

מבט על, גיליון 1460, 26 באפריל 2021

חסימתה של תעלת סואץ – לקחים ואתגרים

תומר פדלון, אופיר וינטר ושמואל אבן

בשלהי מארס 2021 נחסמה תנועת כלי שיט בתעלת סואץ לשני הכיוונים בעקבות ספינה שנתקעה בתעלה. האירוע חשף את הפגיעות של מערכת הסחר הגלובלית והציף את האתגרים העומדים בטווחים הבינוניים והארוך בפני התובלה הימית הבינלאומית בכלל, ובפני מצרים בפרט. ולגבי ישראל, משבר חסימתה של תעלת סואץ ממחיש את הפוטנציאל שלה להציע גשר יבשתי מאילת לים התיכון. חברת קצא"א מיישמת רעיון זה, אם כי בסדר גודל מצומצם ביותר, מזה שנים רבות בתחום האנרגיה, וקיימת יוזמה לשנע נפט ותזקיקים מאיחוד האמירויות לאירופה דרך קו זה. אך כל פרויקט ישראלי עתידי צריך לקחת בחשבון את דאגותיה של מצרים, שעבורה מהווה התעלה לא רק מקור פיננסי חשוב, כי אם גם סמל לאומי. על ירושלים להוביל את התכניות הנרקמות בתיאום ובשקיפות מול קהיר ולפעול – במידת הניתן – לכך שהן לא יבואו על חשבונה של מצרים. בנוסף, על ממשלת ישראל להעריך את הסיכונים שמהווים פרויקטים מסוג זה לשמורות הטבע הימיות והיבשתיות בדרום הארץ ולפעול למניעתם.

במארס האחרון, לראשונה מאז פתיחתה מחדש ב-1975, נחסמה התנועה בתעלת סואץ על ידי ספינת המשא הענקית "Ever Given", כשהיא משאירה אחריה שובל ארוך של מאות ספינות הנושאות במטען סחורות בשווי מיליארדי דולרים. חילוץ, שארך שישה ימים, הומשל במצרים ל"מלחמת ששת הימים" ולניפוץ קו בר-לב. הספינה שעשתה את המסלול מינטיאן שבסין לנמל רוטרדם, הינה אחת הארוכות בעולם (400 מטרים) ואחת הכבדות ביותר (224 אלף טון). הקיבולת של הספינה הינה עשרים אלף קונטיינרים, ובזמן מעברה בתעלה היא הייתה כמעט מלאה. החסימה הובילה לשיבושים זמניים בשרשראות האספקה העולמיות.

תעלת סואץ הינה עורק מרכזי בסחר הגלובלי ומדי שנה עוברות בה סחורות המהוות מעל 12 אחוזים מהסחר הגלובלי. מיקומה האסטרטגי מאפשר חיבור מהיר בין השווקים של המזרח לשווקים של אירופה. כך למשל, ספינה העושה את דרכה מטאיוואן להולנד במהירות 30 קמ"ש דרך הנהר החלופי של כף התקווה הטובה, תאלץ לעבור 13.5 אלף מיל ימי, ב-34 ימים עד שתעגון בנמל רוטרדם, לעומת 10 אלף מיל ימי ו-25.5 ימים דרך תעלת סואץ. לפי חברת לויס (Lloyd's List Intelligence), עלות החסימה לכלכלה העולמית נאמדה ב-9.6 מיליארד דולר ליום, בהתחשב בכך שהחסימה דו-סיטרית. ניתן להעריך שהאירוע ייקר את עלויות הביטוח הימי, לפחות דרך תעלת סואץ, נוכח חשיפת פגיעותו של נתיב השייט.

התובלה הימית הגלובלית

לפי נתוני ארגון הסחר העולמי (WTO) שהתפרסמו בסוף מארס 2021, הסחר העולמי (בים, ביבשה ובאוויר) התכווץ עקב משבר הקורונה בשיעור של 5.3 אחוזים בלבד לעומת החששות המוקדמים לשיעור דו-ספרתי. לשם השוואה, בעקבות המשבר הפיננסי ב-2008, הסחר העולמי התכווץ בשיעור של 12.2 אחוז בשנת 2009. תחזית הארגון לשנת 2021 צופה עלייה של 8 אחוזים

בסחר העולמי. התובלה הימית הינה האמצעי העיקרי להעברת סחורות ואחראית על כשמונים אחוזים מהסחר בטובין בעולם. חשיבות התובלה הימית עלתה עוד יותר בעקבות משבר הקורונה שהוביל להפחתה דרמטית בטיסות הבינלאומיות וכפועל יוצא לירידה בתובלה האווירית. הביקוש למכולות, העלייה במחירי חומרי הגלם והתחזקות היואן מול הדולר הובילו להתייקרות ניכרת במחירי המכולות ולעלייה במחירי התובלה הימית. חסימת התעלה יצרה החמרה זמנית נוספת במצב.

