

ניתוח גאו-כלכלי של השלכות התקפות החות'ים על סחר החוץ הישראלי

אהוד גונן

משנת 2014 מתחוללת בתימן מלחמת אזרחים, שבמהלכה השתלטו החות'ים על טריטוריה במדינה לרבות על עיר הנמל חודידה (Hudaydah). הם שולטים גם על מצר באב אל-מנדב – אחת מנקודות המשנק הימיות (choke points) המרכזיות בעולם. בנובמבר 2023, לאחר פרוץ מלחמת 'חרבות ברזל', החלו החות'ים לתקוף אוניות בעלות זיקה לישראל. ההתקפות החות'יות גרמו לשינויים משמעותיים בתנועת הספנות העולמית, שהביאו לתגובה בין-לאומית דיפלומטית וצבאית. נוסף על כך גרמו ההתקפות להימנעות מלאה של ספנות ישראלית ממעבר באזור, להפסקת הפעילות בפועל בנמל אילת ולהשפעות כלכליות נוספות. המאמר מנתח את השפעת ההתקפות על סחר החוץ הישראלי מנקודת מבט גאוגרפית-כלכלית ומנסה לאמוד בצורה כמותית את השפעת הנזק הישיר על סחר החוץ הישראלי. מילות מפתח: סגר ימי, שרשרת אספקה, מסחר בין-לאומי, חות'ים, מלחמת 'חרבות ברזל'.

מבוא

כחודש לאחר פרוץ מלחמת חרבות ברזל החלו החות'ים בתימן – קבוצה אתנית בעלת זיקה לזרם השיעי באסלאם הנתמכת על ידי איראן – להתקיף אוניות בעלות זיקה לישראל.¹ האונייה הראשונה נחספה על ידי חמושים שהגיעו אליה במסוק (Galaxy Leader, שהותקפה ב-19 בנובמבר 2023). בארבעת החודשים מאז ועד סוף מארס 2024 הותקפו באמצעים שונים כ-60 אוניות.² בהתקפות נהרגו שלושה מלחים, נשבו 25 אזרחים זרים ושתי אוניות טבעו.

החות'ים שולטים על מצר באב אל-מנדב – אחת מנקודות המשנק הימיות המרכזיות בעולם – שדרכו עובר נתח של כ-15 אחוזים מהסחר העולמי.³ מטרתם של החות'ים היא בין השאר הטלת מצור מסחרי על ישראל.⁴ בתחילה הכריזו החות'ים כי יתקיפו כל אונייה הנושאת את דגל ישראל או בבעלות ישראלית, ולאחר מכן הורחב האיום לאוניות בעלות זיקה לישראל או לאוניות שפקדו נמל ישראלי. עם זאת יש לציין כי בחלק הארי של התקפות החות'ים לא ידוע על זיקה כלשהי בין האונייה שהותקפה לישראל. הקהילה הבין-לאומית רואה בהתקפות אלו

¹ הספנות היא המגזר הגלובלי ביותר בכלכלה העולמית. הבעלות והניהול של אונית סוחר מורכבת לפחות משמונה זיקות שונות שאין ביניהם בהכרח קשר משפטי או גיאוגרפי. בין זיקות אלו (או שכבות ניהול) ניתן למנות: בעלים (מוטב סופי), חברת אחזקות, רישום אונייה (דגל), ניהול, תיפעול, נמל מוצא, נמל יעד, ארץ מקור הסחורה, לאומיות הקברניט והצוות.

² C.R.S INSIGHT (March 2024). [Houthi Attacks in the Red Sea: Issues for Congress](#)

³ United Nation Conference on Trade and Development – UNCTAD. (2024). Navigating troubled Waters, February 2024, p. 5

⁴ ניתן למנות מטרות נוספות של החות'ים, כגון פגיעה בריבונות הישראלית ובנכסים ישראליים בהתקפת העיר אילת, הבעת סולידריות עם חמאס והפלסטינים, כמו גם היבטים בפוליטיקה הפנימית של תימן כגון הגברת הלגיטימציה המקומית ועוד.

פגיעה בעקרונות חופש השיט וחופש המעבר. ב־22 בינואר 2024 התקבלה במועצת הביטחון של האו"ם החלטה המגנה את ההתקפות⁵ וקוראת לשחרור מיידי של האונייה החטופה, וכן הוקמה קואליציה בין־לאומית בהובלת ארצות הברית ובריטניה, שפתחה במבצע צבאי בשם מגן השגשוג (Prosperity Guardian)⁶ להגנה על המצר. אומנם התקפות הקואליציה פוגעות בנכסים חות'יים ביבשה ומסכלות חלק מהתקפות החות'ים על ידי יירוט של טילים וכתב"מים, אולם נראה כי מאמצים אלו רחוקים מלרסן את ההתקפות החות'יות, וגם לאחר חודשים של לחימה החות'ים עדיין מתקיפים ופוגעים באוניות העוברות באזור. עקב ההתקפות שינו חברות ספנות רבות את מסלולי הפלגת האוניות, בעיקר בקווי הספנות שבין האוקיינוס ההודי לים התיכון. לנוכח מרכזיותו של המצר בספנות העולמית, השפעתם של שינויים אלו בנתיבי השיט משמעותית מבחינה תפעולית וכלכלית.⁷

מטרת מאמר זה היא לנתח את ההשפעה של ההתקפות החות'יות ושל הסגר הימי שהצליחו לכפות בפועל על ישראל בים האדום, ובכך על סחר החוץ הישראלי. אפשר לחלק את ההשלכות המסחריות של ההתקפות החות'יות לשלוש קבוצות מרכזיות: הראשונה – השלכות רוחביות וישירות על המשק הישראלי, הנובעות מהשינויים הלוגיסטיים שעורכים היבואנים, היצואנים וחברות הספנות עקב ההתקפות. השלכות אלו באות לידי ביטוי בעיקר בעליית מחירי ההובלה ובתוספת זמן עד הגעת הסחורה לישראל. הקבוצה השנייה נוגעת בנזק כלכלי מקומי ישיר (שחלקו גדול), בעיקר סגירה דה־פקטו של נמל אילת, הפסקת הייצוא של פוספטים מנמל זה ופגיעה בחברות ספנות ישראליות. הקבוצה השלישית, שמאמר זה אינו דן בה בהרחבה והיא גם הקשה ביותר למדידה, היא ההשלכות הגאו־אסטרטגיות ארוכות הטווח על ישראל, שמגולמות בהן השלכות כלכליות עקיפות כבדות.

