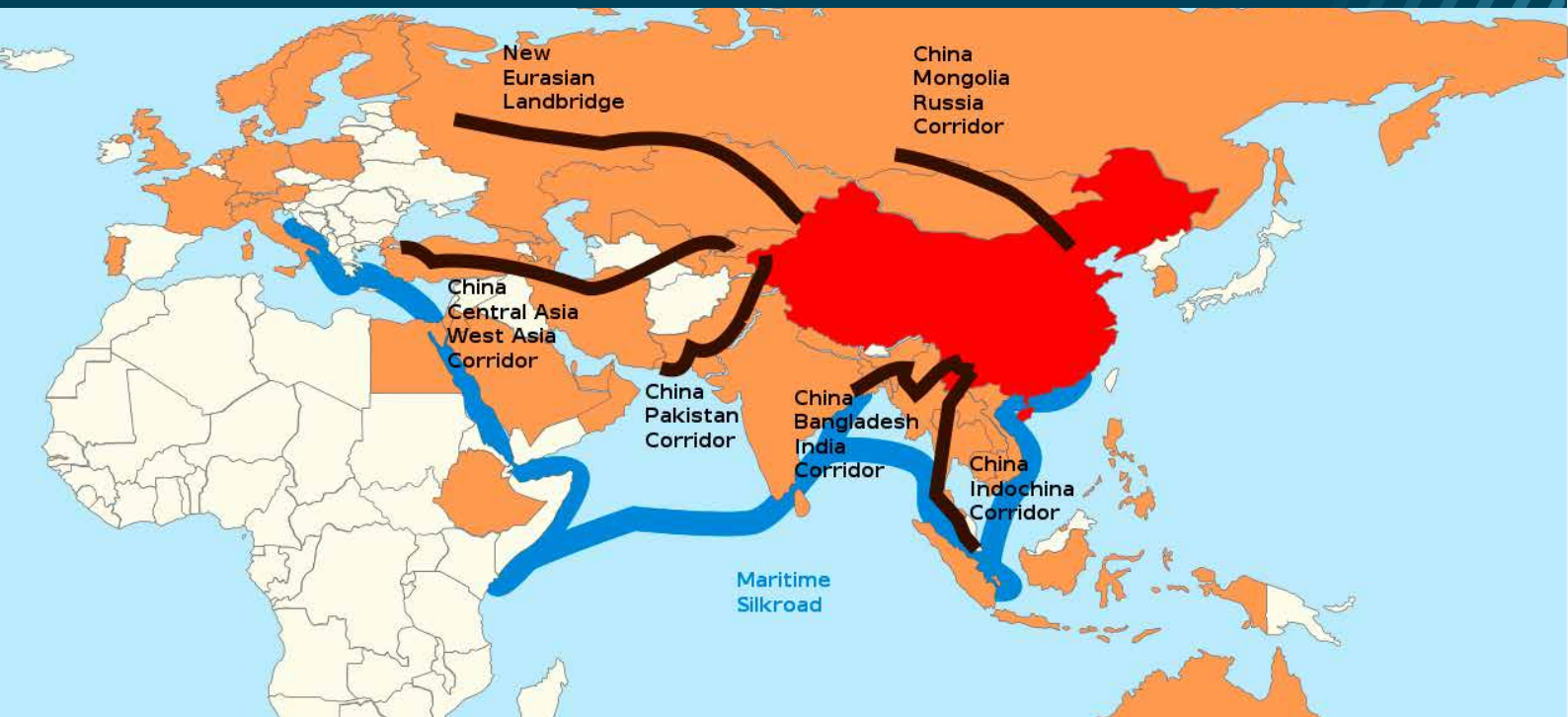




Lommes (CC BY-SA 4.0)

