

פרק חדש בנתיב הים הצפוני - הפלגת האונייה איסטנבול ברידג'

פול וויסקו | 26 בינואר, 2026 | גיליון 2091

הפלגתה של אוניית המכולות המשויכת לסין, [איסטנבול ברידג'](#) דרך נתיב הים הצפוני שבשליטת רוסיה, סימנה אבן דרך חשובה בהיסטוריה של השיט הארקטי. הספינה יצאה מנמל נינגבו ב-22 בספטמבר 2025 והגיעה לפליקסטאו שבבריטניה ב-13 באוקטובר 2025. זו הייתה הפעם הראשונה [שקו ספנות סדיר](#) עשה את דרכו דרך נתיב הים הצפוני, והוכחה לכך שהנתיב יכול להפוך חלק מהרשת הגלובלית של הובלת מטענים באוניות מכולה ולקשר בין מרכזי ייצור אסייתיים לשווקים אירופיים דרך האזור הארקטי. אולם המסע לא היה חף ממחלוקות. אנשי איכות הסביבה, מומחי בטיחות ימית וקובעי מדיניות באזור הארקטי ציינו את הבעייתיות של [היעדר דירוג קרח הולם](#) לאונייה ואת השימוש שככל הנראה עשתה [בדלק מזוט כבד](#) - שתי סוגיות בעלות השלכות סביבתיות ובטיחותיות חמורות.

ההפלגה של [איסטנבול ברידג'](#), אוניית מכולות המשויכת לסין, דרך נתיב הים הצפוני שבשליטת רוסיה, סימנה אבן דרך חשובה בהיסטוריה של השיט הארקטי. האונייה יצאה מנמל נינגבו ב-22 בספטמבר 2025 כשהיא נושאת על סיפונה כחמשת אלפים מכולות, כולל מטענים של טכנולוגיות אנרגיה חדשות ובכללן סוללות, והגיעה לפליקסטאו שבבריטניה ב-13 באוקטובר 2025, בתום מסע של 20 ימים. למרות התארכות ההפלגה ביומיים עקב תנאי מזג אוויר קשים לאורך המסלול, היא רשמה עדיין הישג פורץ דרך.

חשיבות האירוע נעוצה בכך שזו הפעם הראשונה [שקו ספנות סדיר](#), של שילוח ימי העובר דרך נמלים מרובים, עבר דרך נתיב הים הצפוני. הפלגות קודמות דרך הנתיב נעשו בדרך כלל באופן חד-פעמי, של כלי שיט מתמחים שהיו בדרכם ליעד יחיד. לעומת זאת, המסע של איסטנבול ברידג' הדגים כי נתיב הים הצפוני יכול להפוך חלק מהרשת העולמית של הובלת מטענים באוניות מכולה, ולקשר בין מרכזי ייצור אסייתיים לשווקים אירופיים דרך האזור הארקטי.

אולם המסע לא היה חף ממחלוקות וביקורת. אנשי איכות הסביבה, מומחי בטיחות ימית וקובעי מדיניות באזור הארקטי העלו מספר חששות, ובתוכם [היעדר דירוג קרח הולם לספינה](#) והשימוש שככל הנראה נעשה [בדלק מזוט כבד](#) - שתי סוגיות בעלות השלכות סביבתיות ובטיחותיות חמורות.

מהו נתיב הים הצפוני?

נתיב הים הצפוני (Northern Sea Route) הוא מסדרון שיט ארקטי מרכזי העובר לאורך קו החוף הצפוני של רוסיה, [ומחבר](#) את ים ברנץ במערב (הגובל בנורבגיה ורוסיה) עם ים ברינג במזרח (בין רוסיה

לאלסקה). הנתיב עובר דרך ים קארה, ים לפטב, ים סיביר המזרחי וים צ'וקצ'י, והוא חלק ממעבר צפון-מזרחי גדול יותר, המשתרע מערבה לאורך החוף הנורבגי ומציע חיבור ימי חלופי בין מזרח אסיה לאירופה.

