

# הערכה אסטרטגית ימית לישראל 2017/18

עורך ראשי: פרופ' שאול חורב  
ערך והפיק: אהוד גונן



## יזמת דרך המשי הימית של סין

### אהוד גונן

בשנת 2013 הכריזה ממשלת סין על תוכנית שאפתנית בשם 'דרך אחת חגורה אחת' (OBOR<sup>1</sup>), ובמהלך 2017 שונה שמה ליזמת החגורה והדרך: BRI: Belt & Road Initiative. היוזמה כוללת שורה ארוכה של פרויקטים עצומים בתחום התשתיות והתחבורה בשני נתיבים בין אירופה וסין. הנתיב היבשתי (הדרך האחת) עובר דרך מדינות מרכז אסיה ומבוסס על הנתיב ההיסטורי של דרך המשי הכולל שישה מסדרונות לוגיסטיים. הנתיב הימי (החגורה הימית – דרך המשי הימית) עובר דרך ים סין, דרום מזרח אסיה, נמלי האוקיאנוס ההודי, מזרח אפריקה, ים סוף והים התיכון. עד היום נמנים במסגרת BRI כ-200 פרויקטים משותפים (הן בדרך היבשתית והן בדרך הימית) והיוזמה אמורה לכלול כ-64 מדינות.

שורשיה של יזמה זו נעוצים במדיניות הפתיחות הכלכלית שנוקטת סין מאז 1978. כחלק מפתיחות זו הוסרו בשנת 2003 ההגבלות על הוצאת הון מסין וזו הייתה תחילתו של גל הון עצום של השקעות סיניות ברחבי העולם<sup>2</sup> (גל המכוון לסקטורים כלכליים שונים ולמדינות רבות). במסגרת השקעות סיניות אלו רוכשת סין השפעה בנמלי ים ברחבי העולם, ובמיוחד באזור האוקיאנוס ההודי והים התיכון, המושגת על ידי השקעות ישירות (FDI)<sup>3</sup> של חברות ממשלתיות סיניות בנמלי ים, על ידי חכירת נמלים זרים ובאמצעות הסכמים בין ממשלות (הסכמי G2G) המאפשרים לספינות סיניות שימוש בנמלים. תופעה זו זכתה כבר בשנת 2005 לתשומת לב מצד חוקרים ודיפלומטים מערביים וכונתה בשם 'שרשרת הפנינים' אולם מושג זה מעולם לא הופיע בשימוש רשמי סיני. יש לציין כי באזור האוקיאנוס ההודי והים התיכון (ותעלת סואץ המחברת אותם) עוברים כשליש מהסחר העולמי הכללי וכמעט מחצית מהסחר העולמי בנפט גולמי, כך שלתופעה זו השלכות כלכליות ופוליטיות משמעותיות.

עיקר היוזמה בתחום הימי היא רכישת השפעה סינית בשרשרת נמלים בין סין, אירופה, המזרחית ואפריקה. סין מדגישה בפרסומיה הרשמיים כי אין מדובר על שליטה או על סוג חדש של קולוניאליזם, וכי מטרת היוזמה היא הבטחת הסחר הימי של סין בשני הכיוונים: יבוא לסין של מוצרי אנרגייה וחומרי גלם (בעיקר ממדינות המפרץ הפרסי והחופים הצפוניים והמזרחיים של אפריקה) ויצוא מוצרים סיניים לאירופה (שוק היצוא העיקרי של סין).

1 OBOR: One Belt One road.

2 בתקופה של כעשור (2006–2016) היקף ההשקעות הסיניות ברחבי העולם מוערך על ידי ארגון האו"ם למסחר ופיתוח (UNCTAD 2016) במעל לחצי טריליון דולר (חמש מאות מיליארד דולר). יש לציין כי גם אם הסכום הממשי קטן במקצת מסכום זה עקב 'סיבוב' שעושה ההשקעה דרך 'מקלטי מס' או כפילות עקב חישוב השקעות הן מסין והן מהונג-קונג הרי מדובר בהיקפים עצומים של השקעות היוצאות מסין.

