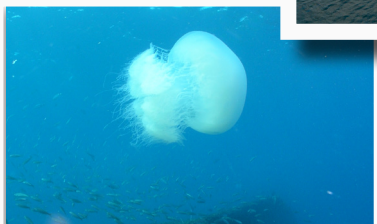
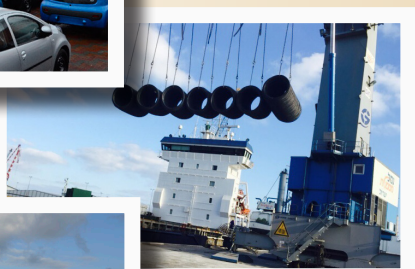


הערכה אסטרטגית ימית רבתי לישראל 2018/19

עורך ראשי: פרופ' שאול חורב
עורך והפיק: אהוד גובן



"הנתיב הימי הצפוני" הרוסי – הצהרות ומציאות

צבי מירקין

עם ההתחממות הגלובלית ושינויי האקלים בעולם נראה שהאפשרות כי הנתיב הצפוני ישמש נתיב ספנות מסחרי ממשי המעביר היקפים גדולים של סחר בין מזרח אסיה ואירופה – הולכת וגדלה. משמעות פתיחת נתיב זה היא קיצור הנתיב ממזרח אסיה לאירופה באלפי קילומטרים על כל החיסכון הכלכלי הכרוך בכך.

לפיתוח הנתיב יש משמעות חיובית גדולה עבור רוסיה היכולה ליהנות מזמינות אוניות גבוהה יותר (והוזלה של הסחר), לצד הגדלת הפעילות בנמלים בתחומי השירותים. לפיכך ניתן לראות פעילות רוסית גדולה באזור, הן מבחינה טכנית (בניית צי של שוברות קרח), והן מבחינה בינלאומית ומשפטית של קריאה לבעלות על הנתיב ולניהולו.

אם יתרחב השימוש בנתיב לממדים ממשיים מבחינת הסחר העולמי, הרי שיש בזה פוטנציאל שלילי מסוים עבור מצרים.

רקע

הנתיב הימי לאורך חופה הצפוני של רוסיה, המכונה ברוסיה "הנתיב הימי הצפוני", הוא חלק מן ה"הנתיב הצפון-מזרחי", המקשר בין האוקיינוס האטלנטי לאוקיינוס השקט דרך האוקיינוס הצפוני.

המושג "הנתיב הימי הצפוני" הופיע בברית המועצות כאשר התחילה ההנהגה הסובייטית בשנות ה-30 של המאה ה-20 בניסיונות להשתמש בנתיב זה לתחבורה ימית. בהקשר זה השאלה הבסיסית היא מהם גבולותיה של השליטה הרוסית באזור הארקטי. כיוון שהפדרציה הרוסית הייתה היחידה מבין הרפובליקות של ברה"מ שהייתה לה גישה למרחב הארקטי, מאז 1991 היא ירשה באופן מלא את נכסיה של ברה"מ במרחב. כאן עולות אפוא שאלות בעיקר בנוגע לתיחום הגאוגרפי של אזור השליטה הרוסית. ב-1926 קיבלה ההנהגה הסובייטית חוק אשר קבע, כי גבולות השליטה הסובייטית במרחב הארקטי הם הקווים העולים מהנקודות המזרחית ביותר (חצי האי צ'וקוטקה) והמערבית ביותר (חצי האי קולה) לקוטב הצפוני – ולסימון חלקו הסובייטי של המרחב הארקטי הומצא אף מושג מיוחד – "שטחיה הקוטביים של ברה"מ". לעומת זאת, ב-1982 חתמה ברה"מ על "אמנת האומות המאוחדות לחוק הים" (UNCLOS) ובעקבות זאת קיבלה גם את הקביעה בדבר רוחב של "המים הטריטוריאליים" ושל "האזור הכלכלי הבלעדי". עם זאת, כעת רוסיה מנסה להרחיב את שליטתה באזור הארקטי בהתבסס על הטענה כי שני הרכסים התת-

מימיים שנמצאים באוקיינוס הצפוני ומגיעים עד לקוטב, הם חלק מהמדף היבשתי הרוסי, ולכן אמורים להיות חלק מהאזור הכלכלי הבלעדי שלה.