החלק הראשון בפרק זה מתאר את הרקע ההיסטורי, המשפטי והתאורטי של חסימת מַצְרֵי ים, החלק השני דן בהשפעות הלוגיסטיות הכלליות של ההתקפות, החלק השלישי עוסק בהשפעה על הסחר הישראלי העובר במצר באב אל־מנדב והחלק הרביעי מוקדש לדין ולמסקנות.

רקע אסטרטגי והיסטורי: חסימת מצרי ים

פגיעה בכלי שיט מסחריים והטלת מצור ימי כחלק ממערכה צבאית הן פרקטיקות עתיקות יומין. ההתקפות החות'יות מתאפיינות בעיקר בירי מהחוף (littoral warfare) אל עבר כלי שיט העוברים במצר בין־לאומי. פעילות זו היא בבחינת מניעת השימוש בים על ידי היריב (sea

⁵ United Nations. (January 10, 2024). [Adopting Resolution 2722. \(2024\). by Recorded Vote, Security Council Demands Houthis Immediately Stop Attacks on Merchant, Commercial Vessels in Red Sea](#)

⁶ U.S. Department of Defense. (December 21, 2023). [Ryder Gives More Detail on How Operation Prosperity Guardian Will Work. DOD News](#)

⁷ United Nation Conference on Trade and Development – UNCTAD. (February 2024). [Navigating troubled Waters](#)

(denial)⁸ כאשר השליטה החות'ית מתבצעת בעיקר באמצעות מערכות נשק הממוקמות ביבשה. סוג כזה של לחימה ימית שונה, לדוגמה, מהמצור שהטילו 'מעצמות ההסכמה' על נמלי 'מעצמות המרכז' במלחמת העולם הראשונה על ידי ספינות קרב, או מ'המלחמה על האטלנטי' במלחמת העולם השנייה, עת ניסו הגרמנים לפגוע בשיירות אספקה מארצות הברית לבריטניה בעיקר באמצעות צוללות, ואף שונה מחסימת מִצְרִים ונמלים באמצעות מיקוש ימי, כפי שנעשה במלחמת רוסיה-אוקראינה,⁹ או מיקוש מִצְרֵי היובל על ידי המצרים במלחמת יום הכיפורים.¹⁰

במאות ה-17–19, עת הייתה בריטניה אימפריה ימית גדולה, היא הקפידה לשלוט בנקודות המשנק המרכזיות בעולם באמצעות בסיסי קבע על החוף בקרבת אותם מִצְרִים. כך הוקמו בסיסי צי בריטי בסינגפור, בסמוך למִצְר מלאקה, במצר גיברלטר, שהוא שער הכניסה לים התיכון, ובתעלת סואץ.¹¹ עם זאת, סגירה סלקטיבית של מִצְרִים לכלי שיט מסחריים של מדינה מסוימת לאחר מלחמת העולם השנייה היא מקרה נדיר יחסית. ניתן לציין כי מצרים סגרה את מִצְרֵי טיראן לשיט ישראלי (ראו להלן). איראן, השולטת על מצר הורמוז בבניסה למפרץ הפרסי, איימה פעמים רבות כי תסגור אותו ליצוא נפט אם תותקף על ידי המערב.¹² במהלך השנים האחרונות איראן אכן חטפה או פגעה במכליות נפט מערביות בעוברן במצר הורמוז או בסביבתו, אולם פעילויות אלו נעשו מהים ומהאוויר ולא על ידי ירי מהחוף.¹³ שימוש בסגירת מִצְרִים ככלי מדיניות קיבל את השם weaponisation of choke-points, כלומר שימוש בחסימת המִצְרִים ככלי נשק במסגרת מדיניות חוץ רחבה.¹⁴

בחלק מנקודות המשנק הימיות בעולם שורר משטר בין-לאומי במסגרת אמנה ספציפית, כגון אמנת מונטרה משנת 1936 (Montreux Convention) העוסקת במִצְרֵי הבוספורוס והדרדנלים

⁸ חורב, ש' (2021), המרחב הימי, אסטרטגיה ימית ומה שביניהם. הוצאת מערכות והמרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית, אוניברסיטת חיפה, עמ' 56, 396.

⁹ המרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית (2022). סיכום דיון מומחים בנושא המערכה הימית בין רוסיה ואוקראינה.

¹⁰ גואטה, ש' (2021). הפתעת המיקוש הימי המצרי במלחמת יום הכיפורים. בתוך: ש' חורב וא' גונן (עורכים), הערכה אסטרטגית ימית רבתי לישראל 2020/21, המרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית, אוניברסיטת חיפה.

¹¹ חורב (2021).

¹² גז'נסקי, י', לינדשטראוס, ג' ושכטר, י' (2011). "צווארי בקבוק" ימיים: לפגיעותם של מִצְרֵים במזרח התיכון. עדכן אסטרטגי, 14(2). המכון למחקרי ביטחון לאומי (INSS).

¹³ גואטה, ש' (2020). המדיניות הימית של איראן כפי שמצאה את ביטויה במלחמת המיכליות 2019. בתוך ש' חורב וא' גונן (עורכים). הערכה אסטרטגית ימית רבתי לישראל 2019/20. אוניברסיטת חיפה, המרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית.

¹⁴ Medunic, F., (2021). A glimpse of the future. The Ever Given and the weaponisation of chokepoints. *European Council on Foreign Relations*, 23; Diane M., Kessler G. C., and Zorri, (2021). [Position, Navigation, and Timing Weaponization in the Maritime Domain: Orientation in the Era of Great Systems Conflict](#). *Joint Force Quarterly* 112, 12–21. National Defense University Press.

