

## השלכות מסדרון הסחר הבין־יבשתי הודו-מזרח תיכון-אירופה (IMEC) על ישראל

אהוד גבון

### מבוא

בוועידת G20<sup>1</sup> שנערכה בניו־דלהי הודו בספטמבר 2023 הוכרז פרויקט שאפתני לחיבור במסדרון כלכלי את הודו ואירופה דרך המזרח התיכון:  
2India - Middle East - Europe Economic Corridor (IMEC).

הפרויקט משלב אלמנטים של השקעה ישירה בתשתיות פיזיות על פני שלושה מגזרים מרכזיים: תחבורה, אנרגייה ותקשורת, ונוסף לכך יחייב אינטגרציה רבה בין המדינות לאורך הפרויקט בתחום הרגולציה הקשורה למגזרים אלו במטרה שתתאפשר תנועה חלקה של סחורות, אנרגייה ומידע לאורך נתיב סחר חדש זה.

מטרתו המוצהרת של המסדרון הכלכלי היא "הגברת הקישוריות והאינטגרציה הכלכלית בין הודו, אירופה ומדינות המפרץ". לפיכך יביא המסדרון לחיזוק שרשראות האספקה בין הודו לאירופה, וכן בתוך המזרח התיכון ובכך יגביר את ביטחון המזון והביטחון האנרגטי של המדינות החברות ביוזמה. נוסף לפן הכלכלי הרי ההכרזה מרחיבה את מטרות הפרויקט לכדי השפעה הדדית, ותומכת במדיניות הממשלות בתחומי החברה והסביבה כדי להביא שינוי ופיתוח במזרח התיכון. כלומר, קיימים צדדים פוליטיים ודיפלומטיים מוצהרים ביוזמה, והם חיזוק הציר האזורי בהובלת ארה"ב, הודו ומדינות 'הסכמי אברהם' (כרגע איחוד האמירויות וישראל, אולם מתוך תקווה לחיבור עתידי של ערב הסעודית), בעיקר אל מול סין 'ויוזמת החגורה והדרך' של ממשלתה (Belt and Road Initiative – BRI).

ניתן לציין כי מבחינה תיאורטית, גישות כלכליות ליברליות קושרות בין קישוריות ותלות כלכלית הדדית לבין יציבות פוליטית, צמצום עימותים ואף שלום הדדי.<sup>3</sup> ניתן לטעון כי באופן עקרוני זו הגישה המלווה את התפתחות המוסדות הכלכליים הבין־לאומיים בדור האחרון, ובאופן ספציפי את תפיסת הפיתוח והשלום של האיחוד האירופי מתחילת השיתופים הכלכליים בין מדינותיו בשנות ה־50 לאחר מלחמת העולם השנייה.<sup>4</sup> מנגד, יש הדוגלים בגישה הראליסטית וטוענים כי לא רק שתלות כלכלית אינה מצמצמת עימותים, אלא במקרים של תלות כלכלית גבוהה בין שחקנים, היא אף עלולה ללבות אותם.<sup>5</sup>

1. G20 הוא פורום 19 הכלכלות הגדולות בעולם, וכן האיחוד האירופי סה"כ 20 חברים.

2. הודעת משרד ראש הממשלה 30-10 <https://www.gov.il/he/pages/publish-30-10>

3. Nye Jr., J. S., & Keohane, R. O. (1971). Transnational Relations and World Politics: A Conclusion.

International Organization (00208183), 25(3), 741. <https://doi.org/10.1017/S0020818300026412>

4. הסכם הפחם והפלדה ((European Coal and Steel Community (ECSC)

5. לסקירת ספרות מקיפה בטענה זו ראו:

Schneider, G. (2023). Economics and Conflict: Moving Beyond Conjectures and Correlations. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190846626.013.84>

Gasiorowski, M. J. (1986). Economic Interdependence and International Conflict: Some Cross-National Evidence. Published by: Wiley on behalf of The International Studies Association Stable. <https://www.jstor.org/stable/2600435>. International Studies Quarterly, 30(1), 23–38

ההכרזה המשותפת של היוזמה כוללת את המדינות הבאות (ממזרח למערב): הודו, ערב הסעודית, איחוד האמירויות, איטליה, גרמניה, צרפת, האיחוד האירופי וארה"ב.<sup>6</sup> אף כי ישראל אינה צד ליוזמה, הרי שישראל מוזכרת במסמך הכרזת הפרויקט יחד עם ירדן (שגם היא אינה צד להכרזה) כמי שתהיה חלק ממערך רכבות, בבלי תקשורת וחשמל וצינורות מימן שייפרסו על פני מדינות האזור וישלימו את נתיבי הים הקיימים. נראה שניסוח מוקפד זה בא כדי להמעיט את חששה של מצרים מפגיעה בפעילות בתעלת סואץ. מדינות נוספות שעלו במסמכי מדיניות שונים כרלוונטיות להצטרפות עתידית למסדרון הסחר הן יוון, קפריסין, מצרים, הרשות הפלשתינאית ואף טורקיה ועיראק.

