

הים כעומק אסטרטגי

(נשיא המדינה, שמעון פרס כתב: ביבשה יש גבולות- בים יש אופקים.)

מבוא

הים התיכון (בעיקר, ובמידה מסוימת גם ים סוף) מהווה עומק אסטרטגי - לטוב ולרע של מדינת ישראל – בין אם נרצה בכך ובין אם לאו. אנו יכולים לנצל את היתרונות שחופש הפעולה במרחב הימי מקנה לנו, או להסתפק בהתגוננות מפני האיומים שמרחב זה מעמיד בפנינו. אולם, לנוכח ההתפתחויות הטכנולוגיות בעשור האחרון ואלה הצפויות בעשור שלפנינו, ולנוכח התפתחות הצורות השונות של מעשי האיבה ביבשה, בים ובאוויר, אין אנו רשאים להתעלם ממנו.

נבחן את הנושא בהיבטים הבאים: גיאוגרפיה; כלכלה; תחבורה; ביטחון; הרתעה ושליטה במרחב הימי.

גיאוגרפיה

מבחינה מעשית ישראל משולה לאי, המנותק מכל קשר יבשתי עם העולם הרחב. אמנם יש לנו מצב של שלום עם מצריים וירדן אבל אין הן מסוגלות להוות תשתית לקשר שאנו תלויים בו עם העולם החופשי, גם אם נתעלם ממצב השלום הרופף עם שכנות אלה.

נתיב הסחר הימי שלנו, בים התיכון ובים סוף, עובר לאורך חופי מדינות שאין לנו יתן יחסי שלום והן עלולות להוות בסיסים להתקפה על השייט שלנו בכל עת. כמו כן עובר הנתיב במעברים צרים כמו מיצרי סיציליה ומיצרי באב אל מאנדב ושארם-אל-שיח, אשר על חופש השייט דרכם יצאנו לא אחת למלחמה. אמנם אין לנו מגבלות על קשרי תעופה עם העולם החופשי אבל, כפי שיוצג להלן, סחר החוץ של ישראל מתקיים ברובו המכריע בדרך הים.

מדינת ישראל שוכנת לחוף ים למלוא אורכה ובמושגי הנשק של ימינו, היא חסרת עומק יבשתי ראוי לשמו. מרכזי האוכלוסייה, התעשייה והאנרגיה של ישראל פרוסים לאורך רצועת החוף וחשופים לתקיפה מצד הים.

"המותניים הצרים" של המדינה, המאוכלסים בצפיפות, ושדה התעופה העיקרי שלה פגיעים ביותר גם מצד היבשה ויחייבו ביום מן הימים התפשטות לתוך הים על ידי בניית שדות תעופה בתוך הים. דוגמאות לכך קיימות מזה זמן רב באיטליה, בצרפת ובמקומות רבים אחרים.

כלכלה

מבחינה כלכלית ישראל איננה אוטרקיה, תלותה בסחר חוץ, יבוא וייצוא, היא מוחלטת ואין כל תחזית שמצב זה ישתנה אי פעם. אין בארץ חומרי גלם לתעשייה ולא שטחי עיבוד ומים כדי סיפוק צורכי האוכלוסייה. בעתיד עם פיתוח שדות הגז בים, תפחת במידה מסוימת התלות בייבוא פחם ודלק נוזלי בדרך הים. עם זאת יגדל במידה משמעותית הנטל הביטחוני של אבטחת הבארות ואסדות הקידוח בלב הים, וכן גם אבטחתו של צי הספינות המשרתות אותן.

