

## שלוש שנים לנמל המפרץ: תמונת מצב

גליה לביא | 10 בספטמבר, 2024 | גיליון 1895

בימים אלו מצוינות שלוש שנים לחניכת נמל המפרץ בחיפה. עוד טרם החל הנמל את פעילותו המסחרית, בשלהי ספטמבר 2021, וביתר שאת בהמשך שנות פעילותו, נרשמו אתגרים רבים שבפניהם ניצב הנמל, פרט לאלה הכרוכים בתפעול נמל חדש. תפעול הנמל על ידי חברה ישראלית שבבעלות תאגיד סיני הזמין ביקורת נרחבת בישראל ובארצות הברית. מגפת קורונה, מציאות פוליטית מורכבת בישראל וכן מלחמה רב-זירתית שישראל נקלעה אליה ב-2023, אף הם הערימו קשיים. ועם זאת, ולמגינת ליבם של מתחרינו, נמל המפרץ ממשיך לפעול וזוכה גם להצלחות. במאמר זה נסקרים הקמתו, האתגרים שבפניו ומידת הצלחתו.

סיפורו של נמל המפרץ מתחיל בשנת 2013, עם ביקוריהם בסין של ראש הממשלה דאז בנימין נתניהו ובהמשך שר התחבורה דאז ישראל כץ. השר כץ חתם עם סין על הסכם שיתוף פעולה בתשתיות, שבין היתר הוביל למעורבות חברות סיניות בהקמה ובהפעלת שני נמלים חדשים - הזיכיון להפעלת נמל המפרץ בחיפה ובניית תשתיותיו של נמל הדרום באשדוד. נמלים אלו, נבנו כנמלי מים עמוקים שמאפשרים אף הם עגינת אוניות גדולות כדי שישראל תוכל להשתלב במפת הגאו-לוגיסטיקה העולמית, ואולי אף תצליח לשמש כהאב ימי עבור אגן הים התיכון ומדינות הים התיכון.

ואולם, לא היו קופצים רבים על המכרז להקמת הנמלים החדשים ובמיוחד הצפוני שבהם. לימים העיד שגריר ארצות הברית דאז על אודות ניסיונותיו לגייס חברות אמריקאיות למכרז, אולם מאמציו עלו בתוהו. לבסוף פנה יונה להב, ראש עיריית חיפה דאז, לראש עיריית שאנגחאי, עיר תאומה של חיפה, וביקש ממנו לעניין אותו במכרז את קבוצת Shanghai International Port Group (SIPG), שהקימה ומתפעלת את נמל שאנגחאי, נמל המכולות העמוס בעולם. עבור SIPG, ההצעה הייתה בגדר ניסיון נוסף לצאת מגבולות סין אל העולם לאחר הרפתקת נמל זיברוג הבלגי הכושלת, באמצעות נמל במיקום גאו-לוגיסטי מפתה, במדינה מפותחת ודמוקרטית. עבור ישראל, משמעות החיבור ל-SIPG הייתה הבאה של טכנולוגיה מתקדמת מתחום הנמלים, שלא הייתה מוכרת בישראל, לרבות מיכון תפעולי חדיש.

SIPG הייתה הקבוצה היחידה שניגשה למכרז וכמובן זכתה בו ב-2015. אולם האופוריה הגיעה לקיצה טרם החלה החברה את פעילותה בנמל. עוד לפני תחילת עבודתו המסחרית בשלהי ספטמבר 2021, כבר חווה הנמל קשיים רבים ולא רק בשל מגפת הקורונה. התנגדויות שהציבה ראש עיריית חיפה החדשה, עינת קליש-רותם, יצרו עיכובים בהקמת תשתיות בתוך

הנמל עצמו לרבות ניסיונות לשינוי תוכניות הנמל המאושרות, באישורי וסלילת כבישים אל הנמל ועוד; כניסתו של הנשיא דונלד טראמפ לבית הלבן והקמפיין שלו נגד "הנגיף הסיני", גרעון הסחר של ארצות הברית עם סין, השקעות סיניות בתשתיות ובאופן כללי כל מה שקשור לסין, הביאו עימם אווירה של חשדנות ואף פרנויה כלפי מעורבות סינית, במיוחד בתשתיות לאומיות. מכאן, הדרך הייתה קצרה לשורת אזהרות מפי גורמים שונים בישראל בנוגע לבעיות הצפויות לישראל בשל הסכמתה לאפשר לסינים לנהל בשטחה נמל.

