPCO against government," *Daily News Egypt*, April 18, 2015. 22
- "Egypt signed final investment deals worth \$33 bn at conference: Salman," *ahramonlien*, March 15, 2015. 23
- Zondi Siphamandla, "Should the BRICS admit Egypt," *E-International Relations*, July 28, 2013. 24
- Newsroom, "Putin visits Egypt in bid to expand influence, arms deal," *The Times of Israel*, April 15, 2015. 25
- "US Lifts arms embargo on Egypt," *AL-Jazeera*, April 1, 2015. 25

- “El Sisi in China: Egypt Will Be a Mainstay of the New Silk Road, December 24, 2014, <https://larouchepac.com/20141224-3> 26
- Fouly Mahmoud, “News Analysis: Egypt counts on China as key partner in economy push,” *African.news.cn*, March 21, 2015. 27
- Samir Menna, “RO-RO agreement not to be renewed,” *Daily News Egypt*, October 27, 2014. 28
- Berg-Logan Munch Daniel, “Iran detains cargo vessel Maersk Tigris,” *Shipping Watch*, April 28, 2015. 29
- Al-Tamimi Thiab Amer, “Egypt facing economic, investor crisis,” *Al-Monitor*, January 13, 2014. 30
- Aman Ayah, “UAE replaces Qatar as Egypt’s partner on Suez project,” *Al-Monitor*, November 5, 2013. 31
- Doaa Farid, “Al-Sisi kicks off new Suez canal project, lays down tightened completion deadline” *Daily News Egypt*, August 5, 2014. 32
- , “Militarying the economy? Egypt army could play role in new Suez lifeline,” *Albawaba*, February 27, 2015. 33
- The new Suez canal project at the Suez Canal Authority, <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=69> 34