יחסי ישראל-סין בעידן החדש של יריבות אסטרטגית ותחרות בין מעצמות גדולות

מרדכי חזיזה

המכללה האקדמית אשקלון

מחקר זה מנתח את היחסים בין ישראל לסין בעידן של תחרות בין מעצמות גדולות תוך התייחסות לחילופי חדשנות טכנולוגית, לבניית מיזמי תשתית גדולים ולשיתופי פעולה במסגרת יוזמת החגורה והדרך (BRI). הוא בוחן כיצד היריבות האסטרטגית והתחרות בין המעצמות הגדולות השפיעו על היחסים בין סין לישראל מ-2013 עד 2021. מיקומה הגיאוגרפי הייחודי של ישראל, היותה מקור מובטח להון אנושי ומדינת סטארט-אפ עם תשתית היי-טק המציעה יציבות פוליטית וסביבה עסקית יציבה – בזכות כל אלה ישראל אטרקטיבית ומשמשת רכיב מרכזי ביוזמת החגורה והדרך. מנגד, היריבות המתעצמת לוחצת על ממשלת ישראל להתייבב לצד אחת משתי המעצמות. אם ישראל תעשה זאת היא עלולה לאבד את השותפות הביטחונית עם ארצות הברית או את השותפות הכלכלית והטכנולוגית עם סין. לפתחה של ממשלת ישראל עומד האתגר המורכב והעדין של ניהול יחסים עם וושינגטון במקביל לחיזוק הקשרים הדו-צדדיים עם סין, בעיקר במיזמי תשתית ובחדשנות טכנולוגית. לפיכך ירושלים חייבת לפעול בזהירות המתבקשת ובשילוב תבונה, תחכום ומינימום ויתורים, ולהרחיב את שיתוף הפעולה שלה עם סין במסגרת יוזמת החגורה והדרך תוך הבנת החששות כבדי המשקל של וושינגטון.

מילות מפתח: ישראל, סין, ארצות הברית, יוזמת החגורה והדרך (BRI), חדשנות, תחרות בין מעצמות גדולות

מבוא

עידן חדש של תחרות בין מעצמות גדולות חזר למרכז הבמה העולמית (Wu, 2020). היריבות בין ארצות הברית לסין היא תחרות אסטרטגית מקיפה ומלאה בין מעצמות גדולות על עושר, כוח והשפעה, הן במזרח אסיה והן בעולם כולו. בתחרות באים לידי ביטוי אידיאליים ומודלים מתחרים על משילות פוליטית ופיתוח כלכלי, וכן עמדות מתחרות על המבנה והכללים של הסדר העולמי, שמקורן באינטרסים מתחרים. כל צד נחוש למקסם את מעמדו הגלובלי ואת חופש הפעולה שלו ביחס לאחר (Lippert & Perthes, 2020). אף שהרפובליקה העממית של סין צומחת במהירות, היא עדיין לא הגיעה לרמה של ארצות הברית מבחינת היקף הנכסים ויכולות של מעצמה. עם זאת, סין אינה חייבת להשתוות לעוצמה ולהשפעה של וושינגטון על מנת להפוך למתחרה רצינית (Zhao, 2022).

בשנים האחרונות התפתחו והתחממו היחסים בין ישראל לסין במהירות ובתחומים מגוונים, ביניהם דיפלומטיה, מסחר, השקעות, בנייה, שותפויות חינוכיות, שיתוף פעולה מדעי ותיירות. האינטרס העיקרי של סין בישראל הוא טכנולוגיה מתקדמת, שהיא מוקד העניין העיקרי שלה.

במהלך העשור האחרון התרחבו והעמיקו הנוכחות וההשפעה של סין במזרח התיכון. האזור צמח והפך לחשוב ביותר מבחינה אסטרטגית עבור סין מעבר לסביבתה הקרובה (Scobell et al., 2021). אזור המזרח התיכון נעשה חיוני יותר ויותר לאינטרסים המסחריים של בייג'ינג ולחזרתה להשפעה כלל-עולמית. מדינות רבות באזור אימצו את ההצעות של סין כדי לגוון את יחסיהן עם המעצמות הגדולות. בבסיס העניין של סין במזרח התיכון עומד הצורך שלה ביבוא אנרגיה. סין היא שותפת הסחר הגדולה ביותר של מדינות רבות במזרח התיכון משום שהיא מייבאת כמויות גדולות של נפט (Bingbing, 2021).

