



# "פיתוח מסדרון תעלת סואץ" כישלון מהדהד?

## מאת סא"ל (מיל') אלי דקל-דליצקי

מבט מבס"א מס' 1,674, 3 באוגוסט 2020

**תקציר: על אף שפיתוח אזור מסדרון תעלת סואץ הוא אבן הראשה בתוכנית הרב-שנתית לפיתוח מצרים, ולמרות המאמצים הרבים שהושקעו במיזם, בוצעה רק כריית חלקית של "תעלת סואץ החדשה" וחלק מהמנהרות. מרבית התוכניות הסובבות את ליבת המיזם, כנמל הנפט הגדול בפורט פואד ושרשרת מפעלי התעשייה לאורך התעלה, נותרו על הנייר בלבד.**

בראשית מרץ 2016 יצא נשיא מצרים עבד אל-פתח סיסני בתוכנית פיתוח שאפתנית בשם "מגה תוכניות פיתוח של מצרים" הכוללת את הרכיבים הבאים:

- כריית "מעקף איסמעיליה" המכונה בתקשורת הישראלית "תעלת סואץ החדשה". זהו נתיב תנועה נוסף בתעלת סואץ באורך 72 קילומטר שיאפשר תנועה דו-סטריית של אוניות. הנתיב מתחיל באי אל-באלח שמדרום לקנטרה ומסתיים בדרום האגם המר הקטן. התנועה בצפון התעלה ובדרומה תישאר חד-סטריית. בניית המעקף מאפשרת את הרחבת נפח התנועה בתעלה והיא צפויה להגדיל עד 2023 את ההכנסות מהתעלה מ-5.3 מיליארד דולר בשנה ל-13.2 מיליארד.
- כריית שבע מנהרות תחת תעלת סואץ.
- בניית נמל חדש לסחר בנפט ובמוצרים בסמוך לנמל המכולות בפורט פואד.
- הרחבת נמל הדשנים באדביה ונמל הנפט בעין סח'נה.
- בניית חווה מתועשת לגידול דגים בסיני, מצפון לקנטרה.
- הקמת עיר תעשייה למיליון נפש בפורט פואד; בניית מרכז תעשייתי גדול בקנטרה מערב; בניית "עמק הטכנולוגיה" בדרום מערב איסמעיליה וערים חדשות למגורים באיסמעיליה מזרח (סיני) ובסואץ.
- הרחבת אזור התעשייה הגדול בעין סח'נה במפעל התפלה גדול ובמפעלים נוספים.
- סלילת כביש התעלה המזרחי פורט פואד-א'שט (מוצב המזח).

תנועת האוניות בתעלת סואץ הייתה ביסודה חד-סטריית. לקיצור משך זמן חציית התעלה והגדלת נפח התנועה בה נבנו עוד במאה הקודמת שני מעקפים החוצים את התעלה: האחד הוא מעקף אל-באלח באורך 10 קילומטר, והאחר בתוך נתיב השיט העובר באגם המר הגדול באורך מספר קילומטרים נוספים. בתוכנית החדשה אין מדובר בתעלת סואץ חדשה אלא בהוספת 35 קילומטר למעקף אל-באלח שקיים מקדמת דנא. בנוסף כולל המיזם את הארכת נתיב השיט העובר באגמים המרים, כך

שאף הוא יגיע ל-35 קילומטר. בסיום המיזם יאוחדו מעקף אל-באלח ומעקף האגמים ויווצר קטע באורך 80 קילומטר שבו השיט בתעלה הוא דו-סיטרי.

העבודות החלו ב-2014, והצבא נרתם לסייע בעבודות הכרייה. המיזם נחנך ב-6 באוגוסט 2015, עוד בטרם בוצעו העבודות לייצוב גדות התעלה הנוספת. נכון לסוף 2019 התקיימה תנועה דו-סטריית לאורך 45 קילומטר בלבד, כלומר נתיב השיט הנוסף באגמים טרם נכרה. ביתר 120 הקילומטרים נותר השיט רק בנתיב אחד (קרי, בעת תנועה בתעלה בכיוון אחד נאלצות האוניות השטות בכיוון הנגדי להמתין).

התוכנית הייתה לכרות חמש מנהרות למעבר כלי רכב ושתי מנהרות לרכבת. כיום פועלות ארבע מנהרות ומנהרה חמישית נמצאת בשלב כרייה מתקדם. נראה שהמצרים הקפידו את התוכנית לכריית מנהרות לרכבת ובמקומה החלו רק עתה בביצוע תוכנית חילונית לגשר קבע מסתובב. כתוצאה מכך, התעלה החדשה ניתקה למעשה את קו מסילת הברזל ממצרים לסיני הואיל ובזרוע המערבית (הישנה) היה גשר מסילת ברזל (גשר פירדאן בקילומטר ה-68) ומתכנני הזרוע החדשה (המזרחית) לא נבנה גשר נוסף. היעדר תנועת רכבות בין סיני לבין מצרים פוגע בפיתוח הכללי של סיני, ובמיוחד בנמל ובמסוף המכולות החדש בפורט פואד. המצרים תכננו אמנם כריית מנהרה לרכבת מדרום לפורט סעיד, אך נכון לפברואר 2020 לא הוחל בכרייתו וסביר להניח שהתוכנית הוקפאה. תחת זאת החלו המצרים (באוקטובר 2019) להקים גשר רכבת מסתובב על הזרוע החדשה של התעלה, בהמשכו של גשר הרכבת המסתובב הקיים זה מכבר. בעוד כשנתיים, כשתסתיימה העבודות לבניית הגשר ניתן יהיה לחדש את תנועת הרכבות לסיני - המושבתת מזה כחמש שנים. חידוש תנועת הרכבות על גבי גשרים (במקום מנהרה) תעכב את תנועת השיט בתעלה בעת הפעלת הגשרים.