ישראל כאמור אומנם אינה צד ישיר להכרזה, אך נוסף לאזכור של ישראל וירדן בהכרזת היוזמה, הרי שבין הודו, איחוד האמירויות, ישראל וארה"ב קיים הסכם אחר שנחתם בשנת 2022 לשיתוף פעולה בין ארבע המדינות בתחומי מים, אנרגיה, תחבורה, בריאות ואבטחת מזון (הסכם India-Israel-United States of America-United Arab Emirates – I2U2).<sup>7</sup> הסכם זה חופף במידה רבה את הכרזת IMEC.

מבחינה כלכלית המסדרון הכלכלי טומן בחובו פוטנציאל גדול להגדלת הסחר, ההשקעות והפיתוח בין המדינות השותפות לו וזאת ברמה העולמית, ברמה האזורית ופיתוח בטווח הארוך: בראש ובראשונה המסדרון העתידי יגדיל את הקישוריות והיעילות של שרשרת האספקה העולמית בין אסיה ואירופה. המסדרון אינו יכול להחליף את הסחר הימי אולם הוא יכול להוות פתרון מהיר יותר ולעיתים יעיל יותר לסחר התלוי במהירות האספקה (ר' פסקת הניתוח הכלכלי להלן).

התפיסה הכלכלית רואה בלוגיסטיקה פתרון לחסמים לא מכסיים לסחר (כלומר לוגיסטיקה טובה היא 'מאפשרת' סחר Facilitator / Enabler),<sup>8</sup> כמו כן תעשיית הלוגיסטיקה היא מנוע צמיחה בפני עצמו היוצר תעסוקה ישירה. מקובל להניח כי סדרי הגודל של תעשיית הלוגיסטיקה הם של כ-10% מהתמ"ג של המדינות המפותחות. לפיכך, ברמה האזורית (בעיקר מדינות המזרח התיכון) משמעות הדבר כי המסדרון העתידי יגביר את הסחר לא רק בין הודו ואירופה, כי אם גם בין מדינות היוזמה הנמצאות לאורכו של המסדרון, ויגביר את הפיתוח הכלכלי בתוך מדינות אלו. נוסף לכך, קיים פוטנציאל רב בתנועת סחורות גם בכיוון ההפוך ממערב למזרח. דוגמה לכך היא תוצרת טרייה מאירופה למדינות המזרח התיכון שכולן יבואניות מזון נטו. נתיב סחר יבשתי מאירופה למדינות אלו יקצר מאוד את זמני ההובלה ויאפשר, לדוגמה, הובלת מוצרים חקלאיים בדרך טובה יותר.

6 The White House, Briefing Room, Statements and Releases. Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor. <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>

7. The White House, Briefing Room, Statements and Release. Joint Statement of the Leaders of India, Israel, United Arab Emirates, and the United States (I2U2).

8. <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2022/07/14/joint-statement-of-the-leaders-of-india-israel-united-arab-emirates-and-the-united-states-i2u2/>

8. (NTB) Non-Tariff Barriers for Trade

בטווח הארוך, נתיב סחר מרכזי מגביר את הפיתוח ביצירת תעשיות חדשות לאורכו. מודל זה כבר קיים ביוזמת BRI הסינית שבה הוקמו פארקי תעשייה סיניים לאורך היוזמה, למשל במלזיה,<sup>9</sup> או בתוכנית הפיתוח של 'תעלת סואץ החדשה' שמובילה מצרים, הכוללת פארקים תעשייתיים לאורכה (חלקם בשותפות סינית). זהו תהליך ארוך-טווח התלוי מאוד במדיניות הפיתוח הספציפית של כל מדינה, פתיחותה להשקעות זרות וההתפתחויות הגאואסטרטגיות האזוריות.

מנגד, כפי שצוין, ליוזמות מסוג זה יש גם פוטנציאל של הגברת קיטוב כלכלי ופוליטי ברמה העולמית על ידי יצירת גוש מדינות (המדינות החברות ביוזמה) הקשור בינו ובין עצמו בקשרים כלכליים ופוליטיים אל מול שאר העולם. ניתן לראות זאת כהרחבה של 'מלחמת הסחר' בין ארה"ב וסין לעבר 'מלחמת סחר גושית' בין גוש מדינות העולם המערבי שמובילה ארה"ב (ואיתה אירופה והודו) אל מול גוש המדינות שמובילה סין. במידה מסוימת זה היה המצב בתקופת המלחמה הקרה בין ארה"ב וברית המועצות שבה היו מערכות כלכליות נפרדות למדי לגושים השונים – הגוש הקומוניסטי והגוש המערבי. מובן שהן בתקופת המלחמה הקרה והן בימינו לא מדובר בגושים עצמאיים לחלוטין, וקיים סחר ענף עם מדינות שאינן חברות בגוש אחד או השני (מכאן כידוע הביטוי 'עולם שלישי') וגם בין הגושים ובין עצמם.

