

הערכה אסטרטגית ימית רבתי לישראל 2022/23

עורך ראשי: פרופ' שאול חורב
עורך: ד"ר זיו רובינוביץ



"דיפלומטיית הנמלים והספנות" של סין

בני בן ארי

היסטוריית מסחר ונמלים בסין

במשך אלפי שנות קיומה של סין, מאז עידן הקיסרויות, הגאואסטרטגיה שלה הייתה תמיד יבשתית והגנתית. אולם בה בעת, הודות לחופים ארוכים ונהרות, התפתחו כבר בתקופת שושלת האן (256 לפסה"נ עד 220 לסה"נ) ספנות ושליטה בטכנולוגיות המתקדמות ביותר לבניית כלי שיט. שנים לאחר מכן שושלות טאנג וסונג (618–1279) הקימו את "דרך המשי הימית" שקישרה את סין עם אירופה והמזרח התיכון. גולת הכותרת בספנות הסינית העתיקה הייתה מסעותיו של האדמירל ג'נג הֶה (Zheng He) בשנים 1405–1433 באוניות הענק (Treasure ships) שהביאו להרחבת "הדיפלומטיה הימית" ורשתות הסחר של סין עד לחופי מזרח אפריקה במהלך שושלת מינג (Ming 1368–1644),¹ אבל לא נוצלו על ידי סין כבסיס לעוצמה ימית, בין היתר עקב העובדה שאויבי סין היו מדינות יבשתיות, ומצד הים לא היו אויבים ולכן לא השקיעו בפיתוח הצי. יתרה מזאת, בעקבות התנגדות תומכי תורת קונפוציוס, חוסל הצי כולו לאחר המסע השביעי (שבו מת אדמירל ג'נג הֶה בשנת 1432) במטרה לחסוך בהוצאות הצבאיות, והוגבל מאוד הסחר הימי מול סוחרים מאירופה.² למעשה, סין "סגרה את עצמה" ואיבדה את מעמדה ושליטתה בימים, ושושלת מינג לא ניצלה את ההזדמנות לבנות נוכחות קבועה באזורי העולם הרחוקים. לכן, במשך ההיסטוריה הסינית לא התפתחה מדיניות של הקמת מושבות וכיבושי שטחים דרך הים, ומעמדה הבין לאומי של סין היה חלש עד שלהי המאה ה־20.³

עם הגעת האירופים לסין (1500–1750) היה המסחר הימי הסיני בידיים פרטיות ללא צי ימי ממשלתי, ובתקופת מלחמות האופיום (הראשונה בין בריטניה לשושלת צ'ינג נמשכה בין 1839 ל־1842, והשנייה בין סין לארצות המערב נמשכה בין 1856 ל־1860) הובסה סין למעשה בים, וגילתה שאויבים קיימים גם בים. השינוי ביחסה של סין לעוצמה ימית התרחש רק לקראת סוף המאה ה־20, כאשר היה ברור שכלכלת סין תלויה בסחר ימי.

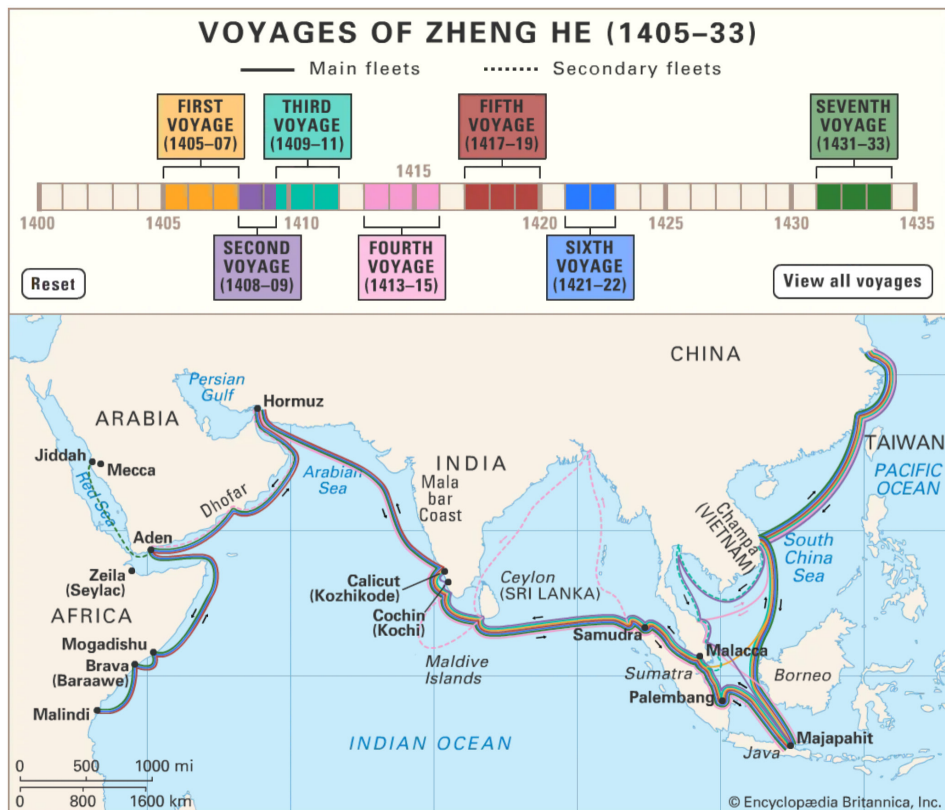
מאמר זה בוחן את התפתחות הנמלים והתעבורה הימית המסחרית של סין, מתאר את "דיפלומטיית הנמלים והספנות" (Port & Shipping Diplomacy) שהביאה אותה להיות המעצמה המובילה בסחר הימי, פעילות המשתלבת בתוכנית הכלכלית, בין היתר ב"יוזמת החגורה והדרך" (BRI – Belt and Road Initiative),⁴ וזאת מתוך יצירת תחרות כלכלית

¹ על המסעות של ג'נג הֶה ראו: [Britannica, Zheng He's Achievements](#).

² G. Wang, "[China, ASEAN and the New Maritime Silk Road](#)", *The Straits Time*, November 22, 2021.

³ V. Bileta, "[Zheng He's Last Voyage, How Ming Chin, Closed Themselves to the World](#)", *The Collector*, October 29, 2022.

⁴ יוזמת החגורה והדרך של סין היא אסטרטגיה שיזמה סין ונועדה לחבר את אסיה עם אפריקה ואירופה ברשת דרכים יבשתיות וימיות שנועדו לקדם אינטגרציה אזורית, הגברת סחר וגידול כלכלי מובהק. שם היוזמה ניתן על ידי הנשיא שי ג'ינפינג ב־2013 בהשראת דרך המשי מימי שושלת האן לפני אלפיים שנה.



איור 1: מסעות גילוי ומסחר של אדמירל ג'נג הה 1405-1433



איור 2: ספינות אוצר בפקודו של ג'נג הה

ואסטרטגית, בעיקר עם ארצות הברית. המאמר מנסה לענות על השאלה: האם מטרת "דיפלומטיית הנמלים והספנות" היא לצורכי מסחר וכלכלה בלבד, או גם למטרות גאופוליטיות וגאואסטרטגיות, למשל השגת הגמוניה והשפעה רחבה יותר על סדר היום העולמי.



איור 4: [Hansaport נמל תפוזרת יבשה](#)



איור 3: [נמל המכולות בשנגחאי](#)

היקף הסחר הימי בעולם

בשנת 2020 כלל צי הספנות המסחרי העולמי 99,800 אוניות בנפח 100 טונות ומעלה, ומהן 53,000 בנפח מעל 1,000 טונות. בינואר 2021 הייתה הקיבולת שוות ערך ל-2.13 מיליארד טונות משקל (dwt) (טבלה 1). במהלך שנת 2020 פחתה מסירת אוניות חדשות ב-12%, (בעקבות סגר מגפת הקורונה ששיבש את הפעילות הימית-תעשייתית). האוניות שנמסרו היו בעיקר אוניות צובר, ואחריהן מכילות נפט ואוניות מכולות.⁵ לפי מקור אחר, כמות כלי השיט בעולם, כולל ספינות דיג וגוררות בדחי מעל 100 טונות הייתה 120,000, מהם 63% אוניות סוחר.⁶

מודל שפורסם בפברואר 2022 מעריך שהשווי האמיתי של מטענים ימיים, לאחר תקופת מגפת הקורונה בשנים 2020–2021, יעלה בהתמדה, אחרי שעלה בשנת 2021 ל-20,175 מיליארד דולר, יגיע ל-21,038 מיליארד דולר בשנת 2022 וימשיך לעלות. נפח המטענים יגדל אף הוא, ובתוך עשר שנים יגיע ליותר מ-20 מיליארד טונות. ניתן להעריך ששינוע ימי בהיקפים אלו יחייב פעילות מוגברת בנמלים ברחבי העולם (איור 5).

⁵ United Nations Conference on Trade And Development (UNCTAD), [Review of Maritime Transport 2021](#). United Nations, Geneva, 2021.

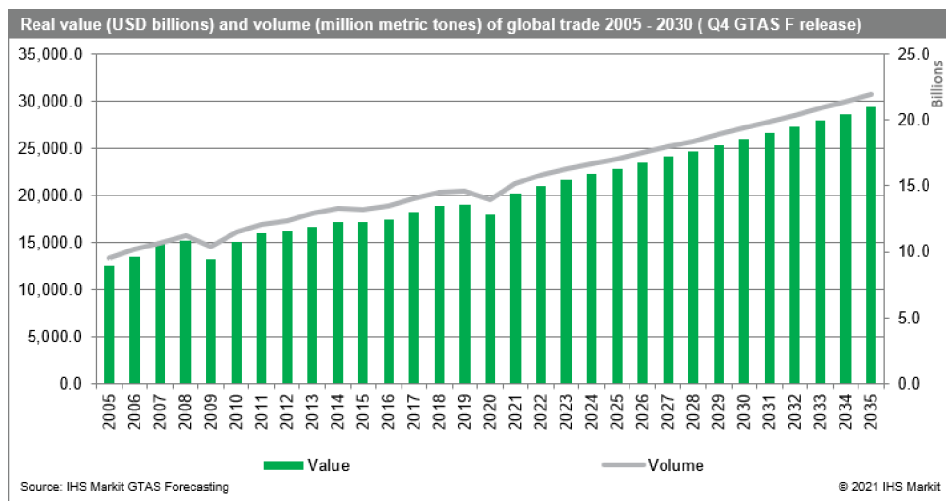
⁶ Equasis, [The 2020 World Merchant Fleet Statistics from Equasis](#)

טבלה 1: סוגי ונפח האוניות בצי הסוחר העולמי⁷

World fleet by principal vessel type, 2020–2021 (thousand dead-weight tons and percentage)					
Principal types	2020		2021		Percentage change 2021 over 2020
Bulk carriers	879 725	42.47%	913 032	42.77%	3.79%
Oil tankers	601 342	29.03%	619 148	29.00%	2.96%
Container ships	274 973	13.27%	281 784	13.20%	2.48%
Other types of ships:	238 705	11.52%	243 922	11.43%	2.19%
Offshore supply	84 049	4.06%	84 094	3.94%	0.05%
Gas carriers	73 685	3.56%	77 455	3.63%	5.12%
Chemical tankers	47 480	2.29%	48 858	2.29%	2.90%
Other/not available	25 500	1.23%	25 407	1.19%	-0.36%
Ferries and passenger ships	7 992	0.39%	8 109	0.38%	1.46%
General cargo ships	76 893	3.71%	76 754	3.60%	-0.18%
World total	2 071 638		2 134 640		3.04%

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research.

Note: Propelled seagoing merchant vessels of 100 tons and above; beginning-of-year figures.



איור 5: עליית היקף הסחר העולמי בשווי כספי ובנפח מטענים⁸

.UNCTAD, [Review of Maritime Transport 2021](#), table 1 ⁷

Tomasz Brodzicki, [Global Trade Outlook 2022. High global trade volume growth in 2021 and significant moderation in 2022. Supply chains disruption is likely to continue in the first half of 2022](#), S&P Global, Market Intelligence, January 12, 2022 ⁸

נמל מודרני – נמל חכם – Smart Port

כ-90% מהסחר העולמי מובל בתעבורה ימית באוניות סוחר למיניהן. הביקוש לקווי ספנות ונמלים יעילים יגדל עם הגידול בהיקף הסחר הימי שיגדל עד פי שלושה בשנת 2050, לכן ברור שמערכת ההובלה הימית, אוניות ונמלים, היא חלק מפעילויות כלכליות המייצרות ערך מוסף לכלכלת המדינות המפעילות נמלים.⁹

נמל הוא אזור המסוגל לספק מחסה למספר רב של כלי שיט (Harbor), ויכול גם לאפשר פעילות מתמדת או תקופתית של פריקת סחורות ואנשים והעמסתם (Port). נמלים יכולים להיות בעלי משמעות רבה למדינה. הם גורמים מזרזים לפיתוח כלכלי מכיוון שהם מאפשרים סחר ותומכים בשרשרת האספקה. להשקעות בנמל יש יתרונות כלכליים שיכולים להיות ישירים או עקיפים.