רוסיה [טוענת](#) שנתבי הים הצפוני הוא חלק מהמים הפנימיים שלה, ובהתאם היא זו שמנהלת אותו. כלי שיט זרים נדרשים לשלם עמלות גבוהות עבור ליווי [חובה](#) של שוברות קרח והיתרי מעבר. עם זאת, ארצות הברית ומדינות ארקטיות נוספות [חולקות](#) על טענתה זו של רוסיה וגורסות שעל פי הדין הבינלאומי, נתיב הים הצפוני הוא מצר בינלאומי שאמור להיות פתוח לכל התעבורה הימית.

היכולת המשופרת לנווט בנתיב הים הצפוני היא תוצאה ישירה של [שינויי האקלים](#). ההתחממות המהירה באזור הארקטי – כמעט פי 4 מהממוצע העולמי – גרמה נסיגה דרמטית בקרח הים בעשורים האחרונים, וחודשי הקיץ והסתיו מציעים מדי שנה תקופות יותר ויותר ארוכות ללא קרח, מה שמאפשר לספינות לחצות את הנתיב שהיה בעבר בלתי עביר. מדענים צופים שבמהלך [העשור הבא](#), נתיב הים הצפוני עשוי להיות נטול קרח לחלוטין במהלך חודשי הקיץ וכך להפוך לחלופה בת קיימא לסחר העולמי המתנהל כיום דרך תעלת סואץ והכפים.

היסטוריית התפתחות נתיב הים הצפוני

הרעיון של מעבר בנתיב הים הצפוני החל עוד בעידן התגליות. בתקופת רוסיה הצארית, חוקרים אירופאים וביניהם [ויטוס ברינג ווילם ברנץ](#), שעל שמם נקראים ים ברינג וים ברנץ, היו בין הראשונים למפות חלקים מקו החוף הארקטי. עם זאת, [המגבלות הטכנולוגיות](#) של התקופה מנעו ניווט אמין בנתיב מכוסה הקרח.

רק בתקופת [רוסיה הסובייטית](#) הפך נתיב הים הצפוני לפרויקט ממומש. תוך שהיא מגייסת משאבים עצומים, ובכלל זה [עבודת כפייה](#) של אסירי הגולאג, הקימה ברית המועצות נמלים ארקטיים, בנתה צי של שוברות קרח, וביססה מקומות מיושבים שיתמכו בפעולות באזור הארקטי. נתיב הים הצפוני שימש הן למטרות אסטרטגיות והן למטרות כלכליות: הוא אפשר למדינה הסובייטית להעביר אספקה לקהילות צפוניות מרוחקות ולהוביל חומרי גלם, וכן להפגין לראווה את יכולותיה הטכנולוגיות.

עם נפילת ברית המועצות, [יחדה גם קרנו](#) של נתיב הים הצפוני. רבים מהיישובים הארקטיים התרוקנו מתושביהם, התשתיות התדרדרו והמימון אזל. למשך זמן מה תפקד הנתיב בעיקר כעורק חיים מקומי עבור קהילות החוף, ולא כמסדרון ספנות בינלאומי. עם זאת, ממשלת רוסיה המשיכה לראות בו נכס אסטרטגי - הן לצורך ביסוס ריבונותה באזור הארקטי והן מתוך מחשבה על ניצול עתידי של משאבי הטבע העצומים של האזור.

תחיית הנתיב במאה ה-21

בתחילת שנות ה-2000 חלה [התעוררות מחודשת](#) של עניין באזור הארקטי. עליית מחירי הנפט והגז, בשילוב עם השפעות ההתחממות הגלובלית, חידשו את תוכניותיה השאפתניות של רוסיה עבור האזור. פרויקטים ענקיים של אנרגיה, דוגמת Yamal LNG בחצי האי יאמל ו-Arctic LNG 2 בחצי-האי גידאן הסמוך, נועדו לנצל את נתיב הים הצפוני לשם ייצוא גז טבעי נזולי (גס"ן) לשווקים האירופיים והאסייתיים. אלא [שהסנקציות](#) המערביות שהוטלו על רוסיה בעקבות סיפוח חצי-האי קרים בשנת 2014 שיבשו תוכניות אלו. חברות האנרגיה הרוסיות איבדו את הגישה לכסף וטכנולוגיה מערביים,

ומוסקבה נאלצה לחפש שותפים חלופיים. סין הייתה הכתובת המרכזית, וההשקעות הסיניות הפכו חיוניות להשלמה ותפעול של פרויקטים של גז"ן שהסתמכו על נתיב הים הצפוני לייצוא.