3 FDI: Foreign direct Investment.

לצורך ביצוע יוזמה זו הקימה סין בשנת 2013 את הבנק האסיאתי להשקעה בתשתיות AIB, המלווה למדינות אסיה הלוואות לצורך הקמת פרויקטים בתחום התשתיות. בנוסף לכך הכריזה סין בשנת 2014 כי בכוונתה להפריש סכום של 40 מיליארד דולר מכספי הבנק להקמת קרן השקעות בפרויקטים ועסקים. קרן זו הנקראת 'קרן דרך המשי' תעסוק בהשקעות בעסקים תמורת נכסים (כגון מניות) בעסקים אלו, וזאת בנוסף לבנק האסיאתי שמלווה כסף למדינות החברות בו.<sup>5</sup> סין אף הקצתה סכום נוסף בסך מיליארד דולר לקרן משותפת עם ארגון מדינות דרום מזרח אסיה (ASEAN) לטובת השקעות בפרויקטים משותפים.<sup>6</sup>

כאשר בוחנים את הפעילות הסינית הבינלאומית בתחום התשתיות יש להבחין בין השקעה ובין ביצוע פרויקטים. ביצוע פרויקטים על ידי חברות סיניות קבלני ביצוע – הוא למעשה יצוא שירותי בנייה מסין לעולם, אולם אין ביצוא זה השקעה סינית או רכישת השפעה כלכלית על פעילות הפרויקט בעתיד לאחר שהסתיים. השקעה בפרויקטים שבהם החברות הסיניות רוכשות נכס או פרויקט בחו"ל ומנהלות אותו לתקופה ארוכה היא השקעה זרה סינית.

## המודל העסקי והאזורי לביצוע ההשקעות בנמלי הים

יש לציין כי מרבית המדינות לאורך נתיבי היוזמה הן מדינות מתפתחות. חלק גדול מהמדינות שביזמת דרך המשי הימית מדורגות נמוך מאוד בדירוג הפיתוח הכלכלי של הארגונים הבינלאומיים, כגון מדינות רבות במזרח אפריקה או דרום אסיה. הפיתוח הכלכלי המוגבל (שאליו מתלוות תשתיות לאומיות נחשלות) לצד מערכות פוליטיות סמכותניות, משקפים עבור משקיעים זרים סיכון עסקי גבוה. פרמטרים אלו הביאו לכך שההשקעות מצד המדינות המפותחות (מדינות המערב, יפן, קוריאה ואחרות) במדינות אלו הן באופן מסורתי נמוכות.

מנגד נראה כי ההשקעות הסיניות במדינות אלו מושפעות פחות מהסיכון הכלכלי הגבוה הטמון בהן. בספרות האקדמית והמחקר העסקי הוצעו שלושה הסברים עיקריים אפשריים 'למשיכה לסיכון' זו של החברות הממשלתיות הסיניות. (א) ייתכן שמדובר בתפיסה שונה של סיכון כלכלי. (ב) עלויות הון זולות מאוד עקב הזרמת הון מהבנקים הממשלתיים הסיניים הגורמות להזרמת כספי השקעה גם לפרויקטים גבוליים מבחינת הסיכון הגלום בהם.

4 AIB: Asian Infrastructure Investment Bank.

5 IDI. 2016. "Making Inroads: Chinese Infrastructure Investment in ASEAN and Beyond." Ashville: Inclusive Development International.

6 China-ASEAN Investment Cooperation Fund הקרן תשקיע בפרויקטים משותפים של סין עם מדינות ASEAN.

(ג) השפעה פוליטית סינית כמו גם אלמנטים תרבותיים והיסטוריים שכן במרבית המקרים מדובר במדינות אסיאתיות שיש להן היסטוריית יחסים ארוכה עם סין.

על פי ההצהרות הסיניות ולאור הפרויקטים שכבר בוצעו במסגרת יוזמה זו ניתן להניח כי מדובר ביוזמה כלכלית בעיקרה (שאינה פילנטרופית), בעלת השלכות פוליטיות אזוריות (אסיאתיות) ועולמיות רחבות. ההתרחבות הכלכלית וההשקעות הסיניות במדינות BRI נעשות בעזרת השקעות המונחות על ידי עקרונות כלכליים הקשורים לכלכלת מדינת היעד, כגון כושר ייצור, קיומם של משאבי טבע ואנרגייה וכדומה. חלק מההשקעות בנמלי הים במסגרת BRI קשורות או מחוברות להשקעות סיניות אחרות, וניתן לומר כי מודל ההשקעה הסיני מדגיש יצירת קישוריות לוגיסטית ופיזית גבוהה עם פרויקטים אחרים. קישוריות זו נחלקת כללית לשני סוגים: קישוריות הנמלים באמצעות מסדרונות לוגיסטיים ופיתוח כלכלי אזורי.

## קישוריות הנמלים

בד בבד עם ההשקעה בנמלי הים נעשות בכמה מקומות השקעות או פעולות בנייה מקבילות לנמל בתשתית יבשתית, כגון רכבות, כבישים מהירים וצינורות נפט וגז. השקעות אלו מבוצעות על ידי חברות סיניות אחרות (שונות מאלו שהשקיעו בנמלי הים).

