

תעלת איסטנבול: "הפרויקט המשוגע" של ארדואן תופס תאוצה

רמי דניאל וגליה לינדנשטראוס

נשיא טורקיה, רג'פ טאיפ ארדואן, מקדם רעיון לבניית תעלת איסטנבול – בין הים השחור לים המרמרה – כנתיב מעבר מקביל למצר הבוספורוס. הרעיון עצמו אינו חדש, אך ארדואן מקווה שמימושו יהיה אחד מההישגים המשמעותיים של תקופת שלטונו. מנגד, ראש עיריית איסטנבול, אקרם אימאמולו, שנבחר לתפקיד למרות תמיכתו הנחרצת של הנשיא במועמד אחר, הוא מראשי המתנגדים לפרויקט. הטענה המרכזית נגד הפרויקט היא שקידומו יגרום נזק חמור לסביבה. תרחישים מדאיגים בהקשר זה צופים השפעה גם על מדינות לחופי הים התיכון – וביניהן ישראל. מעבר לכך, גם היסטורית, סוגיית המעבר במצרים הייתה סלע מחלוקת ברמה הבינלאומית. בניית התעלה עשויה לסכן את אמנת מונטרה מ-1936 להסדרת המעבר במצרים וללבות מחלוקת בין טורקיה לרוסיה. בנוסף, אפשר שבניית התעלה תחריף את המתח שכבר קיים בין טורקיה לבין יוון וקפריסין – מדינות שבשנים האחרונות נרשמה התקרבות בין לבין ישראל – וכך להשפיע גם על אינטרסים של ישראל במזרח הים התיכון.

מאז 2011 מקדם נשיא טורקיה, רג'פ טאיפ ארדואן, חפירת תעלה בין הים השחור לים המרמרה כנתיב מעבר מקביל למצר הבוספורוס. בשנה האחרונה גברה נחישותו לממש את הפרויקט, למרות ביקורת הולכת וגוברת נגדו. הרעיון לחפור תעלה כזאת אינו חדש ולמעשה מדובר ברעיון ישן, שעלה מעת לעת כבר מהמאה ה-16, ואשר הוזכר בפעם האחרונה בתחילת שנות התשעים של המאה הקודמת. התעלה החדשה, שאורכה המתוכנן בגרסתה האחרונה יהיה כ-40 קילומטר ורוחבה כ-150 מטר, אמורה לפתור בעיות הקשורות למעבר הספינות דרך מצר הבוספורוס.

מסלולה הישר יחסית של תעלה מלאכותית, לעומת פיתולים חדים במצר הבוספורוס, אמור למנוע תאונות ונזקים לעיר ולסביבה. בניית נתיב נוסף למעבר בין שני הימים מיועד גם להקל על העומס בבוספורוס, דרכו עוברות יותר מ-40,000 ספינות בשנה (יותר מתעבורת הספינות בתעלת סואץ ובתעלת פנמה גם יחד), כאשר ממשלת טורקיה צופה עלייה במספר זה בעשורים הבאים. זאת, אף שבשנים האחרונות חלה ירידה בתעבורה במצר בגלל בנייתם של צינורות נפט וגז חדשים. בנוסף, לפי טענות הממשלה הטורקית, היא תהיה רשאית לגבות דמי מעבר גבוהים מהספינות העוברות בתעלה – גבייה שאינה מתאפשרת בבוספורוס בגלל אמנת מונטרה (1936). שר התחבורה הטורקי העריך שבשלב ראשון ההכנסות מדמי המעבר יהיו כמיליארד דולר בשנה, ולטענתו הן יוכלו אף לצמוח לחמישה מיליארד דולר. לבסוף, פרויקט תעלת איסטנבול כולל לא רק את חפירת התעלה עצמה אלא גם הקמה של עיר חדשה לחופי התעלה, שבה יוכלו לגור כמיליון תושבים, ופיתוח תשתיות שונות, בכללן נמל התעופה החדש של איסטנבול.