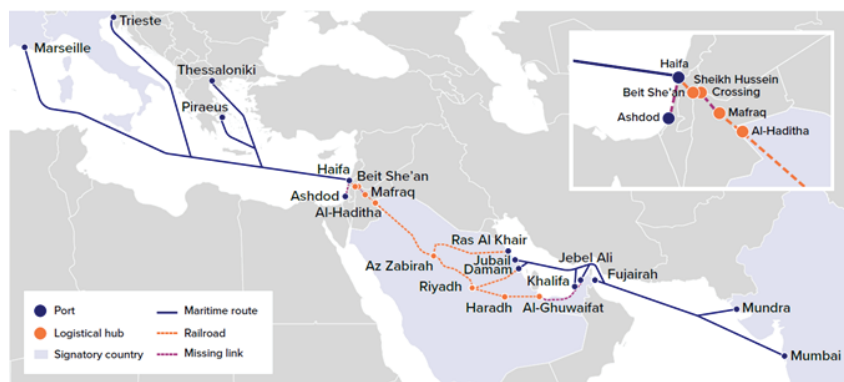
עד כה נוסף להכרזה הרשמית על היוזמה (שהייתה לפני אירועי 7 באוקטובר והמלחמה שפרצה בעקבותיהם ששינו את פני המזרח התיכון) נערכו פגישות רשמיות בודדות בנושא זה, ולא הייתה התקדמות ניכרת בקידומה.<sup>10</sup> ליוזמה גם טרם הוקם גוף מזכירות או מינהלה. עם זאת, בשנתיים האחרונות עמדה היוזמה במרכז דיון ציבורי ואקדמי גובר, כנסים בין-לאומיים ושיתופי פעולה מחקריים, וזאת ככל הנראה בברכת הממשל האמריקאי ובתמיכתו.<sup>11</sup> ניתן לציין מספר גורמי מפתח העולים בדיונים השונים כקריטיים להצלחת יוזמה זו, ומנגד שאלות משמעותיות שיש לדון בהן לפני עריכת השקעות פיזיות גדולות בתשתית. מרבית הנושאים הללו (המפורטים להלן) יקבלו מענה עם ההתפתחות העתידית של הפרויקט.

9. Malaysia–China Kuantan Industrial Park (MCKIP)

10. אפשר לציין את הדיון בנושא IMEC בפגישת נשיא הודו מודי ונשיא צרפת מקרון (פברואר 2025):

Macron hosts Modi with geopolitical 'independence' in mind, Le Monde 12 February 2025  
[https://www.lemonde.fr/en/france/article/2025/02/12/macron-courts-modi-in-quest-for-geopolitical-independence\\_6738089\\_7.html](https://www.lemonde.fr/en/france/article/2025/02/12/macron-courts-modi-in-quest-for-geopolitical-independence_6738089_7.html)

11. יש לציין את עבודת המחקר המדיני של ארגון אטלנטיק קונסול ויוזמת 7N, כנס בין-לאומי גדול בעיר מומביי בהודו באפריל 2025 ואחרים.



**תרשים 1 -** נתיבי הסחר ביוזמת IMEC (מקור: Afaq Hussain & Nicholas Shafer (2025). The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an era of geopolitical uncertainty. Atlantic Council report, Washington, DC. August 2025. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-connectivity-in-an-era-of-geopolitical-uncertainty>)

## כדאיות כלכלית

כדי שמסדרון הסחר יוכל לספק את התקוות שנתלות בו מבחינת שיתופי פעולה ופיתוח אזורי עליו להיות בר-קיימא מבחינה סביבתית וכלכלית. המפתח לקיימות הוא שעלויות ההובלה יהיו תחרותיות מבחינה מסחרית יחסית לאלטרנטיבות, ובעלי הסחורה יבחרו להוביל בו את סחורתם. בעוד שייתכן כי המדינות יממנו (או יסבסדו) את ההשקעה ההכנית בהקמת התשתיות הפיזיות הקבועות של מסדרון הסחר, הרי שבדי שהפריקט יהיה בעל היתכנות כלכלית ממשית, דמי ההובלה צריכים בטווח הארוך לכסות לפחות את העלויות השוטפות / המשתנות בתפעול המסדרון.