## הביקורת נגד נמל המפרץ

בכנס שערך המרכז למחקרי מדיניות ואסטרטגיה ימית באוניברסיטת חיפה ב-2018 [נטען](#) שהצי השישי לא יעגון יותר בנמל חיפה; אחרים טענו שבמקרה של אירוע ביטחוני, הסינים יעצרו את הפעילות בנמל; חלקם אף הרחיקו וטענו שהסינים יאפשרו כניסה של ספינות קרב איראניות (או סיניות) לנמל; אחרים הסתפקו במסר שמרני לגבי אפשרות של ריגול סיני מתוך מערכות הנמל. תהא הבעיה אשר תהא, טענו המבקרים, ישראל עשתה טעות ועליה לתקנה. יש לבטל את ההסכם עם הסינים, דרשו, ולהרחיקם מהנמל.

למרות ההתנגדויות והביקורות, נמל המפרץ נכנס לפעילותו המסחרית בספטמבר 2021 והוא מעסיק (נכון לסוף 2023) כ-150 עובדים ישראלים וכ-20 סינים. מגפת הקורונה סייעה למשרד התחבורה להצניע את אירוע מתן האישור להפעלתו המסחרית ולקיים באמצעות זום טקס מצומצם שמשך תשומת לב מועטה מצד הציבור הישראלי והממשל האמריקאי. עם זאת ולמרות חששות המבקרים, הוכח במהרה שהממשל היה ממילא פחות מוטרד ממפעילות הנמל, שכן רק חודש לאחר מכן הגיעה ספינת הצי החמישי (USS O'kane) לביקור בנמל חיפה. ארבעה חודשים נוספים חלפו ושוב הגיעה לביקור ספינת צי, הפעם מהצי השישי (USS Jason Dunham). מאז הגיעו ספינות צי נוספות לנמל חיפה: בספטמבר 2022 הצטרפה למבקרים USS Jason Sherman מהצי האטלנטי ובינואר 2023 ביקרה בנמל גם USS Truxtun מהצי החמישי. ביקוריהן של ספינות הצי האמריקאי מפריכות את הטענות שהצי יפסיק לפקוד את נמלי ישראל, וגם משקפות את מידת הסיכון המועטה שהצי האמריקאי רואה בנמל המפרץ. גם הטענות בדבר מתן אישור כניסה לספינות אויב התבררו כמשוללות יסוד, שכן הסמכות לאשר כניסה של ספינה כלשהי אל מרחב הנמל או לדחותה נתונה באופן בלעדי בידי בעלי הנמלים, הלוא היא המדינה, באמצעות חברת התעבורה הימית בחיפה. במקביל, הנמל, כמו כל נמלי ישראל, נתון לפיקוחן של רשויות הביטחון, ועד כה לא דווח על אודות קשיים או ביקורת מוכרת שלהן כלפי נמל המפרץ.

זאת ועוד, במלחמת "חרבות ברזל", שהיא אירוע ביטחוני רחב היקף ומשמעותי, לא הושבת הנמל. לא זו בלבד שהפעילות בנמל לא שובשה ולא פסקה, אלא שהוא קלט גם אוניות שלא יכלו או רצו לעגון בנמל אשדוד עקב ירי רקטות מרצועת עזה וכן עשה מחוות שתכליתן לסיוע למשק הישראלי ולמאמץ המלחמתי, ביניהן תרומה של עשרות מכולות ממוגנות לצה"ל, הארכת הפטור מתשלום לימי אחסון ליבואנים, אירוח מתמשך של פלוגת חיילים וקצינים

מפיקוד העורף (כולל לינה וארוחות), ופעילויות הזדהות עם החטופים הישראליים המוחזקים בידי חמאס.