ראוי לציון במיוחד המסדרון הלוגיסטי הסיני-פקיסטני הידוע בשם C-PEC. מסדרון לוגיסטי יבשתי זה מסתיים בחוף הפקיסטני בנמל גוואדר (Gwadar) הנמצא בצפון הים הערבי שבאוקיאנוס ההודי. השילוב של נמל ים עם מסדרון לוגיסטי יבשתי מאפשר מוצא ימי מהחלק המערבי של סין שהוא קרוב יותר לים מאשר המוצא הימי של נמלי מזרח סין (איור 1), ובנוסף לכך מאפשר אלטרנטיבה להעברת סחורות ואנרגייה (באמצעות צינור נפט) למעבר בנתיבי השיט העמוסים של מצרי מלקה וים סין הדרומי הרחק מהשליטה ההודית במימי האזור. יצוין כי פקיסטן היא בת ברית מסורתית של סין, וכי בין המדינות מתקיים שיתוף פעולה הדוק גם בנושאים צבאיים ורכש נשק.

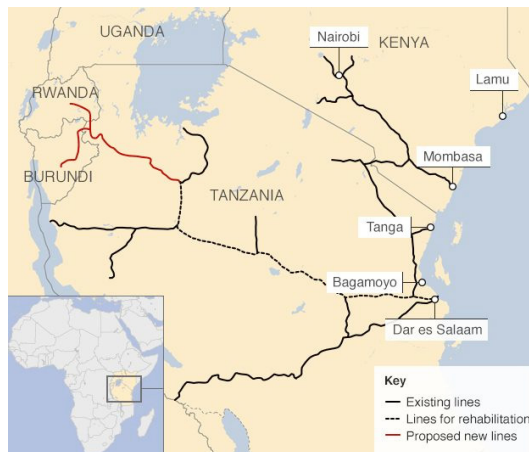
מעקף דומה למצרי מלקה מאפשר גם המסדרון הלוגיסטי הבנגלדשי ובעתיד תאפשר אותו גם תעלת קרא.<sup>7</sup>

7 תעלת קרא (kra) היא תעלה הנמצאת בשלבי תכנון החוצה את חצי האי הדרמ"זי במרכז תאילנד באזור קרא, פרסומים בעיתונות מדווחים כי הסכם בנושא כריית התעלה ומימונה על ידי סין נחתם בן ממשלות סין ותאילנד: China announces strategically important Kra Isthmus Canal in Thailand <https://chinadailymail.com/2015/05/17/china-announces-strategically-important-kra-isthmus-canal-in-thailand/>



איור 1. יבוא נפט גולמי לסין מהמזה"ת דרך המסדרון הלוגיסטי הפקיסטני (C-PAC) לעומת יבוא בדרך הים כיום (מקור: The Nation)<sup>8</sup>

מחוץ לאסיה ראויות לציון במיוחד בהקשר זה בניית מסילת הברזל בקניה שתחבר את נמל מומבסה עם בירת קניה ניירובי, וכן מסילת הברזל לעיר הנמל דאר א-סלאם בטנזניה (מזרח אפריקה). מסילה זו תיבנה בכיוון מערב, ותאפשר קישור מהיר ומוצא נוח לים עבור שלוש 'מדינות האגמים הגדולים' של אפריקה (רואנדה, בורונדי ואוגנדה) שהן מדינות ללא גישה לים (Land Lock) (איור 2).



איור 2. תרשים מסילות הברזל העיקריות במזרח אפריקה שיחברו את נמל מומבסה בקניה ונמל דאר א-סלאם בטנזניה. הן מסילות הברזל והן הנמלים נבנים (וחלקן יתופעלו) על ידי חברות סיניות (מקור BBC).

Indian media advises govt to join CPEC <http://nation.com.pk/29-Dec-2016/indian-media-advises-govt-to-join-cpec> 8

## פיתוח כלכלי אזורי

במקומות רבים משולבת בניית הנמל הימי בהקמת פארק מסחרי או תעשייתי בצמוד אליו. ראויים לציון במיוחד הפארקים התעשייתיים הסיניים באזורי תעלת סואץ במצרים, וכן הפארקים התעשייתיים הסיניים באתיופיה שהפכו למרכזים עולמיים בתחום הטקסטיל: הפארק Mekelle שנבנה על ידי חברת Communications Construction Company CCC והפארק Kombolcha שנבנה על ידי החברה China Civil Engineering Construction Corporation CCECC.



איור 3. יוזמת BRI הסינית המשלבת 6 מסדרונות לוגיסטיים יבשתיים ודרך ימית בסחר החוץ הסיני.

