

סוגיות עכשוויות באמנות המערכה

בין הקטבים

עוצמה ימית



מרכז דדו
לחשיבה צבאית
בין-תחומית



מאמרי הגיליון
זמינים לקריאה גם
באתר מרכז דדו



אל הים הגדול הפתוח: ישראל והתווך הימי

ד"ר אהוד ערן¹

מאז העשור השני של המאה ה־21 מצויה ישראל במהלכה של "פנייה לים", שעיקרה הקדשת תשומת לב ומשאבים בהיקף נרחב יותר לתווך הימי, לרבות היבטיו הביטחוניים, בין היתר, נוכח התלות החדשה בגז מן הים ותמונת האיומים העדכנית. המאמר בוחן את המניעים המרכזיים לפנייה זו, ולקודמותיה: שינויים פסיים בעלי משמעויות אסטרטגיות, איומים והזדמנויות העולות מן המרחב הימי, מחויבות אידאולוגית והתפתחויות גלובליות בתחומי הלוגיסטיקה, הספנות, והמשפט הבין־לאומי. נדרשת רגישות מיוחדת לשינויים בתחומים אלה, בכדי לוודא שישאל מתאימה עצמה להיסטים הבלתי נמנעים בכולם. במיוחד נוכח העובדה כי בעבר הכלי הצבאי הימי לא העניק מענה מלא לאתגרים צבאיים שהופיעו במרחב זה.

מבוא: ישראל פונה לים

"אבותיי", כתב יהודה עמיחי בשירו 'סגירת הנמל ביפו', "לא חשבו על ים ואניותיו" (נגיד ופסח, 1982, עמ' 81). מוקדו של הפרויקט הלאומי הציוני – טרם הקמת המדינה ולאחריה – היה ביבשה. ברקע גישה זו עמדה, כפי שציין המשורר, העובדה כי הרוב המוחץ של יהודי העולם במאות האחרונות – המאגר האנושי והרעיוני שממנו צמחה מדינת ישראל – לא גר בסמיכות לים וכמעט שלא היה מעורב בעיסוקים שנגעו למרחב הימי.

משהחל המאמץ הלאומי הציוני, מוקדה האסטרטגיה הלאומית ברכישת הזכות הקניינית והפוליטית על האדמה, בהתיישבות עליה, בבינוי האומה ובקביעת גבולותיה הקרקעיים של הישות הפוליטית שצמחה ממנה. ב־1935, במהלך דיוני הקונגרס הציוני ה־19, ציין יו"ר הסוכנות (כתוארו אז), דוד בן־גוריון כי גם משהחל המפעל הציוני בארץ ישראל "רק מעט יהודים חיים בים. האניות המובילות את

¹ ד"ר, עו"ד רס"ן (דימ') אהוד ערן הוא מרצה בכיר במחלקה ליחסים בין־לאומיים באוניברסיטת חיפה, ראש התוכנית לפילוסופיה, כלכלה ומדע המדינה (פכ"מ) שם.

עולינו, את תיירנו...כמעט שאינן מעסיקות כלל ספנים וסבלים יהודים. כל הענף הגדול והמתרחב הזה לא לנו הוא" (בן-גוריון, 1972, עמ' 402).

אחר כך, משהוקמה המדינה, עמדו במוקד ההגנה עליה וביצור עוצמתה הכלכלית. רובם המוחלט של מאמצים אלו היה על האדמה, ואחר כך, במידת מה, גם מעליה. אין זו הפתעה גדולה. אחרי הכול, רוב הפעילות האנושית מתקיימת על היבשה. על אחת כמה וכמה בהקשר הישראלי, שבו המאמץ החומרי, והתשתית ההיסטורית והאידאולוגית שהניעה מאמץ זה, ממוקדים כולם במרחב יבשתי ספציפי שהוא בעל משמעות לאומית ודתית משמעותית. אולם, בתוך רצף ההתמקדות הציונית והישראלית ביבשה, צף ועלה, מעת לעת, הים כסוגיה משמעותית בחשיבה האסטרטגית.

אנו מצויים כעת באחת מתקופות אלה. במהלך מהיר שהתרחש בעשור ומחצה האחרונים, הפכה ישראל להיות תלויה במשאבים מן הים התיכון. הפקת החשמל בישראל עברה מהפך, משימוש בפחם בעיקר, לתלות מוחלטת בגז שהחל להתגלות ב-1999 במימיה הכלכליים של ישראל בים התיכון. ב-2004 החלה הזרמת הגז הטבעי לייצור חשמל, ובשנת 2020, היווה הגז הטבעי 67% ממקורות האנרגיה לייצור חשמל. התחזית היא כי עד שנת 2025, יהווה הגז הטבעי 76% מן המקורות לייצור חשמל (קופראק, 2022; משרד האנרגיה, 2022).