אולם לאחר הפלישה המלאה של רוסיה לאוקראינה בשנת 2022 החריף המצב. לנוכח הרחבת הבידוד והסנקציות המערביות, רוסיה החלה להסתמך יותר ויותר על נתיב הים הצפוני, לא רק לייצוא משאבים אלא גם כסמל לתפנית שהיא עושה לכיוון אסיה. הנתיב הפך לעורק לוגיסטי המקשר בין רוסיה לסין ולשווקים לא-מערביים אחרים. אלא שההתרחבות המהירה הביאה עמה גם סיכונים חדשים: כלי שיט באיכות ירודה, הגנות סביבתיות לא מספיקות, ומתחים גיאופוליטיים סביב השליטה בתשתיות הארקטיות.

היתרונות של נתיב הים הצפוני

למרות מגבלותיו, נתיב הים הצפוני מציע מספר יתרונות קוסמים שהופכים אותו לאטרקטיבי עבור חברות ספנות וממשלות מסוימות.

ראשית, המסלול [הרבה יותר קצר](#) מנתיבי השיט המסורתיים. הפלגה ממזרח אסיה לצפון אירופה דרך נתיב הים הצפוני עשויה להתקצר ב-40% ממסע דומה דרך תעלת סואץ. לכאורה מדובר בחיסכון משמעותי הן בזמן והן בדלק - שיקולים אטרקטיביים במיוחד בזמנים של מחירי דלק גבוהים או שיבושים עולמיים במסדרונות סחר אחרים.

שנית, נתיב הים הצפוני מציע יתרונות גיאופוליטיים. לדוגמה, תעלת סואץ סבלה פעם אחר פעם ממשברים ששיבשו את הספנות העולמית - החל מתקרית [Ever Given](#) בשנת 2021 ועד לאיומים הביטחוניים לאחרונה בים סוף עקב [התקפות החות'ים](#). נתיב הים הצפוני חסין יחסית לסכסוכים דומים וריחוקו הגיאוגרפי תורם להיותו פחות פגיע לחוסר יציבות גיאופוליטית או למעשי פיראטיות.

שלישית, נתיב הים הצפוני מציע יותר יתירות ניווטיות. לעומת תעלת סואץ, שהיא נתיב מים צר כך שאם נתקע בו כלי שיט, הוא עלול לעצור את כל הסחר העולמי במשך ימים, הנתיב הארקטי מציע מרחבי שיט שבתוכם ספינות יכולות לתמרן סביב תאונות או מכשולים.

כמובן שיתרונות אלה מגיעים גם עם הסתייגויות. החיסכון בעלויות דרך הנתיב עשוי להתקזז עם דמי הליווי הגבוהים שגובה רוסיה, פרמיות ביטוח והוצאות על שוברות קרח. ובכל זאת, עבור חלק מהמפעילים, במיוחד בעלי הזיקה לאינטרסים רוסיים או סיניים, נתיב הים הצפוני מציע אלטרנטיבה מבטיחה לנתיבים הדרומיים, המתאפיינים בצפיפות גוברת ואי-יציבות פוליטית.

האתגרים בנתיב

למרות ההבטחה הגלומה בו, נתיב הים הצפוני מציב אתגרים ניווטיים וכלכליים לא פשוטים. המים במקטעים שונים בנתיב עמוקים יחסית, אך יש מספר צווארי בקבוק שבהם המים [רדודים](#) יותר מאשר בתעלת סואץ או תעלת פנמה. המשמעות היא, שעל כלי השיט המפליגים דרכו להקפיד על שוקע רדוד ומידות כלליות קטנות יותר בהשוואה לאוניות השטות בנתיבי סואץ או פנמה.