לנמלים יכולה להיות גם חשיבות צבאית. בימינו, רוב הנמלים (במיוחד נמלי הים) מצוידים היטב במתקנים מיוחדים ובמערכות ממוחשבות כדי להקל את התנועה השוטפת של מטענים ולצמצם זמן שהיית האוניות בנמל. קיימים בעיקר חמישה סוגי נמלים: נמלים יבשתיים (Inland Ports) – הבנויים לחופי אגמים ונהרות, עם או בלי תעלת יציאה לים; נמלי דיגים (Fishing Ports); נמלי מים חמים (Warm Water Ports) שלהם יתרון תפעולי מאחר שאינם קופאים בחורף; "נמלים יבשים" (Dry Ports) שהם טרמינלים יבשתיים במרחק מהנמל הימי הקשורים ברשת תחבורה יבשתית; נמלים ימיים (Sea Ports) שהם הנמלים הנפוצים ביותר, במפרץ טבעי או במיגון שובר גלים מלאכותי, ושוכנים לחופי הימים או שפכי נהרות.¹⁰

הנמלים המשמעותיים ביותר לכלכלה הם אותם נמלי ים הקרויים נמלי מטען (Cargo Ports) המאופיינים בהתמחות לפי סוגי המטענים, כגון נמלי מכולות (Container Ports), נמלי דלק (Oil and Gas Ports), נמלי צובר (Bulk Ports) או נמלים מעורבים המסוגלים לטפל בטעינה ופריקה של סוגי מטען שונים.

"נמל חכם" (Smart Port) הוא נמל דיגיטלי שחייב להיות אטרקטיבי יותר וחדשני במובן התחרותי, מחובר יותר ללוגיסטיקה, לסביבות התעשייתיות ולמשאבי פיתוח. אלו הם נמלים אוטומטיים המשתמשים בטכנולוגיות חדשות תוך שימת דגש על הסביבה הימית. הם משתמשים במערכות נתונים חכמות, בעלות חשיבה פתוחה לחדשנות, וכוללות ביג דאטה, בינה מלאכותית, טכנולוגיות חדישות (Blockchain), שירות ללא הפסקה, יעילות, אוטומציה וטכנולוגיות ירוקות. הצורך להתפתח ולהיות "חכם" הוא עוד יותר חשוב כיום עם הדרישות המשתנות של הסחר העולמי: אוניות הולכות וגדלות, סחורות נעות מהר יותר וסוגיות גאופוליטיות יוצרות אתגרים חדשים עבור נמלים בכל רחבי העולם.¹¹

⁹ OECD, [The Ocean, Ocean shipping and shipbuilding](#)

¹⁰ Soumyajit Dasgupta, "[What Are Different Types of Ports for Ships](#)", *Marine insight*, April 26, 2022

¹¹ Port Technology Team, "[What is a Smart Port?](#)", *Port Technologies*, April 14, 2021

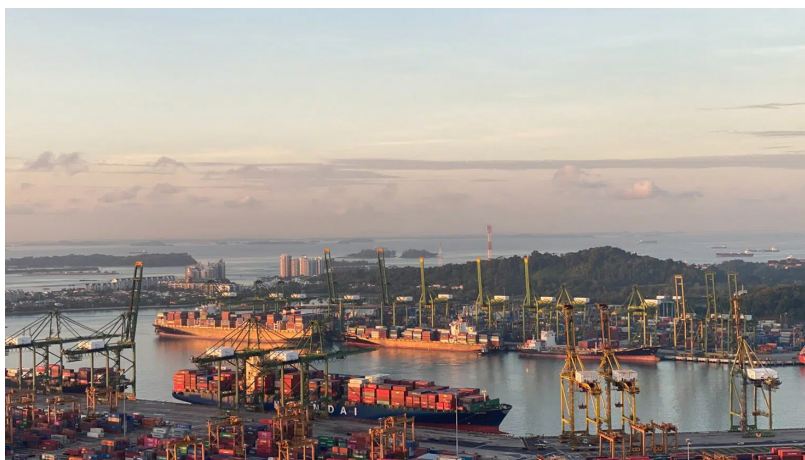


איור 7: החשיבות של שימוש בטכנולוגיה חכמה
[בנמלים הובהרה במגפה](#), צילום: Andy Li



איור 6: "נמל חכם"

התמחות בשינוע מכולות הפכה להיות גורם מרכזי בתחרות בין נמלים. אילוצים כלכליים של מדינות וגורמים אחרים מחייבים לעיתים הפרטת נמלים לאומיים או בעלות וניהול במודל של (Public-Private Partnership – PPP). ניתן לסווג את המודלים של PPP לארבע קטגוריות רחבות לפי סדר של מעורבות מוגברת על ידי המגזר הפרטי: חוזי אספקה וניהול, חכירה, בעלות פרטית וזיכיונות.¹²



איור 8: [נמל סינגפור](#), מקום 4 בין 10 הנמלים החכמים בעולם

אסטרטגיית ספנות בסין

מאז תחילת הרפורמות הכלכליות בסין ומדיניות "הדלת הפתוחה" (אחרי שנת 1978),¹³ ומאז מדיניות הפרטת נמלים ברחבי העולם החל משנות ה־90 של המאה ה־20 והצטרפות סין

¹² *iRami*, [Major Features of Modern Ports](#), September 15, 2012

¹³ Guocang Huan, "China's Open Door Policy, 1978–1984", *Journal of International Affairs*, 39, no. 2, China in Transition (Winter 1986): 1–18

לארגון הסחר העולמי (World Trade Organization – WTO) בתחילת שנות ה-2000, הגיעו משקיעים זרים לתחום הנמלים בסין. הם פעלו על בסיס "חוק הנמלים" הסיני משנת 2004 ליוזמות משותפות (Joint Ventures) בתמיכת הממשלה הסינית. כן התרחש תהליך של מיזוג חברות סיניות בבעלות ממשלתית, מתן תמיכה כספית וגיבוי פוליטי. למשל, המיזוג בשנת 2015 של חברת ניהול הנמלים הגדולה בעולם CMG – China Merchant Group, שהוקמה בשנת 1872 כחברת ספנות, והמיזוג בשנת 2016 של קבוצת COSCO עם China Shipping Group, מיזוג שהקים את חברת הספנות השלישית בגודלה בעולם. שלטונות סין קבעו יעדים אסטרטגיים שאפתניים, הן מקומיים והן עולמיים, בתחום התעשייה הימית בהשקעות של 132 מיליארד דולר בנמלים בין-לאומיים בין השנים 2010–2019 עבור 25 פרויקטים ב-18 מדינות.¹⁴ התוצאה הייתה לא רק התרחבות הנמלים, התשתיות והשירות בסין, אלא הניסיון המצטבר שהביא בעידוד הממשלה להרחבת שיתופי פעולה נוספים בנמלים ברחבי העולם.¹⁵

נראה ששני גורמים עיקריים הם הבסיס להתעצמות הסינית בתחום התובלה הימית (כמו גם בנושאים כלכליים אחרים) ושליטה מלאה או חלקית בעשרות נמלים ברחבי העולם. הגורם הראשון הוא קביעת נוסחת אידאולוגיה קומוניסטית חדשה, שהיא מרכיב מרכזי בהתפתחות סין בנושאי כלכלה, חברה וביטחון. זוהי מדיניות "סוציאליזם עם מאפיינים סיניים" (Socialism with Chinese Characteristics), המשלבת היסטוריה ותרבות בתורה הקומוניסטית הסינית. התעמולה המפלגתית קובעת, שסין התקדמה בצורה מעוררת הערצה בתחום הכלכלי, רמת החיים עלתה בצורה ניכרת, והשימוש בעקרונות קפיטליסטיים בשילוב הבסיס הסוציאליסטי הביאו לסין אך טוב, וכך גם במישור הגאווה הלאומית, סין התפתחה והתקדמה לאחר "מאה שנות השפלה".¹⁶ הדגשת הכוונה והשאיפה לחזור למעמד עליונותה של סין כלולות גם בשמה של סין מאז שנת 1000 לפסה"נ ועד המאה ה-16, אז הייתה סין מובילה בתחום הדיפלומטי והצבאי, ובעלת הכלכלה השלטת בעולם, ונקראה "The Middle Kingdom".¹⁷ כך גם כיום מתנהגת המפלגה הקומוניסטית כאילו סין היא במרכז העולם.

הגורם השני היה הסתמכות מעצבי האסטרטגיה הימית של סין על תורות האסטרטגים הימיים מֶהֶן וקורבט שהשפיעו ישירות על תפיסת צי המלחמה הסיני, והם חלק בלתי נפרד ממדיניות הספנות והשליטה בנמלים ברחבי העולם (ראו בהמשך).

¹⁴ Jude Blanchette, "[Hidden Harbors: China's State-backed Shipping Industry](#)", CSIS, July 8, 2020.

¹⁵ Li, K.X., Zhang, W., Chen, S.L., Huo, W., "[International port investment of Chinese port-related companies](#)", *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 11, no. 5 (January 2019): 430.

¹⁶ מאה שנות ההשפלה הוא מונח היסטורי המתייחס לתקופה של התערבות ואימפריאליזם על ידי המעצמות המערביות ויפן בסין בין השנים 1839–1949.

¹⁷ בזמנים שונים נקראה סין הממלכה התיכונה או המרכזית, מה שמרמז על תפקידה העליון, מרכז הציוויליזציה או אפילו העולם. עם ביטחון עצמי כזה וסנטימנט קולקטיבי סין הייתה מועדת לבידוד. מתחילת שנת 1000 לפסה"נ האמינו אנשי שושלת צ'ו, שלא היו מודעים לתרבויות גבוהות במערב, שהאימפריה שלהם כבשה את אמצע כדור הארץ, מוקפת בברברים.



איור 9: "סוציאליזם עם מאפיינים סיניים"

עוד בשנת 2017 אמר הנשיא שי בהקשר ליוזמת החגורה והדרך: "אם ברצונך להתעשר, תחילה סלול דרך, אבל אם ברצונך להתעשר באזור חוף ים אתה צריך גם לבנות נמל" (If you want to get rich, first build a road, but in coastal areas, if you want to get rich, you also need to build a port).¹⁸ וגם אמר: "מעצמות כלכליות חייבות להיות מעצמות ימיות ומעצמות ספנות" (Economic powers must be maritime powers and shipping powers).¹⁹

במאמרים קודמים ניסיתי להסביר את הכוונה הגאואסטרטגית הסינית כמדיניות ואסטרטגיה כלכלית, ולא כשאיפה להגמוניה או אסטרטגיה צבאית.²⁰ מאות שנים הייתה האסטרטגיה הביטחונית של סין מכוונת לתחומי היבשה והגבולות הארוכים עם מדינות שכנות. בשנות ה-80 וה-90 של המאה ה-20, עם התפתחות התעשייה בסין, שהביאה לגידול מרשים במסחר הימי (ייבוא וייצוא), שונתה האסטרטגיה רבתי (Grand Strategy) של סין לאסטרטגיית "איזון מחוץ לגבולות המדינה" (Offshore Balancing).²¹ לדעתי, קביעת האסטרטגיה הימית של סין כחלק מהאסטרטגיה רבתי נובעת מגודל האוכלוסייה בסין, ומדיניות המפלגה הקומוניסטית הסינית שחייבת לגרום לכמיליארד וחצי אזרחים להיות "מרוצים" מרמת החיים ואיכותם בסין. גודל אוכלוסייה כזה מחייב ייצור מזון בכמויות עצומות,²² ומחייב גם ייבוא מזון בכמויות אדירות

¹⁸ Isaac Kardon, "[China's Ports in Africa](#)", *NBR*, Special Report no. 98, May 3, 2022

¹⁹ [How Is China Influencing Global Maritime Connectivity?](#) *China Power*, Retrieved September 17, 2022

²⁰ בני בן ארי, "אסטרטגיות באזור האינדו-פסיפי", בתוך שאול חורב וזיו רובינוביץ (עורכים), *הערכה אסטרטגית ימית רבתי לישראל 2021/22* (חיפה: המרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית, אוניברסיטת חיפה, 2022), עמ' 89–104; בני בן ארי, "האם האסטרטגיה של ארצות הברית מול ההתעצמות הימית של סין נכונה?" בתוך זיו רובינוביץ (עורך), *הסדרה הגאואסטרטגית 2022* (חיפה: קתדרת חייקין לגאואסטרטגיה, והמרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית, אוניברסיטת חיפה, 2023), עמ' 12–17.

²¹ "איזון מחוץ לגבולות המדינה": מונח לאסטרטגיה בתורת היחסים הבין-לאומיים הרואה בריבוי קוטביות – כאשר היחסים הבין-לאומיים נשלטים על ידי כוחות על רבים – כהזדמנות ולא כאיום. הרחבה בנושא האסטרטגיות של סין במאמר של בני בן ארי "[יצא המרצע מן השק](#)" גאואסטרטגיה וגאופוליטיקה בים סין הדרומי, המרכז למחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית, אוניברסיטת חיפה, 11 באוקטובר 2021.