החקיקה הרוסית מגדירה את הנתיב כ"נתיב לאומי תחבורתי אחיד של רוסיה בארקטיקה, אשר התהווה היסטורית".¹ הנתיב עובר בין מיצר קארה, המקשר בין ים בארנץ לים קארה, לבין מיצר ברינג, המקשר בין האוקיינוסים הצפוני והשקט. אורכו של הנתיב כ-5.600 ק"מ. מבחינה אדמיניסטרטיבית הנתיב מורכב משני חלקים: "הגזרה המערבית" (בין מורמנסק לדודינקה – הנמל שנמצא בשפך נהר היניסיי), ו"הגזרה המזרחית" (בין דודינקה לבין מיצר ברינג).



איור 1: תרשים של הנתיב הצפוני וערי הנמל המרכזיות לאורכו

מקומו של הנתיב הצפוני באסטרטגיה הימית הרוסית לאורך ההיסטוריה

השלטונות הרוסיים הביעו עניין ב"נתיב הימי הצפוני" זה תקופה ארוכה, וניתן לציין ניסיונות להפעיל את הנתיב כבר בסוף המאה ה-19. עם זאת, רק בשנת 1932 הוכח באופן מעשי, כי ספינות בליווי שוברת קרח יכולות לעבור את כל המסלול בעונת שיט אחת.² מאז חלו

1 החוק הפדרלי על הנתיב הימי הצפוני, סעיף 14.

http://www.nsr.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/zakon_o_smp.html

2 עונת שיט משמע חלק השנה שבו קיימים התנאים המאפשרים שיט. בדרך כלל הכוונה לתקופת הקיץ שבמהלכה המים פנויים מהקרח.

שינויים רבים בתפיסות שעליהן התבססה הפעילות במרחב זה, והתגבשו סופית בימי המלחמה הקרה, כאשר הצי הצפוני הסובייטי נהיה לאחד משני המרכיבים העיקריים של זרוע הים, הוגדר רשמית (יחד עם צי האוקיינוס השקט) כ"צי אסטרטגי", ותפס מקום מרכזי במערך האסטרטגי הסובייטי.

מאחר שהאסטרטגיה ותפיסות ההפעלה של הצי הרוסי בימינו מתבססות על אלו של תקופת המלחמה הקרה, הבנת מקומו של "המסלול הימי הצפוני" בחשיבת ההנהגה הסובייטית חשובה במיוחד גם להבנת ראייתם של אלו הקובעים את האסטרטגיה הרוסית בימינו.

תחילת פיתוח המסלול

הרעיונות על קיום קשר ישיר בין חלקה המערבי של רוסיה לבין אדמותיה במזרח אסיה דרך הנתיב הצפוני הופיעו, אולי, עוד כאשר הגיעה האימפריה הרוסית לחופי האוקיינוס השקט. עם זאת, הדבר לא היה ברי-ישום עקב מגבלות טכניות שקבעו את יכולת ההפלגה של כלי השיט, אשר לא עמדו בתנאים הקשים השוררים באוקיינוס הצפוני. כמו כן גם עקב קשיים עצומים בבניית תשתיות נדרשות לאורך המסלול, כגון נמלי עגינה לתדלוק, אספקה ותיקונים, וזאת במקומות שלא היו קשורים כמעט לאזוריה המרכזיים של המדינה בנתיבים יבשתיים (וחלקם כלל לא). יוצאת הדופן היה עיר נמל ארכנגלסק (Arkhangelsk), אשר הוקמה במאה ה-16 בשפך הנהר הדווינה הצפוני (Northern Dvina), ובמשך יותר ממאה שנה היה זה הנמל היחיד שדרכו הייתה לרוסיה גישה ישירה לנתיבי הסחר הימיים. חשיבותו של נמל זה ירדה במידה משמעותית לאחר שכבשה רוסיה בתחילת המאה ה-18 את החוף המזרחי של הים הבלטי עם הנמלים ריגה וטלין שלא קפאו בחורף,³ וגם בנתה בשפך הנהר נייבה את פטרבורג.