במהלך שנות פעילותו המשיכה מדי פעם להישמע ביקורת כלפי נמל המפרץ, בעיקר מצד מתחריו, שמשתמשים בשיוכו לחברה סינית כדי להקצין את טענותיהם כלפיו ולתת להן ניחוח פוליטי וגאו-אסטרטגי. למשל, בינואר 2024 שלח יו"ר נמל אשדוד מכתב לרשות הספנות והנמלים [וקרא](#) "לשלול את הסמכתה של החברה הסינית להפעלת הנמל בעת מלחמה ולחדול מהזמנת נציגיה לעדכונים המתקיימים על בסיס קבוע מתחילתה ושהינם בעלי אופי רגיש". היו"ר הקפיד להציג את חברת SIPG כ"נמל הסיני, בבעלות ממשלת סין, מדמשלה אשר שותפה לציר הרשע עם רוסיה ואיראן ותומכת חמאס מוצהרת, אשר הורתה לחברת הספנות הלאומית הסינית, קוסקו לא לפקוד את ישראל".

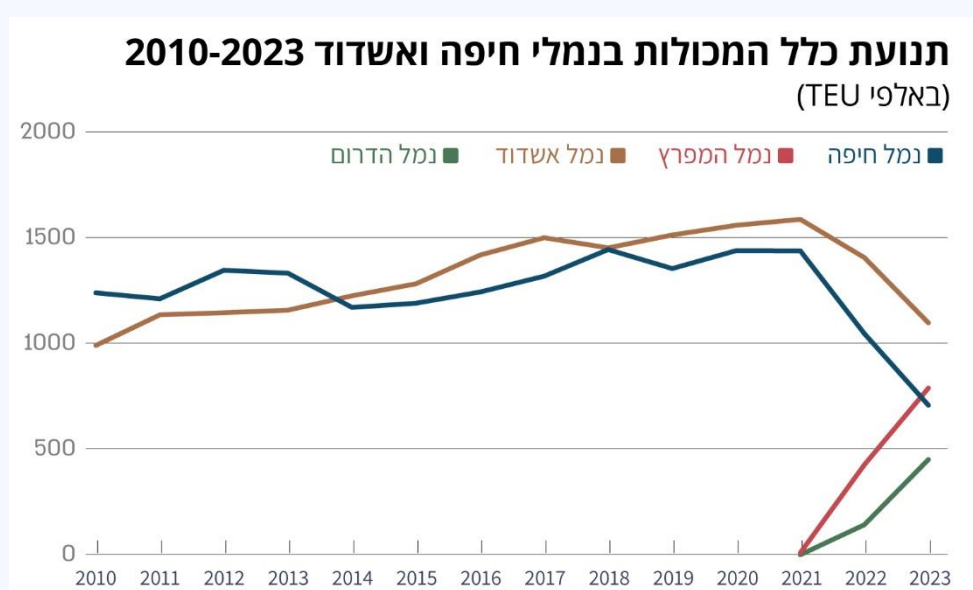
במקרה אחר, במארס אותה שנה, פורסם שארצות הברית חושדת שעגורנים מתוצרת החברה הסינית ZPMC עלולים להעביר מידע תפעולי לבייג'ינג באמצעות חיבור אינטרנטי בין העגורנים למרכז התמיכה הטכני בשאנגחאי. ידיעות אלו [הובילו](#) לשאלות האם אותם עגורנים - המוצבים בישראל בנמל המפרץ, בנמל הדרום, ובנמל אשדוד - בטוחים לשימוש. יו"ר נמל אשדוד מיהר להעביר ביקורת על ה"היצף הסיני" בעולם ולטעון שבנמל אשדוד הוחלפו המערכות האלקטרוניות הסיניות באירופיות, תוך רמיזה שבנמלים אחרים לא בוצע צעד זה.

גם הנהלת נמל חיפה, שמנסה להצר את המנדט שניתן לנמל המפרץ ומאלצה להתחרות בו, טוענת נגד ה"נמל הסיני". ביולי 2024 הפנה יו"ר חברת נמל חיפה - המתופעל על ידי קבוצת אדאני-גדות הישראלית-הודית [במכתב](#) למשרדי האוצר, התחבורה, החוץ, הכלכלה ולגורמים נוספים במשק, ובו הלין על האישור החריג שניתן לנמל המפרץ להשתמש בשני רציפים נוספים על אלו שהותרו לו בהסכם המקורי. מדובר באישור שניתן לנמל המפרץ באפריל 2022 למשך שנתיים ולתפועול מטען כללי בלבד, כדי לפתור את בעיית התורים הארוכים של אוניות המטען הכללי, שהמתינו בכניסה לנמלי ישראל באותה תקופה. לאחר ששרת התחבורה, מירי רגב, התמהמהה במשך מספר חודשים, פורסמה באוגוסט 2024 טיוטת מתווה להסדרת הנמלים, שמאפשר את המשך הפעלת שני הרציפים לצורכי מטען כללי בלבד על ידי נמל המפרץ באופן שלטענת יו"ר נמל חיפה יפגע בתחרות ההוגנת בין הנמלים. בין שטענות אלו צודקות ובין שלא, גם יו"ר חברת נמל חיפה בחר לתבל את דבריו בניחוח בין-מעצמתי, הקפיד להדגיש שמדובר ב"נמל סיני" וטען ש"ההודים חשים מרומים". התברר שגם שרת התחבורה רגב קיבלה נרטיב זה: אחת ההצדקות שהציגה בפנייתה לוועדת הנסיעות של הכנסת לאשר לה נסיעה להודו הייתה, ש"סוגיית רציפים 7 ו-8 בנמל המפרץ שמופעלים בימים אלו על ידי הסינים [היא] סוגייה בעייתית ולאחרונה הפכה להיות לסוגייה מדינית של ממש".