²² Whiting, K, "[Food security: This is how China plans to feed its 1.4 billion people](#)", *World Economic Forum*, March 11, 2022

(סין היא יבואנית המזון הגדולה בעולם,²³ אבל גם יצואנית מובילה של מוצרי מזון²⁴), ואספקה שוטפת של חומרי גלם לתעשיות, כולל מוצרי אנרגיה – פחם, נפט וגז – שחסרים בסין (סין היא יבואנית הנפט הגדולה בעולם,²⁵ וגם יבואנית הברזל וצרכנית הברזל הגדולה בעולם).²⁶ מקומות עבודה לאוכלוסייה ענקית וכושר ייצור ראשון בעולם מחייבים יכולות ייצוא וייבוא נרחבות.²⁷ פעולות אלו בהיקפים עצומים יכולות להתבצע רק באמצעות תובלה ימית, ולכן סין חייבת שיהיה לה צי סוחר גדול מאוד ומערכת נמלי בית מפותחת. הרחבת צי ספינות הסוחר הסתכמה ב־97.4 מיליון GT, מ־126.3 מיליון GT בסוף 2014, לסך של 223.7 מיליון GT בסוף 2021. כמעט מחצית מהרחבת הצי הכוללת במהלך התקופה כללה אוניות צובר, כולל מובילי עפרות (47%). כרבע היו אוניות מכולות (26%), מכליות (17%) וסוגי כלי שיט אחרים (10%).²⁸

הצמיחה המהירה של הכלכלה הסינית על הבמה העולמית נובעת בעיקר מהעלייה המתמדת בייצוא בעשורים האחרונים. אוניות מכולות מעבירות יותר מ־80% מהסחר הבינלאומי. זו הסיבה שסין מממשת תוכנית לצמיחה כלכלית מוכוונת ייצוא. וכך, ממשלת סין משקיעה בחיזוק ושיפור תשתית הנמלים של המדינה שאחראית על עיקר הסחר הבינלאומי הסיני.²⁹ החברות הסיניות הבונות ומפעילות תשתיות מעבר לים נמצאות בחזית תחרות המעצמות הגדולות ההולכת וגוברת. לא רק סין פועלת באסטרטגיית נמלים. כיום בעולם מפעילי נמלים ממדינה אחת מחזיקים ומפעילים טרמינלים במדינות אחרות. PSA (רשות נמל סינגפור) מפעילה מסופים ב־15 מדינות; ל־Maersk Line של דנמרק יש 76 נמלים ב־41 מדינות; ל־MSC Mediterranean Shipping Co של שוויץ 35 מסופים ב־22 מדינות, ו־DP World של דובאי מפעילה 77 נמלים ב־40 מדינות.³⁰

הבנתם של הגורמים הביטחוניים את עקרונות האסטרטגיה הימית של אלפרד ת'ייר מהן (Alfred Thayer Mahan)³¹ שהייתה האסטרטגיה המועדפת עם ההתפתחות המרשימה של צי הסוחר,

Wang, O, "[China food security: how's it going and why it is important](#)", *China Macro Economy*, November 29, 2020 ²³

.Brodzicki, T, "[Agri-food exports of China](#)", *S&P Global*, February 25, 2020 ²⁴

Wang, K-H, Su, C-W, [Dose high crude oil dependence influence Chinese military expedition Decision making?](#), *Energy Strategy Reviews*, 35: 100653, May 2021 ²⁵

Luo Guoping, Fan Ruohong and Han Wei, "[China's steel industry at a crossroads as long winter looms](#)", *Nikkei Asia*, September 7, 2022 ²⁶

[Top Manufacturing Countries in the World](#), *Global Upside*, Global Manufacturing Output, China – 28.7%, United States – 16.8%, Japan – 7.5%, Retrieved December 12, 2022 ²⁷

.[Powerful growth in the China-owned fleet](#), *Hellenic Shipping News*, June 16, 2022 ²⁸

[How the ports are helping China to lead the global container shipping industry](#), *The Cooperative*, February 2, 2022 ²⁹

hepard, W., [China's Seaport Shopping Spree: What China Is Winning by Buying Up the World's Ports](#), *Forbes*, September 6, 2017 ³⁰

אלפרד ת'ייר מהן נחשב ל"גורו של עוצמה ימית" של ארצות הברית במאה ה־19 והאב הרוחני של הצי האמריקני המודרני. התאוריות שלו אינן מוגבלות בזמן, ומומחים סינים פונים שוב ושוב לכתבי מהן ומאיצים בסין לבנות צי עוצמתי. ³¹

ובעקבותיו הצי המלחמתי, והצורך בהגנה ימית על חופי סין והמים הקרובים אליה, התאימה למדינה עולה בכוחה ומעמדה. התפתחות קווי המסחר הימי לרחבי העולם הביאה בהמשך לשינוי התפיסה ואימוץ האסטרטגיה הימית של ג'וליאן קורבט (Julian Corbett),³² שקבע כי אסטרטגיה ימית נגזרת תמיד מהמטרות והשאיפות הפוליטיות הייחודיות של המדינה, מתוך התחשבות במגבלות ואילוצים. לפי קורבט, אסטרטגיה רבתי כה רחבה דורשת אסטרטגיה ימית מתאימה, כזו שיכולה לקשר את הפעלת הכוח הימי למטרה הפוליטית של מניעת התפתחות מאזן כוחות שלילי בכל אזור. במקרה של סין, אסטרטגיה כזו כרוכה בהכרח ביכולת להשיג את המטרות של התמודדות עם ציים ואיומים, בעיקר מכוונת מול ארצות הברית והצי שלה.³³ אפשר לסכם את תורת מהן כריכוז של הצי במטרה לחפש ולהשמיד את צי האויב בקרב ימי מכריע (Offensive Defense). לעומת זאת, ניתן לסכם את תאוריית קורבט בצורך להבטיח את הפיקוד/שליטה – Command – על הים כדי למנוע מהאויב חופש פעולה. מעבר לאסטרטגיה לפי קורבט מחייב גם צי צבאי מפותח שיהיה "צי של מים כחולים"³⁴ עם אמל"ח מתאים, שיוכל להגן על נתיבי הים של הסחר הימי, וגם לפעול ב"נקודות משנק"³⁵ רחוקות העלולות להיות גורם מפריע – מעכב או מונע – לשמור את יכולת, חופש וביטחון השיט.

נמלים ראשיים וסחר ימי בסין

לאורך קו חוף של 14,500 ק"מ פועלים בסין 34 נמלים ים גדולים, ויותר מ-2000 נמלים קטנים הממוקמים לאורך נהרות ותעלות, ופעילים במשך כל חודשי השנה, כך שבמרבית הערים הגדולות יש נמל או הן קרובות לנמל.³⁶ מאז הרפורמות הכלכליות אחרי "המהפכה התרבותית" (אחרי שנת 1979) ועם גידול הייבוא והייצוא בסין, ובייחוד לאחר הכרזת תוכנית "יוזמת החגורה והדרך" (BRI) בשנת 2013,³⁷ התפתחו מאוד נושא הסחר הימי ובניית נמלים, וכיום לסין מספר נמלי הבית הגדול בעולם ומתוך עשרת הנמלים הגדולים בעולם, שבעה מצויים בסין עצמה (הנמל הגדול בעולם מאז 2009 הוא נמל שנגחאי).³⁸ סין גם שולטת ביותר מ-150 נמלים ב-79 מדינות בכל חמש היבשות (מקור אחר מצוין 63 מדינות;³⁹ פירוט נמלי סין בעולם, בהמשך).

³² מטרתו העיקרית של קורבט הייתה למלא את החסר בדוקטרינת הצי הבריטי על ידי הגדרת התאוריות והעקרונות של הלוחמה הימית. האסטרטגיות שלו התמקדו באומנות הלוחמה הימית והגדירו את ההבדלים בין לוחמה יבשתית ללוחמה ימית.

³³ Andrew Latham, [Mahan, Corbett, and China's Maritime Grand Strategy](#), *The Diplomat*, August 24, 2020.

³⁴ ציים עם יכולת פעולה רחבת טווח כבמימי האוקיינוסים השונים.

³⁵ מסלול צר אסטרטגי המספק מעבר דרך או לאזור אחר.

³⁶ [List of ports in China](#), *wikinone.com*, Retrieved July 20, 2022.

³⁷ Belt and Road Initiative – אסטרטגיית פיתוח שהועלתה בידי מנהיגה של סין שי ג'ינפינג. האסטרטגיה מתמקדת בקשרים ובשיתוף פעולה בין מדינות, ובמיוחד בקשרים בין לבין הרפובליקה העממית של סין ושאר אירואסיה בפיתוח תשתיות מסחר ותעשייה.

³⁸ [TOP 9 ports in China](#), *ShipHub*, Retrieved July 9, 2022.

³⁹ Matthew Rochat, [China's Growing Dominance in Maritime Shipping](#), *The Diplomat*, December 18, 2021.

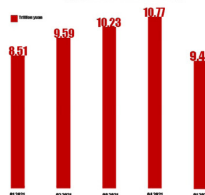


איור 10: נמלי ים בסין

CHINA'S FOREIGN TRADE IN Q1 2022



9.42 trillion yuan
(**\$1.48 trillion**)



China's foreign trade volume in Q1 2022 up **10.7%** y-o-y

China's top trading partners in Q1 2022



Trade with Belt and Road countries accounting for 31.1% China's total import & export value



Trade with 14 RCEP members accounting for 30.4% China's total import & export value

SOURCE: STATISTA Edited and Graphed: Ben Shavit

איור 11: נפחי הסחר הבינ-לאומי בהובלה ימית בסין ברבעון הראשון של 2022

ברבעון הראשון של 2022 עלה סחר החוץ של סין ב-10.7% (בהשוואה לשנה הקודמת) ב-9.42 טריליון יואן (1.48 טריליון דולר), שמר על מומנטום צמיחה במשך שבעה רבעונים, ופתח את השנה היציבה למרות האתגרים המתגברים, כולל משבר רוסיה-אוקראינה והתפרצויות קורונה (זן אומיקרון) מקומיות.⁴⁰ אין ספק שחלק נכבד מהגידול בסחר הימי קורה הודות להתאוששות התובלה הימית שהואטה עקב מגפת הקורונה והודות לנמלים הרבים והיעילים בסין עצמה ובנמלים שבהם היא שולטת ברחבי העולם.

מדיניות הספנות של סין

צי הסוחר של סין גדל בממוצע של 8.5%–14.5% בין השנים 2015–2020. במהלך העשור האחרון הקיבולת של צי הסוחר בבעלות סין יותר מהוכפלה (הנפח הכולל בסוף 2011 עמד על 106.0 מיליון GT, ועלה ל-223.7 מיליון GT בסוף 2021). ניתן להעריך שצי הסוחר הסיני כולל יותר מ-9,000 אוניות סוחר מסוגים שונים. הרחבת צי אוניות צובר, מכילות, אוניות מכולות, מובילות גז וסוגים אחרים בבעלות סין, אפשרה להגדיל את הייבוא והייצוא הימי של סין, ולהקטין את התלות בבעלי אוניות זרים. מגמות אלה נקבעו ומומשו במדיניות התובלה הימית הלאומית בתוכניות הכלכליות השונות של המפלגה הקומוניסטית הסינית. כן גדלה מעורבות של ספינות בבעלות לאומית סינית גם בנתיבי הסחר הימי שבהם סין אינה יבואנית או יצואנית. בבעלות סין כיום כשביעית מאוניות הסוחר בעולם.⁴¹



איור 12: אוניית מכולות של חברת COSCO

לצי הסוחר הסיני יש גם חשיבות אסטרטגית צבאית וכבר בשנת 2015, עם פרסום השינוי באסטרטגיה הצבאית הימית הסינית מ"הגנה בימי החופים" לשילוב "הים הפתוח" במשימות הצי,⁴² אושרו ופורסמו הנחיות למספנות הבונות אוניות סוחר (The Technical Standards for New Civilians Ships to Implement National Defence Requirements). זאת כדי לוודא

⁴⁰ GT staff reporters, [China's foreign trade mirrors stable start in Q1 despite Omicron outbreak, Ukraine crisis](#), *Global Times*, April 13, 2022

⁴¹ [Powerful growth in the China-owned fleet](#), *Hellenic Shipping News*, June 16, 2022

⁴² Himanil Raina, [China's military strategy white paper 2015: Far seas operations and the Indian Ocean region](#), *CIMSEC*, July 1, 2015

שהאוניות החדשות – מכולות, Roll-On-Roll-Off, מטען כללי, מכליות ואוניות צובר⁴³ – יוכלו לשמש לנשיאת חיילים, ציוד צבאי, רכב קרבי משוריין (רק"מ) ואמצעי לחימה שונים.⁴⁴ בשנת 2016 אושר בסין חוק "ההגנה הלאומית על התעבורה" (National Defense Transportation Law) ועודכן בשנת 2021, המגדיר שכל ארגון בבעלות הממשלה מחויב לתמוך בנושאי ביטחון גם מחוץ לסין, והדגיש שפרויקטים של תשתיות (הכוונה גם לנמלים) חייבים להביא בחשבון ולממש דרישות צבאיות.⁴⁵ כך משולב צי הסוחר ביכולות האסטרטגיות הימיות. בד בבד התפתח מאוד חיל הים הסיני, וכיום הוא גדול יותר מחיל הים האמריקני במספר כלי השיט.⁴⁶ עם זאת, הצי הסיני המודרני לא נלחם עד היום במערכה ימית, ויתרה מזאת, גם בהיסטוריה המוקדמת לא ניצחו בקרב ימי רציני כלשהו. בניית הצי הצבאי המודרני נראית מוצדקת אם היא בעיקר לאבטחת החופים וקווי הספנות לצורכי המסחר ולהבטיח שכלכלת המדינה, התלויה בסחר הימי, לא תהייה מאוימת על ידי גורמים עוינים. אבל לפי סוגי כלי השיט הכוללים נושאות מטוסים, צוללות גרעיניות ואוניות לנשיאת רק"מ וגייסות, שואפת סין גם להפגין נוכחות ימית בתור צי מים כחולים, וגם לאפשר אבטחת נתיבי השיט בטווחים ארוכים.

נוסף למעמדה בהיקף המסחר הימי – כ-15% מכלל הסחר הימי העולמי מבוצע על ידי סין – עולה בהתמדה השקעתה של סין גם בנושאי טכנולוגיות ימיות, ולא רק בבניית נמלים מקומיים. סין היא המובילה בעולם בייצור ציוד ומכשור לנמלים. היא מייצרת 96% מכלל המכולות בעולם, 100% ממכולות הקירור, 80% ממנופי הנמלים לפריקה וטעינת אוניות (בעיקר מנופי מכולות), ובשנת 2020 קיבלו מספנות סיניות 48% מההזמנות בעולם לבניית אוניות חדשות.⁴⁷ בהזמנות אלו סין גם מובילה בבניית אוניות מכולה, ומפעילה את חברת הספנות השלישית בגודלה בעולם, COSCO – China Ocean Shipping Company הפעילה מאז שנת 1961 כחברה ממשלתית. היקף הייצוא של סין באמצעות הספנות הימית תורם 39.18% לתל"ג הסיני. אין ספק שמערכת הנמלים בסין, הפעילים בכל עונות השנה, המשנעים מטענים בסדר גודל של 242 מיליון TEU, וקווי הספנות של סין – הם גורמי הצלחה של הספנות הסינית.⁴⁸ נושא התובלה הימית תופס מקום מרכזי באסטרטגיה הכלכלית של סין ובמדיניות המפלגה הקומוניסטית הסינית.

