

מרוץ הנמלים בים הערבי - תחרות בינלאומית ואזורית על שליטה בנתיבי הסחר

יואל גוז'נסקי וגיל הורביץ

בים הערבי, במרחב המשתרע בין חופי מערב תת-היבשת ההודית למפרץ עדן ומצרי באב אל-מנדב, מתפתחת בשנים האחרונות תחרות על שליטה בנמלים האסטרטגיים הסמוכים לנתיבי הסחר הראשיים. מאבקי השליטה התפתחו, בין השאר, על רקע פעלתנות סינית להשגת אחיזה אסטרטגית בנמלי מפתח במרחב האוקיינוס ההודי, הים הערבי והים האדום. החזירה הסינית למרחב הגבירה אצל ההודים את תחושת האיום הישיר וחיזקה במקביל את ההכרה האמריקאית בצורך למקד את הקשב האסטרטגי לאזור זה. הבהלה לנמל מצד המעצמות העולות, סין והודו, מתרחשת במקביל למאמץ הגובר של מדינות המפרץ הערביות לשפר את היציבה האסטרטגית-ביטחונית שלהן ולהבטיח את ערוצי יצוא האנרגיה ויבוא תוצרת מזון, תוך הפחתת תלותן במצרי הורמוז. כחלק מהמענה לאתגר זה, מדינות המפרץ משקיעות בשנים האחרונות משאבים בפיתוח נמלים במזרח אפריקה ובקרן אפריקה.

בין ג'יבוטי לגוודאר - הרצף הסיני

בשנת 2017 חנכה סין בג'יבוטי את הבסיס הצבאי הראשון בתולדותיה מעבר לים, הכולל רציף עגינה שככל הנראה עובר בימים אלו הרחבה אשר תאפשר עגינה של כלי שיט גדולים. הבסיס הסיני ממוקם סמוך לפתחת מיצרי באב אל-מנדב ומול הבסיסים הצבאיים של ארצות הברית, צרפת ויפן בקצה השני של המפרץ (עובדה שעוררה את כעסן של מדינות אלה על ממשלת ג'יבוטי). בכך השיגה סין דריסת רגל צבאית באחד מצווארי הבקבוק של הסחר העולמי.

במקביל, סין משקיעה מאז 2013 סכומי כסף גדולים בפיתוח נמל מים עמוקים בגוודאר שבפקיסטן. סין חכרה מידי פקיסטן את הנמל הממוקם מאות קילומטרים מפתחת המפרץ הפרסי ותמורת הרחבתו קיבלה את האחריות התפעולית בו עד שנת 2059. פרויקט גוודאר כולל פיתוח מעטפת של כבישים מהירים ודרכי תחבורה, תחנת כוח, שדה תעופה ואזור כלכלי בהשקעה סינית. רשמית, אמור נמל גוודאר לשמש את סין כנקודת חיבור ל"מסדרון" סחר יבשתי שלה עם פקיסטן, אך הסברה הרווחת היא שסין מייעדת את הנמל להרחבת נוכחותה הצבאית, באופן שיקרין על צומת האנרגיה העמוסה בעולם. לאחרונה דווח כי סין אף שוקלת להקים בסיס ימי נוסף בג'יבוטי שפקיסטן, קרוב עוד יותר למצרי הורמוז.

כחלק ממהלכיה לקניית נוכחות אזורית וצבאית, והשפעה מדינית באמצעות השקעה בנמלי ים מעבר לגבולותיה, סין השקיעה בשנים האחרונות הון רב גם בפרויקט ההקמה של נמל המים העמוקים בדוקס, עומאן, סמוך לנתיב "תשע המעלות", מנתיבי הסחר העמוסים בעולם. קונסורציום של חברות סיניות, בגיבוי ממשלתי, רכש שטח באזור הכלכלי המיוחד בפרויקט לטובת הקמת עיר תעשייה סינית-עומאנית (בית זיקוק ומפעל מתנול, מפעלי תעשייה, מתקן לייצור אנרגיה סולארית, אזור תיירות ומתחמי דיור).

