

שיטה פיראטית חדשה: התקיפה של הספינה בבעלות ישראלית וההשלכות

חן הרצוג, הכלכלן הראשי של BDO, אומר בעקבות עליית המדרגה בלוחמה הימית מצד איראן כי היא "עולה לגרום נזק קשה לכלכלת ישראל ולפגוע בשרשרת האספקה של ההובלה הימית"



האונייה 'גלקסי' שנחטפה בידי החות'ים AP: מיל: Matt Rourke

שירי חביב ולדהון, דובי בן גדליהו ואסף זגריק

עליית המדרגה בלוחמה הימית השבוע באה לידי ביטוי במהפכנית ההחלטות בתימן חטפה את הספינה "גלקסי", שבבעלות חברת "ריי", הנמצאת בין היתר בבעלות איש העסקים הישראלי רמי אנגור. הספינה נשאה על סיפונה כלי רכב מטורקיה, והייתה בדרכה לזורו, ושנחטפה בים האדום על ידי החות'ים. 25 אנשי הצוות שלה אינם כוללים ישראלים. לפי דיווח ב-NBC, המצטט גורמים אמריקאים, ביום ראשון סביב אות בצהריים (זמן מקומי) מסוק טס מעל הספינה ומספר אנשים חמושים צנחו לסיפונה. הפשיטה בוצעה לפי המקורות באמצעות מסוק רוסי, מהטוג שנמצא בידי המורדים בתימן. זוהי שיטה פיראטית חדשה ותמותה, שקרובה יותר ללוחמה צבאית שנגדה עדיין אין לספינות האורחות מענה. עוד נכתב שם, שהאונייה היא בבעלות יפנית, ושטה תחת דגל בהאמה, וחטיפתה הגיעה ימים ספורים אחרי שהחות'ים פרסמו מסרים בעברית, בערבית ובאנגלית, שבהם אמרו "נטיבוע את הספינות שלכם", עם גרפיקה של ספינה מסחרית ישראלית בוערת. גורם מתחום האבטחה הימית אמר כי "אנחנו נלחמים בפועל עם איראן, שיטותיה ואמצעי הלחימה שלה".

השפעה על יוקר המחיה ועל האינפלציה

מהי ההשפעה הכלכלית של הסיכון לחטיפה של אוניות? חן הרצוג, הכלכלן הראשי של חברת הייעוץ BDO, מזכיר כי העלייה במחירי ההובלה הימית בתקופת מגפת הקורונה השפיעה משמעותית על העלייה ביוקר המחיה והאינפלציה. "רק בשנה האחרונה חורגו בכלכלה העולמית סוף סוף למחירי הובלה ימית של טרם קורונה", הוא מציין. "עכשיו, ישראל סופגת זעזוע שיכול להיות משמעותי, כי ככל שהמחיר יתגלגל, הוא עלול לפגוע בשרשרת האספקה של הובלה ימית לישראל: תדירות הקווים תפחת, כי יהיו חברות שלא יהיו מעוניינות לפקוד את נמלי ישראל, ותהיה גם הגדלת עלויות, ואולי עיכוב בהגעת משלוחים לישראל". לדברי הרצוג, "מראש, עוד לפני האירוע הזה, היה כבר משבר בתובלה האווירית לישראל, מפני שכמות טיסות הנוסעים ירדה, או יש מחסור בנפח ההובלה האווירית וההובלה הימית או לצד זה, פגיעה בתובלה הימית משמעותית ומשפיעה כמעט על כל שרשרת האספקה - כל חומרי הגלם,