שבשליטת טורקיה. עם זאת אין אמנה בין-לאומית בנושא המעבר במצר באב אל-מנדב, ושורר שם משטר כללי של 'זכות מעבר' (transit passage) על פי אמנת הים.¹⁵ הקהילה הבינ-לאומית רואה בהתקפות אלו פגיעה ברורה בעקרון זכות המעבר. לכך גם מתווספת העובדה כי החות'ים הם ארגון לא-מדינתי שהוגדר על ידי ארצות הברית כארגון טרור,¹⁶ ולפיכך אינו נחשב למדינה חופית הגובלת במצר, שמערך חובותיה וזכויותיה לגביו מוגדר באמנת הים. ביום 22 בינואר 2024 התקבלה במועצת הביטחון של האו"ם החלטה המגנה את ההתקפות וקוראת לשחרור מידי של האונייה החטופה.¹⁷

ההתקפות החות'יות כונו בתחילה (לפחות על פי הצהרותיהם הרשמיות של החות'ים) לאוניות בעלות זיקה ישראלית בלבד. לאחר הקמת הקואליציה הבינ-לאומית התקיפו החות'ים אוניות צי צבאי כמו גם צי סוחר של מדינות קואליציה זו. בכך מצטרפות התקפות אלו לנושא רחב יותר של חופש השיט הישראלי בים האדום, המלווה את המדיניות הישראלית עוד משנותיה הראשונות של המדינה. בשנים 1956 ו-1967 סגרו המצרים את מִצְרַיִם טיראן לשיט ישראלי לכיוון נמל אילת באמצעות תותחי חוף. סגירת המִצְרַיִם הייתה אחת מן הסיבות לפרוץ מבצע קדש ומלחמת ששת הימים. מאז הלאמת תעלת סואץ בשנת 1956 מצרים אף מנעה שיט של אוניות ישראליות בתעלה, עד הסכם השלום בין המדינות בשנת 1979.

מאז קום המדינה ועד שנות ה-80 היה חלקו של הסחר הישראלי עם אסיה (ובכלל זה עם מדינת דרום אפריקה ומדינות החוף המזרחי של אפריקה) בכלל הסחר הישראלי קטן יחסית וכלל בעיקר מוצרי צריכה, מכונות ומעט חומרי גלם. יוצא מהכלל היה יבוא נפט מאיראן לפני המהפכה האסלאמית, שחלקו המשיך לאירופה באמצעות קו צינור הנפט אילת-אשקלון (קצא"א). לפיכך היה נושא חופש השיט הישראלי בים האדום עקרוני ואסטרטגי יותר מאשר מסחרי. הסחר הימי המועט של ישראל עם אסיה הגיע לנמל אילת או שנטמע בין המטענים הרבים שנישאו על ידי ספנות עולמית שאינה קשורה לישראל, כולל בתעלת סואץ. עם עלייתה הכלכלית של סין בשנות ה-80, לאחר הרפורמות הכלכליות של דנג שיאו־פינג, החל חלקו של הסחר הישראלי עם אסיה לעלות, בעיקר בתחום היבוא.

מעבר להיבט הישראלי הישי, יש לנתח את ההתקפות החות'יות גם בהיבט האסטרטגי הרחב. מניעת שיט מסחרי בנקודות משנק נמנית עם אחת משיטות הניצול של שליטה על נקודות אלו, יחד עם מניעת מעבר צי מלחמתי וכוחות של מדינות יריבות שלישיות.¹⁸ נתיבי הסחר בים האדום הם "מרחב מעבר" בצומת שבין כמה אזורים גאופוליטיים וגאוכלכליים, והפגיעה בהם היא מכפיל כוח בידיהם של שחקנים רויזיוניסטים המבקשים לשנות את הסדר העולמי

¹⁵ UNCLOS (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Part III. *Straits Used for International Navigation*.

¹⁶ US Department of State (January 17, 2024). [Terrorist Designation of the Houthis](#). *Department of State Press Statement*.

¹⁷ UNSC Resolution 2722 (January 10, 2024). [Security Council Demands Houthis Immediately Stop Attacks on Merchant, Commercial Vessels in Red Sea](#). *UN press release*.

¹⁸ .Vego, M., (2018). *Maritime strategy and sea denial: Theory and practice*. Routledge

הנוכחי, כגון החות'ים ותומכיהם האיראנים כנגד מדינות המערב והשחקנים הדמוקרטיים במערכת הבין-לאומית, שחופש השיט של הספנות העולמית הוא אחד מסמליהם המובהקים. אזור המִצְרִים הוא גם אזור חיכוך בין המעצמות שמקיימות נוכחות ימית באזור באמצעות בסיסי צי בנמל ג'יבוטי,¹⁹ כוחות בין-לאומיים המבוססים על נוכחות זו (כוחות CTF),²⁰ כמו גם נוכחות כוחות ימיים של שחקנים אחרים ואזוריים כגון הודו, איחוד האמירויות, ערב הסעודית, טורקיה ורוסיה.²¹ היבטים אסטרטגיים אלו גורמים לכך שההתקפות החות'יות הן על פי הצהרותיהם סלקטיביות כלפי ישראל וכן כלפי המערב, ואינן מכוונות לכאורה לעבר אוניות בעלות זיקה סינית, איראנית או רוסית. ואכן, במארס 2024 התפרסמו ידיעות כי החות'ים ירשו לאוניות סיניות ורוסיות לעבור במצר.²² רוסיה אינה שחקנית משמעותית בענף הספנות העולמי, אולם מנגד סין דומיננטית מאוד בענף זה (חברת הספנות הממשלתית COSCO היא חברת ספנות המכולות הרביעית בגודלה בעולם).²³ המשך שימוש סיני במצר יכול היה לשכך את ההשפעות הכלכליות העולמיות של התקפות החות'ים, אולם נראה כי כל חברות הספנות הגדולות נמנעות ממעבר במצרים באופן גורף, כולל חברות סיניות.

ההשלכות הלוגיסטיות של ההתקפות במצר באב אל-מנדב

הירי החות'י על אוניות העוברות במצר מאלץ את מרבית הספנות העולמית בקווים שבין האוקיינוס ההודי לים התיכון, כלומר בסחר שבין אסיה ואירופה, להקיף את יבשת אפריקה במקום לקצר את המסלול דרך תעלת סואץ. על פי ארגון הספנות העולמי של האו"ם (International Maritime organization), בחודשים דצמבר 2023 עד מארס 2024 ירדה התנועה בתעלת סואץ ב־70 אחוזים לעומת הממוצע החודשי בחודשים ינואר–נובמבר 2023.²⁴ סקירת נתוני מעבר האוניות בתעלת סואץ היא מדד טוב יחסית למדד מעבר האוניות במצר באב אל-מנדב, אולם יש לזכור כי קיים גם סחר מקומי פנימי בין מדינות הים האדום שאינו עובר

¹⁹ בשנת 2023 למדינות הבאות היה בסיס צי בג'יבוטי (או נוכחות דומה): ארצות הברית, בריטניה, גרמניה, ספרד, צרפת, סין, יפן ערב הסעודית.