## חששות פוליטיים מהשתלטות סינית על נכסים אסטרטגיים ו'הכוח הרך' הסיני

במקומות רבים בעולם התעורר חשש מניצול השליטה הסינית על נכסים אסטרטגיים שנרכשו באמצעות השקעות כלכליות, ככלי להפעלת לחץ פוליטי. זאת לנוכח האופי הסמכותני של הממשל הסיני והתפיסה הרווחת כי השינויים הכלכליים בסין מתאפיינים בדרך כלל בהכוונה ממשלתית המווסתת ומכוונת את הפעילות הכלכלית. העובדה כי מרבית ההשקעות הסיניות מחוץ לסין בוצעו על ידי חברות ממשלתיות סיניות מחזקת חששות אלו. הדבר אף הביא להכרזה מצד נשיא הנציבות האירופית ז'אן-קלוד יונקר, כי על אירופה להקשות על רכישות סיניות בשטח היבשת.<sup>9</sup>

נראה כי הממשל בבייג'ינג מודע היטב לרתיעה הנגרמת בקהילות מקומיות מקבלת השקעות סיניות. רתיעה זו מורכבת מכמה פרמטרים: חלקם ייחודיים למקרה הסיני וחלקם רחבים יותר, כגון מגמת האנטי-גלובליזציה המתחזקת בשנים האחרונות.

בין אם כדי לענות לחששות אלו ובין שמדובר בעקרונות סינים תרבותיים עמוקים הנובעים מההיסטוריה הסינית והתפיסה הקונפוציוסיאנית, הכריזה הממשלה בסין על כמה עקרונות יסוד שילוו את היוזמה, וחייבים להיות נוכחים בכל פרויקט במסגרתה: בניית קונצנזוס (עם המדינות השותפות), פתיחות, הכללה, שותפות וציוויליזציה.

לפי הקו הרשמי הסיני היוזמה עונה על דרישות וצרכים לאורכה של הדרך הימית, ועל פי הממשל הסיני כל הפרויקטים במסגרת יעמדו בשלושת העקרונות הבאים:

- תכנון והתייעצות משותפים עם מדינות וקהילות היעד
- ביצוע משותף עם מדינת היעד
- פירות משותפים בין סין ומדינת היעד

במסגרת מה שנראה כאסטרטגיה סינית רחבה יותר הכוללת הסתמכות על הנורמות והגופים הבינלאומיים, כגון השת"פ עם הבנק העולמי במסגרת 'קרן דרך המשי', גם העקרונות הכלליים של יוזמת BRI נשענים על אדנים המקובלים כקונצנזוס בינלאומי רחב. מסמכים סינים רשמיים בנושא נתלים באילנות גבוהים, לא פחות מאשר במגילת יסוד ארגון האו"ם:

The Belt and Road Initiative is in line with the purposes and principles of the UN Charter. It upholds the Five Principles of Peaceful Coexistence: mutual respect for each other's sovereignty and territorial integrity, mutual non-aggression, mutual non-interference in each other's internal affairs, equality and mutual benefit, and peaceful coexistence (NDRC March 2015).

בפורום הבינלאומי של מדינות BRI שהתכנס במאי 2017 בבייג'ינג בראשות הנשיא הסיני Xi Jinping השתתפו מעל 1,500 משתתפים מ-160 מדינות ובכלל זה 29 ראשי מדינות וארגונים בינלאומיים במה שנראה כתמיכה בינלאומית משמעותית ביוזמה. תמיכה זו נובעת ממגוון רחב מאוד של סיבות ומתקיימת במגוון רחב מאוד של רמות הסכמה. רצף ההסכמה ליוזמה נע 'מהסכמה זהירה' כגון של ארה"ב או הודו דרך 'הסכמה חלקית' כגון חלק ממדינות אירופה, ועד 'הסכמה מלאה' ושת"פ במסגרת פרויקטים גדולים ורחבי היקף כגון מצד פקיסטן.

מצד אחד, הסינים מדגישים כי מדובר ביוזמה שהיא כלכלית מרצון – עסק כלכלי של פיתוח המדינה ולא השתלטות עוינת. מהצד השני, כפי שצוין לעיל מדובר בדרך כלל במדינות מתפתחות שאפשרויות הפיתוח הכלכלי ומשיכת השקעות זרות שלהן מוגבלות מאוד. זאת בשילוב עם שחיתות ותהליכי קבלת החלטות שאינם שקופים לציבור (הן בצד הסיני והן בצד מקבל ההשקעה) מגבירים את החשש כי בחלק מהמקרים מדובר בהשתלטות על נכסים אסטרטגיים-לאומיים על ידי הסינים כאשר במשחק הגלובליזציה, הכוחות הכלכליים ובנקים אזוריים לפיתוח תשתיות – מחליפים את הצבאות.