החלק הארי של הסחר הבין-לאומי שבין האוקיינוס ההודי והמפרץ הפרסי ובין הים התיכון הובל עד שנת 2023 באוניות דרך תעלת סואץ, ומאז התקפות החות'ים במצר באב אל-מנדב מקיפות אוניות רבות את אפריקה. חלקו האחר (והקטן) של הסחר מובל באופן יבשתי, אווירי ואף בצינורות נפט.<sup>12</sup> הכדאיות הכלכלית של הובלה ימית גבוהה לאין שיעור מכדאיות הובלה יבשתית ברכבת ובוודאי שמהובלה במשאית,<sup>13</sup> ומכאן עולה שאלה מרכזית, והיא האם מסדרון סחר יבשתי יכול להיות אטרקטיבי אל מול האלטרנטיבות של הובלה ימית? בחישוב בסיסי נראה כי הובלה ימית יעילה יותר במונחי עלות לטונה לק"מ בסחר בין הודו ואירופה גם בהקפת

12. הסחר העולמי בדרכי הים מהווה בראיה עולמית כללית מעל 80% מהסחר העולמי במונחי משקל, הסחר היבשתי כ-15% ומרביתו מקומי ואזורי (קווים שאינם בין-יבשתיים) ואילו הסחר באוויר מהווה אחוזים בודדים מהסחר העולמי במונחי משקל.

Shipping data: UNCTAD releases new seaborne trade statistics, <https://unctad.org/news/shipping-data-#unctad-releases-new-seaborne-trade-statistics>

13. מקובל להניח כי ככל שכלי התחבורה קטן יותר כך הוא יעיל פחות בהובלת מטען במונחי עלות לטונה לק"מ. במרחקים ארוכים של אלפי ק"מ אונייה יעילה יותר מרכבת, וזו בתורה יעילה יותר ממשאית.

יבשת אפריקה, ובוודאי במעבר דרך תעלת סואץ, אל מול הובלה יבשתית ברכבת (שאינה קיימת עדיין).<sup>14</sup> נוסף לכך יש להוסיף את העלויות הכרוכות במעבר סחורה בין כלי תחבורה (שיטעון) במסדרון היבשתי וזאת מאונייה לרכבת ובחזרה מרכבת לאונייה. מנגד, להובלה יבשתית יש יתרון ניכר מאוד בזמני ההובלה.

טבלה מס' 1 להלן מרכזת את היתרונות והחסרונות של מסדרון יבשתי אל מול נתיב ימי. ניתן לראות כי מסדרון הסחר אינו יכול להחליף את הסחר הימי, שכן חסרה בו הקיבולת הנדרשת ועלויות ההובלה גבוהות יותר, אולם המסדרון היבשתי יכול להיות אטרקטיבי לאור מהירות רבה יותר - כחמישה ימים עד שבוע מהיר יותר לדוגמה בקו מומביי – פיראוס.<sup>15</sup> לפיכך המסדרון אטרקטיבי לסחורות יקרות עבורן מחיר הובלה הוא זניח ביחס למחיר הסחורה עצמה, ומספק אלטרנטיבה זולה יותר לעומת, לדוגמה, הובלה אווירית (עבור סחורות כגון כימיקלים מיוחדים, תרופות, שבבי אלקטרוניקה), או לסחורות שלגביהן יש משמעות למשך ההובלה (חיי מדף קצרים, חקלאות טרייה, מכירות לקראת חגים וכו'), שבהם בעלי המטענים יהיו מוכנים לשלם פרמיה עבור קיצור זמן ההובלה, ובהכרח יהיו אלו מטענים מועטים יותר מאשר מרבית הסחר שימשיך לעבור בנתיב הימי.

| פרמטר               | נתיב ימי                                                                   | מסדרון יבשתי                                              |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| יעילות (טונות לק"מ) | יעילות גבוהה                                                               | יעילות בינונית לרכבת ונמוכה למשאית                        |
| קיבולת              | גבוהה מאוד (אוניות מכולה עד 24 אלף TEU)                                    | בינונית לרכבת (עד כ-200 TEU) נמוכה למשאית (מכולות בודדות) |
| מהירות*             | בינונית דרך תעלת סואץ (בשבועיים עד שלושה) ואיטית סביב אפריקה (כחודש ויותר) | מהירה (עשרה ימים עד שבועיים)                              |
| שיטעון              | ייתכן ללא שיטעון כלל                                                       | לפחות שני שיטעונים                                        |

(\*) הדוגמה מתייחסת למסחר בין נמל מומביי בהודו ונמל פיראוס ביוון.

יש לציין כסימוכין כי תחת יוזמת החגורה והדרך של ממשלת סין, נסללו מסילות ברזל דרך מדינות מרכז אסיה שמטרתן לחבר את סין ואירופה בדרך היבשה. בעוד שיש בפועל רכבות המשנעות סחר בנתיב זה הרי שלא ברור המבנה הכלכלי של הובלה זו, וייתכן שהיא מסובסדת על ידי ממשלת סין (חסרים נתונים ומידע בנושא).

13. מקובל להניח כי ככל שכלי התחבורה קטן יותר כך הוא יעיל פחות בהובלת מטען במונחי עלות לטונות לק"מ. במרחקים ארוכים של אלפי ק"מ אונייה יעילה יותר מרכבת, וזו בתורה יעילה יותר ממשאית.