היקף סחר החוץ

על מנת לקבל מושג על היקף התלות בסחר חוץ בדרך הים להלן כמה נתונים גולמיים בסדרי גודל בשנה אחת:

בנפח/משקל: יבוא כ- 65 מיליון טונות (חומרי גלם, מתכות, עץ, מכונות ומוצרי תעשייה, חומרי מזון בסיסיים, גרעינים, מספוא וחומרי אנרגיה)

יצוא כ - 14 מיליון טונות (אשלג , פוספטים , ייצוא חקלאי ותעשייתי, High-Tech ועוד)

למעלה מ - 99% מהיקף זה מובל בדרך הים ע"י כ- 6000 פקידות של אוניות בנמלי ישראל. דהיינו, כ - 20 אוניות ביום אם נביא בחשבון כ - 300 ימי עבודה בשנה. הערה: הערך הכספי של סחר החוץ ומאזן התשלומים איננו רלבנטי לנושא אך כדי לסבר את העין, הוא מגיע לכדי 65 מיליארד דולר בשנה.

בעשור הראשון של המדינה דובר על החזקת מלאים שיספיקו למלחמה קצרה, כדי להימנע מהתלות בזמן חרום ביבוא בדרך הים. זה היה אולי נכון עם מיליון תושבים ומאה טנקים וחמישים מטוסים... לא היום. אפילו במהלך מלחמת יום הכיפורים היה צריך לאבטח אספקה בדרך הים, כולל הבאת תחמושת, טנקים ומטוסים.

(מעניין לציין כי באותה מלחמה הייתה לחיל הים שליטה מלאה בזירה הימית, שליטה שאפשרה אפילו ייצוא של ביכורי פרי הדר על מנת לשמור על השווקים).

תחבורה

כאמור, 99% מנפח סחר החוץ נעשה בדרך הים, ובחלקו הגדול עם יבשות רחוקות, כמו אמריקה, אוסטרליה, דרום אפריקה, המזרח הרחוק וארצות מערב אירופה. הצי הסוחר הישראלי פוקד למעלה מ- 200 נמלים ברחבי תבל. אוניותיו פוקדות באופן סדיר את נמלי ישראל אבל עיקר פעילותו היא הובלת מטענים בין נמלים זרים (Cross Trading). סחר החוץ של ישראל איננו מאוזן מבחינת נפח ההובלה. לפיכך, הפקדתו בידי אוניות ישראליות בלבד לא תהיה כלכלית. התובלה הימית הבינלאומית מאופיינת בקווי הפלגה קבועים בין-יבשתיים תוך פקידה של נמלים רבים בדרכם, לשם פריקה וטעינה של סחורות. באופן כזה, רק חלק קטן מסחר החוץ הישראלי (כ-25/30%) מובל באוניות ישראליות, אולם כל אונייה הפוקדת נמל ישראלי תהייה נתונה בסכנה בשעת חרום. יתרה מזאת, בעת מלחמה או חשש למעשי איבה, נמנעות אוניות זרות מלפקוד את נמלי ישראל, ופורקות מטענים המיועדים לישראל בנמלים אחרים בים התיכון. התוצאה היא כי בשעת חירום יהיה הכרח להוציא אוניות ישראליות מהקווים הקבועים שלהן ולרכז בהן את המטענים החיוניים לישראל. פעולה שתגרום להפסדים כלכליים גדולים.

ביטחון

המשימות הביטחוניות בזירה הימית נחלקות כדלקמן:

אבטחת השייט

(ובעתיד גם מתקני הגז) ברגיעה, במלחמת התשה ובמלחמה כוללת. כפי שראינו, נתיבי השייט לישראל עוברים במים ובמעברים הנתונים, או עלולים להיות נתונים, לשליטה של האויב. בעקבות מלחמת ששת הימים ופתיחת ים סוף בפני שייט ישראלי הורה משה דיין להקים כוח ימי שיקיים בידיו שליטה למלוא אורכו של ים סוף, כולל המצרים בצפונו ובדרומו של ים זה. וכך אמר לכותב דברים אלה: "ישראל יצאה למלחמה פעמיים על פגיעה בחופש השייט שלה. חופש שייט יהיה רק בידי מי שמסוגל להגן עליו ללא יציאה למלחמה כוללת". ולשם כך נבנה בשעתו במספנות ישראל כוח של 12 סטי"לים גדולים (סער 4) שהוצב בזירת ים סוף.