התוכנית לבניית נמל חדש בפורט פואד לסחר בנפט ובמוצרי כוללת את הארכת תעלת הגישה לנמל המכולות ב-4.5 ק"מ נוספים. על הגדה המזרחית של תעלת הגישה ייבנה נמל הנפט בו יפרקו אוניות-מיכל ענקיות את מטענן. התכולה תאווסן בחוות מיכלים גדולות והדלק בחווה ישווק לצרכנים שאין להם עניין בנפח העצום של אוניות-המיכל הגדולות. לצד הנמל מתוכננת הקמת עיר בת מיליון נפש ובה אזור תעשייה נרחב לתעשיות שונות בתחום האלקטרוניקה, תעשיית הרכב ועוד.

כיום עומדים המצרים לסיים את כריית תעלת הגישה ועוסקים בעיקר בייצוב הגדות. לאחרונה הוחל בעבודות ראשוניות להקמת מבנים באי שבגדה המערבית של הנמל בעוד שעבודות בגדה המזרחית טרם החלו. לעומת הקמת הנמל החדש בפורט פואד המתנהלת לאיטה הסתיימה לאחרונה בניית רציף בנמל הדשנים באדביה ומעגן חדש לאוניות מיכל בנמל הנפט בעין סח'נה. עוד לפני 2005 פעלה בעין סח'נה תחנת כוח, וב-2010 הוחל בבניית תחנת כוח נוספת בהספק של 457 מאגהווס. כאשר פורסמה התוכנית לפיתוח מסדרון תעלת סואץ עמדה בניית תחנת הכוח בפני סיום. תוכנית הפיתוח החדשה כוללת הוספת מפעל התפלת מי ים לייצור של כ-55 מיליון מ"ק בשנה. הבניה החלה ב-2017 והסתיימה זה עתה.

כחלק מהניסיון להתגבר על המחסור במוצרי מזון בסיסיים מתוכננת שרשרת חוות מתועשות לגידול דגים, ובכללן חווה בקנטרה בעלות של כ-100 מיליון דולר. העבודות להקמת המפעל החלו בינואר 2015, ועד עתה נבנו במקום לפחות 1,500 בריכות דגים אם כי לא אותרו יתר מרכיבי החווה המתועשת, כמפעל לייצור מזון דגים או מחסנים למזון דגים, ומתקני אריזה ושימור דגים.

כאמור, המצרים תכננו הקמת חמש ערים לתעשייה ולמגורים. הדבר היחיד שהתבצע מתוכנית שאפתנית זו הוא הקמת העיר איסמעיליה החדשה בסיני שאכן נבנתה כמתוכנן אך נותרה ריקה מתושבים.

באורח חיובי יותר, סלילתו של הכביש המהיר פורט פואד-א-שט - המיועד להחליף את כביש התעלה הישן בכביש מהיר שיאפשר חיבור נוח בין פורט פואד, קנטרה המזרחית, ואיסמעיליה המזרחית ושהמשכו בציר האוטוסטרדה א-שט-ראס סודר-א-

טור-שארם אישיח העובר לאורך הגדה המזרחית של מפרץ סואץ – מתנהלת על-ידי הצבא כמתוכנן והוא נמצא בשלבי ביצוע מתקדמים.

כריית התעלה הנוספת הייתה כרוכה בהוצאות כספיות רבות המעמידות בספק את תועלתה הכלכלית בעוד שהכנסותיה (כ-5.8 מיליארד דולר ב-19-2018) לא עמדו בתחזיות וייתכן שאף הביאו לירידת הכנסתה הכוללת של מצרים מהתעלה. הדבר מעורר ספק רציני לגבי הציפיות ממיזם שאפתני זה, במיוחד נוכח העובדה שכריית הנתיב הנוסף באגמים המרים לא בוצעה ונתיבי הסחר העולמי בתחום הנפט השתנו. מבין הנזקים ניתן למנות את ניתוק קו מסילת הברזל לסיני למשך שנים, היוותרותה של איסמעיליה החדשה שוממה, הצורך בהארכת מנהרות איסמעיליה, והצורך הצבאי בהקמת יחידות גישור נוספות המונות אלפי חיילים לגישור על מכשול המים הנוסף.

\* אלי דקל-דליצקי הוא חוקר בכיר לשעבר באמ"ן. [dekel909@gmail.com](mailto:dekel909@gmail.com)