14. אוניית מכולה יכולה לשלם מאות אלפי דולרים דמי מעבר בתעלת סואץ, אך בחלוקה לעלות למכולה אחת מדובר בעלות של עשרות דולרים בודדים. מובן שיש להוסיף לכך את העלויות הרגילות לתפעול האונייה כגון דלק, כוח אדם, ביטוחים וכו'.

15. Khatr, V. (2023). IMEC corridor to reduce supply chain risk and transit time. Indian Transport & Logistics News, 9.

## היתכנות מדינית ועמידות בזעזועים גאו-פוליטיים

הטלטלות העזות ושינוי המפה הפוליטית במזרח התיכון לאחר מתקפת הטרור של 7 באוקטובר טרם שכבו, וקשה להעריך את המגמות גם לעתיד הקרוב. לפיכך נשאלת שאלה מרכזית לגבי ההיתכנות המדינית של פרויקט שאפתי כזה, ומה יכולה להיות המעורבות הישראלית בו. הקשיים המדיניים עולים במספר צירים:

- שותפות ישראלית בפרויקט החוצה את המזרח התיכון ומערב לפחות את ערב הסעודית שאין לה הסכם שלום עם ישראל.
- הרחבת שיתופי פעולה עם ישראל מצד ירדן שנרתעת מכל קשר פומבי עם ישראל כולל בנושאים קריטיים לממלכה כגון שיתופי פעולה במים.
- הרחבה עתידית של שלוחה לרשות הפלשתינאית.
- הרחבה עתידית של הפרויקט יכולה לכלול את עומן, עיראק, סוריה וטורקיה. מדינות שעמן לישראל אין יחסים דיפלומטיים או במקרה הטורקי עוינות יוקדת.
- מתחים בתוך העולם המוסלמי סוני בין טורקיה ומדינת החסות שלה – סוריה, ובין ירדן וערב הסעודית.
- קשיי אבטחה באזורים שבהם אין שלטון יציב. הכוונה בעיקר לשותפות עתידית בסוריה ועיראק.

כפי שצוין, נתיבי סחר ימיים הם בדרך כלל יעילים יותר מנתיבים יבשתיים, ויעילות זו הולכת וגוברת אל מול סחר יבשתי ככל שהמרחקים מתארכים ונפח האוניות גדל. היבט נוסף שבו יש יתרון של סחר ימי על היבשתי תלוי בגאואסטרטגיה של האזור, והוא נובע מהיותם של נתיבי סחר יבשתיים 'קשיחים' גיאוגרפית אל מול הגמישות הרבה בקביעת מסלולים ימיים. למעשה מסלולי נתיבי הפלגה ימיים הם בלתי מוגבלים כמעט. דוגמה לכך ניתן לראות בנתיב היבשתי (החגורה) של BRI. עקב חוסר יציבות גאופוליטית שיצרה מלחמת רוסיה אוקראינה בכל המרחב המזרח אירופי וגבולותיו המזרחיים של האיחוד, נסגרו בקיץ 2025 מעברי הגבול שבין פולין וביילורוסיה. סגירת מעברים אלו נגרמה עקב אירועים אזוריים, אולם היא פגעה בכל הנתיב היבשתי של BRI, שכן דרך מעברים אלו הועברו כ-90% מהסחר היבשתי של סין ואירופה. הפרעות אלו גורמות לחוסר ניצול של ההשקעות הגדולות שנעשו לכל אורכו של נתיב הסחר היבשתי בין סין ואירופה גם הרחק מהמעברים שנסגרו.<sup>16</sup> מנגד, ניתן בדרך כלל להסיט אוניות למסלול חדש, ונמלים יכולים בדרך כלל לקלוט אוניות מנתיבים שונים. נמל אילת שהפעילות בו נעצרה עקב ההתקפות החות'יות הוא יוצא מהכלל במובן זה.

16. Poland's Shutdown of Belarus Border Disrupts China-Europe Trade. Forbes 19 September 2025. Lidia Kurasinska. <https://www.forbes.com/sites/lidiakurasinska/2025/09/19/polands-shutdown-of-belarus-border-disrupts-china-europe-trade-flows/>

### נתיב היוזמה: נקודת הכניסה למסדרון הסחר

הנתיב המדויק של יוזמת מסדרון סחר זה אינו ברור. השאלה הראשונה היא היכן מתחיל המקטע היבשתי של המסדרון? נקודת הכניסה למסדרון יכולה להיות או בערב הסעודית או באיחוד האמירויות, ואף בעומן, שלמרות שאינה צד ליוזמה, מוזכרת במסמכי מדיניות הודיים כאפשרות החוסכת את המעבר במצרי הורמוז.<sup>17</sup> מנגד יש לציין כי גם לאיחוד האמירויות שלושה נמלים הנמצאים מחוץ למצרים: נמל פוג'ירה (Fujairah) דיבה (Dibba) וחור אל-פאקן (Khor Al Fakkan), אם כי רק האחרון משמש כטרמינל למכולות. מנגד עומן מאופיינת בתוואי שטח הררי וקשה, ואין בה תשתית יבשתית הנדרשת להעברת היקפי סחר ניכרים מנמליה לעבר ערב הסעודית.