בנוסף לעקרונות הפעולה לעיל בנושא בניית תשתיות הנמלים, התחבורה והאנרגיה במסגרת BRI מפעילה סין באזור האוקיאנוס ההודי אסטרטגיה של 'כוח רך'<sup>10</sup> המערבת משאבים משמעותיים.

החל משנת 2008 משתפת סין עצמאית בכוח המשימה הבינלאומי באוקיאנוס ההודי הכולל גם כוח ייעודי למלחמה בפירטים (C.M.F). במסגרת זו הפגינה יכולות של הקרנת כוח צבאי (Power Projective) אלפי מיילים ימיים מנמלי סין תוך כדי תדלוק, אספקה והחלפת צוותים בים. הפעילות הסינית כנגד הפירטים במפרץ עדן הייתה חלק מהפגנת 'הכוח הרך' הסיני, והזדמנות לבחון את תגובת המדינות האחרות לנוכחות הסינית באזור.

סין היא מהמדינות הבודדות בעולם שהן בעלות בית חולים מלא צף. בשנת 2007 הושקה ספינת בית החולים 'תיבת השלום' (Peace Ark) שערכה את מסעה הראשון בשם "Harmonious Mission 2010" בשנת 2010 לאזור מפרץ עדן וחופי מערב אפריקה, וטיפלה טיפול הומניטרי בנזקקים לסיוע במדינות טנזניה, ג'יבוטי, קניה, איי סיישל ובנגלדש. בשנת 2011 ערכה הספינה מסע דומה בים הקריבי, ובשנת 2013 סייעה לנפגעי סופת הטייפון 'הינאן' שפגעה בפיליפינים. ספינת בית החולים ערכה מסע נוסף במהלך 2017 באוקיאנוס ההודי, הים התיכון ומערב אפריקה במהלכו הציעה טיפול רפואי חינום בנמלים שבהם ביקרה. במסגרת מסעה בשנה האחרונה בשם "Harmonious Mission 2017" הספינה ביקרה בבסיס הסיני בג'יבוטי, חצתה את תעלת סואץ בדרכה לספרד, והמשיכה למדינות מערב אפריקה.

הן הפלגות ספינת בית החולים והן הפלגות הכוח הצבאי למלחמה בפירטים הן תגובה צבאית לאיום שבעיקרו אינו צבאי ומשתייך לקבוצת האיומים הלא-מדינתיים של טרוק, פירטיות, אסונות טבע, הברחות מסוגים שונים (נשק, בני אדם, סמים) פשעים פיננסים

10 כוח רך: מצב בו מדינה במערכת הבינלאומית משפיעה על מדינה אחרת בצורה לא כוחנית, ובעזרת כך משיגה יעדים שונים במדינות החוץ. עוצמה רכה מבוססת בעיקר על "אטרקטיביות" של המדינה, כלומר כוח המשיכה שמדינה יכולה להקרין, היכול לנבוע מלגיטימיות (בעיני אחרים), תרבות, מוסר, ערכים, אתיקה וכדומה



וכדומה. בכך סין ממצבת עצמה כתומכת בחופש השיט בנתיבים הבינלאומיים, חופש שהוא אחד מאבני היסוד של הסחר העולמי והגלובליזציה, וכספקית של מוצר ציבורי (ביטחון).

דוגמה נוספת לשיווי המשקל בין האופי הצבאי (הקשה) של הנוכחות הצבאית הסינית לבין מאפיינים 'רכים' שלו היא בהקמת הבסיס הלוגיסטי בג'בוטי. הסכם על הפעלת בסיס תמיכה צבאית בנמל ג'בוטי נחתם בין סין והממשלה המקומית בשנת 2015 לתקופה של 10 שנים. נראה כי מדובר בנמל צבאי בעיקרו, אולם המיצוב השיווקי של הנמל כבסיס לוגיסטי אזרחי הוא כסות רכה לבסיס הצבאי הקשה של נוכחות הנמל.

חוקרים מצביעים על כך שבאזור האוקיאנוס ההודי סין מנסה לחדש את הנרטיב הרומנטי של מסעותיו הימיים של זאנג הי (Zheng He), אדמירל סיני שערך כ-7 מסעות ימיים במהלך המאה ה-15, מסין מערבה אל דרום מזרח אסיה לעבר האוקיאנוס ההודי ועד חופי מזרח אפריקה בראש צי ענקי שבו כ-250 ספינות, כ-17,000 אנשי צוות, מלחים, חיילים וסוחרים. יש לציין כי גם מועדו של 'יום הים' הסיני (National Maritime day) נקבע ל-11 ביולי, יום עזיבת המשט הראשון של זאנג הי ונחגג לראשונה בשנת 2005.