עד תחילת המאה ה-20 לא השקיעה הממשלה הרוסית כמעט בפיתוחה של צפון רוסיה בכלל, ושל התשתיות הימיות שם בפרט. המצב השתנה בעת מלחמת העולם הראשונה, כאשר הנתיבים הימיים "המסורתיים" בים הבלטי ובים השחור נקטעו עקב פעילות הציים של "מדינות המרכז", ורוסיה החלה לחפש חלופות לקיום הקשר בינה לבין בעלות בריתה. ב-1915 נוסדה על חופה של ים בארנץ (Barents Sea) העיר מורמנסק (Murmandsk), אך פיתוחה התעכב עקב המהפכה הבולשביקית ומלחמת האזרחים ברוסיה.

בתחילת שנות ה-30 של המאה ה-20 התחילו הסובייטים בניסיונות הראשונים להפיק את משאבי הטבע של הצפון הרחוק. בה בעת הבינו גם אנשי הצבא את חשיבותם של

3 בהקשר זה, רוסיה גם התפשטה דרומה לכיוון הים השחור תהליך שהושלם ב-1791 עם סיפוח חצי-האי קרים אולם בכל התקופות חשיבות נמלי הים הבלטי הייתה גבוהה לאין שיעור מחשיבות נמלי הים השחור.

הנתיבים הימיים בצפון, והתחילו לפעול לפיתוחם. ב-1933 הוקמה "השייטת הצבאית הצפונית" (אשר הפכה בשנת 1937 לצי הצפוני), וכל הנתיב נכפף לפיקודה המבצעי. מורמנסק ומספר ערים קטנות בקרבתה נהיו למרכז של הפעילות במרחב.

בסוף שנות ה-30 הגיעה ההנהגה הסובייטית למסקנה, כי חשיבותם של הזירה הארקטית בכלל ושל הצי הצפוני בפרט נובעת מהשליטה בשני מסלולים – אחד המקשר את מורמנסק לאוקיינוס האטלנטי, והשני הוא "המסלול הימי הצפוני". הובאו בחשבון גם ניסיון מלחמת העולם הראשונה והתפקיד שבמהלכה מילאו הנמלים הצפוניים בקיום הקשר בין רוסיה לבעלות בריתה.⁴ במסגרת זו נעשו גם הניסיונות לבדוק את האפשרות של השימוש במסלול הימי הצפוני כנתיב פעיל המקשר את חלקה המערבי של רוסיה למזרח הרחוק. הדבר היה חשוב במיוחד עקב העובדה שהנתיב היחיד שדרכו התקיים הקשר עם מזרח המדינה – קו הרכבת הטרנס-סיבירית – עבר בקרבת הגבול עם סין והיה פגיע מאוד. כחלק מניסיונות אלו בוצעה בשנת 1932 לראשונה הפלגה ב"מסלול הצפוני" בעונת שיט אחת, ולאחר מכן התחילה גם בניית נמלים לאורך "המסלול הצפוני".⁵

בשנת 1936 שימש המסלול, בפעם הראשונה, תכלית צבאית "טהורה" – מספר ספינות קרב של הצי הבלטי עברו בו לאוקיינוס השקט במסגרת תגבור הצי הפאסיפי עקב המתרחשות עם יפן. במהלך מלחמת העולם השנייה בוצעה התנועה בכיוון ההפוך – ספינות הצי הפאסיפי הועברו לצי הצפוני. בנוסף, דרך הנמלים לאורך המסלול הועברו המשאבים – בעיקר, פחם ומתכות – שהופקו בסיביר.⁶

בכלל, מלחמת העולם השנייה נתנה דחף נוסף לפיתוח חופה הצפוני של רוסיה ולפעילות שבה. בחודשים הראשונים לאחר הפלישה הגרמנית איבדה ברה"מ את מקורות משאבי הטבע במערב המדינה, ונאלצה להתחיל בדחיפות בהפקת המשאבים של סיביר ושל הצפון הרחוק. תפקידן הקריטי של מורמנסק וארכנגלסק בקיום הקשר עם ארה"ב ובריטניה והצורך באבטחת "השיירות הארקטיות"⁷ גרמו לעליית החשיבות של הצי הצפוני

4. Головкин, А. Вместе с флотом (Golovko, A. *Together with the Navy*), (Moscow, 1984), p. 12
אדמירל ארסני גולובקו שימש בשנים 1940–1946 מפקד הצי הצפוני הסובייטי