²⁰ כוח משימה ימי בין-לאומי משולב (Combined Task Force – CTF) הוא כוח משימה שהוקם על ידי מועצת הביטחון של האו"ם בהם משתתפים מעל 20 מדינות לאבטחת השלום באזור הים האדום, המפרץ הפרסי והים הערבי.

²¹ בן ארי, ב' וטרדמן, מ' (2021). גאוגרפיה ואסטרטגיה בים האדום. בתוך: ש' חורב וא' גונן (עורכים), הערכה אסטרטגית ימית לישראל 2020/21, המרכז לחקר מדיניות ואסטרטגיה ימית, אוניברסיטת חיפה.

²² Dagher, S., and Hatem, M. (March 21, 2024). [Yemen's Houthis Tell China, Russia Their Ships Won't Be Targeted](#). Bloomberg.

²³ [Alphaliner TOP 100](#) (Container Companies Index).

²⁴ IMO (2024). Measures to Enhance Maritime Security, Update on the Red Sea. MSC 108/7/1.

במצר או בתעלת סואץ. נוסף על כך קיים סחר היוצא מהים האדום ועובר בתעלת סואץ בדרכו לאירופה, כגון יצוא נפט מהנמלים בחוף הסעודי של הים האדום.²⁵

הירידה בתנועת האוניות אינה זהה בכל סוגי האוניות והמטענים. הירידה החדה ביותר נגרמה באוניות המובילות גז טבעי מונזל (LNG – Liquefied natural gas). אוניות אלו חדלו לחלוטין לעבור במצר באב אל־מנדב, ככל הנראה עקב פגיעותן הרבה. סוג אחר של אוניות הן אלו המובילות כלי רכב – גם מעבר אוניות מסוג זה פסק כמעט לחלוטין. כזכור אונייה כזאת (Galaxy Leader) הייתה הראשונה שנפגעה ונחטפה על ידי החות'ים. סוג האוניות השלישי שבו נרשמה ירידה חדה הוא אוניות מכולה. בקטגוריה זו נרשמה ירידה של כ־90 אחוזים. סחר במכולות מהווה רק כ־16 אחוזים מהסחר העולמי במונחי משקל אך כ־60 אחוזים מהערך הכספי של הסחר, והוא מכונה לעיתים "המנוע של הגלובליזציה"²⁶ (הסחר הישראלי מאופיין בשיעור המכלה גבוה יותר מזה העולמי ועומד על כ־45 אחוזים במונחי משקל, וסחר מכולות מהווה את מרבית הסחר של ישראל מול שוקי המזרח, ראו להלן).²⁷ בחצי השנה הראשונה למלחמה (אוקטובר 2023 עד מארס 2024) כל חברות הספנות הגדולות המובילות מכולות ניתבו מחדש את האוניות שלהן סביב אפריקה. ארגון הספנות העולמי מציין כי התנועה הימית של כל סוגי האוניות העוברות סביב כף התקווה הטובה עלתה בכ־85 אחוזים. באוניות מסוגים אחרים כגון מטען כללי, צובר ואחרים נרשמה ירידה בהיקפים של 30–50 אחוזים בתנועת האוניות במצר באב אל־מנדב.

המעבר בתעלת סואץ מקצר את מרחק ההפלגה ממצר מלאקה לרוטרדם (נמל הכניסה הגדול באירופה) בכ־3,500 מיל ימי, ולפיכך נתיב השיט העובר במצר באב אל־מנדב ובהמשך בתעלת סואץ הוא אחד מנתיבי השיט החשובים בעולם. הימנעות ממעבר בנתיב זה כרוכה בהקפה ארוכה של יבשת אפריקה, המוסיפה סדרי גודל של כשלושה שבועות להפלגה (משך ההפלגה סביב אפריקה תלוי בגורמים טכניים שונים ובמזג האוויר). העלות היומית של הפעלת אוניית מכולות יכולה לעמוד על עשרות אלפי דולרים ליום ועד מאה אלף דולרים ליום,²⁸ כלומר עלות ההפלגה סביב אפריקה (כאשר מכילים הוצאות נוספות כדלק והוצאות אחרות) יכולה להגיע למיליון דולר ואף עד לשלושה מיליון דולר לאוניית מכולות גדולה. עם זאת יש לציין כי גם המעבר בתעלת סואץ כרוך בעלויות כבדות. עלות התשלום לרשויות התעלה עבור מעבר אוניית מכולות גדולה יכול להגיע גם הוא לכדי מאות אלפים ועד מיליון דולר למעבר.²⁹ יש לציין כי שלטונות תעלת סואץ גמישים בבואם לקבוע את מחיר המעבר בתעלה, והן מעניקים הנחות לאוניות מסוימות לפי תנאי השוק, כך שמחיר המעבר אינו קבוע.

²⁵ למשל מנמל יבוע, שהוא קצהו המערבי של צינור הנפט הסעודי מזרח-מערב. זהו אחד מצינורות הנפט עם ההספק הגבוה בעולם. הוא מוביל נפט ממתקני הנפט במזרח המדינה למערבה, וזאת כדי לאפשר יצוא נפט סעודי העוקף הן את מצר הורמוז והן את מצר באב אל־מנדב.

²⁶ OECD (2020). Containerships – the engines of globalization and trade, OECD library

²⁷ רספ"ן (2023). שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2022. משרד התחבורה רשות הספנות והנמלים, עמ' 13.