שאלה נוספת היא מדוע לפרוק סחורה באיחוד האמירויות ולא בנמלי ערב הסעודית? העיקרון הכלכלי בלוגיסטיקה מנחה כי יש להישאר על כלי התובלה בעל היעילות הגבוהה ביותר דרך ארוכה ככל הניתן. לפיכך במקום לשנע סחורה דרך נמלי איחוד האמירויות ומשם ברכבת, ניתן להמשיך עוד כמה מאות מיל לכיוון צפון מערב במפרץ הפרסי, ולשנע את הסחורה בנמלי ערב הסעודית, מהלך שיקצר את המקטע היבשתי של המסדרון שהוא יעיל פחות מהובלה ימית.

ניתן לסכם לגבי נקודת הכניסה למסדרון, כי יש יתרון בביצוע 'איגוף יבשתי' למצרי הורמוז דרך איחוד האמירויות, למרות שהאיראנים הוכיחו בעבר כי ידם הארוכה הגיעה ופגעה במכליות בנמל פוג'ירה.<sup>18</sup> אולם במקרה שהמסלול עובר דרך המצרים לתוך המפרץ הפרסי הרי שיש יתרון כלכלי להמשיך בנתיב הימי עד נמלי ערב הסעודית.

### נתיב היוזמה: נמל הים התיכון של המסדרון

ברור כי מערב הסעודית לים התיכון על מסדרון הסחר לעבור בעוד שתי מדינות לפחות: ירדן וישראל. במקרה כזה, כפי שנרמז בהכרזה המקורית, הרי שסביר כי חיפה תהיה הנמל המרכזי בחלק המערבי של המקטע היבשתי. חברת אדני (Adani) מהודו קבלה בשנת 2023 את הזיכיון להפעלת נמל חיפה ('הנמל הוותיק'), ולפיכך נמל חיפה בהפעלה הודית יכול להשתלב היטב במסדרון סחר המקשר את הודו ואירופה.

עם זאת קיימים נתיבים פוטנציאליים נוספים דרך ירדן ללא מעורבות ישראלית. שיקומן של סוריה ולבנון יכול להיות גם כן קשור ליוזמת IMEC. מה שנראה כהתחלה של יציבות מסוימת והשקעה גדולה של איחוד האמירויות בנמל לטקיה בסוריה<sup>19</sup> ותוכניות השקעה של ממשלת

17. Khan, R. A. (2024). INDIA-MIDDLE EAST-EUROPE CORRIDOR (IMEC): RHETORIC, REALITIES AND IMPLICATIONS FOR PAKISTAN. Margalla Papers, 28(1).

18. Four Tankers Sabotaged off Fujairah. The Maritime Executive, 13 May 2019.

<https://maritime-executive.com/article/four-tankers-sabotaged-off-fujairah>

2019 (מה יודעים ומה עדיין לא ידוע על ההתקפה על ארבעת המכליות באזור מצרי הורמוז (גלובלי 15 מאי 2019 [www.iglobali.com/?p=89004](https://www.iglobali.com/?p=89004)

19. DP world to develop Syria's Tartus port under landmark 30-year deal.

<https://www.dpworld.com/en/news/dp-world-to-develop-syrias-tartus-port-under-landmark-30-year-deal>

צרפת בשיקום נמל לבנון,<sup>20</sup> יכול לרמוז כי חלק מהשחקנים המרכזיים ביוזמה ישמחו לראות את הנתבי עובר במדינות אלו. מדובר בנמלים בעלי קיבולת נמוכה (לדוגמה קיבולת נמל בירות בין חצי לשליש מנמל המפרץ בחיפה, והנמל טרם חזר לפעילות מלאה לאחר הפיצוץ שאירע בו בשנת 2020), ויהיה צורך בהשקעות מסיביות בחיבור הנמלים לדרכי היבשה – השקעות עתק בהתחשב בתוואי השטח ההררי הקיים מזרחית לבירות וללסקיה. נוסף לכך, גם העולם הערבי אינו חף ממתחים פוליטיים, ויש יריבות מסוימת בין משפחות המלוכה בערב הסעודית ובירדן ובין המשטר בסוריה הנתמך על ידי טורקיה, ושייך לזרם 'האחים המוסלמים'. בכל מקרה ברור כי ירדן היא מדינת מפתח ליוזמה בכל נתיב שייבחר.

שני נמלים משמעותיים נוספים יכולים להיות נמל אשדוד ונמל עתידי בעזה שישתלב בשיקום הרצועה.

נמל אשדוד מוזכר בנייר עבודה מקיף שנכתב בידי מכון המחקר Atlantic Council, אולם סביר כי לנוכח קיבולת מוגבלת בכיוון צפון-דרום במסילת הרכבת בישראל (מסילת החוף) הרי ששילוב נמל אשדוד ביוזמה יידחה כנראה לפחות עד השלמת 'המסילה המזרחית' המתוכננת בשנתיים עד שלוש שנים הקרובות.