בנוסף, מכיוון שגם במהלך הקיץ והסתיו נותרים שטחים בלתי צפויים של קרח צף, על האוניות המפליגות דרך נתיב הים הצפוני להיות מסוגלות לתמרן דרך ערוצי המעבר [הצרים](#) שיפנו להן שוברות הקרח. הגבלה זו מקטינה עוד יותר את גודל האוניות שיוכלו להשתמש בנתיב בבטחה. המשמעות היא,

שהאוניות המתאימות לנתיב הים הצפוני יהיו בסדר גודל קטן יתר בהשוואה לאוניות המכולה הענקיות ולאוניות הסופרטנקר שנפוצות בנתיבי הסחר העולמיים.

יתרה מכך, נתיב הים הצפוני [מאפשר שיט](#) רק בחלון זמן מוגבל בכל שנה. במהלך חודשי החורף והאביב הארוכים, קרח הים העבה הופך את הנתיב לבלתי עביר למעט לשוברות קרח גרעיניות חזקות במיוחד. העונתיות מגבילה את התועלת של הנתיב מבחינת לוחות הזמנים של השיט העולמי, שנשענים על עקביות ויכולת חיזוי לאורך כל השנה.

מקומה הגדל של סין בנתיב הים הצפוני

מעורבותה של סין בנתיב הים הצפוני קדמה לפלישה הרוסית ב-2022, אך מאז הפלישה היא גדלה בצורה ניכרת. כבר בשנת [2013](#) החל תאגיד הספנות הסיני COSCO בהפלגות ניסיוניות דרך האזור הארקטי. המשלחות החלוציות היו הוכחה לעניין ארוך הטווח של בייג'ינג במה שהיא מכנה "[דרכי המשי של הקוטב](#)", שהיא שלוחה צפונית של יוזמת "החגורה והדרך" שלה, במטרה לשלב נתיבי שיט ארקטיים ברשת נתיבי הסחר הגלובליים.

בשנת 2014 הפכו [חברות סיניות](#) למשקיעות זרות מרכזיות בפרויקטים רוסיים של גז טבעי נוזלי (גט"ן) באזור הארקטי, וכך הבטיחו לעצמן גישה למשאבי אנרגיה חיוניים ולהזדמנויות בהובלה הימית. בעקבות הסלמת העימות עם אוקראינה בשנת 2022, העמיק שיתוף הפעולה הרוסי עם סין. בזמן שחברות ספנות מערביות נמנעו מהנתיב הצפוני, חברות סיניות וביניהן [Newnew Shipping Line](#) נכנסו לוואקום שנוצר. אחת מהן הייתה [Newnew Polar Bear](#), שעלתה לכותרות לאחר שפגעה בתשתית התת-ימית המחברת את אסטוניה ופינלנד - אירוע שהמחיש את הסיכונים הגוברים הכרוכים בתנועה מוגברת באזור הארקטי. ולמרות זאת, פעילות הספנות לאורך הנתיב [חזרה לעלות](#) בשנים 2024-2025, בעיקר בזכות סחר סיני-רוסי בפחמימנים ומוצרי ייצור. סין מייחסת לנתיב הים הצפוני ערך אסטרטגי משום שהוא מציע אלטרנטיבה קצרה ובטוחה יותר למצר מלאקה ותעלת סואץ, ומפחית את התלות בצווארי בקבוק ימיים הפגיעים לסכסוכים גיאופוליטיים.

כדי לתמוך באסטרטגיה זו, סין ורוסיה הקימו [ועדה משותפת](#) לפיתוח נתיב הים הצפוני. בייג'ינג התחייבה להשקיע [בנמלים הארקטיים הרוסיים](#), והנשיא שי ג'ינפינג הדגיש שוב ושוב את שיתוף הפעולה עם מוסקבה בפיתוח הנתיב לכדי מסדרון ספנות פרקטי, שיאפשר פעילות סביב השנה ולא באופן עונתי או נדיר.