5. האנציקלופדיה הרוסית הגדולה, ערך "המסלול הימי הצפוני"
<https://bigenc.ru/geography/text/3543982>

6. האנציקלופדיה הרוסית הגדולה, ערך "המסלול הימי הצפוני"
<https://bigenc.ru/geography/text/3543982>

7. השיירות הימיות שבאמצעותן הועבר סיוע מארה"ב ומבריטניה לברה"מ בעת מלחמת העולם השנייה. בין אוגוסט 1941 למאי 1945 הגיעו למורמנסק וארכנגלסק 78 שיירות. בדרך זו הגיעה לברה"מ מחצית מכל הסיוע, אשר קיבלה מבעלות בריתה במהלך המלחמה.

ולהתחזקותו. בפועל, לאחר נטרול הציים הסובייטיים בים השחור ובים הבלטי על ידי הגרמנים, נותר הצי הצפוני הכוח הימי הפעיל היחיד של ברה"מ.

המלחמה הקרה

לאחר סיום מלחמת העולם השנייה בחנה ההנהגה הסובייטית מחדש את "המדיניות הצפונית" שלה. על בסיס ניסיון המלחמה הגיעו בכירי הצי הסובייטי למסקנה כי "הנתיבים הימיים הפנימיים בצפון" הם בעלי חשיבות מיוחדת. כמו כן, טען פיקוד חיל הים, כי לפני המלחמה שלטה בקרב מקבלי ההחלטות הערכת חסר של חשיבות הנתיבים הללו, והדבר גרם לכך שהצי לא היה מוכן ללחימה בזירה הצפונית.⁸

בנוסף לניסיון מלחמות העולם, הייתה עוד סיבה אשר גרמה לעליית חשיבותה של הזירה הצפונית בעיני פיקוד הצי הסובייטי. מבין כל הזירות שבהן היו לברה"מ כוחות ימיים, רק הזירה הצפונית אפשרה גישה ישירה לים הפתוח, ללא הצורך במעבר במיצרים שבשליטת מדינות לא ידידותיות או אף עוינות. היא גם אפשרה גישה כמעט ישירה לאוקיינוס האטלנטי, שלו הייתה חשיבות גבוהה מאוד במסגרת ההתמודדות עם ארה"ב.

שדרוג אמצעי ההתקפה הגרעיניים והתפתחות האסטרטגיה הגרעינית גם תרמו לחשיבותו של האזור הארקטי. בתקופה הסובייטית היה לאזור מקום חשוב במיוחד באסטרטגיה הגרעינית של ברה"מ. באזור נמצא אחד משני אתרי הניסויים של הנשק הגרעיני, והוא שימש אחת מהזירות העיקריות לסיוורים של הצוללות האסטרטגיות (שעבורן אף פותחה שיטה של שיגור הטילים הבליסטיים מהאזורים המכוסים בקרח) ושל המפציצים האסטרטגיים. דרכו עברו גם חלק מהמסלולים המתוכננים עבור הטילים הבין-יבשתיים למקרה של שיגורן לעבר ארה"ב.⁹ בד בבד חששו הסובייטים מכך שהאמריקנים ישתמשו באזור הארקטי כעמדת מוצא למתקפה נגדם.

כמעט במקביל לשדרוג הצי הצפוני, התחיל תהליך דומה גם בצי האוקיינוס השקט. הדבר העלה עוד יותר את חשיבותו של "המסלול הצפוני", אשר אפשר לבצע העברה ישירה של כוחות בין הזירות – ובראש ובראשונה הקל את העברת הצוללות החדשות, שמרכז בנייתן היה בעיר סברודווינסק (Severodvinsk) בים הלבן, לצי האוקיינוס השקט.

אומנם הסיבות העיקריות לחשיבותו של "הנתיב הצפוני" היו קשורות לתחום הצבאי, אך התפתח גם השימוש האזרחי בו. הפקת מתכות בצפון הרחוק, אשר התחילה בימי מלחמת

8. Платонов, В. Записки адмирала (Platonov, V. Admiral's Notes), (Moscow, 1991), p. 295
אדמירל וסילי פלטונוב שימש בשנים 1952–1946 מפקד הצי הצפוני הסובייטי.