²⁸ Hamburg and Bremen Shipbrokers' Association (VHBS), Container Ship Time Charter Assessment Index – Con Tex

²⁹ Suez Canal Authority (2024), [Vessels Tolls Calculator](#)

לפיכך, בבואנו לבחון את העלות הכלכלית הישירה של הקפת אפריקה לעומת מעבר בתעלת סואץ יש להפחית את עלויות המעבר בתעלה מעלויות ההקפה. גם לאחר חישוב זה עלות ההפלגה במסלול הארוך עודנה גבוהה יותר במאות אלפים או אף מיליון דולר לאונייה (כתלות בסוג האונייה וגודלה) מאשר מעבר בתעלת סואץ. אף כי מדובר בסכומים גדולים, העלות הנוספת ליחידת מטען אינה גבוהה. למשל אונייה הנושאת עשרת אלפים מכולות, המוסיפה לעלות המסע שלה כמיליון דולר, מעמיסה למעשה עלות של כמאה דולר בלבד לכל מכולה. במכולה כזו יכולים להיות פרטים רבים, למשל כ־100 מכוניות כביסה, קרוב ל־10 אלפים קופסאות נעליים, יותר מ־50 אלף חולצות. כלומר תוספת העלות לפרט יחיד היא שולית למדי (דולרים ספורים למכשיר חשמלי גדול כמכונית כביסה, סנטים אחדים למוצרי טקסטיל והנעלה).³⁰

מעבר לעלויות הנוספות להפלגה עצמה יש להוסיף את נושא הארכת זמן ההפלגה, שגם הוא כמובן שווה ערך לכסף. חברות ספנות, בעיקר בתחום המכולות, מפעילות קווים בתדירות קבועה. עקב ההתקפות זמן ההפלגה הארוך יותר סביב אפריקה, החברות נאלצות להגדיל את מספר האוניות שלהן כדי להספיק לעמוד בלוחות הזמנים הקבועים ללקוחות. האוניות הנדרשות מוסטות ממקומות אחרים בעולם, ובאופן זה נוצרת עלייה כללית עולמית של תעריפי ההובלה הימית.³¹

השלכות נוספות נובעות ממבנה ענף הספנות במכולות: סחר המכולות בעולם מתאפיין במבנה של אשכולות וצמתים מרכזיים. אוניות ענק מפליגות לאורך קו סובב עולם קבוע מראש וטוענות ופורקות מכולות בנמלים מרכזיים (נמלי שטעון, נמלי hub), שבהם המכולות מועברות לאוניות הזנה קטנות יותר (feeders) ומפוזרות בנמלי האזור. נמלי הים התיכון של ישראל, אשדוד וחيفا, נמצאים קרוב יחסית לקו השיט העולמי המרכזי היוצא מהמוצא הצפוני של תעלת סואץ בנמל פורט סעיד במצרים לכיוון מערב הים התיכון, קירבה זו לקו השיט העולמי מאפשרת שירות טוב יותר לנמלי ישראל. שני הנמלים החדשים שהחלו לפעול בשנת 2021 – נמל המפרץ בחיפה ונמל הדרום באשדוד – נבנו בהיקף ובעומק מספק על מנת שיוכלו לתת שירות לאוניות הענק בקווים העולמיים. מנגד, הסטת קווי הספנות המרכזיים לאוקיינוס האטלנטי פירושה הרחקת נמלי ישראל מקווים ראשיים אלו והסתמכות על שטעון רב יותר. המשמעות היא הן הגדלת עלויות המסחר והן הארכת זמן ההובלה.

הארכת זמן ההפלגה פוגעת גם בבעלי המטענים הרגישים – מטענים בעלי אורך חיים קצר יחסית כגון תוצרת חקלאית, מקנה חי, סחורות בקירור (כגון מזון, תרופות, כימיקלים מיוחדים ועוד). אלו יעדיפו להפליג בנתיב המהיר ביותר, והארכת זמן הפלגה מחייבת את בעלי המטענים

³⁰ יש להדגיש כי החישובים הנ"ל הם גסים וכלליים. העלויות בפועל משתנות על פני משרעת רחבה מאוד של מחירים ועלויות התלויות בעשרות גורמים טכניים, תפעוליים וכלכליים שונים.

³¹ לדוגמה, עבור שירות שבועי היוצא מיפן לאירופה ביום קבוע בשבוע להפלגה בת ארבעה שבועות דרך תעלת סואץ, נחוצות שמונה אוניות לפחות כדי לקיים את הקו מדי שבוע לכל אורך השנה (ארבעה שבועות לכל כיוון). הארכת משך ההפלגה בשלושה שבועות עקב הקפת אפריקה לשבעה שבועות לכל כיוון 14 שבועות בשני הכיוונים תצריך 14 אוניות כדי לשמור על אותה רמת שירות של הפלגה שבועית מיפן לאירופה.

הללו לנסות לאתר דרכי סחר חדשות כגון הובלה אווירית, שהיא יקרה מאוד ולא תמיד אפשרית, הובלה יבשתית (כגון דרך ערב הסעודית וירדן) שגם היא יקרה יותר, איתור ספקים חדשים במדינות אחרות, או אף להשהות כליל את המסחר עד יעבור זעם. עבור היבואנים, חוסר ודאות לגבי מועדי האספקה פירושו בדרך כלל אחזקת מלאים גדולים יותר. לאחזקת מלאי יש עלויות בלתי מבוטלות, החל משכירת מחסנים ועד הוצאות ריבית על מימון רכישת המלאי.

נראה כי לאחר דצמבר 2023 ותחילת ההתקפות החות'יות על הספנות במצר באב אל-מנדב התייצבו מחירי ההובלה מאסיה לאירופה ברמת מחירים חדשה, המבטאת את העלויות הלוגיסטיות הנוספות למסחר עקב הצורך בהקפת אפריקה, כמו גם ניצול ההזדמנות להעלאת מחירים מצד חברות הספנות. על עלויות ההובלה יש להוסיף עלויות נוספות של ניהול מלאי גדול יותר על ידי היבואנים.

מחיר שינוע מכולה מסין לים התיכון (40 רגל) עמד בסוף חודש נובמבר 2023, לפני תחילת התקפות החות'ים, על כ-1,400 דולר, והוא קפץ בשיאו בסוף ינואר לרמה של 6,400 דולר ועמד בסוף חודש מארס 2024 על 3,800 דולר.³² לצורך השוואה, מחיר שינוע מכולה עלה במקרים קיצוניים לכ-20 אלף דולר בשיאו של משבר הקורונה. השינויים במחירי ההובלה משקפים עלייה (קלה, כפי שפורט) בהוצאות הריאליות של חברות הספנות, לצד תמחור חוסר הוודאות הפוליטי על ידי השוק, כמו גם הזדמנות צינית מצד חברות הספנות להעלאת מחירים שתתקבל בהבנה על ידי הלקוחות,³³ ומנגד התייצבות הדרגתית של השוק במצב החדש (new normal).