## ביצועי נמל המפרץ

דוח CCPI של הבנק העולמי מדרג את נמלי המכולות בעולם אחת לשנה, לפי מדד זמן השהייה הכולל של האוניות בנמל, כשנמלי חיפה מוצגים בו כיחידת נמל אחת וכך גם נמלי אשדוד. לפי [הדירוג לשנת 2022](#), נמלי חיפה עלו למקום 56 ממקום 196 ב-2021. נמלי אשדוד, התייצבו על מקום 297. ב-2023 שני הקומפלקסים רשמו ירידה בדרוג, סביר שבשל מלחמת "חרבות ברזל".

חלק חשוב בעליית הביצועים של נמלי חיפה [ניתן לייחס](#) לנמל המפרץ, שהצליח לעקוף את כמות המכולות (ב-TEU)<sup>1</sup> שנפרקות ונטענות בנמל חיפה הוותיק. ב-2023 טיפל נמל המפרץ ב-830 אלף מכולות מול כ-700 אלף מכולות בנמל חיפה. גם נמל הדרום הצליח לעורר תחרות עם נמל אשדוד הוותיק שלצידו, אולם במידה פחותה, כפי שניתן לראות בגרף.<sup>2</sup>

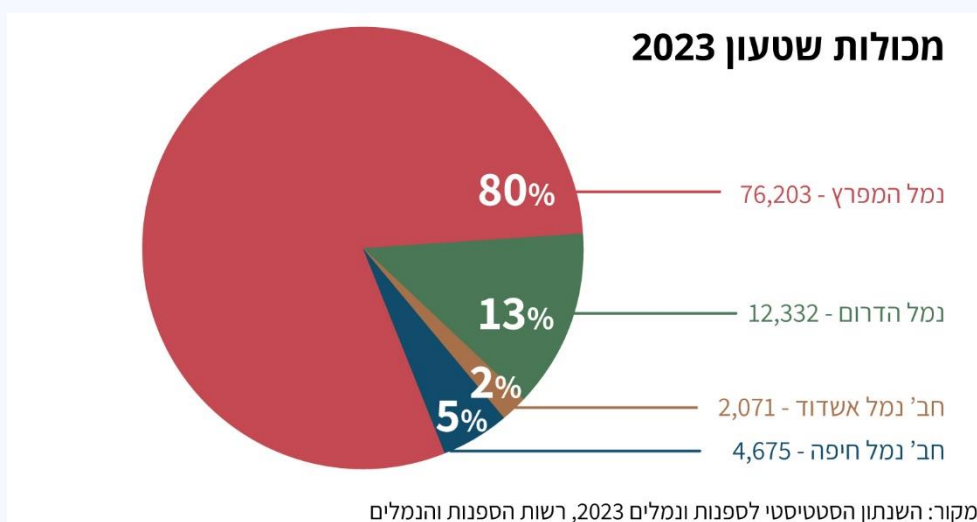
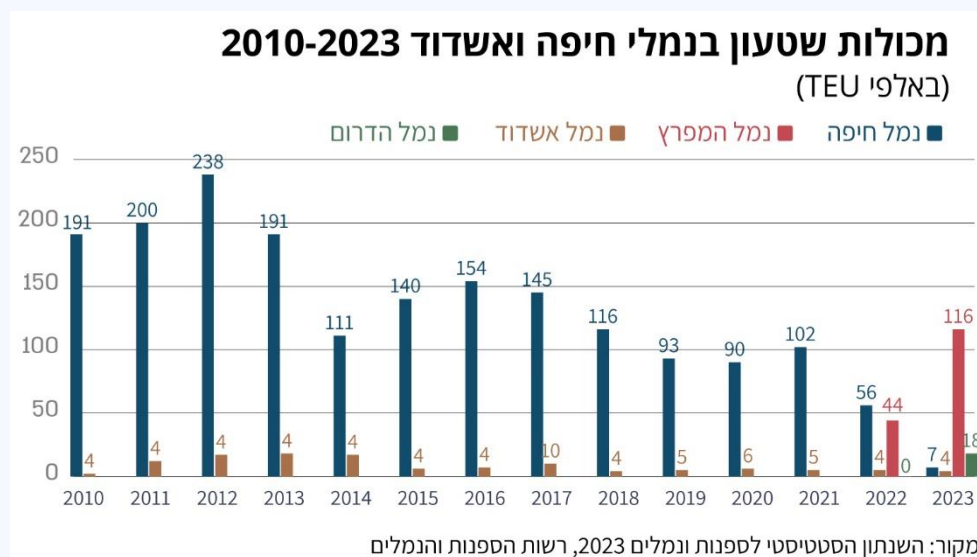