גז זה, המעניק לישראל עצמאות אנרגטית, הפך את ייצור האנרגיה לזול הרבה יותר (בהשוואה לשימוש במקורות אנרגיה אחרים) והוא צפוי להתפתח למקור משמעותי להכנסות למדינה. ישראל גם מנצלת את המשאב החדש לחיזוק יחסיה עם מדינות האזור: ישראל חתמה על הסכמים ארוכי טווח לאספקת גז לירדן ולמצרים ונראה כי האחרונה מעבירה גז שמקורו ישראלי גם ללבנון כדי לסייע ליציבות המשטר בבירות. תגליות הגז השפיעו גם על הסביבה האסטרטגית המיידית של ישראל, עת חלק משכנותיה זכו אף הן בתגליות גז, בהמשך לתגליות גז צנועות יותר שהחלו כבר ב-1970. ב-2015 התגלה במים הכלכליים של מצרים מאגר גז 'זור', הגדול שבמאגרי הים התיכון. עוד קודם לכן, ב-2011, התגלה מאגר גז במים הכלכליים של קפריסין (אפרודיטי) שחלקו הקטן (ישי) מצוי במים הכלכליים של ישראל. מאגר 'גזה מארין', שאותר מול חופי עזה כבר ב-1999, עודנו ממתין לפיתוח, בעוד לבנון מנסה לעניין גורמים בין-לאומיים בהתנעת חיפושי גז במימיה הכלכליים לאחר שבדיקות ראשוניות לא מצאו כמות משמעותית.

העושר החדש הביא עימו, בין היתר, עיסוק גובר בגבולותיה הימיים של ישראל. ב-2010, הסכימו ישראל וקפריסין על גבול ימי משותף והפקידו אותו באו"ם. ב-2013 קבע המשנה ליועץ המשפטי לממשלה, אבי ליכט, כי ישראל מקבלת על עצמה את אמתת הים כמשפט בין-לאומי מנהגי, הגם שאינה חתומה על האמנה. קביעת הגבולות הביאה בכנפיה גם מחלוקות. בעלות הברית - ישראל וקפריסין - לא מצליחות מזה עשור להסכים על האופן שבו יחלקו את רווחי המכירות מן השדה המשותף שלהן (אפרודיטי-ישי).

חריפה עוד יותר היא המחלוקת שהתניעה ממשלת לבנון כשדחתה את התוואי שהגישה ישראל לאו"ם בנושא הגבול הימי בין שתי המדינות. הסכמות בתיווך אמריקאי שיישבו את המחלוקות בסתיו 2022, יצרו מחלוקת פוליטית בישראל סביב הטענות מימין כי ישראל ויתרה יתר על המידה וכי הממשלה לא העלתה את העניין להצבעה בכנסת. בכך – אולי לראשונה מאז ימי היישוב העברי – הפכה שאלה משמעותית בתחום הימי לכזו השנויה במחלוקת פוליטית ומעוררת עניין ציבורי. הפנייה הישראלית לים מבוססת גם על העובדה כי ישראל הפכה תלויה במים מותפלים, בייחוד מן הים התיכון, כמקור המרכזי למי שתייה ולמים בשימוש תעשייתי. ב־2019, מים מותפלים, בייחוד מן הים התיכון, היוו 66% מן המים שסופקו לצריכה ביתית ותעשייתית (מקורות, 2022). כבר קודם לכן, הייתה ישראל תלויה לחלוטין בנתיבי הסחר הימי ליצוא וליבוא, לפחות במונחים של נפח ומשקל.

גם השינוי במעגל האיומים על ישראל הקרין על העלייה ברמת העניין הישראלי בים. פרסומים זרים חשפו כי ישראל ואיראן החליפו בשנים 2019–2021 מהלומות במרחב הימי הרחק מחופיה של ישראל, לרבות פגיעות במכליות (Fassihi, Schmitt and Bergman, 2021). המאבק מול חזבאללה והחמאס הביא את ישראל להפעיל את צייה במאמצי אמנה ימיים במרחבים ימיים מרוחקים ולהטיל סגר ימי על רצועת עזה.

העניין בים התיכון, ובייחוד האפשרות לשיתוף פעולה בתחומי האנרגיה, עמדו בבסיס הבריתות בפועל שפיתחה ישראל עם שתי מדינות במרחב היס־תיכוני: יוון וקפריסין. השלוש גם התקרבו נוכח החשש המשותף מטורקיה, מדינה יס־תיכונית נוספת. טורקיה מצידה הציתה חזון שאפתני למרחב מזרח הים התיכון שכלל הכרזה על שטחים גדולים באזור כמימיה הכלכליים. ייתכן שחזון זה – הים הכחול – היה בין הסיבות שהניעו את הטורקים לנסות לשוב להתקרב לישראל. במקביל, ישראל שבה ומגלה עניין בים האדום – הנתיב שלה לענקים הכלכליים ממזרח, כמו גם הנתיב לים הפרסי/הערבי והמרחב הקרוב ליריב האיראני, לשותפות הגלויה החדשה עם בחרין ומדינת האמירויות הערביות המאוחדת (מאע"מ) ונתיב לקראת התחממות היחסים עם סעודיה.

בנסיבות אלה תופסת זרוע הים משקל כבד יותר מבעבר.² ראשית, כאמור, על־פי פרסומים זרים, הזרוע שותפה מזה זמן לליבת המאמץ ההרתעתי האסטרטגי הישראלי. שנית, ב־2013 החליטה הממשלה כי צה"ל (כלומר זרוע הים) יגן על מתקני הגז בים נוכח חשיבותם לכלכלה הישראלית. זאת על אף ששדות הגז מצויים מחוץ לים הטריטוריאליים של ישראל, ועל אף העובדה כי מדובר בזיכיונות הפקה ומתקנים בבעלות פרטית, בחלקה של חברות לא ישראליות. כתוצאה מכך, התרחבה הזרוע וקלטתה כלי שטח להגנה על שדות הגז.