המשמעות של המזרח התיכון עבור סין וחשיבותה של בייג'ינג עבור אזור זה גברו באופן דרמטי מאז השקתו הרשמית של מיזם החגורה והדרך ב-2013. בייג'ינג חתמה על חוזים והסכמי שותפות עם מדינות במזרח התיכון בנושאי תשתיות, אנרגיה, מימון ושיתוף פעולה טכנולוגי, וכן לגבי יוזמות רכות יותר כמו חילופי תרבות וקידום תיירות (Chaziza, 2020). זהו פרויקט הדגל הנוכחי של סין ובמובנים רבים הוא ממצב את המזרח התיכון כמוקד וכמרכז, בין משום היותו תווך שדרכו חייב מיזם החגורה והדרך לעבור ובין משום שהוא מציע

שותפות כלכלית ודיפלומטית חשובה, מקור חשוב להבטחת אספקת אנרגיה לסין או זירה גיאופוליטית לקידום אג'נדות בינלאומיות.

הנוכחות של סין באזור קשורה בעיקר לצרכים כלכליים חיוניים שלה, שהם הבטחת אספקת אנרגיה ויכולת לשלב את יוזמת החגורה והדרך בתוך מיזמי הפיתוח המקומיים. יוזמת החגורה והדרך מורכבת ממערך אינטרסים כלכליים ומסחריים בין סין לבין אזורים גיאוגרפיים רבים. יוזמת החגורה והדרך מתמקדת בשווקים חדשים מחוץ לסין במטרה להשיג לבייג'ינג ביטחון אנרגטי שיבטיח צמיחה כלכלית ויציבות מבית. היוזמה חותרת לקישוריות חוצת יבשות ולאינטגרציה בין סין לאירופה (Wang, 2016). המזרח התיכון הוא צומת דרכים גיאואסטרטגי עולמי חיוני, ובשל כך הוא הפך לחלק מכריע מיוזמת החגורה והדרך ובייחוד מהרכיב הימי שלה – דרך המשי הימית (MSRI) – שכן רבים מהמקצרים, נתיבי הים והנמלים נמצאים באזור או עוברים בו (Scobell & Nader, 2016).

בשנים האחרונות התפתחו והתחממו היחסים בין ישראל לסין במהירות ובתחומים מגוונים, ביניהם דיפלומטיה, מסחר, השקעות, בנייה, שותפויות חינוכיות, שיתוף פעולה מדעי ותיירות. האינטרס העיקרי של סין בישראל הוא טכנולוגיה מתקדמת, שהיא מוקד העניין העיקרי שלה. ישראל היא מעצמה עולמית של טכנולוגיה וחדשנות בתחומי אבטחת סייבר, ביוחקלאות וטכנולוגיה ירוקה. הקשרים של ישראל והשפעתה הנתפסת (כגשר פוטנציאלי) בארצות הברית ובאירופה הביאו את סין לטפח מערכת יחסים קרובה יותר עם ישראל מתוך ראייה גיאופוליטית, בתקווה שהדבר יסייע לה בצורה כזו או אחרת לשפר את מעמדה בעולם. בהקשר הרחב יותר ובפרט בהיותה של ישראל חלק מיוזמת החגורה והדרך, מיקומה הגיאוגרפי הוא צומת פוטנציאלי חשוב נוסף במיזם זה (Zhu, 2019). מבחינת ירושלים, לעומת זאת, מקור המשיכה של בייג'ינג טמון בכלכלה העצומה שלה, המתרחבת במהירות ומציעה אין-ספור הזדמנויות לכלכלה הישראלית. ישראל שואפת להרחיב את קשריה הכלכליים והדיפלומטיים עם סין, שצמיחתה הכלכלית היא מהמהירות בעולם, ולגוון את שוקי היצוא וההשקעות שלה מעבר לארצות הברית ולאירופה (Efron et al., 2019).