לתחרות הזו יש להוסיף גם את הצלחתו של נמל המפרץ להפוך את ישראל להאב של סחורות, כאשר, לפי [השנתון הסטטיסטי לספנות ונמלים 2023](#), רשם עלייה דרמטית במספר מכולות השטעון<sup>3</sup> שבהן טיפל. גם נמל הדרום רשם עלייה בתחום זה, אולם במידה פחותה:

<sup>1</sup> TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) היא יחידת המידה הסטנדרטית למכולה באורך של 20 רגל.

<sup>2</sup> הגרף מתבסס על נתוני רשות הספנות והנמלים.

<sup>3</sup> שטעון משמעו פריקת מכולות מאוניות ענק והעברתן לאוניות קטנות יותר שיוצאות ליעדים אחרים. תהליך זה מאפשר לנמל להרוויח מהיותו נמל מרכזי בשרשרת האספקה.



לאחר שלוש שנים של עלייה מתמדת בפעילות נמל המפרץ, מלחמת "חרבות ברזל" וההאטה הכלכלית בישראל, האטה במידה ניכרת את המגמה הכללית של תנועת המטענים בנמלי ישראל. שאיפותיו של הנמל להפוך להאב של סחורות בים התיכון הוכו מכה כואבת לאחר שהמלחמה ומערכת היחסים בעיקר עם טורקיה האטו בו את פעילות השטעון באופן ניכר, במקביל לירידה הכללית. הנהלת הנמל מדווחת על ירידה של כ-40 אחוזים מהיקף פעילות הנמל מאז אוקטובר 2023, בעיקר בשל הירידה בפעילות השטעון. בינתיים, נמל המפרץ נערך ליום שאחרי המשבר, מקווה לקבל שוב את ההיתר לפעילויות משלימות ברציפי 7 ו-8, לצורך פריקת מטענים כלליים, ומנסה לשתף פעולה עם נמל עקבה בירדן. בעתיד, אולי יצטרף לנמלי אשדוד וחיפה ויקלוט גם משלוחי כלי רכב, במקום נמל אילת המושבת.

## סיכום והמלצות

בשלוש שנות פעילותו הצליח נמל המפרץ להצדיק את התקוות המסחריות שנתלו בו [והגיע](#) במחצית הראשונה של 2023 לשיא של 454 אלף TEU. אילולא פרצה מלחמת "חרבות ברזל" היה הנמל מגיע ליעד של מיליון TEU בשנה, וסביר שעם החזרה לפעילות רגילה של המשק לאחר המלחמה יצליח לשוב ולעשות כן. בנוסף להיותו נמל מים עמוקים חשוב, הנמל מעודד גם תחרות עם יתר התאגידים בנמלי ישראל, ובראשם חברת נמל חיפה – מפעילת "נמל חיפה הוותיק", שאותו הוא מאתגר להתייעלות ולמצוינות, ובה בעת לביקורת עליו מצד עמיתיו בנמל חיפה השכן, אשר מאז שהופרט בסוף דצמבר 2022 ונרכש על ידי קבוצת אדאני-גדות חוזה ירידה בתוצאות (בעיקר בשל המלחמה), שהובילה גם ל**סכסוך** בין בעליו. התחרות בין שני הנמלים הללו וגם עם שני הנמלים של אשדוד צפויה להמשיך ואף להתעצם לאחר המלחמה, כאשר כלל קיבולת הנמלים (5 מיליון TEU) הגבוהה מהיקף פעילות המכולות הנוכחית בישראל (3 מיליון TEU) מאפשרת תחרות בריאה זאת.