אומדן ההשלכות של התקפות החות'ים על סחר החוץ הישראלי

על מנת להעריך את החשיפה הישראלית להתקפות החות'יות יש לזקק את חלקו של הסחר הימי הישראלי העובר בבאב אל-מנדב. חלקו של סחר החוץ בתמ"ג הישראלי גדול יחסית ועומד על יותר מ-60 אחוזים,³⁴ אולם חלק משמעותי מסחר זה הוא יצוא שירותים וחלק ניכר אחר (במונחים כספיים) מובל דרך האוויר. חלקים גדולים אחרים של הסחר הימי הם מול ארצות הברית, אירופה ושווקים נוספים.³⁵ טבלה 1 להלן מתארת את חלקו של הסחר הימי של ישראל עם אסיה, אוקיאניה ומזרח אפריקה (כלומר סחר שעבר בשנת 2022 במצר באב אל-מנדב) כשיעור מתוך התמ"ג הישראלי, הסחר הישראלי והסחר הימי הישראלי. מהטבלה עולה כי חלקו של הסחר הישראלי החשוף להתקפות החות'יות היווה בשנת 2022 כ-9.2 אחוזים מכלל הסחר הישראלי (15.7 אחוזים מכלל היבוא ו-2.9 אחוזים מכלל היצוא), המהווה כ-5.5 אחוזים

³² World Container Index (WCI) Shanghai to Genoa, מפורסם על ידי חברת Drewry. האינדקס מפרט עלות שינוע של מכולה באורך 40 רגל (כלומר 2TEU) על העלות לנמל גנואה באיטליה יש להוסיף עלות שינוע נוספת לנמלי ישראל.

³³ גביון, י' (21 במאי 2024). [החותים סידרו לצים קפיצה של 30% בתעריפי ההובלה, וחזרה מהירה מהצפוי לרווח, דה מארקר](#).

³⁴ World Bank Group (WBG) (2024), DataBank: World Development Indicators (Trade as percentage of GDP – Israel).

³⁵ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (למ"ס) (2024). 'יבוא ויצוא של סחורות לפי סוג הובלה 2023.

מהתמ"ג הישראלי. יש להדגיש כי מדובר בפוטנציאל החשיפה של הסחר הישראלי ולא בזה שנפגע בפועל.³⁶

טבלה 1: שיעור הסחר הימי של ישראל עם המזרח מתוך סך הסחר והתמ"ג של ישראל 2022, (מיליוני דולרים ארה"ב)

סך הכול	% מתוך תמ"ג	% מתוך הסחר	יבוא \$	%	יצוא \$	%
תמ"ג	499,033.50					
סחר חוץ	301,609.80	60.40	147,586.80		151,348.60	
סחר בסחורות	180,303.90	36.10	107,735.70	73.00	72,568.20	47.90
סחר בים	99,756.40	20.00	73,430.60	49.80	26,325.80	17.40
סחר בים מאסיה ואוקיאניה	27,651.90	5.50	23,192.50	15.70	4,459.40	2.90

(מקור למ"ס עיבוד המחבר).

מעבר לניתוח הכספי יש לבחון גם את סוגי המטענים הנסחרים בין ישראל ואסיה, ואלו קובעים את סוגי האוניות המשרתות סחר זה וכן את נמלי ישראל שבהם משונעות הסחורות.

מרבית היבוא מהמזרח מגיע לישראל במכולות, למעשה מקורו של מחצית מהיבוא הימי מאסיה הוא סיני ומרביתו מוצרי צריכה. חריגים מכך הם יבוא מכוניות, המגיעות לישראל באוניות ייעודיות להובלת מכוניות, וכן יבוא של מקנה חי (צאן ובקר, מאוסטרליה). מעבר למכוניות ומקנה, נדירים המטענים המגיעים מהמזרח לישראל שאינם מומכלים. בימים כתיקונם אוניות המכולה המגיעות מהמזרח חוצות את תעלת סואץ ופורקות את מטענן בנמלי הים התיכון של ישראל (נמלי אזור חיפה ואשדוד). בנמל אילת אין כלל פריקת מכולות, אך יבוא מכוניות ומקנה חי נעשה לעיתים דרכו. יש לזכור כי ההובלה היבשתית מאילת למרכז הארץ יקרה ולכן לעיתים חסכוני יותר, למשל עבור יבואי מכוניות, להעביר את אוניית המכוניות דרך תעלת סואץ (כולל העלויות הגבוהות שתוארו, הכרוכות במעבר) מאשר לפרוק את המכוניות בנמל אילת ולבצע מאות נסיעות באמצעות משאיות גרר מיוחדות להובלת המכוניות למרכז הארץ, לאורך יותר מ-300 ק"מ.

היצוא הישראלי למזרח דרך הים יוצא גם הוא במכולות מנמלי הים התיכון של ישראל ותעלת סואץ. חריג בולט הוא יצוא פוספטים ממפעלי ים המלח, המתבצע מנמל אילת. מדובר על יצוא בסדרי גודל של כשני מיליון טונות בשנה.

בשנת 2022 יובאו לישראל כ-775 אלף מכולות,³⁷ מתוכן כ-290 אלף מכולות מאסיה, אוקיאניה ואפריקה. אם נניח כי העלות הממוצעת של הובלת מכולה מסין לים התיכון עלתה בכ-5,000 דולר ברבעון הרביעי של שנת 2023 לעומת המחיר לפני המלחמה, וכי היא תתייצב על רמה חדשה קבועה במהלך שלושת הרבעונים הבאים של שנת 2024 (new normal), של כ-2,500

³⁶ למ"ס (2023). יצוא יבוא סחורות לפי סוג הובלה, 2022, לוח 3 – ארצות הסחר לפי הובלת סחורות ימית – יבוא ויצוא.

³⁷ רספ"ן (2023). "שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2022". משרד התחבורה רשות הספנות והנמלים, (עמ' 53).

דולרים מעל רמתה לפני המלחמה, ניתן להעריך באופן גס מאוד כי העלות המצרפית למשק הישראלי של יבוא אותו מספר מכולות עומדת על סדרי גודל של כ־200 מיליון דולר בחישוב שנתי.

נוסף על המכולות, גם אוניות המובילות מכוניות נמנעות ממעבר במצר באב אל־מנדב. בשנת 2022 יובאו לישראל בסך הכול 340 אלף כלי רכב, מתוכם 166 אלף (49 אחוזים) דרך נמל אילת.³⁸ ככל הנראה כלי רכב נוספים יובאו מאסיה דרך נמלי חיפה ואשדוד, אך הסטטיסטיקה אינה ברורה בנושא זה. אוניית מכוניות משנעת כ־4,500 מכוניות, ולפיכך ניתן להעריך כי את אילת פקדו כ־35–40 אוניות מכוניות בשנת 2022, כלומר בהערכה גסה מאוד כ־50 מיליון דולר נוספו כעלות למשק בשל ההפלגה סביב אפריקה של אוניות אלו. לפיכך סך כול העלויות למשק של יבוא מכולות ומכוניות במסלול סובב אפריקה עומד על כרבע מיליארד דולר בחישוב שנתי.