9. Тренин, Д., Баяев, П. Арктика: Взгляд из Москвы (Trenin, D., Bayev, P. *The Arctic: The View from Moscow*), (Moscow, Carnegie Center, 2010), p. 7

העולם השנייה, נמשכה גם אחריה. מרכז הפעילות הזאת הייתה העיר נורילסק (Norilsk), שבקרבתה התגלו מקורות של מתכות רבות. בסמוך לנורילסק נבנה על שפת הנהר יניסיי (Yenisei) הנמל דודינקה (Dudinka). הפעילות בנורילסק הורחבה במיוחד במחצית השנייה של שנות ה-60, והוצאת תפוקת המכרות והעברתה למרכזים התעשייתיים במערב רוסיה דרשה להגביר את השימוש ב"מסלול הצפוני". לצורך כך התחילה ברה"מ בהרחבת צי שוברות הקרח, ובראש ובראשונה שוברות הקרח הגרעיניות.

הספינה הראשונה מסוג זה – "לנין" – הושקה בשנת 1957, והשימוש המעשי בה התחיל ב-1960. "לנין" הייתה במידה רבה ספינה ניסיונית. ב-1975 הושקה שוברת הקרח הגרעינית "ארקטיקה", ולאחר מכן נבנו עד להתפרקותה של ברה"מ עוד שש ספינות מסוג זה.

התקופה הפוסט-סובייטית והמצב הנוכחי

העמקת המשבר בכלכלה הסובייטית במחצית השנייה של שנות ה-80 של המאה ה-20 השפיעה גם על הפעילות ב"נתיב הימי הצפוני". בשנת 1987 הגיעה הובלת המטענים בנתיב לשיאה – 6.5 מיליון טון בשנה, ואחר כך התחילה הירידה. בשנת 1991 עברו בנתיב 4.8 מיליון טון, ובשנת 1996 – 1.8 מיליון טון.¹⁰ עוד יצוין כי בשנת 1991, בימיה האחרונים של ברה"מ, נפתח המסלול לשיט בינלאומי.¹¹

חידוש ההתעניינות במרחב הארקטי התרחש רק בתחילת שנות ה-2000, ועיקרו נבע לא ממדיניות הממשל הרוסי, אלא מהשאיפה של תאגיד האנרגיה הרוסי "גזפרום" (Gazprom) להתחיל בפיתוח מקורות הגז בצפון הרחוק. עקב היעדר התשתיות באזורים שבהם נמצאו עתודות הגז העיקריות, דרש פיתוח מקורות הגז בראש ובראשונה השקעות אדירות בפיתוח התשתיות באזור. על פי הערכות שונות, הגיע היקף ההשקעות הנדרשות עד לכ-20 מיליארד דולר במשך מספר שנים. ייתכן, כי מבחינת התאגיד היה עדיף להשתלב בפעילות הממשל לפיתוח צפון המדינה, על מנת להטיל חלק מההוצאות על כתפי התקציב הפדרלי.

לא ברור האם רעיון זה הועבר בעטיפה מתאימה לגורמים האחראים לגיבוש מדיניות החוץ, או שהם התחילו לחשוב על הנושא בה בעת. אך בערך באותו זמן התחיל גם הממשל הפדרלי להביע התעניינות במרחב הארקטי. רק במקרה זה לא הייתה התעניינות זו כלכלית בלבד, אלא השתלבה בראייה האסטרטגית של הממשל הרוסי.

10 "Северный морской путь против Суэцкого канала", Независимая газета, 19/06/2018" ("The Northern Sea Passage vs. the Suez Channel", *Nezavisimaya gazeta*, 19/06/2018), http://www.ng.ru/energy/2018-06-19/11_7247_nord.html

11 האנציקלופדיה הרוסית הגדולה, ערך "המסלול הימי הצפוני" <https://bigenc.ru/geography/text/3543982>

כפי שהגדיר פוטין בנאומו לאחר הפיגוע בעיר ביסלאן (Beslan) בשנת 2004, "הפסקנו להקדיש תשומת לב ראויה לנושאים הקשורים להגנה ולביטחון. בנוסף לכך, ארצנו, שלה הייתה פעם המערכת החזקה ביותר של הגנת הגבולות, ברגע אחד מצאה את עצמה בלתי מוגנת, הן במזרח והן במערב <...> הפגנו חולשה, ובחלשים מכים. יש כאלה שרוצים לקחת מאיתנו משהו שמן, והאחרים עוזרים להם".¹²