² למבט היסטורי על מקומו של חיל הים בצה"ל ראה: ברונפלד, 2017.

יתר על כן, בכירים מזרוע הים שברו את תקרת הזכוכית המסורתית והחלו למלא תפקידים בכירים בממסד הביטחוני הישראלי מחוץ לזרוע. גם באקדמיה ניכרת התעוררות בתחום: ב־2012 הוקם מרכז בין־אוניברסיטאי לחקר הים התיכון (בדומה למרכז שהוקם באילת כבר ב־1985, על בסיס תשתית שהקימה האוניברסיטה העברית), וב־2016 הוקם באוניברסיטת חיפה מרכז לאסטרטגיה ומדיניות ימית.

לפנייה הנוכחית לים קדמו לפחות שתי תקופות בתולדות היישוב העברי ומדינת ישראל, שבהן הוקצו משאבים ניכרים, הן חומריים והן סמליים, במרחב הימי: בשנות השלושים והארבעים, סביב המאמץ הציוני לבינוי אומה ואחר כך בשלהי שנות החמישים, עת הושקע מאמץ ניכר בבניית צי מסחרי ישראלי, בין היתר, בהתבסס על כספי השילומים. שני מאמצים אלה התפוגגו, הגם שמרכיבים מהן עודם עימנו.

מנועים עיקריים לפנייה אל הים, וממנו

העיון ההיסטורי והעכשווי במקומו של התווך הימי בראייה האסטרטגית הישראלית מחדד כי ישנם מספר מנועים המשפיעים על פנייה לים, וממנו. ראשית, הגם שלישראל חוף ארוך בים התיכון (197 ק"מ) והגם שרוב אוכלוסייתה מצויה בקרבת החוף, תשומת הלב האסטרטגית והאופרטיבית של ישראל למרחב הימי אינה נתון קבוע. לאורך השנים השתנו עוצמת העיסוק במרחב זה והמשאבים הלאומיים והפרטיים שהוקצו לו. לעיתים, כמו בתקופה הנוכחית, עמדה הסוגיה במקום גבוה בסדר העדיפויות ולעיתים נדחקה מטה. על רקע זה, גם העניין הנוכחי עשוי להשתנות עם שינוי הנסיבות.

הגורמים המרכזיים שהביאו לפנייה אל הים, כללו שינויים פסיים בעלי משמעות אסטרטגית כמו כריית תעלת סואץ ואחר כך הלאמתה בידי מצרים, מציאת הגז בים, האיום וההזדמנויות שהמרחב הציע לבחינה ביטחונית, ובשלבם מוקדמים של היישוב ושל המדינה – תפיסות אידאולוגיות של בינוי אומה.

שינויים פסיים בעלי משמעויות אסטרטגיות

שינויים פסיים בעלי משמעויות אסטרטגיות בים ובמרחב הסמוך לו משפיעים על העניין הישראלי בים. כריית תעלת סואץ במאה ה־19, הפכה את התעלה ואת המרחב הקרוב לה למוקד עניין בין־לאומי. לימים, הקרין שינוי זה גם על ישראל: רצונה של בריטניה לשמר שליטה במרחב התעלה, יצר את התנאים להתקפה משולבת ישראלית־בריטית־צרפתית על מצרים ב־1956. סגירת התעלה בין 1967 ל־1975, הביאה ליוזמה הישראלית־איראנית לסלילת נתיב חלופי ליצוא נפט מן המפרץ דרך ישראל – קו צינור אילת-אשקלון. גם העניין הנוכחי בים נובע משינוי פסי: גילוי של גז טבעי במים הכלכליים של ישראל והתלות הישראלית בגז זה, הביאה לעניין

האסטרטגי המחדש במרחב זה. עיקרון זה צפוי להשפיע גם בעתיד ואינו מוגבל לאזור הקרוב לישראל. כך למשל, שינוי פיסה מרוחק – פתיחת נתיב השיט הצפוני עם המסת הקרחונים בקוטב הצפוני, עשוי לצמצם את חשיבותה של תעלת סואץ לשחקנים בין-לאומיים. ניתן לדמיין שינויים פיסיים אחרים שישפיעו ברמת ודאות גבוהה על העניין בים, כמו עליית מפלס פני הים.