בצד היצוא, בשנת 2022 יוצאו מישראל כ־455 אלף מכולות, מתוכן כ־30 אלף מכולות לאסיה. עלויות ההובלה לאסיה נמוכות יותר מאלו של ההובלה מאסיה, אולם נשתמש לצורך החישוב באותם הנתונים. העלות המצרפית למשק הישראלי ביצוא אותה כמות עומדת על סדרי גודל של כ־75 מיליון דולר בחישוב שנתי. נוסף על יצוא המכולות נפגע גם יצוא הפוספטים מנמל אילת. יצוא זה לשוקי אסיה מתבצע בימים כתיקונם על ידי הסעת הפוספטים במשאיות מיוחדות ממפעלי ים המלח באזור סדום לנמל אילת, ומשם הם מועמסים על אוניות צובר ומיוצאים מזרחה, בעיקר להודו. מנמל אילת מיוצאים בממוצע רב־שנתי כשני מיליון טונות של פוספטים בשנה. הפסקת הפעילות בנמל אילת מחייבת את חברת ICL לייצא את הפוספטים מזרחה באמצעות נמל אשדוד ובנתיב המקיף את אפריקה. אם נניח כי אוניית צובר יכולה לשאת 40 אלף טונות (Dead Weight–DWT), יידרשו לכך כ־50 אוניות ובהערכה גסה כמה עשרות מיליוני דולרים נוספים. יש לציין כי פוספטים הם סחורת קומודיטי (commodity, בעיקר חומרי גלם), שהמסחר בה רגיש מאוד למחיה. לפיכך הגדלת עלויות ההובלה סביב אפריקה יכולה לפגום בתחרותיות של ICL בעיקר בשוקי הפוספטים במזרח.³⁹

לפיכך העלויות הכוללות למשק של יצוא מכולות ופוספטים במסלול סובב אפריקה עומדות על כ־100–150 מיליון דולר בחישוב שנתי, וסך העלויות למשק (יצוא ויבוא) עומד באופן גס על סדרי גודל של כ־350 עד 400 מיליון דולר בחישוב שנתי.

מעבר להשלכות הכלכליות הרחביות של ההתקפות החות'יות על הסחר הישראלי, יש לצין שתי השפעות נקודתיות אך משמעותיות נוספות בסחר החוץ של המדינה. הראשונה היא הפסקה דה־פקטו של הפעילות בנמל אילת (ובכלל זה כפי שתואר לעיל בנושא יצוא פוספטים); השנייה היא שינוי בפעילותן של חברות ספנות ישראליות או בעלות זיקה ישירה לישראל.

ההתקפות החות'יות על תנועת הספנות במצר באב אל־מנדב שיתקה לחלוטין את הפעילות בנמל אילת, ובתקשורת הישראלית הופיעו ידיעות על הכוונה לפטר יותר ממחצית מעובדי. אם פיטורים אלה אכן יצאו לפועל ייגרם נזק כלכלי ישיר לעובדים רבים המועסקים בנמל, לצד נזק אסטרטגי פוטנציאלי מאובדן יכולת התפעול של השער הדרומי למדינה. הדבר הגיע לכדי דיון

³⁸ רספ"ן (2023), 19–21.

³⁹ איי.סי.אל גרופ בע"מ, דוח שנתי, לתקופה המסתיימת ביום 31 בדצמבר 2023.

של ועדת הכלכלה של הכנסת בשאלה אם על המדינה לרכוש חזרה את הנמל לאחר שנמכר במסגרת הפרטה.⁴⁰

בתחום הספנות הישראלית, בהשוואה בין־לאומית אין לישראל (בדגל או ברישום בעלות) מגזר ספנות מפותח.⁴¹ רק שתי חברות ספנות מרכזיות הן בעלות זיקה ישירה לישראל – חברת צים וחברת XT (לשעבר חברת האחים עופר). יש גם אוניות בבעלות אנשי עסקים ישראלים כגון האונייה Galaxy Leader שהוזכרה לעיל. חברות אלו הסיטו את האוניות שלהן מקווים העוברים במצר, וייתכן שיש לכך השלכות כלכליות עבורן. ייתכן גם שעקב המשבר יצטמצמו אפשרויות שיתופי הפעולה של חברת צים במסגרת בריתות אזוריות, בעיקר לאחר סיומה הצפוי של ברית 2M בינואר 2025.⁴² לדוגמה, בינואר 2024 דווח כי עקב שינויים במסלולי חברת הספנות הסינית COSCO בשל המשבר בים האדום, נפגע שיתוף הפעולה של צים עם החברה.⁴³ יש לציין כי מרבית ההכנסות של חברת צים אינן מפעילות סחר הקשורה לישראל, כי אם מפעילות גלובלית.

סיכום

בחלוף חודשים מאז תחילת ההתקפות החות'יות על ספנות בעלת זיקה לישראל ומפרוץ מלחמת חרבות ברזל אפשר להתחיל להעריך את ההשלכות הכלכליות של החסימה החלקית של מצרי באב אל־מנדב. לישראל אין צי סוחר משמעותי, ובמסחר הבין־לאומי היא מסתמכת על הספנות העולמית. נראה כי חלק נכבד מהספנות העולמית (סדרי גודל של 50–90 אחוזים, תלוי בסוג האונייה) נמנע ממעבר במצר ובוחר בנתיב ההפלגה סביב אפריקה, וכך נוצר מצב יציב חדש (new normal) של התארכות קווי ההפלגה והעלאת דמי ההובלה. עד כה נראה כי מאמציהן של ארצות הברית ובעלות בריתה לרסן את ההתקפות החות'יות אינם נושאים פרי. זאת ועוד, חוסר ודאות לגבי זהות האוניות שאותן תוקפים החות'ים וטעויות בזיהוי מצד החות'ים גורמים לכך שהמצב היציב החדש עלול להימשך עוד חודשים רבים, ואף למעלה מזה.