אשר לביקורות על אודות היותו של הנמל "סיני" ולכן מסוכן, מסיבות מגוונות, יש לזכור שמדובר בתאגיד ישראלי לכל דבר, שנמצא בבעלות סינית (בדומה למשל לחברת "תנובה"), וכן שנמל המפרץ, כמו כל התאגידים וחברות הנמל בנמלי ישראל, פועל בזיכיון בלבד מטעם הגוף הממשלתי המנהל את קרקעות הנמלים - חברת נמלי ישראל, נתון לרגולציה ופיקוח של רשות הספנות והנמלים (הגוף שהתיר את הפעלת הנמל בספטמבר 2021) ונתון לפיקוח של גופי הביטחון השונים במדינת ישראל על פי תנאים מוגדרים בכתב הסמכתו. עם השנים, רוב הטענות הופרך ולמיעוטן לא נמצאו ראיות. בעוד שהחששות מתפעול נמל המפרץ על ידי חברה שבבעלות תאגיד סיני לא התממשו, התועלות מפעולתו הן רבות, וכוללות הגברת התחרות בנמלי ישראל והורדת יוקר המחייה.

לא ניתן לנתק את הפעלתה של תשתית חיונית למדינה על ידי חברה ישראלית שבבעלות מעצמה זרה, מיחסה של אותה מעצמה כלפי ישראל. מאז ה-7 באוקטובר, ממשלת סין לא גינתה את חמאס או את מעשיו ואף מספקת לו לגיטימציה כשהיא מארחת את נציגיו בבירתה ל"שיחות פיוס", יזמה דיונים באו"ם נגד ישראל ואף גינתה את פעולותיה. התוצאה היא היווצרותה של אווירה ציבורית שלילית נגד סין בארץ, כאשר לפי [סקר INSS](#), 57.1% מכלל תושבי ישראל (61.4% מהמגזר היהודי בלבד) רואים בסין מדינה לא ידידותית ואף עוינת לישראל. סנטימנט שלילי זה סביר שרווח גם בקרב מקבלי ההחלטות של ישראל.

עם זאת, חשוב להפריד בין ממשלת סין לחברות העסקיות שלה. למרות הקשר המסוים שבין השלטון לחברות אלו, התנהלותן זוכה בחופש ועצמאות ניכרים, כפי שהוכיח נמל המפרץ במהלך המלחמה. למרות שבשנים האחרונות חלה ירידה בהשתתפותן של חברות סיניות במרכזי תשתית בישראל, לחברות הסיניות יש יתרונות משמעותיים בכל הקשור להקמת תשתיות. לפיכך, במכרזים עתידיים אל לישראל לאסור השתתפות של חברות סיניות, אולם מומלץ לה לשקול בכובד ראש את מועמדותן, תוך בחינת כלל ההיבטים – הכלכליים,

הביטחוניים והמדיניים. במכרזים שבהם התועלת הכלכלית מרובה והשיקולים הביטחוניים והמדיניים מאפשרים, אין מניעה לאשר את השתתפותן של חברות סיניות וכדאי אף לעודדן. מנגד, בתחומים שבהם נדרש לצמצם חשיפה, מסיבות של ביטחון לאומי למשל, יש להפנות את המקרה הפרטני לבחינה של "הוועדה המייעצת לבחינת היבטי ביטחון לאומי בהשקעות זרות". בכל מקרה, חשוב לזכור שלקשרים של ישראל עם סין ישנה חשיבות מרובה, במיוחד בתחום הכלכלי, אבל לא רק בו. שמירה על שיתוף פעולה מתוך ראייה מפוכחת היא אינטרס ישראלי והמפתח למערכת יחסים מוצלחת ובטוחה.

---

עורכי הסדרה: ענת קורץ ואלדד שביט