Conor M. Kennedy, [Civil Transport in PLA Power Projection](#), *China Maritime Report* No. 4, ⁴³ U. S. Naval War College, December 2019

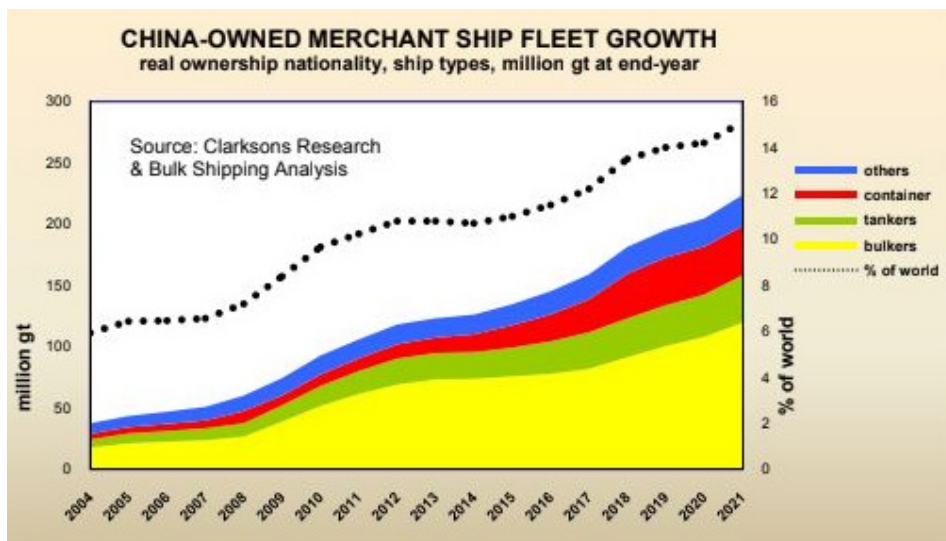
Franz-Stefan Gady, [China Prepares Its 172,000 Civilian Ships for War](#), *The Diplomat*, June ⁴⁴ 23, 2015

Ben Lowsen, [China's Updated National Defense Law: Going for Broke](#), *China Brief*, 21, no. ⁴⁵ 4 (February 26, 2021), The Jadestone Foundation

David Axe, "[Yes, The Chinese Navy Has More Ships Than The U.S. Navy. But It's Got Far Fewer Missiles](#)", *Forbes*, November 10, 2021 ⁴⁶ טילים התקפיים היא המחשה טובה. לצי של צבא סין יש 355 ספינות קרב קוֹקְדְמִי לפחות בגודל של קורבטה – יותר מ-400 אם גם סופרים ספינות טילים חופיות קטנות. לצי האמריקני יש לעומת זאת רק 305 ספינות קוֹקְדְמִי.

[China strives for global dominance through seaport control](#). *The Print*, May 8, 2022 ⁴⁷

[How dominant is China in the container port business?](#), *Zeymarine*, April 14, 2022 ⁴⁸



איור 13: הגידול בצי הסוחר הסיני 2004–2021

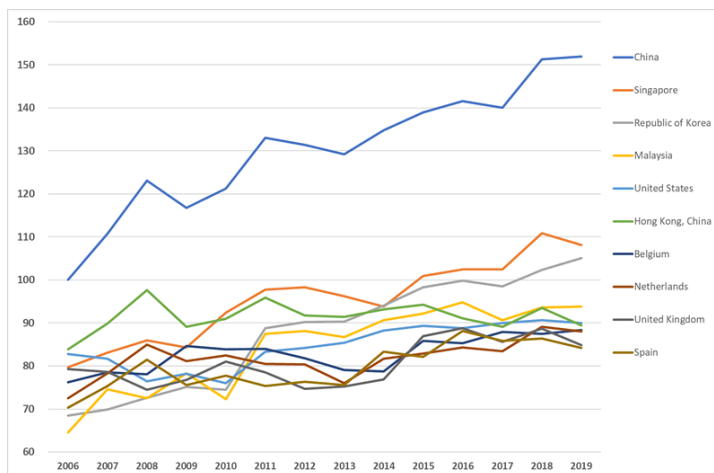


איור 14: הובלת מנופי מכולות מסין לנמל המבורג וייצור מכולות בסין

הביצועים הגבוהים של סין במדד הקישוריות לספנות LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) נובעים בעיקר מהיכולת שלה להתמודד עם תפוקה גבוהה של שינוע מכולות.⁴⁹ סין משקיעה במידה ניכרת בשיפור התשתית של הנמלים ושילובם עם נתיבי השיט הבין-לאומיים של חברות הספנות המובילות. נוסף לכך, רבים מהנמלים בסין מדורגים בין הנמלים המחוברים והיעילים ביותר על פני כדור הארץ.⁵⁰

⁴⁹ מפתח הקישוריות של קווי ספנות LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) בודק עד כמה מדינות מקושרות לרשתות הספנות הגלובליות. המפתח ממוחשב על ידי ועידת האו"ם לסחר ופיתוח UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) על בסיס חמישה מרכיבים של תעבורה ימית: מספר הספינות, יכולת הנשיאה שלהן, גודל מירבי של כלי השיט, מספר השירותים ומספר החברות שמחזיקות אוניות מכולות בנמליה של מדינה. [Maritime connectivity: countries](#) [vie for positions](#), UNCTAD, July 17, 2019

⁵⁰ .Ibid



איור 15: מדד הקישוריות לספנות 2006–2019

(Source: UNCTAD, based on data provided by MDS Transmodal)

במטרה לממש אסטרטגיה ימית מסחרית, כלומר להיות בעלת הצי המסחרי הגדול ביותר בעולם,⁵¹ שיבטיח יכולת יבוא וייצוא לפי דרישות הקיום והכלכלה בסין בכל זמן, חייבת סין להיות מעורבת, לשלוט ולנהל גם מספר גדול של נמלים ברחבי העולם – מצב שיבטיח יכולת פריקה וטעינה של סחורות וחומרי גלם, כולל אנרגייה (פחם, נפט וגז), כך שצי הסוחר הענק יתפקד ככל הניתן ללא מגבלות, גם בזמני חירום כלכליים או פוליטיים. נכון לשנת 2022 היו לסין כ-150 נמלים (Ports) ומסופי מטען (Terminals), בעיקר של מכולות (ראו איורים 16–17).⁵²

חברות סיניות, בהנחיית הממשלה, משקיעות בנמלים ברחבי העולם הנמצאים מבחינה אסטרטגית לאורך קווי הספנות (SLOC) המובילים את היבוא והייצוא, כולל אלו המקשרים את סין למקורות חומרי גלם, אנרגייה ושוקים החיוניים לכלכלת סין. ההשקעות בנמלים מבוצעות לאורך שלושה נתיבי סחר ימי המכונים "המעברים הכלכליים הכחולים" (The Blue Economic Passages). הנתיב העיקרי יוצא מסין, דרך האזור האינדו-פסיפי, אפריקה והים התיכון לאירופה. השני הוא לדרום האוקיינוס השקט ולאוסטרליה, והשלישי כוונתו לחבר בעתיד את סין לאירופה דרך הנתיב הארקטי.⁵³ חלק מהנמלים נמצאים באזורי "נקודות משנק" (Chokepoints) החשובות לנתיבים הימיים לסין וממנה. ממשלת סין לא פרסמה נתונים רשמיים על הנמלים

⁵¹ ב-2021, יוון החזיקה בנתח הגדול ביותר של צי הסוחרים העולמי, כ-17.6%. סין דורגה במקום השני עם נתח של כ-11.6%. בתחילת 2020 היו בצי הסוחר העולמי כ-55,000 ספינות. [Number of merchant ships by type 2022](#), Retrieved November 29, 2022

⁵² רוב הנתונים המספריים לגבי מעורבות סין בנמלים בעולם מבוססים על מקורות שונים, וקובעים מספרים שונים לסך הכול הנמלים הסיניים ברחבי העולם. חלק מפעילות סין בתחום הנמלים בא לידי ביטוי בהסכמי סחר ייעודיים במסגרת "יוזמת החגורה והדרך" למרות שאין קשרי בעלות או שותפות, הרי מבחינת מעורבות בנמלי העולם המספר גדול יותר מ-150 נמלים.

⁵³ [China's expanding investment in global ports](#), *Economist Intelligence*, October 11, 2017

בבעלות או מעורבות סינית ברחבי העולם.⁵⁴ הנתונים שאספתי לפי מפות, מאמרים ופרסומים גלויים מראים שסין מעורבת כנראה ביותר מ־150 נמלים, טרמינלים ורציפים בהסדרי בעלות שונים ב־79 מדינות.

למעלה מ־80% מהנמלים ומסופי המטען שבהם מעורבת סין ברחבי העולם נשלטים תחת פעילות של שלוש החברות הגדולות המפעילות נמלים וקווי ספנות: China Ocean Shipping Company (COSCO), China Merchants Group (CMG) ו־CK Hutchison Holdings, בשעה ששתי הראשונות בבעלות ממשלתית והשלישית בבעלות פרטית בהונג קונג. גם יתר החברות הקשורות לבעלות על נמלים קשורות ונתמכות בצורות שונות על ידי הממשלה הסינית, למרות שהן כביכול חברות פרטיות.



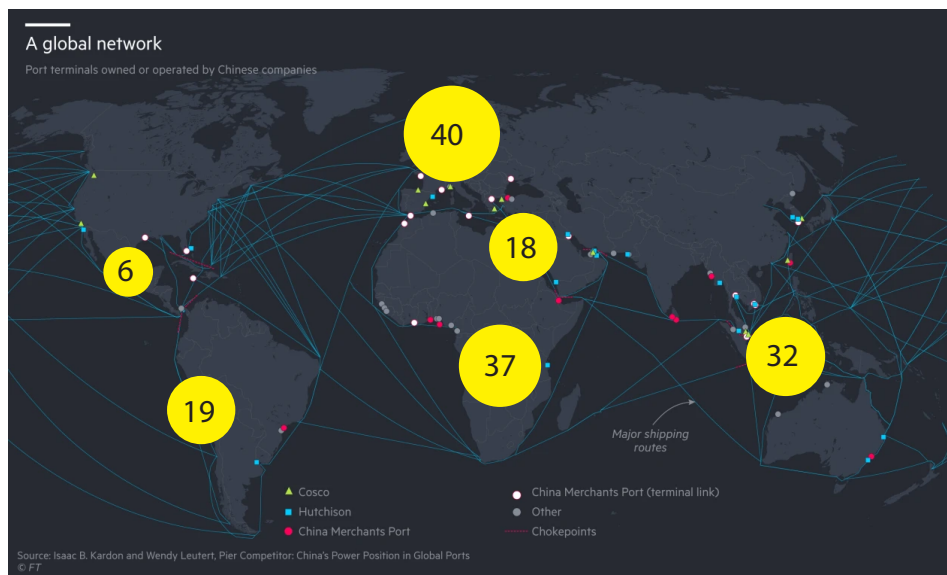
איור 16: מדינות שבהן סין השקיעה ומעורבת בנמלים עיקריים⁵⁵

רשימת המדינות שבהן יש לסין מעורבות או בעלות בנמלים ומסופי מטען, רציפים או הסכמי סחר מיוחדים עם נמלים (גם במסגרת "יוזמת החגורה והדרך" הימית והרחבתה) היא: אוסטרליה (4), אוקראינה, אורוגוואי, איחוד האמירויות (4), איטליה (2), איי סולומון (Tulagi), אינדונזיה, אלג'יריה (3), אל־סלבדור, אנגולה (3), ארגנטינה, אריתריאה, ארצות הברית (5), לוס אנג'לס, יוסטון, מיאמי, סיאטל, לונג ביץ' (3), בהאמס (3), בלגיה (4) בנגלדש, ברזיל, בריטניה (5), גאנה (3), גבון, ג'יבוטי (4 כולל נמל צבאי), גינאה (2), גינאה המשוונית, גינאה־בסאו, גמביה, ג'מייקה, גרמניה, דרום אפריקה, הולנד (11), וייטנאם (3), זמביה, חוף השנהב, טוגו, טוניסיה, טורקיה, טייוואן (3), טנזניה (4), טרינידד וטובגו, יוון (3), ישראל (1, חיפה), כף וורדה, מאדגסקר

John Xie, [China's Global Network of Shipping Ports Reveal Beijing's Strategy](#), VOA News, ⁵⁴ September 13, 2021.