השתתפות בלוחמת היבשה

בלחימה בעצימות נמוכה – מתאר שהולך ותופש לו את מקום הבכורה - ההשתתפות באש ובפשיטות מהים נעשתה שכיחה יותר ויותר – דוגמת מלחמות לבנון הראשונה והשנייה ועופרת יצוקה. כמו-כן נדרשת מניעת חדירות פח"ע ומניעת הברחות נשק בדרך הים משימה ההופכת כיום לדבר יום ביומו.

במלחמה (עידן הטילים)

מלחמה כלשהיא עם מי ממדינות המזרח הקרוב תהיה מאופיינת, במידה כזו או אחרת, בשיגור טילים (עם ראש קרבי קונבנציונאלי) לעבר ישובים ולעבר מטרות ערכיות, צבאיות ואזרחיות, בכל שטח המדינה. אין זה המקום לדון במידת הדיוק, עוצמת ההרס ומידת השרידות של טילים אלה. הדבר תלוי בעיתוי ובזהות האויב המשתתף במלחמה.

במקרה הגרוע ביותר יש להביא בחשבון:

א. שבסיסי השיגור יימצאו באזורים שכוחות היבשה של צה"ל לא יוכלו להגיע אליהם.

ב. שדיוק הפגיעה ועוצמת ההרס יהוו סכנה ממשית למטרות אזרחיות ערכיות כגון נמלים ותחנות כוח.

ג. שהאויב יעשה מאמץ לפגוע במטרות צבאיות ובמיוחד ישאף להוציא מכלל פעולה בסיסי חיל האוויר, ולו זמנית.

עליונות אווירית .

כיום, ובלי ספק גם בעתיד הנראה לעין, תהיה השגת העליונות האווירית חיונית הן לצורך השתתפות בקרב היבשה, הן למשימות אמנעה והן לתקיפת מטרות ערכיות ואסטרטגיות בעומק שטח האויב (בסיסי שיגור, שדות תעופה וכדומה). אין ספק כי למטוס המאויש יש יתרון על פני הטיל ארוך הטווח בבצוע משימות אלה. המטוס יכול לבצע מספר סבבים, לשנות מטרות תוך כדי טיסה ולהשיג גם דיוק רב יותר וכמות חימוש רבה יותר בכל סבב.

ואולם המטוס פגיע יותר להגנה אווירית, בעיקר על מטרות ערכיות, ובעידן הטילים יש להביא בחשבון גם הוצאה מכלל שימוש, ולו זמנית, של בסיסי אוויר ומסלולי המראה.

. על כן, כדי לשמר את כושרו ההתקפי של צה"ל בעומק שטח האויב, יש לצפות להעברה הדרגתית של חלק ממשימות אלה למערך טילים המשוגרים מכלי שייט בים.

מבחינה טכנית ניתן היום לשגר, מכלי שייט על מימיים בגודל בינוני ומצוללות, טילי שיוט בעלי דיוק רב לטווחים של מאות קילומטרים. כשהמדובר הוא בראשים קרביים קונבנציונליים, הכמות שניתן יהיה לשגר מהים תהיה מוגבלת בהשוואה ליכולת של חיל האוויר, אך היתרון הוא בחסינות הגבוהה של כלי שייט הנמצאים בתנועה מתמדת על פני שטח גדול. הצוללת לעומת זאת מחוסנת כמעט לחלוטין. היא מסוגלת לשגר טילים ממצב של צלילה ומיד לרדת לעומק מרבי ולהתרחק מאזור השיגור.

הרתעה אסטרטגית

הרתעה מפני שימוש בנשק בלתי קונבנציונלי בהתקפת פתע, או מפני איום קיומי אחר על המדינה, תושג רק אם תהיה וודאות שהתגמול המאסיבי יבוא בכל מקרה. דהיינו; מה שקרוי בז'רגון המקצועי "יכולת המכה השנייה". וודאות כזאת תושג רק על ידי פריסת אמצעי התגמול במספר צוללות הנעות בצלילה מתמדת במרחב הימי.