הדילמה האסטרטגית של רוסיה

למרות שההשקעות הסיניות מתקבלות בברכה, תלותה של רוסיה בבייג'ינג היא מקור [לאי נוחות](#) בקרמלין. כישלונה של מלחמת אוקראינה להביא לניצחונות מהירים הותיר את רוסיה מוחלשת כלכלית ומבודדת דיפלומטית. בהקשר זה, סין התגלתה כשותפה [הכרחית](#) למוסקבה - הן מבחינה [כלכלית](#) והן מבחינה טכנולוגית. אולם היחסים ההיסטוריים בין שתי המעצמות מתאפיינים בחוסר אמון. גורמי ממשל רוסיים מודעים היטב לפעילות המודיעין הסיני בתוך רוסיה, ושירות הביטחון הפדרלי (FSB) מנהל אחריה [מעקב](#) הדוק. באותה מידה, קובעי מדיניות סינים זוכרים היטב את התקופות שבהן מוסקבה [ניצלה](#) את מעמדה כשותפה בכירה ביחסים הדו-צדדיים. בנוסף, למרות שהנשיאים ולדימיר פוטין ושי ג'ינפינג מנהלים קשר טוב ביניהם, המנגנונים הביורוקרטיים שלהם [פחות בוטחים](#) אחד בשני. סוגיות אלה הביאו את רוסיה לנסות לגוון את השותפויות שלה באזור הארקטי. הקרמלין ניסה להשיג השקעה

[הודית](#) בתשתיות נתיב הים הצפוני, עודד חברות יפניות להישאר מעורבות בפרויקט Arctic LNG 2, וחזיר אחר מדינות BRICS+ ואחרות.

הפלגת איסטנבול ברידג' - סיכונים וביקורת

אחת הבעיות שבלטו בהפלגת איסטנבול ברידג' הייתה היעדר דירוג קרח הולם לאונייה. פירוש הדבר שהיא לא תוכננה לשיט בטוח במים הארקטיים. בניגוד לאניות בעלות דירוג קרח – כלומר גוף וחרטום מחוזקים המסוגלים לעמוד בהתנגשויות עם קרח ים – אוניות רגילות כמו [איסטנבול ברידג'](#) פגיעות מאוד לנזקי קרח. שייט בספינה בלי דירוג קרח במים הארקטיים כרוך בסיכון גבוה. אם ספינה כזו פוגעת בגושי קרח, אפילו דקים יחסית, היא עלולה לספוג נזק שיכול להוביל לדליפות דלק קטסטרופליות. באזור הארקטי, תאונה כזו תהיה הרת אסון כפליים. פעולות הניקוי באזור קשות במיוחד עקב [התשתית המונבלת](#), מזג האוויר הקשה והנוכחות התדירה של קרח ים, שנוטה ללכוד תחתיו ולהסתיר נפט שנשפך. הבעיה מחריפה עקב המחסור במתקנים ובציוד תגובה לאסונות בנתיב הים הצפוני. דליפת דלק במערכת האקולוגית השברירית של האזור עלולה לגרום להשפעות ארוכות טווח על החיים הימיים באזור הארקטי ועל האקלים העולמי.

בנוסף להיעדר דירוג קרח, איסטנבול ברידג' ספגה [ביקורת](#) גם על כך שככל הנראה השתמשה בדלק מזוט כבד (HFO), שהוא הדלק הזול אך המזהם ביותר, ומשמש ברוב כלי השיט המסחריים. הנחה זו מתבססת על כך שהחברה לא ציינה שהיא משתמשת בדלק המועדף לשיט באזור הארקטי. המזוט ידוע לשמצה בפליטות של פיח – פחמן שחור – במהלך הבעירה. כאשר הפיח שוקע על הקרח והשלג, הוא מכהה את פני השטח וכך מפחית את האלבדו (יכולת החזר האור) שלו וגורם לו לספוג יותר קרינת שמש. התוצאה היא האצה של ההמסה והגברת ההתחממות הגלובלית.