מאפייני מסע זה של זאנג הי היו מסחריים ודיפלומטיים בעיקרם. זאנג החליף סחורות ומתנות עם מדינות וקהילות לאורך נתיב מסעו, והקפיד להציג עצמו כסוחר ולא ככובש. אם כי סביר להניח שאותן ממלכות וקהילות לאורך חופי האוקיאנוס ההודי התרשמו מאוד גם מגודל הכוח הצבאי של זאנג, שהוא אף עשה בו שימוש בהביסו את צי הפירטים ששכן במצרי מלקה, ואף ערך מפגן כוח צבאי באזור חצי האי ערב (תימן של היום).

החייאת הנרטיב של מסעות זאנג שהפליג בראש ארמדה של 'ספינות אוצר' (Treasure Ships) ולא ספינות קרב – המקבילות באופן מסוים לצי ספינות הסוחר הסיניות של ימינו – הוא ניסיון סיני נוסף למצב את הנוכחות הסינית באוקיאנוס ההודי כנוכחות כלכלית (סוחרת) ולא ככובשת.

## המשמעויות לישראל במרחב הימי מהעלייה במעורבות הסינית בנושא התשתית הימית

התלות הגדולה של ישראל בסחר בינלאומי בדרך הים הופכת את נמלי הים העיקריים של ישראל (חיפה ואשדוד) ללא כל ספק לתשתית לאומית אסטרטגית. והעובדה כי נמל המפרץ (מפרץ חיפה) יתופעל למשך 25 שנה החל משנת 2021 על ידי חברה סינית (SIPG) היא בעלת חשיבות גדולה עבור מקבלי ההחלטות בישראל הן בתחום מדיניות החוץ והן

בתחום התחבורה הימית והספנות להבנת המדיניות והשיקולים של סין ושל חברות סיניות בתחום הנמלים.

גם היריבות שבין סין ובין ארה"ב שהיא בעלת בריתה הקרובה ביותר של ישראל, משמעותית בהקשר זה. נמל חיפה יתקשה להיות נמל בית של הצי השישי האמריקני<sup>11</sup> בעוד חלקו מופעל על ידי חברה סינית.

כפי שצוין יש להבחין בין ביצוע פרויקט על ידי חברה סינית לבין השקעה סינית בתשתית לאומית. לשם הבהרה, נמל הדרום (באשדוד) נבנה על ידי החברה הסינית PMEC מקבוצת צ'יינה הרבור, אולם יתופעל על ידי חברת TIL מקבוצת MSC. במקרה זה אין מדובר בהשקעה סינית בישראל, אלא בביצוע פרויקט. החברה הסינית אינה זוכה בהשפעה או נכס בנמל חדש זה, והיא תעזוב את שטח הנמל לאחר סיום העבודות.<sup>12</sup>

בחיפה, לעומת זאת, לאחר סיום בניית נמל המפרץ הנעשית בידי חברה משותפת לחברות אשטרום ושפיר הנדסה, יתופעל הנמל על ידי החברה הסינית SIPG. החברה תשקיע סכומים משמעותיים בנמל במערכות שונות (מנופים, מערכות תקשורת וכדומה) ותפעיל את הנמל במשך 25 שנה. פעילות זו הינה השקעה סינית בנמל ישראלי, והיא משקפת רכישת נכס והשפעה ארוכת טווח על תשתית לאומית זו.

עם זאת יש לציין כי נמל המפרץ בחיפה שיתופעל על ידי חברת SIPG יהיה לאחר שנת 2021 אחד מארבעה מסופי מכולות בישראל: נמל חיפה המתופעל על ידי חברת נמל חיפה כיום בבעלות ממשלת ישראל, נמל המפרץ שיתופעל על ידי SIPG מסין, נמל אשדוד שיתופעל על ידי חברת נמל אשדוד כיום בבעלות ממשלת ישראל, ונמל הדרום שיתופעל על ידי TIL משוויץ. בנוסף לכך אפשר לציין גם את מסופי הקישון ונמל המספנות (נמל פרטי בבעלות חברה ישראלית) ונמל אילת כנמלים פעילים בישראל – כך שקיים פיזור מסוים של הסיכונים התפעוליים, הכלכליים והפוליטיים בהפעלה עתידית של נמלי ישראל.