וכמוכן גם על היצוא מישראל". הרצוג מציג שלושה מעגלים של פגיעה כלכלית. "השלב הראשון הוא התייקרות פרמיות הביטוח. התייקרות כוונ כבר הייתה בתחילת המלחמה, ועכשיו היא תזדקקת פגיעה מיידית ראשונה", הוא אומר. "השנייה, היא מצב שבו אוניות לא ירצו לפקוד את נמלי ישראל, ואז תיווצר עליית מחירים, משום שיש ירידה בהיצע ועודף ביקוש על היצע. הדרגה השלישית כבר יותר קיצונית: אם החות'ים מאיימים שלא יאפשרו מעבר בים סוף לאוניות שיש להן זיקה לישראל - וזה אפילו רק יגרם לחשש של חברות ההובלה הימית לעבור שם - אז האלטרנטיבה היא שהובלה מהמזרח לישראל תצטרך לעקוף את יבשת אפריקה ולהגיע דרך הים התיכון (במקום דרך ים סוף ותעלת סואץ, ש' ה' ו'). זו הארכה משמעותית של ההפלגה ממזרח, עם כל העלויות שנובעות מכך". מה בנוגע להובלה ימית מאירופה ומאמריקה? "בהקשר של ים סוף עיקר ההשפעה היא באמת מההובלה מהמזרח הרחוק. אני חושב שבאירופה ההשפעה המרכזית היא פרמיות הביטוח, כלומר מעגל ההשפעה הראשון. מכיוון שכבר הייתה עלייה, יש השפעה, אבל היא במידה יותר מצומצמת". תוך כמה זמן צפויה לברוא לירי ביטוי עליית יוקר המחיה? "ברור כלל, כאשר מדברים על הובלה ימית, מדובר בתהליך שלוקח מספר שבועות. אם לא נראה שיפור מידי במצב, כבר בחודש הבא נתחיל לראות השפעה על עלויות יבוא של מוצרים מסוימים, גנזון כלי רכב ומוצרי מזון מיובא. במוצרים שנמצאים בארץ במלאי נמוך נראה מחסור, משום שזמן האספקה מתעכב, והמחסור כמוכן משפיע גם הוא על יוקר המחיה כי מחירי מוצרים במחסור עולים". לדברי הרצוג, מי שעלול להיפגע

חן הרצוג: "אם לא יהיה שיפור מידי במצב, כבר בחודש הבא תהיה השפעה על עלויות יבוא של מוצרים כגון כלי רכב ומזון מיובא. במוצרים שנמצאים בארץ במלאי נמוך נראה מחסור"

מהמצב הנוכחי הם סוחרים ותעשיינים שתלויים בשרשרת האספקה שלהם במוצרים מיובאים. "כל מי שתחייב לספק מוצר, מכר אותו והמוצר עדיין לא הגיע לארץ, חשוף כעת לגידול בעלויות ההובלה", הוא אומר. "כמוכן שזה מתגלגל בסופו של דבר לכיסו של הציבור, משום שמייבאים לארץ לא מעט מוצרי צריכה ומזון". מנמל חיפה ומנמל אשדוד נמסר כי עד כה לא התקבלו הודעות מחברות ספנות על ביטולים או החיות של עגינות מתוכננות עקב האירוע. אמר.

בעיה עולמית עם השלכות על ישראל

אורי גונן, דוקטורנט מהמרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית, לימודי אסיה באוניברסיטת חיפה, מסביר שההתקפה השבוע על האונייה על ידי החות'ים פוגעת בחופש השיט, המהווה אינטרס גלובלי, ועל כן פגיעה באונייה היא בעיה עולמית ולא ישראלית. לצד זאת, יש לה גם השלכות על ישראל. "פגיעות מודרניות בספנות הקשורה לישראל בקשרי ניהול ובעולות הן בעייתיות מבחינה עסקית לטווח הארוך שכן הן מציירות את ישראל בעולם כמדינה שמי שעושה עימה עסקים יכול להיפגע וכי בעסקים עם ישראל יש סיכון פוליטי. גם מי פוגעל עושה עסקים עם ישראל, הוא אומר.