שליטה במרחב הימי

על מנת להבטיח את השימוש במרחב הימי למטרות כלכליות, ביטחוניות ואסטרטגיות המתוארות לעיל עלינו לשמור על חופש פעולה לכוחותינו בזירה של מזרח הים התיכון ולמנוע אותו מן האויב. לשם כך עלינו לקיים בידינו את השליטה באגן המזרחי של הים התיכון, אשר לחופיו שוכנות מדינת ישראל ומדינות עוינות, או עוינות בכוח, והוא מהווה את זירת הפעילות ההתקפית וההגנתית העיקרית. תתכן גם פעילות אקראית בזירות מרוחקות, בדרך כלל חשאיות או בהפתעה.

השיטה

הסד"כ הדרוש לקיום השליטה ותורת הלחימה בזירה הימית הנם נושאים מקצועיים הטעונים טיפול נפרד. בעיקרון, במלחמה ישאפו כוחותינו למגע ולהשמדת כוחותיו הימיים של האויב, בבסיסיו, בקרבתם, ובים הפתוח באם הצליחו לפרוץ או נמצאו מראש מחוץ לבסיסיהם.

התפישה של קיום השליטה בנויה מן המרכיבים הבאים:

- כסוי סביב השעון של הזירה על ידי מטוסי סיור ימי.
- פריסת כוח שטח מהיר מרוכז, המסוגל ליירט כל כוח אויב המתגלה על ידי הסיור.
- פריסת צוללות באזורים המיועדים לשיגור טילים.

- מארב צוללות במבואות בסיסי האויב.
- תקיפת בסיסי האויב על ידי כוחות לוחמה זעירה

בבניין הכוח יושם דגש על צוללות ועל כוחות אוויר ייעודיים ללוחמת ים. כמו כן יש לשמור על עליונותם הטקטית של כוחות השטח והנצ"ל ולהמשיך לפתח ולטפח את שיטות הלוחמה הזעירה.

להערכתו הסובייקטיבית של המחבר נתן לבנות ולקיים את הסד"כ הימי והאווירי הדרושים למתאר הזה על ידי שנוי עדיפויות מבלי לחרוג ממסגרת תקציב הביטחון, או ליתר דיוק, מנתח התל"ג המיועד לביטחון.

סיכום

ישראל מוקפת בגבולותיה היבשתיים במדינות עוינות, או עוינות בכוח. גבולה הימי לאורך חופו המזרחי של הים התיכון הינו היחיד הפתוח אל העולם הרחב. חוף אילת מהווה פתח לעבר המזרח הרחוק ואוסטרליה, נמצא רחוק ממרכז הארץ ומהווה פתח מוגבל בלבד לסחר החוץ הישראלי. כלכלת ישראל וביטחונה תלויים לחלוטין בסחר חוץ בדרך הים עם ארצות המערב. שטחה של מדינת ישראל, בין הים וגבולה המזרחי, נעדר כל עומק אסטרטגי ונמצא בטווח נשק ארטילרי ורקטי אף מהסוגים הנפוצים ביותר. בעתיד הנראה לעין עלולה ישראל למצוא את עצמה תחת איום של טילים בליסטיים ארוכי טווח על מטרות ערכיות בשטחה, לרבות שדות תעופה ומסלולי המראה. שליטה במרחב הימי שבגבולה המערבי עשויה להעניק למדינה עומק אסטרטגי, הן לצורך התגוננות (לדוגמה: בניית שדות תעופה), הן להבטחת השייט ובארות הגז, והן לסיוע לקרב היבשה והבטחת כושר התגובה האסטרטגי ("המכה השנייה"). הסד"כ הימי והאווירי הדרושים לקיום השליטה בעורפה הימי של ישראל ניתנים להשגה במסגרת נתח התל"ג המוקדש לביטחון, על ידי שנויים מסוימים בסדרי העדיפויות בבניין הכוח.