זה המקום לציין כי הועלתה הסברה כי ההעדפה הסינית להשקעה בנמל חיפה (ולא בנמל אשדוד הקרוב יותר לתל אביב שהיא המרכז העסקי של ישראל) באה בין השאר כדי ליצור מסדרון יבשתי עתידי חדש בין מדינות המפרץ הפרסי ומדינות מזרח הים התיכון על בסיס מסילת הרכבת שבין חיפה ובית שאן.<sup>13</sup> כבר כיום מועברות מאות מכולות מדי יום מהרכבת

11 הצי השישי של ארצות הברית (באנגלית: United States Sixth Fleet) הוא היחידה של הצי האמריקני המוצבת באירופה ובים התיכון.

12 הפרטים אודות הקמת וניהול הטרמינלים החדשים בישראל מתוך אתר חברת נמלי ישראל (חנ"י). <http://www.israports.org.il/he/PortsDevelop/Pages/default.aspx>

13 יגאל מאור מנכ"ל רשות הספנות והנמלים בישראל (רספ"ן).

הישראלית למשאיות בצד הירדני, ומשם לצפון ירדן ומערב עיראק. המוצא היחידי של ירדן לים הוא נמל עקבה שבים סוף, ולפיכך נמל חיפה משמש כנמל מוצא עבור ירדן לכיוון הים התיכון והסחר עם אירופה (בעיקר הסחר שאינו מומכל, כגון סחורה חקלאית). מדיניות אזורית עתידית יכולה לקשור את מסילת הברזל לחיפה עם מסילות אזוריות אחרות, וליצור מסדרון יבשתי חדש בין מדינות המפרץ לים התיכון. MEGIC: Mediterranean – Gulf international Corridor.

יש לציין כי שמן של חברות סיניות שונות מוזכר גם כמועמדות אפשריות לבניית מסילת הברזל לאילת. זהו פרויקט 'קלאסי' של BRI המערב קישוריות גבוהה לנמל חיפה, שיתופעל כאמור על ידי חברת SIPG מסין, כמו גם הגדלת וגיוון נפח תנועת המסחר האפשרית דרך מה שכיום הוא צוואר הבקבוק של תעלת סואץ.

מדיניות החוץ הסינית מתאפיינת באופן כללי באיגוד אינטרסים שונים, כגון אינטרסים מסחריים, אנרגטיים, לוגיסטיים, צבאיים ואחרים לכדי מארג אחד של מדיניות. בנוסף לכך מתאפיינת המדיניות הסינית בעירוב של התחומים האזרחיים והצבאיים, ומשמעות הדבר בתחום הימי היא כי ההבחנה בין צי הסוחר לצי צבאי אינה חד-משמעית כמו במערב – דוקטרינות צבאיות סיניות מתייחסות במפורש לשימוש במשאבים אזרחיים למטרות צבאיות. נראה כי המדיניות הסינית מול ישראל אינה שונה.

באופן מסורתי ניתן לסווג את העמדה הסינית לגבי הסכסוך במזה"ת כעמדה פרו-ערבית. עמדה זו נובעת הן משיקולי ביטחון אנרגטי (סין מייבאת כמויות עתק של נפט גולמי ממדינות המזה"ת) כמו גם מעמדה אנטי אמריקנית מסורתית, קבועה וכמעט מובנית במדיניות הסינית. עם זאת סין מעוניינת בטכנולוגיות ישראליות וחברות סיניות הן מהמשקיעות הבולטות בחברות טכנולוגיה ישראליות בשנים האחרונות.

העלייה ההדרגתית בנוכחות הסינית במרחב הקרוב לישראל היא בכל המישורים. הנוכחות הכלכלית הסינית הולכת וגדלה ככל שגדלות השקעות הסיניות בתשתיות אסטרטגיות, כגון נמלי ים, פארקים תעשייתיים, מסילות ברזל במדינות אפריקה ומדינות אחרות במזרח הים התיכון, כמו גם השקעות ישירות בישראל (כגון רכישת 'תנובה' על ידי חברת ברייטפוד וניסיון רכישת חברת ביטוח ישראלית גדולה, ואולי בנייה עתידית של מסילת הברזל לאילת). בד בבד עולה נוכחות הצי הסיני בים סוף הן באמצעות כוח המשימה למלחמה בפירטים והן על ידי הכירת הבסיס הלוגיסטי הסיני בג'יבוטי.

ניתן להניח כי המגמה של גידול השקעות הסיניות בתשתיות במדינות האזור – השקעות ארוכות טווח בסקטורים אסטרטגיים – תימשך, ועימה תגדל גם הנוכחות של הצי הסיני

באזור. כמו כן סביר כי תורגש גם מעורבות דיפלומטית סינית הולכת וגדלה בחלק מהסוגיות האזוריות שהן בעלות השפעה על ההשקעות הסיניות באזור.