הראייה "הכללית" של הנושא נבעה מרעיון "התחרות הגלובלית", עליו מתבססת תפיסת העולם של פוטין וממשלו, ובפועל היא מהווה עוד גרסה של תורת "מלחמת הכל בכל" כפי שהגה תומס הובס. במסגרת ראייה זו, הוגי מדיניות הביטחון של רוסיה משוכנעים כי לנוכח הידלדלות משאבי הטבע בעולם, הולך ומתחזק המאבק על המשאבים הנותרים, ובתנאים אלו האזור הארקטי שבו נמצאים עתודות ענק של משאבים מגוונים מתחיל למשוך את תשומת הלב של מדינות רבות. כפועל יוצא, נוצר איום על רוסיה השולטת בחלקו הגדול של האזור. המצב מאלץ אותה להקדיש מאמצים מיוחדים לחיזוק ההגנה על המרחב. תיאור נוסף לראיית "הנושא הארקטי" על ידי הקרמלין, הוא התבטאותו של מזכיר המל"ל הרוסי, ניקולאי פטרושב, על-פיה "ארה"ב, נורבגיה, דנמרק וקנדה מיישמות מדיניות אחידה ומתואמת של מניעת הגישה של רוסיה לאוצרות המדף היבשתי".¹³

לאחר מספר הצהרות עוגנו קווי המדיניות של רוסיה בארקטיקה במסמך של ממשלת רוסיה "אודות יסודות מדיניותה של רוסיה בארקטיקה בתקופה שעד 2020 ולאחר מכן";¹⁴ אשר אושר ב-18 בספטמבר 2008. בחלקו הראשון "האינטרסים הלאומיים הבסיסיים של רוסיה באזור הארקטי", נקבע, בין היתר, כי על רוסיה לשאוף לניצולה של ארקטיקה כ"מקור משאבים אסטרטגי שיבטיח את השגת היעדים של הפיתוח החברתי-כלכלי של המדינה" ול"שימוש בנתיבי הימי הצפוני כנתיב תחבורתי לאומי אחיד של רוסיה בארקטיקה". בין היעדים שנובעים מאינטרסים אלו צוינו הרחבת הפקת המשאבים באזור הארקטי, והבטחת היכולת המבצעית של הכוחות האחראים להגנה על המרחב הארקטי.

המרחב הארקטי – גם בהיבט התחבורתי וגם בהיבט הצבאי – הוזכר גם ב"דוקטרינה הימית של הפדרציה הרוסית". הגרסה האחרונה של הדוקטרינה, שאושרה בשנת 2017, מציינת ארבע נקודות עיקריות:¹⁵

12 האתר הרשמי של הקרמלין:

http://www.kremlin.ru/appears/2004/09/04/1752_type63374type82634_76320.shtml

13 Тренин, Д., Баяев, П. Арктика: Взгляд из Москвы (Trenin, D., Bayev, P. *The Arctic: The View from Moscow*), (Moscow, Carnegie Center, 2010), p. 15

14 האתר הרשמי של ממשלת רוסיה: <http://government.ru/info/18359>

15 אוסף החוקים של הפדרציה הרוסית:

<http://legalacts.ru/doc/morskaja-doktrina-rossiiskoi-federatsii-utv-prezidentom-rf-26072015>

1. הבטחת הגישה החופשית של הצי הרוסי לאוקיינוסים האטלנטי והשקט.
2. אוצרות מיוחדים של "האזור הכלכלי הבלעדי" של רוסיה ושל המדף היבשתי של האוקיינוס הצפוני.
3. החשיבות העולה של "הנתיב הימי הצפוני" לביטחונה ולהתפתחותה היציבה של רוסיה.
4. תפקידו המכריע של הצי הצפוני להגנת המדינה מכיוון הים.