⁵⁵ .Ibid

(2), מאוריטניה, מוזמביק, מיאנמאר (2), מלזיה, מלטה, מקסיקו (8), מצרים (4), מרוקו (2), ניגריה (6), נמיביה, סאוטומה, סודאן, סירה לאונה (3), סינגפור (2), סנגל, ספרד (3), סרי לנקה (2), עומן, עיראק, ערב הסעודית, פפואה-גינאה החדשה, פולין, פנמה (5), פקיסטן (3), פרו, צ'ילה (2), צרפת (5), קובה, קונגו, קוריאה (4), קמבודיה, קמרון, קנדה, קניה (2), רוסיה, שוודיה, תאילנד (3).⁵⁶



איור 17: 152 הנמלים שבהם קיימת פעילות סינית באזורי העולם⁵⁷



איור 18: נמלים סיניים באירופה ובאזור האינדו-פסיפי

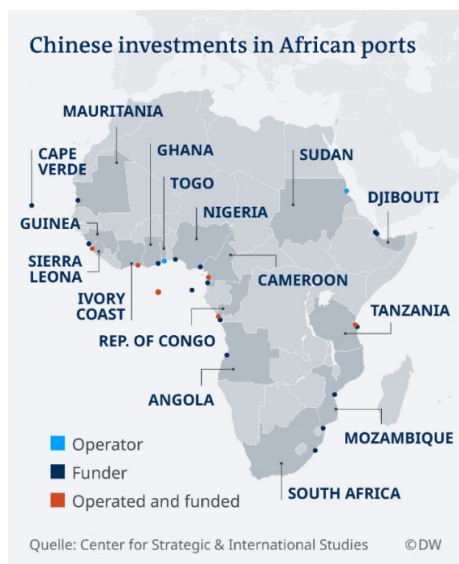
זיהויו מדינות ונמלים על פי סקירת המפות ומאמרים. חלק הארי מרשימת הנמלים על פי אהוד גונן, "תגובת מדינות להשקעות סיניות בנמליים", (טרם פורסם), אוניברסיטת חיפה, 2022.

מקור מפת הבסיס, [China denies building naval bases but fear of its military reach grows](#), *Public News Times*, June 19, 2022.

56

57

מאז 2002 גילתה סין עניין בפיתוח כ-150 פרויקטים של תשתיות תחבורה באמריקה הלטינית ובאיים הקריביים. חברות בנייה סיניות עוסקות בכל האזוה, אך מתמקדות במיוחד בבוליביה, ברזיל וג'מייקה. סין הצליחה ביותר ברכישה ובניית מתקני נמל הנחשבים למתקדמים ביותר.⁵⁸



איור 20: נמלים סיניים באפריקה⁵⁹



איור 19: פרויקטים של תשתיות ונמלים סיניים בים הקריבי ודרום אמריקה

בשנת 2021 פורסם מחקר ב־*Naval War College Review*, שהוצג לקונגרס, לגבי מעורבות סין בנמלים מסחריים ברחבי העולם, וחלקם הוגדרו כבעלי יכולת תמיכה לוגיסטית, מודיעינית ופעילות דיפלומטיה צבאית בכלי שיט צבאיים ("strategic" dual-use functions as "strongpoints"). המחקר מציין קיומם של 95 נמלים בבעלות או בהפעלה סינית, ועוד מאות נמלים שבהם קיים ציוד ייעודי ופעילויות אחרות (מקורות אחרים במאמר זה ומפות אזוריות מציינים מספר גדול יותר של נמלים). חברות ממשלתיות סיניות מעורבות ב-35 נמלים. לכל החברות הסיניות יש בעלות מלאה בלפחות מסוף מטענים אחד ב-56 נמלים, ובעלות של 100% ב-23 מהם. 81% מכלל הנמלים (77) נשלטים על ידי שלוש החברות הגדולות. לחברת Hutchison בעלות רוב ב-36 נמלים מתוך 38 (20 מהם ב-100%); לחברת COSCO רוב ב-7 נמלים מתוך 19; לחברת CMP רוב ב-3 נמלים ומיעוט ב-29 נמלים.⁶⁰

⁵⁸ Margaret Myers, [China's Transport Infrastructure Investment in LAC: Five Things to Know](#), *The Dialogue*, November 13, 2018.

⁵⁹ Chiponda Chimbela, [Making Chinese investment in African ports work](#), *DW*, June 21, 2019.

⁶⁰ Isaac Kardon, [Research & Debate, Pier Competitor: Testimony on China Global Ports](#), *Naval War College Review*, 74, no. 1 (2021): 128–152.

המחקר מציין 31 נמלים בחופי האוקיינוס האטלנטי, 25 באוקיינוס ההודי, 21 באוקיינוס השקט, 16 בים התיכון וצפון אפריקה. מבחינת אזורית: 18 נמלים ביבשות אמריקה הצפונית והדרומית, 18 בדרום ודרום מזרח אסיה, ו-9 באפריקה. מתוך כלל הנמלים 53 נמצאים באזורי "נקודות משנק" (10 בתעלה האנגלית, 9 באזור מיצר מלאקה, 9 בקרבת מיצר הורמוז, 6 באזור תעלת סואץ, 4 בכל אחד מהאזורים הבאים: תעלת פנמה, גיברלטר ומיצרי הדרדנלים ובוספורוס).⁶¹

צורות התקשרות לנמלים ברחבי העולם

החברות הסיניות, בבעלות ממשלתית או חברות פרטיות בתמיכת הממשלה, השולטות בצורה מלאה או חלקית בנמלים ברחבי העולם הן: – China Merchants Port Holdings Company – CMPHC, COSCO (CSP), Hutchison Ports Holding – HPH, Hutchison / TMA Logistics, Terminal Link, LandBridge – DARWIN PORT, OOCL, China Overseas Port Holding Company, Shanghai. Gorgeous, SIPG, Qingdao Port International Development קיימות ארבע שיטות עיקריות למעורבות חברות סיניות בשליטה מלאה או חלקית בנמלים ברחבי העולם: רכישה (Acquisition), מיזם משותף (Joint Venture), זיכיון (Concession) ובנה-הפעל-העבר (Build Operate Transfer – BOT). ניתן לסווג חלק מהפרויקטים כשותפות ציבורית ופרטית (PPP).

בין השנים 2004–2017 הייתה החברה הממשלתית COSCO מעורבת בהשקעות בין 12.5% ועד 100% ב-12 נמלים זרים, ברובם על ידי רכישת חלקי בעלות: בבלגיה (שני נמלים בשליטה 100% ו-25%), ספרד (51% בשליטה), איטליה (40%), איחוד האמירויות (90%), הולנד (שני נמלים 47.5% ו-12.5%), יוון (100%), סינגפור (49%), דרום קוריאה (20%), טורקיה (26%), ארצות הברית (33.33%), מצרים (20%). בשנת 2022, לאחר חילוקי דעות במערכת הפוליטית בגרמניה, אושר הסכם שבו רכשה החברה 24.9% מהשליטה בנמל המבורג, אבל ללא יכולת השפעה בנושאים אסטרטגיים וניהוליים.⁶²

החברה הממשלתית השנייה China Merchant Ports – CMP השקיעה בין השנים 2008–2017 ב-13 נמלים זרים בשיטות הבעלות השונות: בברזיל (בשליטה 90%), סרי לנקה (85%), טורקיה (26%), מיאנמאר (BOT), אוסטרליה (50%) וג'יבוטי (23.5%). בשיתוף פעולה עם החברה הצרפתית Terminal Link מעורבת CMP ב-14 נמלים ב-8 מדינות בהיקף 49%, וכן בשווגו (50%), סרי לנקה (85%), ניגריה (28.5%) ובווייטנאם (49%).

⁶¹ ש.ם.

⁶² Arne Delfs and Josefine Fokuhl, [Hamburg Port to Sell Stake to China's COSCO After Scholz's Push](#), Bloomberg, October 26, 2022

טבלה 2: צורות התקשרות לשליטה בנמלים בין-לאומיים⁶³

Modality Types	Main Features	Risk Transfers
Acquisition	<ul style="list-style-type: none"> A company acquires shares from either private entities or state-owned enterprises (SOEs) in host countries; Partly or wholly of SOEs can be regarded as a PPP, usually called a partial divestiture or total divestiture. 	The company is responsible for all aspects hence risks in infrastructure provision.
Joint venture	<ul style="list-style-type: none"> A jointly owned and independent company is set up by two or more organisations, who share the resources, costs, expertise and profits. 	All risks are shared between the joint venture partners.
Concession	<ul style="list-style-type: none"> Lease or franchise or affermage brownfield. A government transfers operating rights to private enterprise, but still retains the ultimate ownership of assets. 	No equity risk is borne by the private company, with additional risk of keeping the facility up to certain technical standards.
BOT	<ul style="list-style-type: none"> Private company builds the facility and operates the facility on a concession. At the end of the concession, the facility is transferred to the government. 	Private company assumes equity, construction risk and other commercial risks.



איור 21: מכלית הענק הסינית Very Large Crude Carrier, שהושקה בשנת 2022, כושר נשיאת מטען 317,800 טונות⁶⁴

Shuiwang Zhang, Yu Mei, Qiang Bao, and Lingzhi Shao, [International port investment of Chinese port-related companies](#), *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 11, no. 5 (2019): 445, Table 7 Four major modalities of international port investments

ספינת הענק שעוצבה ובנתה באופן בלעדי על ידי תאגיד הספנות המדינתי של סין (State Shipping Corporation) היא בגודל 333 מטר אורך ו־60 מטר רוחב. היא צורכת גז טבעי נזולי כדלק עיקרי וגם מצוידת במנוע ראשי דו־דלקי של גז טבעי נזולי, גנרטור ודוד. במצב הנעה בגז הספינה יכולה להפליג למרחק של 12 אלף מיל ימי, מקביל למסע סיבובי מנמל שנגחאי לנמל דובאי עם טעינת גז טבעי נזולי אחת בלבד. במצב הדו־דלקי הספינה יכולה לטוש עד 24 אלף מיל ימי. [China delivers world's first super-large LNG dual-fuel oil tanker](#), CGTN, March 2, 2022



איור 22: אוניית הצובר לעפרות ברזל בצי הסוחר של סין (הונג קונג)⁶⁵

בחלק מצורות ההתקשרות בין סין ומדינות לבנייה, פיתוח או ניהול נמלים, מממנת סין את הפרויקט או מעניקה הלוואה למדינה, ולאחר מכן, כביכול, מנצלת את הקושי בהחזרת חובות המדינה לבנקים בסין. בעולם נפוץ המונח "דיפלומטיית מלכודת חובות" (Debts Trap) (Diplomacy) המייחס לסין מדיניות מכוונת להפלת מדינות (בעיקר מדינות עניות ולא מפותחות), במלכודת שתחייב אותן לקבל הלוואות סיניות בתמורה לנכסים פיזיים חשובים אסטרטגית שניתנו כ"ערבון", או למסור לבעלות סין נתחים גדולים מהשליטה בפרויקטים של תשתיות. סין מתמודדת עם ביקורת על שיטות הלוואה שלה למדינות עניות, והואשמה בכך שהותירה אותן נאבקות להחזיר חובות, ולכן חשופות לחץ מבייג'ינג. תגובת סין הייתה: "אין מדינה אחת שנקלעה למה שמכונה 'מלכודת חובות' כתוצאה מהלוואות מסין".⁶⁶ המקרה המפורסם ביותר הוא נמל המבנטוטה בסרי לנקה.⁶⁷ מחקרים שונים שוללים מקרים כאלו כמדיניות מכוונת.⁶⁸

בד בבד עם פיתוח הנמלים העיקריים בסין ומדיניות כלכלית של בנייה, רכישה או החכרה של נמלים ברחבי העולם, מומשה באזור האינדו־פסיפי גם מדיניות צבאית־ביטחונית של "השתלטות" בפועל על ים סין הדרומי, "אזור מבואות הנמלים" הסיניים, ובניית איים מלאכותיים

⁶⁵ הספינה פסיפיק פלוריш (Pacific Flourish) מפליגה תחת דגל הונג קונג ונבנתה בסין ב־2018. היא שייכת לדור שני של מוביל צובר מדגם Valemax-class. האונייה שייכת לחברת China Merchants Group, שנוסדה ב־1872 ויש לה צי אוניות גדול מסוגים שונים ונתיביה חובקי עולם. ממדי האונייה הם 362 מטר אורך ו־65 מטר רוחב והנפח שלה 203 אלף טונות. יש לה כושר נשיאה של 399 אלף טונות. לאונייה יש מנוע של 32,400 כוחות סוס בסך הכול ויכולה להגיע למהירות של 14 קשר ויותר. [10 Largest Bulk Cargo Ships In The World- 2022](#), *Daily Logistic*, July 16, 2022.

⁶⁶ Kai Wang, [China: Is it burdening poor countries with unsustainable debt](#), *BBC News*, January 6, 2022.

⁶⁷ Wale Ajetunmobi, [Like Zambia, Sri Lanka also handed over port to China to pay off debt](#), *African Liberty*, September 10, 2018.

⁶⁸ Mark Leon Goldberg, [Chinese "Debt Trap Diplomacy" is a Myth](#), *UN Dispatch*, May 19, 2022.

שעליהם הוקמו תשתיות צבאיות כולל מסלולים למטוסי קרב, מערכות גילוי, שליטה ובקרה, והפעלה אגרסיבית של משמר החופים והמיליציה הימית נוסף לחיל הים.⁶⁹

שלושת האזורים העיקריים שבהם לסין מספר גדול של מעורבויות בנמלים הם האזור האינדו-פסיפי, אפריקה ואירופה. בשנים האחרונות מרחיבה סין את פעילות הנמלים גם בדרום ומרכז אמריקה ובאוקיינוס השקט. למרות ההכחות של סין, ניסיונות למעורבות בנמלים באיי שלמה (כולל נמל צבאי), בדרום ארגנטינה (מיצר מגלן) ואפילו בתעלת פנמה מעוררות דאגה בממשל האמריקני מפני התפשטות פוליטית ואסטרטגית של סין.⁷⁰

מחרוזת הפנינים – "String of Pearls"⁷¹

בשנת 2004 החלה סין לממש את אסטרטגיית בניית הנמלים לשימוש אזרחי וצבאי באוקיינוס ההודי,⁷² וכן לרכוש נמלים באירופה לצורכי מסחר ימי (2008).⁷³ "מחרוזת הפנינים" של סין מתייחסת לכוונה הסינית להתקין רשת נמלים באזור האוקיינוס ההודי המקיף את הודו והאזור האינדו-פסיפי, והיא מימוש גאופוליטי לכוונות הסיניות באזור האוקיינוס ההודי. כל "פנינה" מציינת נמל עם יכולות צבאיות ברצף לאורך קווי התחבורה הימית באזור. הנוכחות של סין באוקיינוס ההודי ובמפרץ בנגל מהווה איום מובהק על ביטחונה של הודו מהצד הימי, וזו ענתה לאיום עם פיתוח אסטרטגיית "East Policy",⁷⁴ אבל למשמעות האסטרטגית הצבאית מתלווה משמעות כלכלית חשובה, מאחר ש"מחרוזת הפנינים" היא חלק בלתי נפרד מיוזמת "החגורה והדרך".