בין דוקס לשבהאר - הטריז האמריקאי ; הרצף ההודי

בחודש מארס 2019 חתמה ארצות הברית עם עומאן על הרחבה של ההסכם הביטחוני הקיים בין המדינות. ההסכם המורחב יחול מעתה גם על הנמל החדש בדוקס ועל הנמל הדרומי בסלאה. במקביל חתמו גם הודו ובריטניה בשנה האחרונה על הסכמים ביטחוניים עם עומאן, הכוללים עגינה ושימוש של כלים צבאיים ואזרחיים במתקני נמל דוקס.

הגישה האמריקאית לנמל המים העמוקים בדוקס תעניק לצי החמישי האמריקאי גמישות מבצעית ועגינה בטוחה יותר בהיערכות של כלי שיט אמריקאים מול איראן. חשוב מכך - תקיעת העוגן האמריקאי, הבריטי וההודי בנמל דוקס מגיעה יחד עם "צו מניעה" האוסר הכנסת כלי שיט צבאיים סיניים לנמל, ובכך קוטעת רצף אסטרטגי של נוכחות צבאית סינית בנמלים בין פקיסטן לג'יבוטי.

התחרות הבינלאומית על השימוש בנמל דוקס מסתמנת כאירוע בלימה יעיל מבחינת המערב והודו מול ניסיון חדירה של סין למרחב הימי באוקיינוס ההודי. נראה כי עומאן, חרף אינטרסיה הכלכליים כבדי המשקל מול בייג'ינג ובמקביל לשיתופי פעולה אחרים שהיא מקיימת עם סין, נדרשת בלחץ אמריקאי כבד למנוע מסין נוכחות צבאית במרחב.

הודו, במקביל לכניסתה לנמל דוקס, מקדמת בשנים האחרונות גם את פיתוח נמל המים העמוקים הראשון של איראן בשבהאר, בסמיכות יחסית למיצרי הורמוז. ההשקעה ההודית בתשתיות שבהאר כוללת סיוע בהקמת אזור תעשייה, מימון של סלילת כביש מהיר והנחת מסילת ברזל לאורך 500 ק"מ עד לזהדאן שבגבול אפגניסטן. תמורת ההשקעות בפיתוח, חברה ממשלתית הודית תקבל את הזיכיון להפעיל את המסוף בשבהאר למשך עשר שנים.

שבהאר הוא הנמל הראשון שהודו מתפעלת מחוץ לגבולותיה. חשיבותו של הנמל להודו טמונה בהיותו נקודת כניסה ל"מסדרון צפון-דרום", ציר תנועה אסטרטגי שיאפשר להודו להתחבר דרך היבשה לרוסיה, לאפגניסטן ולמרכז אסיה בכלל, יקצר עבודה נתיבים לשינוע סחורה ויאפשר לה להשיג באופן נוח יותר מחצבים חיוניים.

על חשיבותו של הנמל להודו ולארצות הברית - גם בהקשרי התחרות מול סין - ניתן ללמוד מההחלטה של נמל שבהאר מהעיצומים שהוטלו ב-2018 על איראן. הידוק הקשרים בין הודו לאיראן יאפשר להנהגה בהודו בין השאר לאתגר את ההשפעה של סין ושל פקיסטן באזור. מבחינת ארצות הברית, הגברת ההשפעה ההודית באפגניסטן באמצעות ה"מסדרון" היא יעד חיוני בדרך לדילול נוכחותה שם.