רמת האיום מן התווך הימי

מנוע שני שהשפיע על הפנייה הישראלית לים וממנו, היה רמת האיום שנשקפה מן התווך הימי. חלק משליטי עבר של המרחב הארץ-ישראלי הביטו מערבה בחשש מפני פולש אפשרי. כך למשל, השליט הממלוכי בן המאה ה-13, בייברס, הרס את נמלי הארץ בכדי להקשות על פלישה צלבנית חוזרת לאחר מאות שנים של חדירה אירופאית למרחב דרך הים. במשך רוב שנות קיומה, לא עמדה מדינת ישראל בפני איום משמעותי מן הזירה הימית, בוודאי לא איום של פלישה אמפיבית. בין החריגים לכלל הזה היו המאמצים המצריים לטווח את חופי ישראל (בייחוד את תל אביב ואת חיפה) במלחמת העצמאות ובמלחמת קדש. אלו לא היו נחרצים והסתיימו בהטבעת כלי שיט מצרי ב-1948 ובתפיסתו של כלי שיט מצרי נוסף ב-1956. עדות אחת לחשש של הצמרת הישראלית בשנים הללו היא דרישתו של דוד בן-גוריון כי הצי הצרפתי ייקח חלק בהגנה על חופי ישראל במהלך מבצע קדש, כפי שאכן אירע.

חריג שני הוא שורת החדירות הפלשתיניות מן הים במהלך שנות השבעים, שהסתיימו באירועי טרור. בין האירועים הבולטים: תפיסת בני ערובה במלון סבוי בתל אביב ב-1975 וההשתלטות על אוטובוס בכביש החוף שנבלם במחיר כבד של עשרות הרוגים בפאתי תל אביב ב-1978 (אוטובוס הדמים). בעשורים האחרונים ירד האיום הביטחוני מן המרחב הימי, אולם ניתן להצביע על איומים פוטנציאליים, אשר חלקם נגזרים מיריבים עכשוויים, כגון יכולת הפגיעה של טילי חזבאללה וחמאס בנמלי חיפה ואשדוד.

המתח עם איראן מתבטא כעת במרחב הימי בצורה צנועה, אך היות שלשתי המדינות אין גבול יבשתי, ששתיהן שוכנות לחוף ימים ולשתיהן בעלות ברית עם גישה לים הסמוך אליהן (סוריה לידינו ומאע"מ ובחריין ליד איראן) – עולה האפשרות כי מרחב זה יתפתח כמרחב עימות משמעותי יותר לרבות הצבת כלי שיט איראניים בסוריה, או פגיעות של בעלי ברית איראנים, כמו הח'ותים, בכלי שיט ישראלים הרחק מחופינו. מעבר לכך, הפנייה מערבה מחייבת בחינת כלל גורמי הכוח במרחב. עת נכתבות שורות אלו, ישראל וטורקיה משקמות את יחסיהן, אך אירועי ה'מאווי מרמרה' ב-2010 מזכירים כי קיים פוטנציאל עימות עם אנקרה במרחב הימי, אם ידרדרו שוב היחסים בין שתי המדינות.

ההזדמנות בתווך הימי

מנוע שלישי שהשפיע על היקף הפנייה לים היו ההזדמנויות שהתווך סיפק. כפי שצוין לעיל, מאז ראשית שנות האלפיים, נוצרו הזדמנויות משמעותיות למקורות אנרגייה ומים מן הים התיכון. המיצוי היעיל והמהיר של אלה, הפך את ישראל לתלויה בים, וממילא סייע בהפניית המבט האסטרטגי מערבה. באופן דומה, המתח ביחסים עם טורקיה מאז עלייתו של הנשיא ארדואן לשלטון בטורקיה, לצד העניין המשותף במקורות האנרגייה בימים, הניחו את התשתית לברית חסרת התקדים שפיתחה ישראל עם קפריסין ועם יוון. ככל שישאל מעוניינת להמשיך בכיוון זה, יש אולי מקום לבחון הזדמנויות נוספות. כך למשל, הפריחה המחודשת ביחסים עם מרוקו, עשויה לספק הזדמנויות כאלה, נוכח מרכזיות שני ימים (הים התיכון והאוקיינוס האטלנטי) בראייה המרוקאית. מרוקו גם מספקת גישה למערב הים התיכון, מרחב שעד כה לא היה מרכזי בראייה הישראלית.

ברובד הצבאי, חלק מן ההזדמנויות הן נתון קבוע. למשל, שאלת החפת כוחות מצויה לפתחנו מאז הקמת המדינה. כוחות לוחמים הובאו על-ידי צה"ל לזירות לחימה מאז מלחמת השחרור. לאחר האיגוף הימי המסיבי במלחמת לבנון הראשונה, נחלשה יכולת זו בצה"ל, אך ניכר כי היא בשלבי קימום, עם העברת כוחות לוחמים בים, לרבות החפה, בתרגיל הצה"לי הגדול שנערך בקפריסין באמצע 2022. באופן דומה עולה שאלת הדיפלומטיה הצבאית הימית. חיל הים של ראשית ימי המדינה, שימש באופן צנוע גם כזרוע דיפלומטית, בשורת ביקורי נמל בים התיכון, באפריקה ואפילו בארה"ב. מרכיב זה נחלש קמעה, אך דומה כי הוא שב ומתעורר, הגם שדומה שאינו ממוצה לפי שעה (רז ולנג, 2020). בחינת האופק להזדמנויות ימיות יכולה לכלול מבט עולמי תוך ניתוח המגמות הרחבות. כך למשל, ישראל נמנעה בדרך כלל מנטילת חלק בקואליציות ימיות בין-לאומיות (כגון זו שהתגבשה מול תופעת הפיראטיות בקרן אפריקה בעשור הקודם), או מהשתתפות פעילה של כלי שיט בתרגילים ימיים במרחבים רחוקים מאיתנו.