בהמשך לציון חשיבותו של "הנתיב הימי הצפוני", הושמעו על ידי בכירים רוסים סיסמאות על הפיכתו לאחד הנתיבים הימיים המסחריים המרכזיים – עד כדי התחרות עם תעלת סואץ – בהעברת סחורות ממזרח אסיה לאירופה.¹⁶ בנאום בפני הפרלמנט ב-1 במרץ 2018 הנשיא פוטין אף הצהיר, כי המטרה היא להגדיל את היקף המטענים העוברים בנתיב עד ל-80 מיליון טון לשנה בשנת 2025, ולהפוך אותו ל"מסלול מסחרי גלובלי".¹⁷ יעד זה לא נראה מציאותי במיוחד – אומנם לאחר השפל של תחילת שנות ה-90, בשנות ה-2000 התחילה העלייה בתנועה המסחרית במסלול, אך רק ב-2016 עלה היקף ההובלה בנתיב על השיא של התקופה הסובייטית והגיע לכ-7 מיליון טון, וב-2017 הגיע לכ-9.9 מיליון טון.¹⁸ לצורך השוואה יצוין שהיקף התנועה בתעלת סואץ מגיע לכמה מיליוני טון ביום. כך באחד מהימים של אוגוסט 2017, אשר נרשם כ"יום השיא" בתולדות התעלה, עברו בה 74 ספינות, אשר העבירו 5.2 מיליון טון של מטענים.¹⁹

אומנם לטענת הגורמים הרוסיים, השימוש ב"נתיב הימי הצפוני" מקצר במידה משמעותית את המרחק בין נמלי מזרח אסיה לנמלים האירופיים, אך עדיין קיימות בעיות רבות הקשורות לתנאי השיט (העונה שבה ניתן לעבור את הנתיב ללא שוברות הקרח נמשכת כארבעה חודשים בלבד במהלך הקיץ, והתנועה בליווי שוברות הקרח בתקופת החורף איטית למדי), כמו גם לתנאים הטכניים לאורך המסלול – רמת הפיתוח של התשתיות הנדרשות היא נמוכה מאוד. ייתכן כי הממשל הרוסי ציפה שהתאגידים "גזפרום" ו"רוסנפט", המעוניינים במשאבי הטבע הנמצאים בצפון, ישקיעו בפיתוח התשתיות במרחב, אך הם, ככל הנראה, לא התכוונו לעשות זאת מלכתחילה, והמשבר הכלכלי הקשה השורר ברוסיה בשנים האחרונות הפך את הדבר לעוד פחות אפשרי.

¹⁶ למשל, מבזק החדשות בערוץ הטלוויזיה "הרשמי": <https://www.vesti.ru/doc.html?id=3058596>

¹⁷ Северный морской путь против Суэцкого канала", Независимая газета ("The Northern Sea Passage vs. the Suez Channel", *Nezavisimaya gazeta*), 19/06/2018
http://www.ng.ru/energy/2018-06-19/11_7247_nord.html

¹⁸ אתר האינטרנט של הלשכה הרוסית הפדרלית לסטטיסטיקה: <https://fedstat.ru/indicator/51479>

¹⁹ <https://worldmaritimeneews.com/archives/239818/suez-canal-bags-usd-5-3-bn-in-revenue-fin-2017>

פיתוח המסלול בעזרת השקעות זרות נראה גם בעייתי מאוד – ייתכן, כי המדינות והחברות המערביות לא ישתתפו בכך, הן עקב הסנקציות הכלכליות המוטלות על רוסיה,²⁰ והן עקב ניסיון קודם (כמו, הניסיון של חברת "בריטיש פטרוליום" – British Petroleum בפיתוח הפרויקט "סחאלין-2" (Sakhalin) שממנו נדחפה, וחלקה בו הועבר לתאגידים הרוסיים לאחר שהשקיעה את עיקר הכסף בשלב הפיתוח). השתתפותה של סין בפרויקט גם כן נראית בעייתית, הן מכיוון שתוכנית החגורה והדרך ("דרך המשי הימית והחגורה לשת"פ כלכלי") עונה טוב יותר על צרכיה, והן מכיוון שמשמעות ההשתתפות בפרויקט היא, למעשה, לעזור לרוסיה ליצור תשתיות מתאימות שיוכלו לשמש לצרכים צבאיים, ובכלל זה להעתקת הכוחות הימיים מהזירה הצפונית לזירה הפסיפית.