מסומליה עד סודאן - הקרב על נתיב הים האדום

גם במרחב קרן אפריקה ולאורך חופי הים האדום גוברת בשנים האחרונות התחרות הבינלאומית והאזורית על התבססות בנקודות אחיזה אסטרטגיות, שתאפשרנה למדינות להבטיח את חופש השיט שלהן, כמו גם להקרין עוצמה הרחק מגבולותיהן:

טורקיה בנתה בשנים האחרונות בסומליה (מוגדישו) את בסיס הקבע הגדול ביותר שלה מחוץ לשטחה. במקביל, בשנת 2018 חתמו טורקיה וקטר על הסכמים עם חרטום שיאפשרו להן לקיים

נוכחות צבאית באי סואקין שבמימיה הטריטוריאליים של סודאן, אך בעקבות ההפיכה הצבאית, וההשפעה הגוברת של ערב הסעודית ואיחוד האמירויות בסודאן, ספק אם הסכמים אלו יקוימו.

ערב הסעודית מקימה בימים אלו אף היא את בסיסה הראשון מחוץ לגבולותיה, בג'יבוטי, סמוך למצרי באב אל-מנדב ובמקביל לנוכחות הצבאית הקיימת במרחב של ארצות הברית, יפן, צרפת וסין. איחוד האמירויות, שבעבר חכרה בסיס בג'יבוטי, מקיימת נוכחות צבאית באריתריאה, בסומלילנד ומחזיקה גם במסלולי נחיתה ומסופי עגינה קטנים באי פריס השייך לתימן ובארכיפלג סוקוטרה (כחלק מהמאמץ למנוע איום איראני וחותרי על חופש השיט והברחות אמצעי לחימה לתימן).

התחרות בין ערב הסעודית, איחוד האמירויות ומצרים לבין קטר וטורקיה, שזלגה זה מכבר לים האדום, מאיימת ללבות מתחים קיימים וליצור חדשים מול מדינות מזרח אפריקה המארחות, ובינן לבין עצמן. בהקשר זה יהיה גם מעניין לראות כיצד תתפתח התחרות על נמלים והשפעה באזור מיצרי באב-אל מנדב לאור כוונת איחוד האמירויות לצמצם נוכחותה הצבאית בתימן ולאור כוונת טורקיה להגביר נוכחותה בג'יבוטי ובסומליה.

לסיכום, בהיבט הבינלאומי, פיתוח הנמלים באזור משתלב בתוכניות הגיאו-כלכליות המתחרות של סין מזה (Be andlt Road Initiative) ושל הודו מזה (SAGAR; Look West) לפיתוח נתיבי סחר חדשים לשווקים במערב אסיה ובאפריקה. שתי מעצמות העל העולות מעוניינות בשליטה על נתיבי הסחר הראשיים ורואות בנמלים גם פוטנציאל לשמש "שער" כניסה/יציאה לאזורי שליטה.

בהיבט האסטרטגי, האמריקאים (בשת"פ עם הודו ובריטניה) נמצאים בתהליך של בלימה של סין. ההסכמים הביטחוניים שחתמה עומאן עם ארצות הברית, בריטניה והודו, הכוללים היתרי עגינה ונוכחות צבאית בנמל, משקפים את הפיכתו לזירת תחרות בין המעצמות ומונעים לפי שעה מסין לייצר רצף נמלים עם נוכחות צבאית בין פקיסטן-עומאן-ג'יבוטי.

בהיבט האזורי, מדינות המפרץ מפתחות את הנמלים שלהן, בדגש על בניית אזורי תעשייה, מתקני זיקוק ופטרוכימיה, מאגרי אחסון, מתקני יצוא ואזורי סחר חופשי. זאת, כחלק מהתוכניות לגיוון הכלכלות ולצמצום התלות באנרגיה, או לפחות בנתיבי היצוא הקיימים. מבחינת ישראל, התחרות על הים האדום מאפשרת התבססות של שחקנים שונים לאורך נתיבי הגישה הדרומיים למפרץ אילת ולתעלת סואץ – ואלו מייצרים מרחב חדש של אתגרים, אך לצדן אולי גם הזדמנות למעורבות של ישראל (בחתימה נמוכה) בחלק מהמיזמים.

*** ד"ר יואל גוז'נסקי הוא חוקר בכיר במכון למחקרי ביטחון לאומי; גיל הורביץ עובד במשרד המודיעין.