הזדמנויות כרוכות גם בשינויים טכנולוגיים. כך למשל, חיל הים וזרוע הים מילאו לאורך השנים תפקיד חשוב באיסוף מודיעין ממדינות שכנות. ניתן להעריך כי חיזוק יכולות טכנולוגיות שאינן תלויות בים, כגון לחימת סייבר או לוויינות, עשויים לצמצם את חשיבות הזרוע לאיסוף מידע. מאידך גיסא, אפשרות טכנית לאסוף מידע מכבלים ימיים (שדרכם עוברת רוב תעבורת האינטרנט), יוצרת הזדמנות חדשה, הגם שארה"ב וברית המועצות רכשו את היכולת לבצע סוג כזה של איסוף כבר בשנות השבעים, ואולי עוד קודם לכן.

אידאולוגיה

מנוע רביעי שהשפיע על הפנייה לים היה ראייה אידאולוגית של הצמרת הישראלית. הפנייה לים בשנות השלושים והארבעים הונעה במידת מה מתפיסה ערכית כי תהליך של בניית אומה, מחייב גם בנייה של שריר ימי.³ ראייה זו תורגמה לבניית מוסדות כמו החבל הימי לישראל, חברת צים וקיבוצים ימיים. הפנייה כללה גם מרכיבים סמליים, כמו קביעת חג לאומי אזרחי שהוקדש כולו לים, יום הים. התחרות האידאולוגית בין הממסד הדומיננטי של תנועת העבודה, לגורמי הימין תורגם אף הוא למרחב הימי. כתוצאה מן התחרות הוקמו, למשל, מוסדות מקבילים להכשרה ימית ונוהלו מאבקים ברובד הסמלי בשאלה – למי הבכורה בפנייה אל הים (כהן הטב, 2019).

הד עמום יותר לשאלות אידאולוגיות עלה בשנות התשעים בעיסוק בבניית איים מלאכותיים לחופי ישראל. הרעיון עלה כבר בשנות השישים אך ניתנה לו תנופה מסוימת בעשור של הסכמי אוסלו, עת נראה היה כי ישראל עשויה לסגת מיהודה ושומרון. פנייה לים והתרחבות של הקרקע מערבה נתפסה כמענה מסוים לאובדן השטחים ולסיכונים הפיסיים של נסיגה כזו.⁴ בהקשר הפוליטי, הרעיון הועלה גם בכיוון ההפוך: פיתוח איים מלאכותיים לאוכלוסייה הפלשתינית בתמורה לויתור שלה על חלקים ביהודה ושומרון (וייס, 2014, עמ' 70), או לכל הפחות, בכדי להעניק לעזה גישה לים.

באופן דומה, ניתן להעריך כי ראייה אידאולוגית שבמוקדה העתקת המאמץ הלאומי הציוני לקו ההר המזרחי, עשויה בתורה להשפיע על ירידת העניין במרחב הימי. התפתחות דומה ניכרת גם ביחסה של החברה האזרחית הישראלית לים. עם עליית העיסוק האזרחי בהגנה על הסביבה ובהתמודדות עם שינויי האקלים, ישנן נגזרות ברורות למרחב הימי, כולל צמיחתן של שורת עמותות שזה מוקד עיסוקן, כמו "צלול" או "אקוואשן".

מגמות גלובליות

מנוע חמישי לפנייה לים הוא המגמות הגלובליות בייחוד בתחומי הלוגיסטיקה, הספנות, והמסגרת הנורמטיבית הבין-לאומית. כך למשל, תעשיית הספנות הישראלית מושפעת מאוד ממגמות בשוק הספנות הבין-לאומי. עלייתן ונפילתן של חברות ספנות ישראליות מאז ימי היישוב הייתה קשורה קשר הדוק לתנאי שוק הספנות הגלובלי, סמכותה של ישראל לכרות גז טבעי הרחק מגבולותיה, מוסדרת

³ לניתוח המשלב את המרכיב האידאולוגי ואת הצרכים החומריים בפנייה לים בימי היישוב, ראה: 2008, Azaryahu.

⁴ לפיתוח איים מלאכותיים יש כמובן גיונות שאינם אידאולוגיים, כגון העתקת תשתיות. אכן חלק ניכר מן המאמצים הממשלתיים בכיוון זה, נעשו ללא הד מדיני. כך למשל, הטיל ראש הממשלה נתניהו בראשית כהונתו השנייה על הוועדה לאנרגייה אטומית, לבחון את האפשרות לבניית איים מלאכותיים (וייס, 2014, עמ' 8).

בתוך המסגרת הנורמטיבית של אמנת הים של האו"ם. היחלשותה של מסגרת חוקית זו, למשל, נוכח הדרישות הסיניות בים סין הדרומית או הדרישות הטורקיות בים התיכון (קביעת הגבול הימי עם לוב), תערער את הבסיס המשפטי למיצוי מאגר הגז של ישראל בים. באופן דומה, צמצום אפשרי של תעבורה אווירית בין-לאומית, נוכח התרומה הניכרת שלה להתחממות הגלובלית, צפויה לשוב ולחזק את ענף הספנות הנתפס ככלי תעבורה ידידותי יותר לסביבה. כל הערכה של המפנה שלנו לים, קשורה, אם כן, למתרחש במערכת הגלובלית.