קשרי סין-ישראל מתפתחים בצורה חלקה ואינם טעונים בבעיות היסטוריות או בניגודי עניינים ישירים (בעבר נפגעו היחסים עקב הגבלות על יצוא ביטחוני, בעסקת הפלקון והמל"ט הארפי). הקשרים מושפעים תמיד מצד שלישי – ארצות הברית. האמריקאים צופים בהם לאו דווקא בקנאה אלא בדאגה עמוקה, המהולה

והדרך פועלת להגברת הקישוריות ולאינטגרציה חוצות
יבשות בין בייג'ינג למדינות אירופה (Clarke, 2017);
(Watanabe, 2019).

הטווח הגיאוגרפי של יוזמת החגורה והדרך מתרחב ללא הרף וכולל כבר 146 מדינות ו־29 ארגונים בינלאומיים לאורך שישה מסדרונות כלכליים, בהשקעה מוערכת של שמונה טריליון דולר.

ליוזמה ישריבי ימי המכונה 'יוזמת דרך המשי הימית'
(MSRI), ומקבילה יבשתית המכונה 'דרך המשי הכלכלית'
(SREB). דרך המשי הכלכלית כוללת כבישים, מסילות
רכבת וקווי צנרת. דרך המשי הימית (הכוללת נמלי ים
ופיתוח קו החוף) תיצור מסדרון כלכלי שיקשר את סין
עם אירופה ואפריקה דרך המזרח התיכון. המטרה היא
להקל את הסחר ולשפר את הגישה של סין לשווקים
חדשים ולמקורות אנרגיה (Blanchard, 2020; Evron, 2019).
ההיקף של יוזמת החגורה והדרך גדל והיא הפכה
למשימה אמורפית יותר, לאחר שבייג'ינג הוסיפה את
'דרך המשי הדיגיטלית', 'דרך המשי הבריאותית' ו'דרך
המשי הירוקה', שאינן תחומות מבחינה גיאוגרפית
(Hillman & Sacks, 2021).

הטווח הגיאוגרפי של יוזמת החגורה והדרך מתרחב
ללא הרף וכולל כבר 146 מדינות (אם כי לא כל אחת
מהן חתומה רשמית על אירוח פרויקטים של היוזמה)
ו־29 ארגונים בינלאומיים לאורך שישה מסדרונות
כלכליים, בהשקעה מוערכת של שמונה טריליון דולר
(Nedopil, 2021). מערך יוזמת החגורה והדרך מקיף
שני שלישים מאוכלוסיית העולם, 40 אחוזים מהתוצר
הלאומי הגולמי העולמי וכ־75 אחוזים ממאגרי האנרגיה
הידועים (Rolland, 2019). על כן פרויקט שאפתני זה
יחייב גיוס של משאבים אנושיים, טכנולוגיים, מדיניים
ופיננסיים אדירים ברחבי העולם כדי לממש את החזון
(Lokhande, 2017).

שיתוף הפעולה הישראלי עם יוזמת החגורה והדרך

'הוועדה הלאומית לפיתוח ורפורמה' של סין הציגה
וחשפה את 'החזון לשנת 2015 והפעולות לבנייה
משותפת של דרך המשי הכלכלית ודרך המשי הימית
של המאה ה־21'. החזון פירט חמישה סוגים של קישוריות:
שיפור הסחר, קישוריות, אינטגרציה פיננסית, תיאום
מדיני וקשרים בין אנשים (NDRC, 2015).
במסגרת היוזמה מדגישה ממשלת סין במהלכה
הדיפלומטיים את הגדרת הקשרים עם מדינות ליבה,

לעיתים בכעס. זאת בשל ההתעלמות התכופה מדי
של ירושלים מאי־הנחת שלהם מן החדירה העמוקה
של בייג'ינג לאזורים של אינטרסים אמריקאיים חיוניים
במזרח התיכון (Sela & Friedman, 2019). בהקשר
זה, המחקר הנוכחי מנתח כיצד התחרות בין המעצמות
הגדולות והיריבות האסטרטגית (המתפשטת ומתרחבת
על פי תובנות היסטוריות ועכשוויות) משפיעות על היחסים
בין סין לישראל.