מתוך הכרה בסכנה זו, ארגון הימאות הבינלאומי (IMO) חתם על הסכם להפסקה הדרגתית של השימוש בדלק מזוט באזור הארקטי, עד שייאסר כליל. אלא שההסכם מכיל [פרצות](#) רבות שחברות ספנות השכילו לנצל, ביניהן פטורים לסוגי כלי שיט מסוימים ועיכובים באכיפה עבור מדינות ספציפיות. נראה שגם איסטנבול ברידג' ניצלה את הפטורים והשתמשה בדלק מזוט כבד בזמן ההפלגה דרך המים הארקטיים. המבקרים טוענים כי כך נפגעים המאמצים הסביבתיים הבינלאומיים והאזור הארקטי נחשף לסיכון מיותר.

לנוכח כל אלה, ניתן לומר שההפלגה של האונייה איסטנבול ברידג' היא דוגמה הן להבטחה הגלומה והן לסכנות האורבות בספנות הארקטית. מצד אחד, היא מראה כיצד נתיב הים הצפוני יכול לתפקד כנתיב מסחרי המציע חיבור קבוע לנמלים אסייתיים ואירופיים, ומאידך גיסא, היא ממחישה את הסיכונים הסביבתיים והבטיחותיים הכרוכים בהגברת התנועה הימית באזור שנמנה על המערכות האקולוגיות השבריריות בעולם.

ההתחממות הארקטית עשויה לפתוח מסדרונות סחר חדשים, אך היא גם מאיימת לערער את יציבות מערכות האקלים הגלובליות. פעילות ספנות מוגברת תחזק את לולאת המשוב הזו בשל פליטות פחמן שחור, דליפות דלק אפשריות והפרעה לבתי גידול ימיים. בנוסף, ככל שנתיב הים הצפוני יהפוך עמוס יותר, כך התחרות על השליטה במשאבים הארקטיים ובנתיבי הים צפויה להתעצם ויחד עמה הסיכון לחיכוך גיאופוליטי בין רוסיה, סין, מעצמות המערב ומדינות ארקטיות אחרות.

מסקנות

מסעה של האונייה איסטנבול ברידג' דרך נתיב הים הצפוני הוא אבן דרך היסטורית בהתפתחות הסחר הימי הארקטי. ניתן ללמוד ממנו כי הנתיב הצפוני, שנשלט זה מכבר על ידי אינטרסים רוסיים וסינים, עשוי להפוך למסדרון בר-קיימא עבור קווי ספנות בינלאומיים סדירים. אולם על ההישג מעיבים חששות משמעותיים: סטנדרטים בלתי מספקים של בטיחות כלי שיט, פגיעות סביבתית, ומתחים גיאופוליטיים סביב השליטה באזור הארקטי.

רוסיה היא עדיין האפטרופוסית הרשמית של נתיב הים הצפוני, אולם תלותה הגוברת בהשקעות ובטכנולוגיה סיניות הפכה את הנתיב למיזם רוסי-סיני משותף, ומכך גם מוסקבה מסתייגת. עתיד נתיב הים הצפוני יהיה תלוי באופן ששתי המעצמות הללו ינהלו את השותפות הלא נוחה ביניהן, ובדרך שבה הקהילה הבינלאומית תגיב לאתגרים הסביבתיים והמשפטיים שמציבה הספנות הארקטית.

על רקע השתנות האוקיינוסים בשל ההתחממות הגלובלית, ולאור התנודתיות בנקודות חיכוך גיאופוליטיות, אנו צפויים לראות כיצד חשיבותו של נתיב הים הצפוני לסחר העולמי הולכת וגדלה. איסטנבול ברידג' תיזכר לפיכך לא רק כעוד אונייה, אלא כסמל לעולם משתנה. עולם שבו האזור הארקטי, שהיה בעבר המרחב הקפוא של כדור הארץ, הופך לצומת פעיל של סחר ותחרות עולמיים.

עורכי הסדרה: ענת קורץ ואלדד שביט