התובלה המהירה של סחורות ברחבי העולם הינה אחד מפירות הגלובליזציה ממנו נהנים הצרכנים וחברות עסקיות ברחבי העולם. הגידול החד בסחר בינלאומי בעקבות הגלובליזציה יצר גם שינויים בתובלה הימית. לפי ענק הביטוח, אליאנץ גלובל (Allianz Global), הקיבולת של הקונטיינרים גדלה במאות אחוזים בשנים האחרונות והכפילה את עצמה בעשור האחרון.

מגמה זו השפיעה גם על התעבורה בתעלת סואץ. נכון לשנת 2019 עברו בממוצע מדי יום 51.7 ספינות בתעלה, נושאות עימן מטענים במשקל ממוצע של 3.3 מיליון טון ביום. לפני עשור הקיבולת המקסימלית של הספינות הייתה עשרת אלפים קונטיינרים וכיום היא עומדת על עשרים אלף. בשנים האחרונות נשמעו אזהרות גוברות מפני חסימה כפי שאירעה בתעלה, מפאת גודלן של הספינות המודרניות.

התקרית בתעלה מחייבת להסב את תשומת הלב הבינלאומית לשלושה עניינים:

1. איומי טרור: חסימת התעלה הבליטה את הפגיעות של מערכת הסחר העולמית ואת התלות הקיימת בנתיבי הסחר המרכזיים. ארגוני טרור, ביניהם שלוחת 'המדינה האסלאמית' הפועלת בצפון סיני, עלולים לנצל את הפגיעות הזו כדי לפגוע בנתיבי סחר מרכזיים, שרבים מהם עוברים באזורים אסטרטגיים רגישים לרבות מיצרי הורמוז והבוספורס.
2. נתיבי סחר חלופיים: האירוע בתעלת סואץ הוכיח, כי מוטב לרשתות הסחר האזוריות והעולמיות לא להיות תלויות בנתיב סחר מרכזי אחד. תעלת סואץ אמנם מקצרת משמעותית את זמן ההובלה ממזרח למערב, אולם החסימה הוכיחה שהתלות בנתיב היא גדולה מדי ומחייבת אלטרנטיבות למעבר הסחורות מאסיה לאירופה. המשבר עשוי לתמוך בשיקולים לפיתוח הנתיב הארקטי, שכיום משמש בעיקר את רוסיה, ויכול לקצר את זמן המסע מסין להולנד ל-15 יום בלבד. הקושי בפיתוח הנתיב נובע מכך שהוא מחייב הפשרת קרחונים ועלול לפגוע במערכת האקולוגית, אך אירוע החסימה מחזק את השיקולים בזכותו מה גם שהתחממות כדור הארץ מובילה להמסת הקרחונים ופתיחת נתיב זה ממילא.
3. הגדלת יכולת הייצור העצמית: משבר הקורונה פגע בראשיתו בייצור במזרח אסיה ומכאן בשרשראות האספקה העולמיות, מה שגרם מחסור במוצרים מסוימים. תופעה זו העלתה מאוב את רעיון שימורה של יכולת ייצור עצמית גדולה יותר. חסימת נתיבי הסחר בסואץ עשויה לחזק במשהו קו מחשבה זה.

הלקחים המצריים

במצרים נשמעה אנחת רווחה בעקבות חילוץ הספינה Ever Given, אשר הוצג כהישג לאומי שנרשם בידיים מצריות, הודות למהנדסים המצרים המקומיים, שהסתייעו בחברת חילוץ

הולנדית. תמלוגי המעבר בתעלת סואץ הינם מקור עיקרי למטבע זר עבור מצרים, ומדי שנה מעשירים את קופת המדינה ברווח ישיר של קרוב לשישה מיליארד דולרים, שמהווים כשני אחוזים מהתוצר הלאומי. כל יום שבו התעלה נותרה מושבתת, הסב למצרים נזק ישיר שהוערך בכ-13 מיליון דולר, אבל פוטנציאל הנזק התדמיתי משמעותי יותר. לאחר חילוץ הספינה, רשות תעלת סואץ החרימה אותה מבעליה בדרישה לפיצויים בסך 900 מיליון דולר בגין מבצע החילוץ, עלויות ההשבתה ואובדן ההכנסות כתוצאה מהחסימה בתעלה.

נשיא מצרים, עבד אל-פתאח א-סיסי, אמר למחלצים תוך כדי המשבר כי המוניטין של מצרים מונח על כתפיהם. לאחר חילוץ הספינה, הוא התחייב לחקירה מקצועית של נסיבות האירוע, ולנקיטת הצעדים שיבטיחו שמצרים תוכל להמשיך למלא את תפקידה כעורך ימי עולמי. בהתייחס לאפשרות שמצרים תיאלץ בעתיד להתחרות עם נתיבי סחר חלופיים, ציין א-סיסי כי כל מדינה רשאית לפעול בהתאם לאינטרסים שלה, וכך תעשה גם מצרים.