הטענה במחקר היא כי ישראל לא תהיה מוכנה לסכן
את שיתוף הפעולה עם וושינגטון, שאין עליו עוררין,
בגלל בייג'ינג. כמו מדינות אחרות בעולם, גם ישראל,
שהיא בעלת ברית קטנה אך קרובה של וושינגטון,
צופה בדינמיקה של התחרות בין המעצמות הגדולות
כדי להתוות את דרכה. מתוך מיקומה במרכז המזרח
התיכון ישראל מוצאת את עצמה בעמדה אסטרטגית
עדינה. מצד אחד היא שואפת להרחיב את היחסים עם
סין, לקדם עימה שיתופי פעולה סביב חדשנות ומיזמי
תשתית, למשוך הון השקעות, לייצא אליה טכנולוגיה
ולהיכנס לשוק הסיני העצום והצומח. מנגד היא רואה
בקשריה עם וושינגטון מערכת יחסים ייחודית ומיוחדת
ועמוד תווך מרכזי בביטחון הלאומי ובכלכלה שלה.
ישראל נחושה לשמור על השותפות הביטחונית עם
ארצות הברית ובמקביל להצליח לחזק את השותפות
הכלכלית והטכנולוגית עם סין.

ואולם היריבות המתעצמת גוררת לחצים על ירושלים
להתייבב לצד אחת משתי המעצמות. אם ישראל תעשה
כן היא עלולה לאבד את השותפות הביטחונית עם ארצות
הברית, או את השותפות הכלכלית והטכנולוגית עם
בייג'ינג. על כן ישראל תידרש לגייס כישורים דיפלומטיים
ופוליטיים חדים כדי לנהל את יחסיה עם סין וארצות
הברית במקביל. היא אינה חייבת לוותר על אחת מהן
ויש לה אפשרות להציע את שביל הזהב או דרך האמצע,
שהיא "גם וגם".

חזון החגורה והדרך

יוזמת החגורה והדרך היא ללא ספק אחד המפעלים
החשובים של סין במאה הנוכחית, הכוללת שורה של
יוזמות כלכליות ודיפלומטיות מסיביות שיוצרות רשת
של קשרים מסחריים בין סין לאזורים גיאוגרפיים רבים.
בעיני הממשל של שי ג'י־פינג והמפלגה הקומוניסטית
של סין, יוזמת החגורה והדרך היא ליבת מדיניות החוץ
של סין. בשנת 2017 היא הוכנסה רשמית לחוקה הסינית
כדי לסמן את מקומה המרכזי בתפיסת הייעוד העולמי
של בייג'ינג. היוזמה מתמקדת בשווקים חדשים מחוץ
לסין ובהשגת ביטחון אנרגטי כדי לשמור על הצמיחה
הכלכלית של סין ולקדם יציבות מקומית. יוזמת החגורה

הפיתוח הזה, ואני מצפה מאוד לפעול למען המטרה, גם באופן אישי" (Linn, 2019).

בעקבות שיתוף הפעולה סביב יוזמת החגורה והדרך וחילופי הטכנולוגיות והחדשנות, יחסי סין-ישראל הניבו שיתוף פעולה פורה בתחומים שונים. הזדמנויות חדשות רבות לשיתוף פעולה בנושאי חדשנות ולפרייקטים של תשתית צצות ללא הרף. זוהי מגמה בולטת שאפשר לזהות מהתבוננות בניתוח דפוס הסחר וההשקעה בין שתי המדינות. היות שהיחסים בין סין לישראל כבר התבססו היטב סביב חדשנות והיבטים חשובים נוספים, צפוי ששיתוף הפעולה סביב יוזמת החגורה והדרך רק ימשיך להמריץ את היחסים הכלכליים בין שתי השותפות.