נושא מרכזי נוסף הוא חיבור הרשות הפלשתינאית ליוזמה. חיבור כזה יכול להיות הן בהסתעפות מאזור עמק יזרעאל לצפון השומרון, והן בהקמת נמל ימי חדש וגדול בעזה כחלק משיקום הרצועה לאחר המלחמה.

בעוד שחיבור מסילתי לצפון השומרון אפשרי ואף תוכנן בעבר על ידי מוסדות התכנון בישראל,<sup>21</sup> הרי שחיבור רצועת עזה והקמת נמל בעיר נראית בעת זו (אוקטובר 2025) כבלתי אפשרית מסיבות רבות.

### האם ציר אחד או רשת של תשתיות? ומי בכלל המדינות החברות?

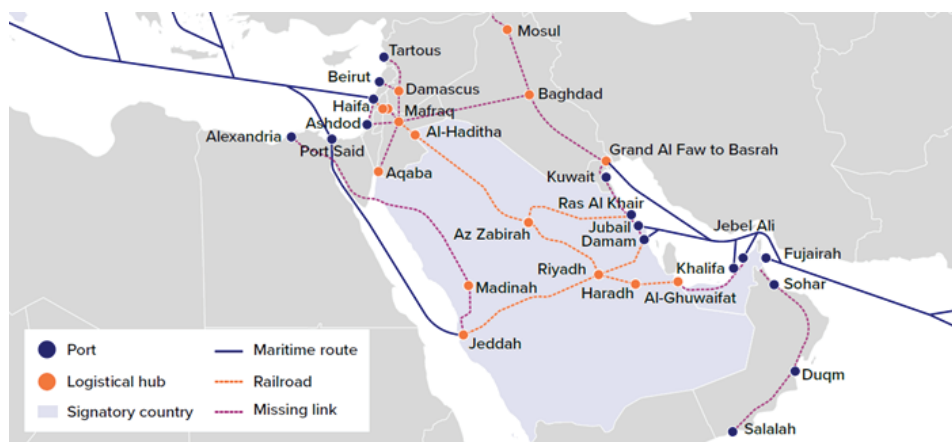
פתרון מסוים לשאלות שנדונו בפסקאות הקודמות יכול להיגזר מהקמת רשת של צירים, חלקם חדשים וחלקם קיימים, המחברים תשתיות תחבורה ולוגיסטיקה במרחב המדינות החברות ביוזמה. פתרון מסוג זה יקשור גם את תעלת סואץ במצרים, וכן יוזמות למסדרונות סחר אזוריים אחרים, כגון זה המוקם על ידי עיראק וטורקיה בשם 'נתיב הפיתוח', 'המסדרון הערבי' מעיראק דרך ירדן למצרים ואחרים, וזאת נוסף לנתיב המרכזי דרך ירדן לחיפה. מה נמל הכניסה לאירופה? מספר ערי נמל באירופה הוזכרו כנמל כניסה אפשרי ליבשת. אפשר לציין את נמל מרסיי שהזכיר הנשיא מקרון,<sup>22</sup> וכן נמלים באיטליה וביוון בעיקר פיראוס.

20. France unveils plan to rebuild Beirut port. LeMonde 14 March 2024. Helene Sallon. [https://www.lemonde.fr/en/economy/article/2024/03/14/france-unveils-plan-to-rebuild-beirut-port\\_6619093\\_19.html#](https://www.lemonde.fr/en/economy/article/2024/03/14/france-unveils-plan-to-rebuild-beirut-port_6619093_19.html#)

21. תוכנית 215-0690883 בוטלה באוגוסט 2024

<https://apps.land.gov.il/IturTabotData/takanonim-h/tzafon/2055285.pdf>

22. Macron and Modi tour Marseille as France and India push for geopolitical 'independence'. France 24. 12 February 2025. <https://www.france24.com/en/live-news/20250212-macron-courts-modi-inquest-for-geopolitical-independence>



**תרשים 2** - רשת מסחרית של נתיבי סחר (מקור: Afaq Hussain & Nicholas Shafer (2025). The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an era of geopolitical uncertainty. Atlantic Council report, Washington, DC. August 2025. . <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-connectivity-in-an-era-of-geopolitical-uncertainty>

## תשתיות סחר רכות

נושא מרכזי בתפעול מסדרון הסחר הוא תשתית התקשורת והפרוטוקולים השונים למעבר הסחורה. ברור כי תנועה שוטפת של סחורות בלתי אפשרית בהיקפים גדולים אם מנגנוני התיאום השונים בין המדינות אינם פועלים כראוי. בין מנגנונים אלו ניתן לציין את כל נושאי המכס כגון אחידות במסמכי הסחר, סיווג סחורות, חומרים מסוכנים, הברחות, חומרים אסורים וסמים, וכן נושאים כגון תשלום, היבטי ביטוח וכמובן כל הנושא הביטחוני הכרוך במניעת מעבר נשק, חומרי חבלה ולחימה ועוד. אם רכבת הנושאת מכולות תיאלץ לעצור בכל מעבר גבול כדי להסדיר את הנושאים הללו הרי שזרימת הסחר תיפגע מאוד.