העדרו של השוק הפרטי

במדינות מערביות ימיות בולטות, כמו ארה"ב ובריטניה, השוק הפרטי היה הדוחף המרכזי לפנייה לים לצורכי דיג, מסחר בין-לאומי, הפקת משאבים ושינועם מיבשות רחוקות. כך למשל, בניית הצי האמריקאי למעמד בכורה עולמי בשלהי המאה ה-19, כוון בייחוד מטעם נציגיהם הפוליטיים של המעמדות הסוחרים בבתי הקונגרס, ולא נוכח החלטה מלמעלה של הנשיא.

הגם שב ישראל היה מקום ליוזמה פרטית, קשה לטעון כי היא מנוע מרכזי בפנייה לים. חברות ספנות ישראליות נתפסו במשך עשורים רבים כמשרתות יעדים לאומיים ואף הוקמו בידי המוסדות הלאומיים. כך למשל, היו אלה הסתדרות העובדים, הסוכנות היהודית והחבל הימי לישראל, שהקימו את חברת צים בשנת 1945. באופן דומה, גידול הצי המסחרי בשלהי שנות החמישים מומן בכספי השילומים, ששולמו למדינת ישראל מממשלת גרמניה.

מאידך גיסא, חברות ספנות גלובליות, ששורשיהן ישראלים או בעליהם ישראלים, אינן שחקן מרכזי בזירה הפוליטית או הציבורית הישראלית. נכסים ימיים אחרים, כמו הזיכיונות למאגרי הגז ולמתקנים שהוקמו להפקת הגז ולעיבודו, ומתקני ההתפלה של מי ים, שכולם בבעלות פרטית, נתפסים כנכס לאומי, ואף מוגנים, כאמור, בידי זרוע הים. יתר על כן, תעשיות הייצוא המרכזיות של ישראל, טכנולוגיה עילית ויהלומים, אינן עושות כמעט שימוש בשינוע ימי ואין להן עניין מיוחד בסקטור זה.

מתחים

העיון ההיסטורי והעכשווי בפנייה לים מחדד כמה מתחים עקרוניים הנוגעים גם להפעלת עוצמה צבאית במרחב זה.

הפעלת כוח ימי: הלאומי מול הפרטי

הפנייה לים מאתגרת עקרונות יסוד של הפעלת הכוח הישראלי. מסורתית, כוח צבאי ישראלי הופעל למטרות מוגבלות: הרתעה, ואם זו נכשלת, הכרעה בלחימה. זאת בייחוד כדי להגן על הטריטוריה המדינתית או כזו שהוחזקה בידי המדינה, אפילו לא

הייתה חלק משטחה, כמו סיני. היעד האסטרטגי של יעד הגנתי זה – קיר הברזל – היה שינוי סדרי העדיפויות של העולם הערבי, בכדי שיצמצם את התנגדותו לישראל ואולי אף יקבל אותה בטווח הארוך. כן הופעל כוח בכדי להגן על חייהם של אזרחים ישראלים, בייחוד בארץ וביו"ש, מימי פעולות התגמול ועד למבצעים בגזרת עזה בשנים האחרונות. מעת לעת, ובמשורה, הופעל כוח להגנה על ישראלים (ולעיתים על יהודים), גם בחו"ל (מבצע אנטבה, מבצעי שלמה ומשה, חילוץ יהודים מסוריה). היעד העמוק של מאמצים אלו הוא הרעיון הציוני של ישראל כמקלט בטוח לעם היהודי והרעיון הכללי בדבר חובתן של מדינות לאום להגן על אזרחיהן. יעדיה של ישראל לא כללו בדרך כלל הגנה על אינטרסים כלכליים, בוודאי שלא פרטיים, הגם שלמדינות קפיטליסטיות אחרות, כמו בריטניה וארה"ב, יש מסורת של הגנה על נכסים כאלה לרבות הפעלת עוצמה צבאית לשם גביית חובות והפלת משטרים בכדי להגן על אינטרסים של חברות פרטיות. אופן התפתחותה הפוליטי, הכלכלי והביטחוני של ישראל כיוון אותה אחרת, ולא כלל מרכיב כזה. הפנייה לים משנה מצב עניינים זה.

הכיוון נרמז כבר בשנות השבעים כשהתקפה על מכלית בבעלות ישראלית, "קוראל סי", הביאה להקצאת משאבים ביטחוניים צנועים לרבות הפעלת כלים של חיל הים למשימות ליווי, הצבת כוחות צבאיים קטנים על כלי שיט של חברות מסחריות ופעילות מודיעינית חשאית בתימן, שאף עלתה במעצרו של קצין מוסד שם (מלמן, 2022). מה שהחל אז בצניעות, הפך כיום למשימה מרכזית.