ביוני 2017 פרסמה סין את עקרונותיה לשלום במזרח התיכון בין ישראל והפלשתינאים. יש לציין כי מדי מספר שנים מפרסמת סין יוזמת שלום או יוזמות פשרה דיפלומטיות בענייני המזה"ת. כך היה ביוזמה הסינית ב-2014 לסיום הלחימה בעזה וב-2012 לסיום המלחמה בסוריה. מדובר ביוזמות כלליות בדרך כלל שאינן ממלאות תפקיד משמעותי במשא ומתן האזורי ועיקרן כנראה הוא שמירת סין "בתמונה", ואיתות לשחקנים האחרים כי סין היא כוח דיפלומטי בינלאומי. עם זאת בהכרזה האחרונה הנ"ל בשנת 2017 ציינה סין את יוזמת BRI ככלי להשגת שלום.<sup>14</sup>

ביוני האחרון ביצעו הצי הסיני והצי האיראני תרגיל ימי משותף במפרץ הפרסי,<sup>15</sup> ובחודשים האחרונים נישאו הכרזות נוספות מצד משרד החוץ הסיני: ב-30 בנובמבר 2017 בדבר הגדלת המאמצים הסיניים להנחלת שלום במזרח התיכון<sup>16</sup> ובהכרזתו של נשיא סין ב-1 בדצמבר 2017 כי סין תגביר את מעורבותה בפתרון בעיות גלובליות.<sup>17</sup>

מדובר בקו סיני בעל היסטוריה ארוכה של פרגמטיות וגם איתות על תפיסת 'השלום הכלכלי' שסין מקדמת בעזרת יוזמה זו (BRI) בכל רחבי אסיה.

**בהתחשב בסכומי העתק המושקעים על ידי סין בתוכנית BRI בין השאר גם במזרח התיכון, ייתכן שההכרזות האחרונות מהוות איתותים על עליית מדרגה קרובה במעורבות סינית בהסדרים הפוליטיים העתידיים במזרח התיכון, הסדרים שיבטיחו את השקעות העתק הסיניות באזורנו.**

על קובעי המדיניות בישראל להביא בחשבון את האינטרסים הסינים באזור במסגרת יוזמת BRI גם כאשר מדובר בפרויקט ישראלי מקומי (כגון מסילת ברזל לאילת) וכן לקיים מול סין מדיניות המאזנת את מכלול האינטרסים הכלכליים והביטחוניים בהתחשב ביריבות שבין סין ובת בריתה הגדולה של ישראל: ארה"ב.

China Has a New Middle East Peace Plan; Yoram Evron 14

<https://thediplomat.com/2017/08/china-has-a-new-middle-east-peace-plan>

Iran and China conduct naval drill in Gulf <https://www.reuters.com/article/us-iran-china-military-drill/iran-and-china-conduct-naval-drill-in-gulf-idUSKBN1990EF> 15

China to help restore peace in the Middle East. <http://en.people.cn/n3/2017/1130/c90000-9298663.html> 16

China will take a more active role in world problems, Xi Jinping says <http://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/2122536/china-will-take-more-active-role-world-problems> 17

העיר גואנגזו בדרום מזרח סין וקומפלקס נמלי הים שסביבה, נמלי שפך נהר הפנינה ואף נמלי הונג-קונג, נחשבים כתחילתה של 'דרך המשי הימית', וזאת הסיבה שהעיר נבחרה להוביל את המחקר האקדמי במסגרת קונסורציום בינלאומי של מכוני מחקר אקדמיים המלווה את יוזמת החגורה והדרך של ממשלת סין (Belt & Road). יוזמה זו כוללת מאות פרויקטים עצומים בתחום התחבורה (נמלים, רכבות, כבישים) והיא אמורה לחבר את סין לאירופה הן בדרך היבשה (נתיבי דרך המשי היבשתית של מרכז אסיה) והן בדרך הים (רצף נמלים מסין לאירופה הנקרא דרך המשי הימית).

בחודש ספטמבר 2017 נערך הכנס השני של קונסורציום מכוני המחקר בעיר גואנגזו ולגאווטנו מרכז חיפה למדיניות ואסטרטגיה ימית הוזמן להשתתף בו יחד עם כ-150 חוקרים מ-21 מדינות לאורכה של דרך המשי הימית. כותב הפרק ייצג את אוניברסיטת חיפה ומרכז חיפה למדיניות ואסטרטגיה ימית, והציג את מרכיב הים בחוסנה הכלכלי והביטחוני של ישראל.

את הכנס ארגן מכון המחקר: Guangdong Institute for International Strategies GIIS. הנמצא בתוך אוניברסיטת Guangdong University of Foreign Studies – GDUFS.

בתמונה משתתפי הכנס מ-21 מדינות לחופי האוקיינוס ההודי והים התיכון.