פיתוח ותפעול נמלים

בתחום של פיתוח ותפעול נמלים, הקישוריות חיונית לשילובה של ישראל ביוזמת החגורה והדרך. ישראל ממוקמת בין אירופה לאסיה ובין המזרח התיכון לאפריקה. מבחינת היוזמה הסינית, מיקומה האסטרטגי הוא כמעט מובן מאליה. ישראל יכולה להיות תחנה קטנה אך חיונית בדרך המשי הימית, המחברת את האוקיינוס ההודי והים התיכון דרך מפרץ עקבה ותעלת סואץ, למשל באמצעות מיזם 'מסילות לשלום' או מסילה בין נמל אילת לאשדוד – אם ימומשו (Ben-Gedalyahu, 2021). חברות סיניות מעורבות יותר ויותר בנמלים, במסילות רכבת, בנתיבי תחבורה ובמיזמי תשתית גדולים נוספים בישראל הנושאים רווחים כלכליים, בשילוב דרך המשי הכלכלית (Elis, 2016). יש להבחין בין מיזמי קישוריות חוצת גבולות לבין פעילויות אחרות של יוזמת החגורה והדרך מתוך הבנה כי מיזמי קישוריות, שהם תמצית חזון החגורה והדרך, יחייבו את סין להגביר את המעורבות האזורית שלה – מהלך שממנו היא נמנעה עד כה (Evron, 2019).

סין מבליטה את היתרונות של ישראל כמרכז עבור יוזמת החגורה והדרך. ההון האנושי המצוין של ישראל, היותה מרכז הייטק, הכלכלה המפותחת, הסביבה העסקית והממשלתית והחברה היציבה – כל אלה הופכים את המדינה לנכס יקר עבור סין. ישראל נמצאת במוקד נתיבי הסחר הרחוקים של סין, אבל היציבות שלה באזור הסוער היא יוצאת דופן. גם המשמעות הגיאואסטרטגית של ישראל בתוך יוזמת החגורה והדרך היא גורם חשוב, בזכות מיקומה בקרבת מדינות ערב כ"כוח מאזן" שיכול להקרין אמינות על העוצמה הרכה שמפעילים הסינים במזרח התיכון (Efron et al., 2019). נוסף על כך, הפיתוח האדיר של משאבי האנרגיה במזרח הים התיכון, הנמלים החדשים שקמים בקו החוף, נתיבי הסחר החדשים בין ישראל לשכנותיה הערביות והמערך

ואלה מנחים את הדרגים המקצועיים לתת קדימות לשיתוף פעולה עם ירושלים בנושא חדשנות טכנולוגית. במארס 2017, במהלך ביקורו הרשמי של ראש הממשלה דאז בנימין נתניהו בבייג'ינג, הכריז נשיא סין שי ג'ין-פינג על 'שותפות כוללת בחדשנות' עם ישראל (Chaziza, 2018a). הגדרת היחסים כשותפות כוללת בחדשנות סימנה מהו האינטרס הלאומי של שתי המדינות (שותפות כלכלית וטכנולוגית, לא אסטרטגית). כפי שניסח זאת הנשיא שי ג'ין-פינג במהלך שיחת טלפון עם הנשיא יצחק הרצוג בנובמבר 2021, "החדשנות הפכה לגולת הכותרת ולמנוע ההאצה של היחסים בין שתי המדינות" (Xinhua, 2021).

בעקבות הגדרת היחסים כשותפות כוללת בחדשנות וכתמיכה בה, החלו להתגבש מנגנונים שונים לשיתופי פעולה (כגון כנסים, ועדות משותפות, ירידים ועוד). כך למשל כונסה ועדת החדשנות ישראל-סין, שהיא המנגנון הבין-ממשלתי (G2G) החשוב ביותר עם סין ומי שאחראית לקידום דיאלוג ושיתוף פעולה בין משרדי הממשלה, תוך שימת דגש על חדשנות. שיתופי הפעולה והפגישות הללו החלו בשנת 2014 והם משמשים ערוץ ישיר וחשוב לדיאלוג עם סין בדרגים הגבוהים ביותר. מנגנון זה מסייע בהסרת חסמים בירוקרטיים, בהגדלת היקף היצוא ובקידום נושאים נוספים החיוניים לכלכלת ישראל, כגון הסכם אזור סחר חופשי, טיסות ותיירות. ישראל היא גם אחת מ-57 החברות המייסדות של הבנק האסייתי להשקעות בתשתיות, המשמש כלי פיננסי לקידום מיזם החגורה והדרך (Xiao, 2016).