ואכן, לצד תכניות להרחבת החלק הדרומי של נתיב התעלה, מצרים מקימה נתיבי סחר חלופיים משלה ביבשה. בראשית 2021 הכריזה על אודות תכנית בעלות של שלושה מיליארד דולר להקמת רכבת מהירה למעבר סחורות ונוסעים, אשר צפויה לחבר בתוך שנתיים בין הנמלים עין אל-סוחינה בים האדום ואל-עלמין בים התיכון ולעבור דרך הבירה המנהלית החדשה. זמן הנסיעה הצפוי הוא שלוש שעות. בנוסף, א-סיסי הכריז על פיתוח ופתיחה קרובים של נמלי ים נוספים בים האדום ובים התיכון.

דוברים מצרים מדגישים כי אין נתיב סחר חלופי המסוגל להתחרות עם המיקום הגיאוגרפי של תעלת סואץ, אשר נהנית מיתרונות ייחודיים, בהם: מיעוט תאונות בהשוואה לנתיבי סחר עולמיים אחרים; עלויות נמוכות לעומת נתיבי סחר יבשתיים המחייבים טעינה ופריקה של סחורות; אופציות עתידיות להרחבה ולהעמקה של נתיב התעלה במידת הצורך; מערכות בקרה מתקדמות.

משמעויות לישראל

משבר חסימתה של תעלת סואץ ממחיש את הפוטנציאל של ישראל להציע גשר יבשתי מאילת לים התיכון. חברת קצא"א מיישמת רעיון זה מזה שנים רבות בתחום האנרגיה אם כי בסדר גודל מצומצם ביותר. כיום קיימת יוזמה לשנע נפט ותזקיקים מאיחוד האמירויות לאירופה דרך קו זה שאם תמומש תגדיל את מספר המכליות שיעגנו בנמל קצא"א, לצד חופי רחצה ושוניות אלמוגים, מ-1-5 מכליות בשנה לעשרות בשנה.

בנוסף, ביכולתה של ישראל לספק תשתית לסחר בעולם באמצעות שינוע סחורות בין נמל אילת לנמליה בים התיכון. מימוש הרעיון מצריך את האצת פרויקט הקמת קו הרכבת לאילת ואת גידול קיבולות של הנמלים בישראל. בינואר 2012 אמר ראש הממשלה בנימין נתניהו כי הקו ישמש לא רק להעברת נוסעים (בתוך ישראל) אלא גם להעברת סחורות מאסיה לאירופה. השינוע דרך ישראל לא ייתר את התעבורה בתעלת סואץ, היות שהיקפי הסחר גדלים בהתמדה והתעלה מאפשרת שינוע רציף, בעוד השינוע דרך ישראל מחייב פריקה וטעינה. על אף שבדיקות שנערכו לפרויקט הטילו ספק בכדאיות הכלכלית של קו רכבת לאילת, ובפרויקט טמונים סיכונים אקולוגיים, ישראל רואה בו נכס אסטרטגי, שיחבר את העיר הדרומית וישובים לאורך המסילה עם מרכז הארץ, וכן יאפשר לה להציע קו תעבורה בין יבשתי, גם אם מוגבל בהיקפו. יצוין שכדי

להפוך את המסילה לאילת לגשר יבשתי משמעותי לשינוע סחורות, תידרש הרחבתו של נמל אילת באופן שעלול לפגוע קשות במערכת האקולוגית הימית של המפרץ.

בכל פרויקט עתידי, על ישראל לקחת בחשבון את דאגותיה של מצרים, שעבורה מהווה התעלה לא רק מקור פיננסי חשוב, כי אם גם סמל לאומי. התכניות הישראליות הקיימות אינן אמורות להשפיע באורח ניכר, אם בכלל, על היקף התעבורה בתעלת סואץ, אך סוגיית הנתיבים החלופיים מעוררת במצרים חששות ומלבה קונספירציות אנטי-ישראליות. לפיכך, על ירושלים להוביל את התכניות הנרקמות בתיאום ובשקיפות מול קהיר ולפעול – במידת הניתן – לכך שהן לא יבואו על חשבונה של מצרים.

כמו כן, לצד הסוגייה המצרית, לפרויקטים אלו פוטנציאל גבוה לגרימת לנזקים סביבתיים בלתי הפיכים בשמורות הטבע היבשתיות והימיות של דרום הארץ. פגיעה מכוונת או תקלה באחת ממכליות הנפט במפרץ אילת/עקבה עלולה להמיט חורבן על שוניות האלמוגים הייחודיות בו ולפגוע באופן חמור בתיירות הן באילת והן בסיני. על כן, מומלץ כי ישראל תבחן את יוזמת קצא"א כמו גם את הפרויקטים האחרים על מכלול היתרונות והסיכונים, כולל האסטרטגיים, הכלכליים, האזוריים והסביבתיים.

*תודה לד"ר שירה עפרון על הערותיה המועילות