עוד זווית

"המאבק בטרור הימי" האיראני צריך להיעשות כמו שנלחמו בפיראטים

לאחר חטיפת אונייה על ידי החות'ים השבוע, תא"ל במיל' יובל אילון, חוקר בכיר במכון למחקרי ביטחון לאומי INSS וראש מספן המודיעין של חיל הים לשעבר, מזהיר מהטרור הימי של איראן, וסבור שגורש שיתוף פעולה בינלאומי למאבק בו, כפי שנלחמו בעבר נגד פיראטים. אילון דוחה את הטענה שלפיה מרובר בזליגה של המלחמה לזירה הימית. "יש לאורך זמן פעילות איראנית גם במרחב הימי, וראים את זה במיצרי הורמוז והאיראנים מפעילים את שלוחיהם וגם את כוחותיהם לפגוע בחופש השיט. מרובר בתופעה של שנים במפרץ הפרסי, והם פוגעים באוניות, וזה לא קשור אם האונייה ישראלית או לא. מרובר בפעילות טרוריסטית איראנית שמפעילה לחץ על השיט העולמי והבינלאומי". לדבריו, "במקרה הזה, החות'ים ממשיכים את הדיקטטיבה האיראנית במרחבים האחרים. החות'ים כבר מזמן פוגעים באוניות ובנמלים בכלל באזור הים האדום והמרחב כחלק מן האינטרסים שלהם. קעת הם מרחיבים את פעילותם".

קשר "קלוש מאוד" לבעלות הישראלית על האונייה שנחטפה

אילון מסביר שהקשר לבעלות הישראלית על האונייה שנחטפה השבוע הוא "קלוש מאוד", ולכן לדבריו, "מרובר בפגיעה בסחר העולמי ובכל מי שנוסע בדרכי הים. החות'ים עשו טעות כי הם ניסו לממש יכולת שלהם ופגעו בכלל בסחר העולמי ולא בישראל, וזו פעילות שהאיראנים ממשיכים כבר הרבה שנים". נתיב השיט שבו עברה האונייה מהמזרח לאירופה עובר דרך כמה מעברים חיוניים, "מעבר כזה הוא במיצרי הורמוז שבשליטה איראנית, באב אל מנרב, סואץ וג'יברלטר. באזורים האלו קל יותר לשבש את תנועת הסחר העולמית, וכך הם עושים ולכן זו פגיעה בסחר העולמי וזו מדיניות של טרור כלפי העולם".

האם אויבנו מזהים שם נקודת תורפה?

"האויבים שלנו מנסים אבל הם עושים בדיוק הפוך. הם פוגעים בסחר העולמי ולכן מדינות העולם חייבות מפני פיראטים. חברות ספנות שמבינות את זה שמת כל אחד מנסה להילחם איפה שהוא יכול, ולחות'ים יש את המרחב הימי. זה מאיים על הסחר העולמי וזו בעיה של העולם עוד לפני שזו בעיה של ישראל".

יש דרך להיערך למתקפה כזו?

"האוניות מאבטחות את עצמן, או שיש כוח שמלווה אותן כפי שהאמריקאים עושים במיצרי הורמוז. בזמנו גם היה כוח שהגן על אוניות ביציאה מבאב אל מנרב אבטחה, ויש הרבה אירועים של ניסיונות השתלטות על אוניות שבהם צוותי האבטחה נעזרו את זה. "במאבק נגד הפיראטים באפריקה היה כוח משימה רב-לאומי וייתכן שגם פה צריך לעשות כזה. לדעתי האמריקאים חושבים על זה, כי זו בעיה עולמית בהקשר של נתיבי השיט המאיימים על ידי איראן". לדברי אילון, אפשר להוביל לחזרת בדרך ששוקפת את אפריקה, אבל מרובר מנהל יקר מדי "צריך להתמודד עם הבעיה בדרך אחרת, של אבטחת נתיבי השיט עם כוח רב-לאומי. זו משימה עולמית. "כשבתעלת סואץ נתקעה אונייה, לא היה משנה לאיוז לאומי וייתכן שגם פה צריך לעשות כזה. לדעתי על הסחר העולמי כי מרבית שרשראות האספקה נוסעות בים. אם משהו מאיים על חופש השיט זו בעיה עולמית, ופה יש הורמוזת להתמודד עם טרור איראני עולמי".