הכוונה לממש את רעיון תעלת איסטנבול היא הביטוי האחרון לתהליך הפיתוח המואץ המתרחש בטורקיה. מאז 2003, תקופת כהונתו הראשונה של ארדואן כראש ממשלה, צמחו תשתיות חדשות בכל טורקיה, ובמיוחד באיסטנבול, שבה נבנו בשנים האחרונות, בין היתר, גשר חדש מעל

הבוספורוס, קו רכבת תחתית בין אסיה לאירופה, ונמל התעופה שתוכנן להיות מהגדולים בעולם ובנייתו הושלמה ב-2019. ארדואן מתגאה בקידום של מה שהוא מכנה "פרויקטים משוגעים", במיוחד לקראת חגיגות מאה השנים לכינונה של הרפובליקה הטורקית ב-2023.

בזכות פרויקט תעלת איסטנבול, נשיא טורקיה מדגיש את מקומו בין גדולי האומה. אם התעלה תצא לדרך, הוא יוכל לטעון שהצליח לעשות מה שסולטנים וראשי ממשלה שונים בעבר לפניו רק חלמו עליו. נושא דמי המעבר ישמש דרך להראות לאומה שארדואן הצליח אף יותר ממייסד הרפובליקה הטורקית, מוסטפא כמאל אטאטורק, שעל בסיס הסכמי מונטרה החזיר את הבוספורוס לריבונות טורקית, אך בתנאי ששפינות יעברו דרכו בלי דמי מעבר. לעומת זאת, אם תיבנה תעלת איסטנבול היא תהיה תחת ריבונות טורקית ובה בעת טורקיה תזכה לרווחים.

מנגד, המתנגדים לפרויקט מותחים ביקורת על התוכנית שנראית להם דוגמה נוספת לתנופת בנייה מואצת מדי, המתבצעת ללא חשיבה מספקת. כמו כן, העלות המשוערת של עבודות החפירה (כ-13 מיליארד דולר לפי הערכות הממשלה וכ-20 מיליארד דולר לפי הערכות לא-רשמיות) נתפסת על ידי רבים כנטל כבד מדי על הכלכלה הטורקית, שכבר אינה צומחת באותו הקצב שאפיין את העשור הראשון לשלטונה של מפלגת הצדק והפיתוח (AKP). ביקורות נוספות מתמקדות בהשפעת התעלה על הסביבה, הן מבחינת הטבע והן מבחינת העיר ותושביה. מחקרים מצביעים על סיכונים שונים כתוצאה של החיבור בין הים השחור לים המרמרה, ובמיוחד לאחרון. יתרה מכך, העבודות לחפירת התעלה יכללו כריתה של מאות אלפי עצים, מה שיגביר את בעיית זיהום האוויר באיסטנבול. כן קיימים חששות לגבי אספקת מי שתייה לעיר. כ-40 אחוזים ממי השתייה של איסטנבול מגיעים מתראקיה - החלק האירופי של טורקיה - והאספקה תופרע כתוצאה מהפרויקט והשלכותיו. אנשי תראקיה עצמם עלולים להיזק מהתעלה המתוכננת, שתפגע במידה ניכרת בחקלאות ובתעשיית הדייג. יותר מכך, יצירת מחסום ימי חדש בין איסטנבול לתראקיה תקשה על תנועות של כוחות הביטחון, במקרה שיצטרכו להגן על הגבול האירופי של טורקיה, וכן על יעילות פעולות ההצלה במקרה סביר יותר של אסון טבע באיסטנבול, שחלקה המערבי יהפוך לאי, או בתראקיה, שתהיה מנותקת משאר טורקיה.

לבסוף, קיים חשש עמוק משחיתות סביב הפרויקט. האופוזיציה רואה בתוכניות הבנייה של הממשלה דרך להעביר כספים מתקציב המדינה לתומכיו של ארדואן באמצעות החברות הפרטיות שיהיו מעורבות בפרויקט ואשר קירבתן לשלטון ידועה. בנוסף לכך, התגלה שחלק מהאדמות במסלול המתוכנן של התעלה נרכשו על ידי גורמים הקרובים לארדואן ולמפלגת הצדק והפיתוח. עובדה זו מעצימה את התרעומת הציבורית מכיוון שאנשים אלה ירוויחו לא מעט כסף כשהמדינה תקנה את האדמות הדרושות לחפירת התעלה.