לפיכך יש לבנות פרוטוקולים ברורים לכל נושאי המכס, התשלומים והביטוח, וכן להבטיח אכיפה ותאימות מלאה של כלל הפרוטוקולים המשותפים באופן אחיד על ידי כלל המדינות החברות ביוזמה.

בעוד שמרבית הנושאים יכולים להיות מבוססים על עקרונות והנחיות קיימים של ארגון הסחר העולמי (WTO) וארגון המכס העולמי (WCO), הרי שעדיין יש מקום רב למו"מ בין המדינות השונות להטמעת העקרונות הבין-לאומיים בעבודה היום יומית.

## סיכום והמלצות

בהסתכלות כוללת על יוזמת מסדרון הסחר IMEC מנקודת מבט ישראלית, עולה תמונה מורכבת של הזדמנויות משמעותיות לצד אתגרים ניכרים. מבחינה כלכלית, השתתפות ישראל במסדרון יכולה לחזק את מעמדה כמרכז לוגיסטי אזורי, להגביר את התנועה בנמל חיפה המופעל על ידי חברת "אדני" ההודית, ולהעמיק את הקשרים הכלכליים עם שותפות אסטרטגיות כמו הודו ואיחוד האמירויות. מבחינה גאופוליטית, היוזמה מציעה לישראל הזדמנות להשתלב בציר אזורי בהובלת ארה"ב המאזן את ההשפעה הסינית באזור ומחזק את 'הסכמי אברהם'. עם זאת, האתגרים המדיניים משמעותיים: הצורך בשיתוף פעולה עם מדינות שאין עימן יחסים דיפלומטיים מלאים; החשיפה לזעזועים גאופוליטיים המאפיינים את המזרח התיכון; התלות ברצון הפוליטי של שחקנים אזוריים שיכול להשתנות. לבסוף, האירועים שהחלו ב־7 באוקטובר 2023 הדגישו את שבריריות הסדרים האזוריים, ואת הקושי ביישום פרויקטים גדולים באזור המאופיין בחוסר יציבות. הצלחת ישראל במימוש הפוטנציאל הגלום ביוזמה תותנה ביכולתה לנווט בהירות בין הזדמנויות כלכליות לבין אילוצים ביטחוניים ופוליטיים, תוך כדי שמירה על גמישות אסטרטגית המאפשרת הסתגלות לתמורות המהירות המאפיינות את האזור.

באופן ספציפי נראה כי ישנם מספר נושאים היכולים לקדם השתתפות ישראלית פורייה בפרויקט זה:

- א. על ישראל לעשות מאמצים דיפלומטיים להכללתה הרשמית ביוזמת IMEC באמצעות הצטרפותה להכרזת G20. מעמדה הבין-לאומי של ישראל נמצא בשפל חסר תקדים בהיסטוריה המדינה, ולכן ייתכן שמדובר במהלך שאינו קל מבחינה דיפלומטית. עם זאת, הכללת ישראל באופן רשמי ביוזמה תגביר את הביטחון בקביעת נתיב היוזמה דרך ישראל ולא בנתיבים אחרים.
- ב. מומלץ לקשור את הצטרפות ישראל לזו הירדנית (כפי שמופיע במסמך ההכרזה המקורי של קבוצת המדינות G20) תוך כדי הדגשת היתרונות הייחודיים עבור ירדן מהצטרפות ליוזמה בעיקר מעבר הסחורות ממערב למזרח (ולא רק ממזרח למערב).
- ג. עריכת בדיקת היתכנות טכנו-כלכלית מפורטת לפרויקט מנקודת המבט הישראלית. בדיקת ההיתכנות תמפה את התשתיות הקיימות, הפערים אל מול התחזיות, ותבנה לוחות זמנים והערכות תקציב לסגירת פערים אלו. מומלץ כי בדיקת ההתכנות תסקור את כל היבטי היוזמה (גאואסטרטגיה, כלכלה, היבטים טכניים), ולכן ראוי שתרוכז בידי אחד מהמשרדים הממשלתיים (כגון המשרד לשית"פ אזורי, משרד החוץ וכו').
- ד. המצב כיום הוא דיאלוג של מכוני מחקר שונים בישראל, כמו גם אנשי עסקים פרטיים אל מול מכון המחקר Atlantic Council כמי שמוביל בצד האמריקאי את היוזמה. מומלץ לקבוע כי לאור המומחיות שנצברה, מכון המחקר MPS יהיה המכון הישראלי בדיאלוג זה.