ההישגים העיקריים של סין באזור האינדו-פסיפי הם חוזה שכירות ל-99 שנים והרחבת נמל המבנטוטה (Hambantota) בסרי לנקה; חוזה שכירות ל-40 שנה בנמל גוואדר (Gwadar) בפקיסטן, והשקעה של 350 מיליון דולר בנמל ג'יבוטי (Djibouti), שהוא גם הבסיס הצבאי הראשון של סין מעבר לים, הממוקם ליד נקודת משנק אסטרטגית מרכזית בין מפרץ עדן לים האדום.

⁶⁹ בנושאים סין הדרומי ניתן לקרוא בהרחבה אצל בן ארי, אסטרטגיות באזור האינדו-פסיפי, עמ' 89–104; האם האסטרטגיה של ארצות הברית מול ההתעצמות הימית של סין נכונה?, עמ' 12–17.

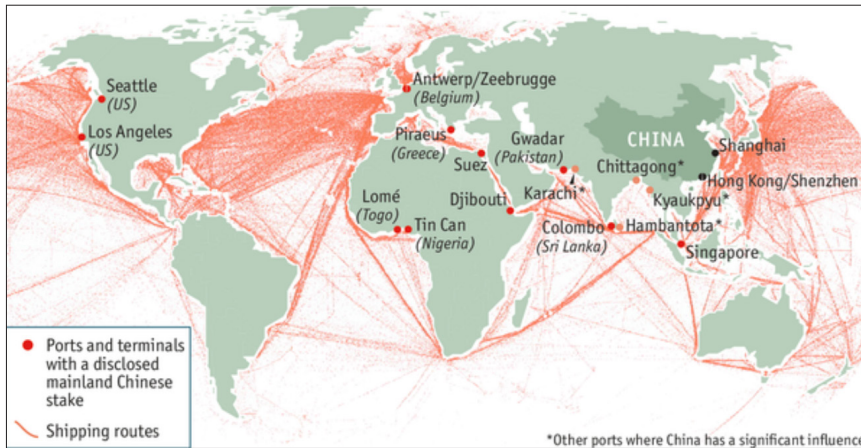
⁷⁰ Moriyasu, K., [Strategic chokepoints: the new U.S.-China battlegrounds](#), *Nikkei Asia*, April 27, 2022.

⁷¹ Aarna Tiwari, [China's String of Pearls UPSC: About, Impact on India and Measures Undertaken](#), *BYJUS*, October 12, 2022.

⁷² Virginia Marantidou, [Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy Places 'with Chinese Characteristics' and their Security Implications](#), *Issues & Insight*, 14, no. 7 (June 2014).

⁷³ Jérôme de Ricqlès, [European ports: China sets up its commercial "factories"](#), *UPPLYS*, October 28, 2019.

⁷⁴ [China's String of Pearls: Notes for UPSC International Relations](#), *BYJUS*, Retrieved December 13, 2022.



איור 23: "מחרוזת הפנינים" בתחילת הדרך (2013)

בעשור שבין 2009 ל-2019 התגלתה סין כמעצמה כלכלית בעלת ממדים גאואסטרטגיים בים התיכון ובדרום מזרח אירופה, אזור שבו מתמודדות מעצמות גדולות במשך מאות שנים. לאחר שביססה את הבכורה בנמל פיראוס היווני, ערכה סין תוכנית גורפת של "דיפלומטיית נמלים" הכוללת למעלה משני תריסר נמלים לאורך חופי הים התיכון באירופה, במזרח התיכון ובצפון אפריקה. בה בעת ערכה סין תוכנית של מעורבות פעילה עם מדינות מרכז ומזרח אירופה, ועקב כך "פורום 17+1" באירופה קשור ל"יוזמת החגורה והדרך" שלה דרך שער הים התיכון, פיראוס.⁷⁵ בהתבסס על התפתחויות אלה, סין נמצאת במיקום טוב להרחיב את כוחה בים התיכון בעתיד. מטענים המיועדים למדינות אירופה נפרקים בנמל החדש בפיראוס ומובלים ברכבות לרחבי היבשת בזמן קצר יותר.⁷⁶

אסטרטגיה זו היא בסיס להרחבת התפשטות סין בנושא נמלים וקווי ספנות, ובתוך כך אפשרות (חלקית) לשימוש בנמלים למטרות צבאיות. לאחר עשרות שנים של התבססות סין בתחום הנמלים, באוגוסט 2021, אמר מי שהיה מזכיר ההגנה של בריטניה: "חלק מהנמלים הללו נמצאים במקומות מרכזיים לסחר ימי – מה שאומר גם סחר באנרגיה – ומעניקים לבייג'ינג דומיננטיות אסטרטגית בלי צורך לפרוס אף חייל, ספינה או נשק אחד".⁷⁷

⁷⁵ פורום ה-17+1 היא מסגרת לשיתוף פעולה בין סין ל-17 מדינות במזרח ומרכז אירופה והשוכנות לחוף הים הבלטי, שהוקמה בבודפשט ב-2012 כתומכת ומרחיבה את "יוזמת החגורה והדרך" (BRI) הסינית. הפורום כולל 12 מדינות מהאיחוד האירופי (EU) וחמש מדינות מהבלקן: אלבניה, אסטוניה, בולגריה, בוסניה והרצגובינה, הונגריה, יוון, לטביה, ליטא, מונטנגרו, מקדוניה, סלובניה, סלובקיה, סרביה, פולין, צ'כיה, קרואטיה, רומניה. Pritish Gupta, [The "17+1" initiative: Is China losing its charm in Central and Eastern Europe?](#), ORF, September 18, 2020.

⁷⁶ Shin Watanabe, [China drops \\$11bn anchors to expand Maritime Silk Road](#), *Nikkei Asia*, January 5, 2020.

⁷⁷ .Antonia Filmer, [China expanding its ports worldwide](#), *Sunday Guardian*, January 1, 2022.

נמלים באפריקה

באפריקה ניתן למצוא שפע של מחצבים טבעיים לתעשייה, מוצרים חקלאיים ושוק צרכנים הולך וגדל. סין מגלה עניין כלכלי ופוליטי באפריקה זה עשרות שנים, ומנצלת את המחסור בנמלים מודרניים, כך השקעותיה בנמלים אמורות לספק פתרונות מועדפים הן לייבוא והן לייצוא הולכים וגדלים.⁷⁸

לכן, מאז 2009 סין היא השותף הגדול ביותר של מדינות אפריקה למסחר, ייבוא וייצוא ומענה מקצועי, כולל תקציבי, לדרישה הגוברת לנמלים מודרניים ותשתיות תחבורה ותעשייה. נמלים כאלה, בעיקר במערב אפריקה, לחופי האוקיינוס האטלנטי (איור 20) מספקים בסיס חזק לכלכלת סין, כולל השפעה פוליטית ודיפלומטית באפריקה. ההתגברות של פירטיות ימית במערב אפריקה יכולה לשמש הצדקה חוקית, כביכול, לפעילות צבאית סינית באזור.⁷⁹ הסינים גם מקימים אתרים בעלי יכולת עתידית לשימוש כפול, אזרחי וצבאי, לא רק למטרות מסחר בשווקים באפריקה, אלא גם לקידום יעדי מדיניות חוץ סיניים רחבים יותר שהם תחרותיים, בעיקר עם האינטרסים של ארצות הברית באפריקה.⁸⁰ אבל קיים חשש שההשקעות עלולות להפוך לסיכון אם סין תנסה לשלוט ולהגביל את הגישה לנמלים לחברות מתחרות או בעלות אינטרסים שונים. למרות זאת, עדיין וריווחו מדינות אפריקה אם הן יכולות להפחית את הסיכונים לכן.⁸¹

עם זאת, סין אינה חסינה מפני השפעת הפוליטיקה המקומית באפריקה. אחד הפרויקטים השאפתניים ביותר ביבשת נמצא כעת בהמתנה. נמל באגאמויו (Bagamoyo) בטנזניה היה אמור להיות הנמל הגדול ביותר ביבשת שנבנה ומופעל על ידי הסינים. אבל הממשלה הנוכחית לא מסכימה עם תנאי הפרויקט של 10 מיליארד דולר שהממשל הקודם של המדינה סיכם עם בייג'ינג. גורמים רשמיים בטנזניה אמרו שהעסקה אינה כדאית מבחינה מסחרית.⁸²

נמלים באירופה

סין מעורבת בהפעלת נמלים במדינות אירופה מאז 1982, וכיום מעורבת בפעילות של 40 נמלים באמצעות החברות הסיניות המובילות. נמל המבורג הוא דוגמה מובילה לניסיונות של חברת COSCO לקנות 35% ממניות הנמל, מהלך שאושר באוקטובר 2022 לרכישת 24.9% בלבד עקב התנגדויות של גורמים שונים בגרמניה, כולל התנגדויות פוליטיות הקשורות לא רק

Joel Gehrke, ['They want to become a superpower': African port links could make Chinese access to Atlantic inevitable](#), *Washington Examiner*, December 14, 2021 ⁷⁸

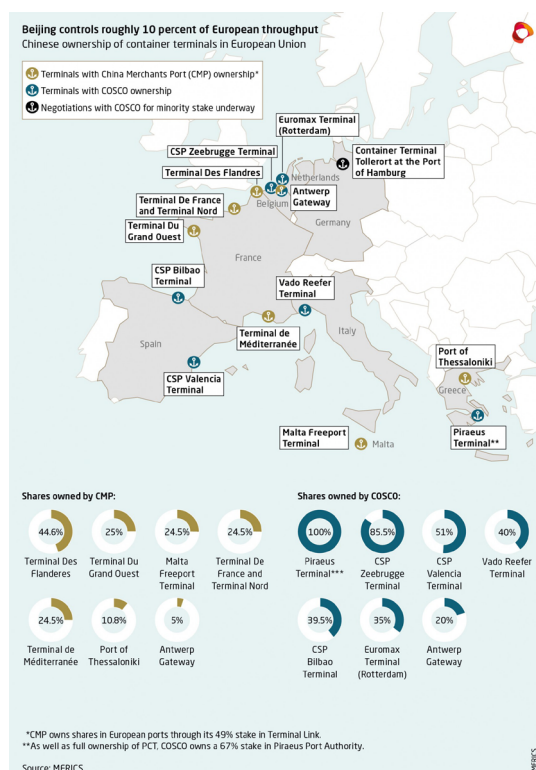
Carlota Ahrens Teixeira, and Jaime Nogueira Pinto, [Maritime piracy in the Gulf of Guinea](#), GIS, March 28, 2022 ⁷⁹

Eric A. Miller, [More Chinese Military Bases in Africa: A Question of When, Not If](#), *Foreign Policy*, August 16, 2022 ⁸⁰

Margaret Myers, [China's Transport Infrastructure Investment in LAC: Five Things to Know](#), *The Dialogue*, November 13, 2018 ⁸¹

Prachi Mittal, [Falling Apart – A story of the Tanzanian Bagamoyo Port Project](#), *ORF*, September 15, 2020 ⁸²

לנושאים כלכליים אלא גם לנושאים מדיניים (נתח נמוך יותר בטרימינל הוסכם לאחר שגרמנים 'נשרפו' מהתלות בגז הרוסי). נמל המבורג הוא הנמל המזרחי ביותר של הים הצפוני, מה שהופך אותו לנמל האידיאלי עבור מזרח אירופה. כמרכז עולמי המשרת מדינות מעבר לים, מרכז ומזרח אירופה וכל אזור הים הבלטי, המבורג נהנית ממיקומה הגאוגרפי המרכזי, וסין רואה חזקה בנמל זה כמהלך כלכלי חשוב ביותר.⁸³ סין ניסתה במשך שנים לרכוש ולפתח את נמל Klaipeda בליטא אך ניסיונותיה טרם צלחו. על פי הודעת נשיא המדינה ובכירים נוספים, "דריסת רגל סינית תהיה איום על הביטחון הלאומי ועל נאט"ו".⁸⁴ כך גם נדחו הצעות להרחבה נוספת בנמל פיראוס מחשש להרחבת ההשפעה הסינית.⁸⁵



אזור 24: סין שולטת בכ־10% מהיקף המסחר הימי באירופה⁸⁶

Andreas Rinke and Sarah Marsh, [German coalition divided over Chinese bid for Hamburg port terminal](#), *Reuters*, September 14, 2022 ⁸³

[Lithuania puts off deep-water port project eyed by China 'for at least a decade](#), *LRT News*, April 2, 2021 ⁸⁴

.Kardon, *Pier Competitor*, 2021 ⁸⁵

Jacob Mardel and Giovanni Giamello, [COSCO takes stake in Hamburg Port terminal](#), *MERICs*, September 30, 2021 ⁸⁶