כאמור, ממשלת ישראל הטילה על צה"ל (כלומר על זרוע הים) ב-2013 להגן על נכסי הגז (זיכיונות ומתקנים) של חברות פרטיות שחלקן בבעלות זרה, בשל המשמעות האסטרטגית שיש לנכסים אלה למדינת ישראל. שנית, המענה האיראני לתקיפות ישראליות של כלי שיט, כלל פגיעה בכלים של חברות פרטיות ישראליות מה שחידד את הדילמה, עד כמה על ישראל להגן על נכסים פרטיים. בהקשר הקונקרטי, חלק מן המתח נעוץ בכך שחלק מן האזרחים הקשורים לרכישת הכלים שנועדו להגנה על נכסי הגז, הואשמו מטעם המדינה כמי שלקחו שוחד.

מבט השוואתי והיסטורי מראה כי יש מסורת ארוכה של שחיתות הקשורה להפעלת ציים במדינות קפיטליסטיות, בייחוד מכיוון שהפלטפורמות, אחזקתן והאספקה שלהן, היו ועודן יקרות מאוד ומבוצעות, פעמים רבות, בידי חברות פרטיות (ערן, 2017). בהקשר הישראלי, הפרשה, גם בגלל שהיא כרוכה במעמדו הפוליטי של ראש הממשלה נתניהו, עשויה להחליש את הלגיטימציה הציבורית למשימת ההגנה על נכסי הגז או על נכסים פרטיים אחרים במרחב הימי.

הפעלת כוח ימי: בריתות

תחום נוסף שבו מיעטה ישראל להפעיל את כוחה היה תמיכה צבאית בבעלי ברית. ישראל נמנעה לאורך השנים מלהיקשר לבריתות פורמליות שעשויות היו לחייב אותה להפעיל את כוחה להגנתה של מדינה אחרת. ישראל גם לא הקצתה כוחות

לוחמים למאמצים קואליציוניים בין-לאומיים, הגם שנטלה חלק בשותפויות מידע, בייחוד נגד טרור.

המרחב הימי הוא אולי המרחב הנוח ביותר לשיתוף פעולה צבאי בין-לאומי. שמירה על ביטחון הנתבים הימיים היא אינטרס משותף לרוב החברות במערכת הבין-לאומית, נוכח מרכזיותו של הסחר הגלובלי. יתר על כן, נוח יותר להקרין עוצמה צבאית במרחב הימי, משום שחלקו אינו ריבוני כלל וכן משום שהקרנת העוצמה הצבאית הימית היא פחות בוטה ופעמים רבות, דו-משמעית. למשל, ביקור של כלי שיט של צי זר בנמל במדינה אחרת הוא גם תוצאה של צורך מעשי (להצטייד), גם ביטוי של ידידות, אך גם רמז לגבי היכולות הצבאיות של כלי השיט המבקר בנמל. להתקרבות ליוון ולקפריסין יש ממד ימי מובהק היות ששתיהן מדיניות בעלות גישה נרחבת לים והיות שהן מסוכסכות – בדגש על המרחב הימי – עם טורקיה. בנסיבות אלה, הרחבת היכולות במרחב הימי – כולל השטת חיילים ישראלים על כלי שיט יווני, והחפתם בקפריסין (לוי, 2022) – עשויה ליצור ציפייה אצל בעלי הברית כי ישראל תמשיך לאותת לטורקיה, ביתר עוצמה. באופן דומה, מעורבות רבה יותר במרחב הימי עשויה ליצור הזדמנויות (או ציפיות) להשתתפות ישראלית בכוחות משימה בין-לאומיים, למשל, נגד פיראטיות.

הפעלת כוח ימי: האם יינתן מענה לאתגרים הימיים?

בייחוד בשנותיה הראשונות, תפסה ישראל אתגרים ביטחוניים ימיים כחיוניים לביטחונה הלאומי. במוקד עמדה שאלת נתיבי הסחר הימי לישראל. מאז 1947 (ועד לשנות השבעים) מנעה מצרים מעבר של כלי שיט ישראלים, או כאלה שנשאו מטען ליישוב העברי ואחר כך לישראל – בתעלת סואץ. בהמשך, במשברים ערב מלחמות קדש וששת הימים, סגרה מצרים את מצרי טיראן למעבר של כלי שיט ישראלים. בשנות השבעים היו אלה פשיטות פלשתיניות מן הים למרכזי אוכלוסייה ישראלים (סבוי, אוטובוס הדמים, נהריה), שערערו את ביטחון הפנים הישראלי. על אף שהאתגרים הללו אירעו במרחב הימי, הכוח הצבאי הימי הישראלי לא היה חזק דיו לתת להם מענה שלם.

החלטה דרמטית של מועצת הביטחון ב-1951 שקיבלה לחלוטין את עמדת ישראל בנושא תעלת סואץ, או ניסיון ישראלי ב-1967 להפעיל קואליציה ימית בין-לאומית, על בסיס הבטחה אמריקאית קודמת, ערב מלחמת ששת הימים, לא צלחו אף הם. אמנם היו מאמצים ימיים מסוימים, כגון העברה מתוכננת של כלי שיט לישראל בתעלה בכדי לבחון את העמדה המצרית בשנות החמישים, או פגיעה מן הים בכלי שיט ובבסיסים ימיים פלשתיניים בשנות השבעים. יחד עם זאת, בחשבון אחרון, האתגרים הימיים הללו נפתרו במהלכים מלחמתיים יבשתיים: מלחמת קדש, מלחמת ששת הימים ומלחמת לבנון הראשונה.