בעיה נוספת המקשה על פעילות מסחרית כלשהי במרחב היא היריבות בין שני גופים המתחרים על הזכות הבלעדית להפעיל את "הנתיב הימי הצפוני". מדובר ב"מנהלת הנתיב הימי הצפוני", הכפופה למשרד התחבורה של רוסיה והאחראית להפעלה של הנתיב, על כל התשתיות התומכות שיט לאורכו ושל שוברות הקרח בעלות מנועי דיזל (כ-35 ספינות פעילות), ובין חברת "רוסאטומפלוט" (Rosatomflot) – חברת הבת של התאגיד הממשלתי "רוסאטום", המפעילה את שוברות הקרח הגרעיניות של רוסיה (כעת יש ברשותה שש שוברות קרח גרעיניות, שלוש נמצאות בתהליכי בנייה ועוד אחת בשלב התכנון).²¹

בינתיים, עיקר פעילותה של רוסיה בצפון מסתכם בהצהרות ובניסיונות לבנות באזור תשתית צבאית, ומערך כוחות יבשתיים הכולל הצבת דיוויזיה בחצי-האי צ'וקוטקה. במסגרת זו, באחד מבתי הספר לקציני כוחות היבשה אף הוקם מסלול מיוחד להכשרת מפקדי כוחות החי"ר הפועלים בארקטיקה.²² עם זאת, לא ברור, איזה חלק מתוכניות בניין הכוח ייושם הלכה למעשה, ואיזה יישאר ברמת ההצהרות בלבד.

במצב דומה נמצאות גם תוכניות הפיתוח האזרחי של האזור הארקטי בכלל ושל "הנתיב הצפוני הימי" בפרט. לצד הצהרות רבות יש בעיה קשה מאוד עם התקציבים להשקעות בפיתוח התשתיות, ובלעדיהם יישום של כל התוכניות הנדונות לא נראה מציאותי.

20 הסנקציות אוסרות, בין היתר, אספקת טכנולוגיות מתקדמות שעשויות לתרום באופן ישיר או עקיף ליכולותיה הצבאיות של רוסיה. כמו כן, במסגרת הסנקציות קיימות מגבלות חמורות על שיתוף הפעולה עם מספר תאגידים ובנקים רוסיים.

21 "Северный тернистый путь", Коммерсант ("Northern Thorny Pass", *Kommersant*), 18/06/2018.

22 אתר האינטרנט הרשמי של משרד ההגנה הרוסי:

https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12072218@egNews#txt

סיכום

בין אם מדובר על הפשרה מלאה של הקרח באזור הנתיב, ובין אם שבירת הקרח באמצעות שוברות קרח המפלסות נתיב ימי למעבר אוניות הסוחר, נראה כי הנתיב יעביר בשנים הקרובות נתח גדל והולך של סחורות.

כפי הנראה, אין מדובר בעתיד הנראה לעין בתחרות ממשית לנתיב הנוכחי דרך תעלת סואץ, אולם ייתכן כי בטווח הבינוני (של כעשור ומעלה) יוביל הנתיב כמויות סחר שילכו ויגדלו לכדי היקפים בעלי משמעות.

נראה כי לנושא אין השלכות מיידיות על אזורנו ועל ישראל, אולם בטווח הבינוני והארוך יש לזכור כי הכנסות מתעלת סואץ הן מרכיב מרכזי בהכנסות ממשלת מצרים ובכלכלת המדינה,²³ ולפיכך ייתכן כי להיווצרות תחרות לתעלה וירידה פוטנציאלית בהכנסותיה יהיו השלכות גורפות לעתיד מצרים. הדבר מוצא ביטוי ב"יתר שאת לנוכח העובדה שתעלת סואץ הורחבה (ובמקומות מסוימים אף הוכפלה) בשנים האחרונות, וזאת במסגרת פרויקט לאומי מצרי גדול ומקיף הכולל גם הקמתם של פְּרָקִי תעשייה חדשים לאורך התעלה.

מובן שהשלכות המצב הכלכלי במצרים ישפיעו על מדינות האזור, ובכלל זה ישראל.

Egypt sees Suez Canal zone making up 30-35 pct of economy –minister 23
<https://www.reuters.com/article/egypt-canal-minister-idUSL5N0W74WT20150305>