האסטרטגיה הסינית למימוש שליטה בתובלה הימית באירופה באה לידי ביטוי גם במעורבותה בנמל טרייסטה באיטליה, החשוב מאוד לסין מבחינה אסטרטגית, מאחר שהוא מחבר את הים התיכון למדינות ללא מוצא לים שהן שוק פוטנציאלי לסין: אוסטריה, הונגריה, צ'כיה, סלובקיה וסרביה,⁸⁷ וזאת כהמשך ליוזמת דרך המשי הימית (Maritime Silk Road – MSRI).⁸⁸

נמלים בצפון, מרכז ודרום אמריקה

חברות בבעלות ממשלתית סינית מחזיקות בבעלותן טרמינלים בחמישה נמלים בארצות הברית. COSCO הקימה מיזמים משותפים בלונג ביץ', לוס אנג'לס וסיאטל, ו-CMPort מחזיקה בנתח מיעוט במסופים של חברה צרפתית במיאמי ויוסטון. נראה כי ההשקעה בנמלים סיניים בארצות הברית מונעת מסיבות מסחריות בלבד. בקנדה מעורבת סין בנמל קוויבק, ונכון לזמן כתיבת מאמר זה, עדיין לא אושרה העסקה להקמת מסוף מכולות ענק בקוויבק על ידי חברת Hutchison.⁸⁹

כחלק מהרחבת אסטרטגיית ה"חגורה והדרך" והגברת הסחר הימי, נתיבי הספנות לחופי יבשת דרום אמריקה באוקיינוס האטלנטי ובאוקיינוס השקט הופכים לחשובים יותר. החברות הסיניות בונות ומפעילות נמלים ורציפים, בעיקר להובלת אנרגיה במרכז ודרום היבשת. פעילויות אלו, כולל בקריביים, עוררו פעמוני אזהרה בארצות הברית בתקופת ממשל טראמפ. המשך פעילות בנייה סינית בפרו וברזיל יאפשר לממש שאיפה של ברזיל ופרו החולקות חלום ישן לחבר את חופי האוקיינוס האטלנטי והשקט שלהן, וסין יכולה להפוך את החלום למציאות עם יתרונות כלכליים,⁹⁰ וכך גם יהיה לספנות הסינית קשר יבשתי בין האוקיינוסים.⁹¹

האם הנמלים הסיניים הם מסחריים בלבד או גם לשימוש צבאי?

הנמלים הסיניים ברחבי העולם הממוקמים על נתיבי ספנות בין־לאומיים מכוונים ברובם לשימוש מסחרי ולא ל"מטרות תוקפניות",⁹² אבל נראה בבירור שלצבא הסיני, כולל חיל הים, יש יעדים שאפתניים ליכולות הקרנת הכוח שלו. מלבד הכנה לאפשרות להשתמש בכוח כדי לפתור את התביעות הטריטוריאליות של סין במזרח אסיה (טייוואן וים סין הדרומי) מופקד הצבא גם על ההגנה על "האינטרסים מעבר לים" המתרחבים של סין. יעדים לאומיים אלה מחייבים

⁸⁷ Nadia Helm, [China's influence and operating of the main European ports](#), *Modern Diplomacy*, November 10, 2021

⁸⁸ Jean-Marc F. Blanchard, [China's Maritime Silk Road Initiative \(MSRI\) and Southeast Asia: A Chinese 'pond' not 'lake' in the work](#), *Journal of Contemporary China*, 27, no. 111 (2017): 329–343

⁸⁹ Léonce Naud, [CHINA Controlling \(for 60 years\) the gateway to the Great Lakes St. Lawrence Seaway System?](#) Québec

⁹⁰ [Brazil, Peru and China and the Inter-oceanic Dream](#), *Dialogo Chino*, February 5, 2015

⁹¹ Milton Leal, [A Chinese Train Could Link South America's Atlantic and Pacific Coasts by Rail for the First Time](#), *China File*, September 15, 2016

⁹² [The new masters and commanders](#), *The Economist*, June 13, 2013

את חיל הים להיות מסוגל להפעיל כוח לחימה מובהק מעבר למרחב הימי הקרוב של סין. כדי לענות על צרכים אלה נבנות יכולות תמיכה לוגיסטיות אורגניות, כגון כוחות עזר ימיים גדולים ומטוסי תובלה. "חוק התעבורה של ההגנה הלאומית" גם פונה ומחייב ארגונים אזרחיים, בעיקר בבעלות הממשלה, לספק את צורכי התעבורה שלה והתשתיות הימיות ברחבי העולם.⁹³

בעוד סין דוחה את החששות בעולם לגבי כוונותיה, הצבא שלה החל ליצור רשת המכונה "נקודות חזקות אסטרטגיות" (strategic strongpoints) לאורך נתיבי מסחר ימיים חשובים כדי להגן על האינטרסים הגלובליים ההולכים וגדלים של סין. חלק מהנמלים והטרמינלים ברשת המסחר הימית המתרחבת עשויים לשמש פונקציות דו־שימושיות עבור חיל הים הסיני לקיום פעולות צבאיות בטווחים ארוכים, שהן מורכבות יותר ולמשך זמנים הולכים וגדלים. אפשרות זאת אינה מתאימה כיום לתמיכה בלחימה ממש, אלא מותאמת בעיקר ללוגיסטיקה ואיסוף מודיעין בזמן שלום. הספר הלבן של סין לשנת 2019 קבע כי משימות הצבא כוללות גם הגנה על אוניות משא ופינוי אזרחים סינים מחו"ל, וכי הצבא והצי יפתחו "מתקנים לוגיסטיים בחו"ל".⁹⁴ חיל הים הסיני ביקר בכשלים מהנמלים שבהם מעורבות חברות סיניות למטרות לוגיסטיות ודיפלומטיה ימית. בתשעה מהנמלים בוצעו פעולות תחזוקה וב־47 נמלים בוצעו תיקונים במבדוק יבש. 69 ביקורים היו למטרות תרגילים משותפים.⁹⁵

סימנים לשימושים צבאיים לנמלים אזרחיים כביכול ניתן למצוא בפעילות הנמלים הסינית בג'יבוטי (בעיקר כתמיכה להשתתפות סין בכוחות המשימה למלחמה בפירטיות הימית בקרן אפריקה),⁹⁶ באיי שלמה באוקיינוס השקט,⁹⁷ ובהקמת נמל "צבאי" (Ream Naval Base) בקמבודיה.⁹⁸ נוכחות צבאית סינית באזור האינדו־פסיפי נראית הגיונית, ואולי אף מוצדקת (עיקר הנפט לסין מגיע ממדינות המפרץ הפרסי). אבל בסיסים ימיים באוקיינוס האטלנטי בעתיד הקרוב והבינוני אינם בסבירות גבוהה או מוצדקים למרות ביקורת, בעיקר מארצות הברית על כוונות סין להקמת בסיס ימי בגינאה המשוונית. אין כיום ספק שהטלת משימת הגנה על "השקעות כלכליות ותשתיות" ואינטרסים סיניים ברחבי העולם על הצבא והצי, יביאו להגדלת מספר הנמלים במעורבות סינית להיות בעלי יכולת לספק תמיכה צבאית, או יביאו לבניית נמלים צבאיים כדי להתגבר על מגבלות נמלים דו־שימושיים. שימוש בנמל מסחרי למטרות צבאיות מחייב היערכות ואמצעים מיוחדים. כיום עדיין לא נראה שכוונות כאלה ניתנות

Conor M. Kennedy, [Civil Transport in PLA Power Projection](#), *China Maritime Report* No. 4, ⁹³
U. S. Naval War College, December 2019

Hille, K., Sevastopulo, D., & Rathbone, J. P., [China Denies building Naval Bases but fear of its military reach Grows](#), *Financial Times*, June 20, 2022 ⁹⁴

שם. ⁹⁵

Cobus van Staden, [Fears of a Chinese Naval Base in West Africa Are Overblown](#), *Foreign Policy*, March 3, 2022 ⁹⁶

טלי גולדשטיין, [סין מחזקת את השפעתה – והעולם רועד](#), וואלה, 20 באפריל 2022. ⁹⁷

Ellen Nakashima and Cate Cadell, [China secretly building naval facility in Cambodia](#), [Western officials said](#), *The Washington Post*, June 6, 2022 ⁹⁸

למימוש בעתיד הקרוב והבינוני. גם באזור האינדו־פסיפי, כנראה הרגיש ביותר מבחינת סין, עדיין הנמלים בפקיסטן וסרי לנקה אינם בשלים לשימוש צבאי.⁹⁹

נמל המפרץ בחיפה

נמל המפרץ – מיזם תשתית חשוב מאוד למשק הישראלי, יצא לביצוע בשנת 2015, כחלק מרפורמת הנמלים משנת 2005. הקמת הנמל החדש הסתיימה בסוף שנת 2021 ועם הפעלתו התווספה תשתית חיונית לסחר הישראלי, והתחילה תחרות בענף הנמלים ועימה התייעלות ושיפור השירות ליצואנים, יבואנים, תעשיינים וספנות. נמל המפרץ מופעל על ידי חברת Shanghai International Port Group – SIPG משנגחאי, והוא משמש כנמל ימי נוסף לישראל.

הנמל החדש מתוכנן להגדיל את קיבולת נמלי הים של ישראל במענה לגידול בסחר ולצורכי המשק. נוסף לכך, יאפשר הנמל החדש את פקידתן של אוניות הענק החדשות והידידותיות לסביבה. נמל המפרץ יבטיח את מזעור תלותה של ישראל בנמלים זרים באזור. רציף מכולות פרטי באורך 800 מטר ובעומק 17.3 מטר מאפשר עגינת אוניות ענק באורך 400 מטר, הנושאות עד 24 אלף TEU.

נמל המפרץ מופעל על ידי חברת SIPG משנגחאי בהסכם חכירה ל-25 שנים. האם עובדת הפעלתו בידי חברה סינית יוצרת אמצעי לריגול סיני, כר נוח לביצוע מתקפות סייבר ומהלך שפוגע ביחסים עם ארצות הברית? הרבה טענות הועלו נגד הקמת נמל המפרץ בחיפה בשל מסירת תפעולו לידי חברה סינית. אך האם החששות אכן מוצדקים?¹⁰⁰

כנגד התועלות הכלכליות הועלו בתקשורת ובפורומים שונים חששות ממסירת נמל המפרץ לניהולה של חברה ממשלתית סינית: ראשית, חשש שהחברה כפופה למשטר סמכותני, המפעיל 'מלכודות חוב' ומשתלט על נכסים... שנית, חשש שהחברה הסינית תאפשר עגינת כלי שיט צבאיים של סין בישראל במסגרת אסטרטגיית 'ההיתוך הצבאי-אזרחי' שלה. שלישית, חשש ש-SIPG תשבש את פעילות הנמל בעיתות חירום או כדי למנף את כוחה הכלכלי של סין להשפעה פוליטית על ישראל. רביעית, חשש משימוש בנמל לריגול ומבצעי סייבר, כולל נגד ספינות הצי האמריקני. לבסוף נטען כי גם אם הנמל אינו מגלם סיכונים מיוחדים או יוצר תלות משמעותית של ישראל בסין, הרי שבעיני ארצות הברית, ובוודאי בחוגי הפנטגון והצי, הוא הפך סמל וסדין אדום – שיתוף פעולה בוגדני של בעלת בריתה הקרובה, ישראל, עם יריבתה הגדולה, סין – ולפיכך גם לאיום על היחסים המיוחדים בין ארצות הברית לישראל.¹⁰¹

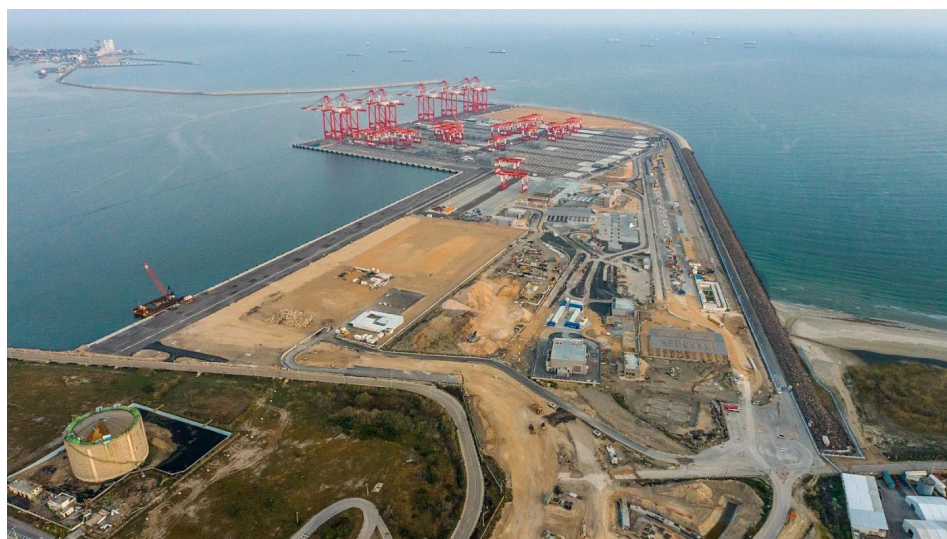
הטענות בדבר היות הנמל בסיס לריגול סיני ועצירת פעילותו בעיתות משבר אינן מבוססות. ניתן לרגל באזורי נמלי חיפה ממקומות נוחים יותר גאוגרפית, והיות הנמל בהסכם זיכיון ולא בעלות מונע חוזית את השבתתו בעיתות משבר. גם עגינת כלי שיט צבאיים סיניים בנמל אינה

⁹⁹ Jocelyn Wang, [The Realities of Chinas Overseas Port Push](#), *The Diplomat*, June 4, 2021.

¹⁰⁰ גליה לביא ואסף אוריון, [הפעלת נמל המפרץ בחיפה: שיקולי כלכלה וביטחון](#), מבט על, גיליון 1516, INSS, 2 בספטמבר 2021.