נוצר כאן מעין מעגל קסמים: תפיסת הביטחון הישראלית גרסה כי על ישראל

להכריע במלחמות קרקעיות מהירות, ולכן אין צורך בבניית צי שיגן על איומים, כמו מצור ימי או פגיעה בעת מלחמה בנתיבי סחר. העדר צי, מנע את היכולת לתת מענה ימי לאתגרים אסטרטגיים במרחב זה. הלקח הכולל הוא כי באופן דומה, ראוי לבחון האם השריר הימי הצבאי שאנו בונים עתה אכן ייתן מענה לאתגרים הנוכחיים. כך למשל, אם האיום על מתקני הגז בים הוא מטילים של חזבאללה או של חמאס, האם כלי שיט, אפילו כאלה המצוידים במערכות הגנה על האסדות, יעניקו מענה מלא לאתגר?

סיכום

ישראל, והיישוב העברי לפנייה, פנו אל הים וממנו כמה פעמים. אנו מצויים במהלכו של מפנה כזה גם עתה. התווך הימי הופך חשוב יותר לכלכלה ולביטחון של מדינת ישראל. בהמשך ישיר לכך, זרוע הים הופכת מרכזית יותר בתפיסת הביטחון הישראלית.

לפנייה כזו אל הים, וממנה, היו לאורך השנים חמישה מנועים:

1. שינויים פיסיים במרחב הימי ובחוף;
2. האיום הנשקף מן הים;
3. ההזדמנויות שהים צופן בחובו;
4. סדרי עדיפויות אידאולוגיים;
5. המעטפת הבין-לאומית המסחרית והנורמטיבית.

בשונה ממדינות רבות אחרות, אינטרסים מסחריים פרטיים לא עמדו מעולם במוקד המוטיבציה הישראלית, לפחות הביטחונית, במרחב הימי. ככל שאנו פונים לים, נדרשת רגישות מיוחדת להשתנות תחומים אלה, בכדי לוודא שישראל מתאימה עצמה להיסטים הבלתי נמנעים בכולם. הפנייה לים כוללת גם מתחים, שחלקם הגדול אינו מוכר כאן מן העבר. בייחוד המעבר להגנה על רכוש פרטי, נוכח המשמעות הלאומית שלו ושורה של שאלות לגבי האפקטיביות והרגישות בהפעלת הכלי הצבאי הימי במציאות של בריתות דה-פקטו עם השכנות הימיות קפריסין ויוון. כל זאת, נוכח העובדה כי בעבר לא העניק הכלי הצבאי הימי מענה מלא לאתגרים צבאיים שהופיעו במרחב זה.

בחשבון אחרון, השאלות שעומדות על ישראל סביב פנייתה אל הים, בדגש על הממד הצבאי, אינן ייחודיות לישראל ואינן חדשות. לפיכך, יש מקום לשקול עיסוק מקיף עוד יותר בשאלות שנוגעות למרחב הימי בתוך המפנה האינטלקטואלי שעובר צה"ל בשנים האחרונות.

רשימת מקורות

- בן-גוריון דוד (1972). **זכרונות (ב)**. עם עובד.
- ברונפלד, שאול (דצמבר 2017). "המהפכה בעניינים ימיים – שייטת הסטי"לים". **בין הקטבים**, גיליון 14, עמ' 33–57.
- וייס, שמואל (2014). "איים מלאכותיים בחופי ישראל: אבן דרך בהתפתחות מדינת ישראל?". **מרכז המחקר, המכללה לביטחון לאומי וקתדרת חייקין**, אוניברסיטת חיפה.
- כהן הטב, קובי (2019). **המהפכה הימית – אחיזת היישוב היהודי בים ובחופי ארץ-ישראל 1917–1948**. יד בן צבי.
- לוי, שי (2 ביוני, 2022). "תרגיל הענק של צה"ל ללבנון: "נלך להכרעה, נגמרו הימים של תמונת ניצחון". **מאקו**.
- מלמן, יוסי (21 באוקטובר, 2022). "האיש שחי ומת בסוד". **הארץ**.
- מקורות (2022). **כנס משקיעים**.
- משרד האנרגיה (2022). **משק הגז הטבעי**.
- נגיד, חיים ופסח חיים (עורכים) (1982). **שירי תל-אביב (ב)**. הקיבוץ המאוחד, עמ' 81.
- ערן, אהוד (4 בספטמבר, 2017). "צוללים אחורה בזמן: שחיתות בחיל ימי לא הומצאה בישראל". **Ynet**.
- קופראק, נתנאל (2022). **סקירה כלכלית: משק החשמל בישראל – נתונים ותחזיות**. מרכז המידע, הכנסת.
- רז, דובי ולנג, נירית (מארס 2020). "דיפלומטיה ימית". **בין הקטבים**, גיליון 24–25, עמ' 179–198.
- Azaryahu, Maoz (2008). "The Formation of the Hebrew Sea in Pre-State Israel". *Journal of Modern Jewish Studies* 7.3, 251–267
- Farnaz Fassihi, Eric Schmitt and Ronen Bergman (6 April, 2021). "Israel-Iran Sea Skirmishes Escalate as Mine Damages Iranian Military Ship", *New York Times*.