התנגדות ציבורית מסוג זה אינה חדשה לארדואן, שהתמודד עם ביקורת דומה כל אימת שהשיק פרויקט גדול וביצע אותו למרות זאת. אולם, תעלת איסטנבול נעשתה נקודת החיכוך המרכזית בינו לבין אקרים אימאמולו, ראש העיר החדש של איסטנבול. מאז שנבחר לתפקיד, למרות מאמציו הרבים של הנשיא להביא לבחירתו של מועמד אחר, יצר אימאמולו מומנטום סביבו, הפך להיות כוכב עולה ונחשב יריב פוטנציאלי לארדואן. אימאמולו עומד בראש המתנגדים לפרויקט התעלה, המכונה בפיו "אסון". הוא החליט להוציא את עיריית איסטנבול מהפרויקט וערער בבית המשפט על דוח השפעה על הסביבה, שקבע שאין מניעה לקדמו. במקביל, משאבי הפרסום של

העירייה מגויסים לטובת הקמפיין נגד התעלה. אף על פי כן, גל ההתנגדות העולה בחברה הטורקית ובשורות אופוזיציה לא עצר עד כה את ארדואן, שמצדו ממשיך להפגין נחישות לקדם את הפרויקט ותוקף בחריפות את המפקפקים בנחיצות או יעילות התעלה.

מבחינה בינלאומית, אמנת מונטרה המסדירה את המעבר במצרים בזמן שלום ובזמן מלחמה, קריטית מבחינתן של המדינות השוכנות לחופו של הים השחור, ובראש ובראשונה רוסיה, אשר בשבילה הבוספורוס הוא דלת הכניסה לים התיכון. כל עוד טורקיה תקפיד על קיום רוח האמנה גם לגבי תעלת איסטנבול, במיוחד אשר להגבלות ביחס למעבר אוניות מלחמה של מדינות שאין להן חוף בים השחור, לכאורה לא צריכה להיווצר בעיה מבחינת רוסיה. עם זאת, דמי מעבר בתעלה החדשה יהפכו ככל הנראה את מעבר הסחורות דרכה משתלם פחות ובעל השלכות שליליות על הכלכלה הרוסית. כך, "עידוד" ספינות לעבור בתעלה על מנת לגבות דמי מעבר עלול להפוך את הנושא לסוגיה שבמחלוקת בין טורקיה לרוסיה.

לפרויקט שיהיו לו השפעות סביבתיות על ים המרמרה והים האגאי יהיו קרוב לוודאי גם השלכות שיגיעו לישראל. בין היתר, יש חשש שזיהום מהים השחור יפגע אנושות בים המרמרה, מה שעלול להשפיע על הים התיכון כולו. מעבר לכך, חלק מאספקת הנפט לישראל מגיעה דרך מצר הבוספורוס, כך שנדרשת ערנות לשינויים באזור, ולו רק למחיר תעבורה גבוה יותר עקב דמי המעבר בתעלה החדשה. אם כפי שחוזים המתנגדים, יהיו לתעלה השלכות שליליות ניכרות על הסביבה, אפשר שייווצר גורם מתח נוסף ביחסים של טורקיה עם שכנותיה, ובמיוחד במישור היחסים עם יוון. לאור ההתקרבות בין ישראל לבין יוון וקפריסין בעשור האחרון, היא לא תוכל לחמוק מהשפעות עליה עקב רמת המתח בין לבין טורקיה, כפי שניתן היה לראות בדצמבר האחרון כאשר ספינת מחקר ישראלית גורשה מהמים הכלכליים של קפריסין על ידי ספינות צי טורקיות, וזאת למרות שפעילותה שם הייתה באישור השלטונות הקפריסאים.

בהקשר הרחב יותר, לטיב יחסי טורקיה-רוסיה יש השלכה ישירה על היחסים בין טורקיה לבין מדינות מערביות, ובפרט ארצות הברית. טורקיה ורוסיה אמנם רואות עין בעין בנושאים מסוימים, אך הגדלת מספר הנושאים שבמחלוקת, ביניהם התגברות הלחימה במחוז אידליב בסוריה והמעורבות הטורקית בה, וכן התמיכה בצדדים הנגדיים במלחמת האזרחים בלוב ובעתיד הקרוב אולי תיווסף למוקדי המתח גם תעלת איסטנבול, עלולה לגרום להתרחקות מסוימת בין המדינות. מערכת היחסים בין טורקיה לרוסיה כבר זוכה, וצריכה להמשיך לזכות, לתשומת לב בירושלים. תעלת איסטנבול עלולה להיות נדבך נוסף במערכת יחסים מורכבת זו.