¹⁰¹ שם.

איום ביטחוני רציני (אין זה סביר שסין תיכנס לעימות צבאי ימי במזרח הים התיכון בתוך נמל). מול התועלות הכלכליות נראה שכל הנימוקים נגד הפעלתו בידי חברה שבה שותפה סין אינם חמורים. ניתן אולי להעריך שנמל מסדר גודל של "נמל המפרץ" הוא נכס לאומי חיוני, ומן הראוי שנכס כזה יהיה בבעלות המדינה בלבד, ואם בבעלות פרטית הרי רק בבעלות גורמים ישראליים.



איור 25: נמל המפרץ בחיפה¹⁰²

סיכום

עוצמה ימית (Sea Power) של מדינה כוללת שלושה מרכיבים עיקריים: נמלים, קווי ספנות וצי צבאי. התפתחות הכלכלה הימית מאז 1979 ומעמדה כמעצמה עולמית הביאו לשינוי באסטרטגיה רבתי, ובעקבותיה שינוי באסטרטגיה הימית. צי אוניות הסוחר של סין הוא הגדול בעולם, וחלק מאוניות הסוחר מותאמות מראש לצרכים צבאיים. הצורך בקווי ספנות המתחילים ומסתיימים בנמלים הביא את סין לאסטרטגיה כלכלית של בנייה, רכישה וניהול נמלים ברחבי העולם, במודל שהתחיל ב"מחרוזת הפנינים" ובחלקו מהווה מרכיב עיקרי ב"זוזמת החגורה והדרך" המתרחבת לאזורים נוספים בעולם, ונקראת "דרך המשי הימית". נראה שסין, מכל המדינות בעולם, מאמצת בפעילות רצינית מאוד ומתמשכת את האסטרטגיה הימית של מְהָן בתחומי הספנות המסחרית, ואת זו של קורבט באסטרטגיה הימית של הצי המלחמתי.

כלכלה היא המוטיבציה העיקרית לקיום הספנות והנמלים, ואבטחת נתיבי הים המעבירים אספקת אנרגייה וסחורות אחרות נמצאת כעת בראש רשימת העדיפויות הצבאית של סין. אין ספק, ללא נמלים ענקיים כאלה שיכולים להכיל אוניות גדולות עם מטען, לא היה מפותח

¹⁰² הנמל החדש בעולם: נמל המפרץ בחיפה עושה היסטוריה, וואלה, 2 בספטמבר 2021.

הסחר של סין כמו שהוא עכשיו. שליטה בנמלים לאורך קווי הספנות במדינות בעלות חשיבות אסטרטגית לסין היא מרכיב מרכזי באסטרטגיה רבת־י, והיא מאפשרת לסין, כביכול, להחזיק מדינה כבת ערובה הודות לשגשוג שלה, מה שעלול לאלץ את ההנהגה שלה לנקוט עמדות פוליטיות הנוחות למפלגה הקומוניסטית הסינית. לכן, נמלי הים הם גורם קריטי ליכולתה של סין להשפעה מסחרית, דיפלומטית וצבאית.

קישוריות ימית משופרת יצרה יתרונות כלכליים ניכרים לסין, ומאפשרת השפעה רבה יותר על תעבורת הסחורות ברחבי העולם. מנהיגים סינים דוחפים למנף את משאבי המדינה לחיזוק הקישוריות, עם דגש מרכזי לשיפור תשתית הנמלים. בשנת 2022 רואים השפעה עצומה של הנמלים הסיניים על תעשיית הספנות העולמית. כפי שהעיר נשיא סין שי ג'ינפינג, "מעצמות כלכליות חייבות להיות מעצמות ימיות ומעצמות ספנות".¹⁰³

אולם יש מספר הבדלים בין האסטרטגיה הסינית ומפעילי קווי הספנות והנמלים האחרים ברחבי העולם. להיות סין מדינה בעלת שלטון קומוניסטי ריכוזי, החברות הסיניות אינן פועלות בהתאם לחוקי המסחר המקובלים, וחייבות לעמוד בדרישות והנחיות הממשלה והמפלגה הקומוניסטית הסינית, ולכן גם מוכנות לשלם מחירים גבוהים יותר, הודות לקבלת תקציבים מיוחדים. למרות שהנמלים נרכשים או נבנים על בסיס כלכלי, קיים בוודאות גם ממד פוליטי. על ידי בעלות והפעלה של רשת מורכבת של צמתים לוגיסטיים מרכזיים ברחבי אסיה, אירופה ואפריקה, סין יכולה למעשה לשלוט בחלק עצום משרשרת האספקה הנכנסת שלה עבור סחורות חיוניות – כמו משאבי אנרגיה מהמזרח התיכון – ולשלוט בנתיבי סחר יוצאים עבור הייצוא שלה. צי האוניות הגדול תחת דגל סין, שליטה בנמלים ושמירה על קווי ספנות פעילים מספקים לסין רמה גבוהה יותר של יכולת עצמית, מונעים תלות בקווי ספנות זרים ומקטינים את כמות המינוף הפוליטי והכלכלי שמדינות אחרות יכולות ליישם.

אין שיטה מעשית למנוע את כניסתה המסחרית של סין לרוב השווקים הזרים. ארצות הברית נכשלה בשכנוע ישראל לבטל את הזיכיון שבו זכתה SIPG בנמל חיפה. ואם שותף ביטחוני קרוב לארצות הברית כמו ישראל אינו משוכנע שהסיכונים הביטחוניים עולים על היתרונות המסחריים, הרי יש סיכוי שמדינות אחרות גם הן לא יוותרו על מעורבות סינית בתשתיות הקריטיות והאסטרטגיות שלהן.

ניתן להניח שרק נמלים מסחריים מועטים, מתוכננים ומצוידים כהלכה עשויים לבצע פונקציות צבאיות חשובות עבור לוגיסטיקה, תחזוקה, תדלוק, אחסון תחמושת ועוד. היכולות המיידיות הן בעיקר עבור מודיעין ותקשורת – יכולות שאינן מצריכות הקמת מתקנים והרשאות. אבל ברוב הנמלים האזרחיים כנראה לא יזכה הצי הסיני לתמיכה או להעדפות פוליטיות כלשהן, ואז תיבחן אפשרות להקמת נמל צבאי, אבל רק במדינות שבהן סין יכולה לקבל לכך אישורים פוליטיים ואחרים.

[How Is China Influencing Global Maritime Connectivity?](#) *China Power*, Retrieved ¹⁰³ September 17, 2022.

בתהליך של בניית נקודות חוזקה אסטרטגיות, סין אינה מדגישה יתר על המידה את הדיפלומטיה הצבאית, וברוב המקרים גם מכחישה את הכוונות. על מהירות היישום נכתב במחקר בנושא: "כאשר מקדמים את הדיפלומטיה הצבאית, יש לשים לב לשיטה ולקצב. אין לדחוף קדימה בכוח ולהיות להוטים להשיג תוצאות. במקום זאת, יש לנהל משא ומתן עם מדינת היעד ולהתקדם בהדרגה".¹⁰⁴

ברוב הנמלים שבהם שותפות חברות סיניות הן מחזיקות במיעוט מניות השליטה, ולכן סביר להניח שאין להן היכולת לניהול הכלכלה, ובוודאי לא להשפעה גדולה במדינה. יוון, בלגיה, קנדה, גרמניה, מדינות באפריקה ואחרות הן דוגמאות למדינות המודאגות מהשפעת ההשקעות הסיניות בנמליהן, ונקטו אמצעי מיסוך כנגד סין המתוארת "שותפה" מתחרה כלכלית ויריבה סיסטמית".¹⁰⁵

אין ספק שבמדיניות הנמלים של סין יש מספר סיכונים פוליטיים, אסטרטגיים וכלכליים. האתגר הגדול ביותר עבור חברות סיניות המשקיעות בנמלים גלובליים יהיה הרווחיות. בלהיטותן להגביר את נוכחותן מעבר לים, קיים סיכון שחברות ישקיעו סכומים מוגזמים, או ימעטו ברגישויות הפוליטיות שעלולות למנוע תפעול רווחי של הנמל. לכן נדרשת הערכה מדוקדקת של הפוטנציאל הכלכלי של פרויקטים כאלה. קבלת החלטות במדינת שלטון קומוניסטי, שאין רק כלכליות אלא כוללות מרכיב פוליטי, יכולה לעקוף סיכונים כאלו.

פירוט העובדות והנתונים המציגים את בניית הכוח הימי הסיני מאפשר להעריך שסין פועלת בה בעת בתחום הגאוככלי והגאואסטרטגי במטרה לממש את האסטרטגיות של מהן וקורבט, לאפשר שליטה בקווי הספנות כדי לקיים את הדרישות הכלכליות למעצמה עולמית בעלת אוכלוסיית ענק. כמו כן להרוויח כלכלית מיכולות אלו במידת האפשר, ובד בבד להיות בעלת יכולת להגן על אותם קווי ספנות ונמלים – לא על כולם, אבל על אלו החיוניים ביותר למימוש הגאוככלה והגאואסטרטגיה.

גודל צי הסוחר הסיני הוא ללא תקדים, בין 5,600–9,000 כלי שיט (נתונים ממקורות שונים).¹⁰⁶ אכן בצי הסוחר היווני ייתכן שיש יותר כלי שיט, כ־21% מכלל צי הסוחר בעולם,¹⁰⁷ אבל אין טענות בין־לאומיות שיוון פועלת למען השגת הגמוניה בנושא הספנות! לעומת זאת, המתנגדת העיקרית לאסטרטגיה הסינית היא ארצות הברית, שצי הסוחר שלה הצטמצם מ־485 כלי שיט

Hille, K., Sevastopulo, D., & Rathbone, J. P., [China Denies building Naval Bases but fear of its military reach Grows](#), *Financial Times*, June 20, 2022

George Fujii, [China's Emergence as a Power in the Mediterranean: Port Diplomacy and Active Engagement](#), *H-Diplo Article, Review 1084*, January 19, 2022

GT staff reporters, [China's foreign trade mirrors stable start in Q1 despite Omicron outbreak, Ukraine crisis](#), *Global Times*, April 13, 2022

Kokkinidis, T., [Greece Remains Top Shipping Nation in the World](#), *Greek Reporter*, May 20, 2022.

ל-178 בין 1996 ל-2022,¹⁰⁸ והתעוררו קולות הקוראים לממשלה להגדיל באופן ניכר הן את צי אוניות הסוחר והן את צי חיל הים,¹⁰⁹ קריאות שספק רב אם תיעננה.

לנוכח מורכבות נושא "מדיניות הספנות והנמלים של סין" ניתן לציין את מסקנותיו של ג'פרי באדר:

[...] הצמיחה והשיפור ביכולת הצבאית הסינית האזורית יסבכו ויקשו את האסטרטגיה האזורית האמריקנית, אבל [סין] לא תגיע לרמה של יכולת הקרנת עוצמה כמו של ארצות הברית [...] הפיתוי (הצורך) לראות בסין אויבת ולא מתחרה נסמך גם על מדיניות הפנים של סין [...] לארצות הברית ולסין יש תחומים חופפים בעלי חשיבות, ונושאים שהן חייבות לשתף בהם פעולה [...].¹¹⁰

¹⁰⁸ [Number of ships in the U.S.-flag merchant fleet from 1996 to 2022](#), Statista, Retrieved December 13, 2022.

¹⁰⁹ Xiaoshan Xue, [As China Expands Its Fleets, US Analysts Call for Catch-up Efforts](#), VOA, September 13, 2022.

¹¹⁰ Jeffrey Bader, [Meeting the China Challenge: A Strategic Competitor, Not an Enemy](#), in Ryan Hass, Ryan McElveen, and Robert D. Williams (eds.), *The Future Of Us Policy Toward China – Recommendations for the Biden administration*, (Brookings Foreign Policy's, John L. Thornton China Center and Yale Law School's Paul Tsai China Center, November 2020): 1–7.

בני בן ארי סא"ל (בדימוס) בחיל הים, שירת כ־14 שנה בתפקידי פיקוד (כולל פיקוד על סטי"ל), מטה והדרכה. בוגר קורס חובלים, קורס קציני נשק מתקדם ופו"מ, כולם כחניך מצטיין. בשנת 1978 הצטרף לחברת אלביט ובמשך כ־38 שנים שימש בתפקידי ניהול ושיווק, בתחום מערכות ימיות ושיווק במזרח הרחוק. בשנים 1980–1982 (בזמן חל"ת מאלביט) שימש כיועץ לממשלת סינגפור ובשנת 1983 הקים את חברת אלביט – המזרח הרחוק וניהל את הפעילות השיווקית במזרח הרחוק הן מהמשרד בסינגפור ולאחר מכן ממערך השיווק בחיפה. בשנים 1989–1992 שוב ניהל פעילות שיווקית בסינגפור. בין השנים 1995–1998 היה חבר הנהלת החברה, והקים וניהל את אגף השיווק הבין־לאומי בחברת אלביט מערכות, ובשנת 2001 הקים את חברת אלביט מערכות סינגפור וניהל את הפעילות השיווקית במזרח. בני גר וחי בסינגפור בתקופות מצטברות במשך כ־22 שנים. בשנת 2011 פרש מניהול השיווק של אלביט במזרח ושימש כיועץ מיוחד לפרויקט עבור אלביט ולקוח סינגפורי ממשלתי. בשנת 2015 פרש לגמלאות וחזר לארץ. כיום משמש כסגן ראש קתדרת חייקין לגאואסטרטגיה ועמית מחקר במרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית באוניברסיטת חיפה. בעל תואר דוקטור מאוניברסיטת דרום אוסטרליה בנושאי התעשייה הביטחונית והשיווק הביטחוני.