הערכה גסה של סדרי הגודל של העלויות הישירות לסחר החוץ הישראלי על בסיס המצב שהיה בסוף חודש מארס 2024 מרמזת על האמרת דמי ההובלה בסדרי גודל של כ־350 עד 400 מיליון דולר בחישוב שנתי עבור הסחר הישראלי (יבוא ויצוא), שבאופן רגיל עבר דרך המצר. מרבית הסחר הזה מורכב ממכולות, מכוניות ופוספטים. ההערכה כוללת את עלויות הובלת סחר החוץ בלבד ואינה כוללת עלויות כלכליות כבדות אחרות כגון החלפת ספקים, החרמת תוצרת ישראלית, עיכוב או מניעת השקעות ושורה ארוכה של השלכות עקיפות וארוכות טווח נוספות הקשות מאוד למדידה או להערכה. יש צורך במחקר איכותני מקיף, כולל ראיונות עם אנשי עסקים, כדי לאמוד את ההשפעה המשקית הכללית של ההתקפות החות'יות.

⁴⁰ ועדת הכלכלה של הכנסת מיום 1 באפריל 2024.

⁴¹ ראה הרחבה בהערה 44 על אודות משמעות רישום אוניות במרשם הישראלי.

⁴² ZIM Integrated Shipping Services LTD, Annual Report for the fiscal year ended December 31, 2023, p. 15.

⁴³ מערכת פורט 2 פורט (8 בינואר 2024). צים: נפעיל את שירות הים הטיירני ללא קוסקו; אלמס, ד"ש 7) בינואר 2024). חברת הספנות הסינית הרביעית בגודלה בעולם מפסיקה לשוט לישראל. גלובס.

למרות שמדובר בסכום ניכר, ככל שהדברים נראו לאחר חצי שנה מתחילת המלחמה, הכלכלה הישראלית יכולה לעמוד בעלויות אלו. לא נרשמו שיבושים משמעותיים ביבוא ולא דווח בתקשורת על מחסור במוצרים ברמה הלאומית. עם זאת חברות מסוימות נאלצות להתמודד לעיתים עם קשיים משמעותיים, עד כדי סכנה לקיומן. בהקשר זה יש לציין בעיקר את נמל אילת ופעילות מסחרית המתקיימת באמצעות נמל זה, כגון יצוא פוספטים, יבוא מכונות ומקנה חי.

בראייה רחבה יותר, ההתקפות החות'יות פוגעות בעיקרון חופש השיט וחופש המעבר הכללי של הספנות העולמית, ופגיעה זו אכן קיבלה מענה פומבי במישור הבין-לאומי באמצעות גינוי מצד מועצת הביטחון ובהקמתו של כוח בין-לאומי מערבי בהובלת ארצות הברית ובריטניה, שתקף את בסיסי החות'ים. אפשר להניח כי עבור הספנות העולמית חופש המעבר הוא אינטרס גלובלי שאינו קשור ישירות לישראל, ובוודאי בסביבה עסקית של שימוש נרחב בדגלי נוחות.⁴⁴ עם זאת, ככל שהמערכת הבין-לאומית נעה ממערכת "ליברלית" שבה יש תנועת סחורות חופשית (כולל ספנות בין-לאומית) לעבר מערכת "ריאליסטית" שבה יש מאבק בין-מעצמתי לצד עליית מדינות רוויזיוניסטיות, ניתן לצפות כי הפרעות לתנועת סחורות יתפתחו במקומות נוספים בעולם.

ישראל כמדינה קטנה ופתוחה מבחינה כלכלית נהנית מאוד מההשתלבות במערכת הגלובלית, וניתן לשייך חלק גדול מהתמ"ג לנפש בישראל, שהוא גבוה גם יחסית למדינות המערב, לפתיחות כלכלית זו. לפיכך פגיעה בקשרי המסחר וסיומן ישראל כ"בעייתית" בקשרים בין-לאומיים – כגון חוסר ודאות בתהליכי יצוא ויבוא של סחורות מישראל ואליה – יכולים לפגוע בכלכלה בטווח הארוך, וזהו אתגר דיפלומטי וכלכלי ברמה הלאומית. נוסף על המוניטין העסקי, במערכת בין-לאומית ריאליסטית על ישראל לפתח צי סוחר עצמאי המפליג תחת דגל ישראלי או נמצא בשליטה ישראלית.⁴⁵ פיתוח צי סוחר כזה אינו פתרון למניעת שיט ישראלי באזורים מסוימים בעולם, אולם התקפות החות'ים (כמו גם איומי חזבאללה בצפון) מלמדות כי יריבי ישראל רואים במצור כלכלי נשק לגיטימי כנגד ישראל, ובניית צי סוחר ישראלי יכולה לסייע במניעת הפרעות לזרימת הסחר הישראלי במקרים אחרים, כגון הימנעות של הספנות הבין-לאומית מלפקוד את נמלי ישראל.

⁴⁴ במשך שנים רבות הייתה מגמת "ברירה" של אוניות לרישום תחת דגלי נוחות, שכן רישום כזה מפחית את עלויות המס ואת עלויות העמידה באסדרה לבעלי האונייה, אך מנגד אינו מפריע להמשך תפעול האונייה באותם נמלים וקווים בדיוק כמו תחת דגל לאומי. על פי החוק בישראל, חובה על בעלים ישראלים של כלי שיט לרשום אותו במרשם כלי השיט. השלטונות בישראל אינם יכולים לדעת בדרך כלל על אונייה הרשומה בחו"ל שהיא בבעלות ישראלית. על פי החוק להארכת תוקף של תקנות שעת חירום (פיקוח על כלי שיט) [נוסח משולב] תשל"ג–1973, קיימות סמכויות רחבות לשר התחבורה ולממונה על הנמלים, הממונה על ידו, בכל הקשור למתן הוראות לכלי שיט במרשם הישראלי להפליג ליעדים שיוור לו, לפרוק ולהטעין סחורה ביעדים אלה ועוד. לפיכך קיומן של אוניות בבעלות ישראלית שאינן רשומות במרשם לא מאפשר על פי חוק להפעיל אוניות אלו בעת חירום ולכן פחות רלוונטי בהקשר מאמר זה.

⁴⁵ יש להבחין בין אונייה הנושאת את דגל ישראל (לפי חוק הספנות (כלי שיט) תש"ך–1960) ובין אונייה הנושאת דגל זר בשליטה ישראלית (לפי חוק הספנות, כלי שיט זר בשליטה של גורם ישראלי, תשס"ה–2005).