למרות שתפקידה של ישראל ביוזמת החגורה והדרך זכה לתשומת לב פחותה, דיפלומטים סינים רואים במדינה צומת חשוב בארכיטקטורת היוזמה. במהלך ביקורו האחרון של נתניהו בסין אמר הנשיא שי כי שתי המדינות "יקדמו בהתמדה פרויקטים שיתופיים גדולים בבנייה משותפת של דרך המשי הכלכלית ודרך המשי הימית של המאה ה-21". גם נתניהו הזכיר את היוזמה בדבריו ואמר: "הצד הישראלי מוכן להשתתף באופן פעיל בתשתיות ובשיתופי פעולה נוספים במסגרת דרך המשי הכלכלית ודרך המשי הימית של המאה ה-21" (Xi Jinping meets with Israeli Prime Minister, 2017).

בדצמבר 2019 אמר ג'אן ג'ון, השליח המיוחד הסיני למזרח התיכון: "בהתחשב בעובדה שהיחסים ושיתוף הפעולה בין ישראל לסין חזקים, אני בטוח שבמסגרת יוזמת החגורה והדרך שיתוף הפעולה בין סין לישראל יתרחב, עם פוטנציאל להמשך. המזרח התיכון הוא מרכיב חשוב ביוזמה, יש הרבה מה לפתח באזור בתחום התשתיות והקישוריות, ובייג'ינג ערוכה ומוכנה לדבר על

מתי תוקם מסילת הרכבת לאילת, והפרויקט טרם קיבל אישור סופי ולא הובטח מימון עבורו.

השקעות

בתחום ההשקעות ישראל היא ייחודית מבין המדינות שנעשות בהן השקעות סיניות, שכן היא מיישרת קו עם יוזמת החגורה והדרך ועם היעדים הסיניים במטרה לשפר את מגזר ההייטק המקומי שלה. במסגרת השילוב ממשלת סין מעודדת חברות בניה וטכנולוגיה להגיע לישראל. ההשקעות בישראל מקדמות את יוזמת החגורה והדרך ואת היעדים הרחבים יותר של סין לטווח הארוך – חיזוק מעמדה ותפקידה באזור והתחברות לאירופה (Efron et al., 2020). סין השקיעה הון ומשאבים ניכרים במיזמי חדשנות, טכנולוגיה, הון סיכון, חקלאות, תשתיות ובנייה, וביססה לעצמה עמדת השפעה בתעשיות הגדולות בישראל (Chaziza, 2018a).

זאת ועוד, מאז הנורמליזציה ביחסים הדיפלומטיים בין סין וישראל חלה התרחבות עצומה בקשרים הכלכליים. לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס), בשנת 2013 הסתכם הסחר בין ישראל לסין ב־8.22 מיליארד דולר, וב־2021 הוא כמעט הכפיל עצמו. למרות עיכובים בעקבות מגפת הקורונה והליכה נגד המגמה העולמית, הסחר הדו־צדדי בין סין לישראל גדל בשנה שעברה והגיע ל־15 מיליארד דולר: היצוא הישראלי לסין עלה ל־4.3 מיליארד דולר, והיבוא ל־10.7 מיליארד דולר (למ"ס, 2022).

חברות פרטיות וקרנות הון סיכון הן המשקיעות העיקריות במגזר ההייטק, וחלקן משמשות זרועות השקעה של תאגידי ענק. לעומת זאת, השקעות סיניות במגזרים שאינם הייטק מגיעות בעיקר מחברות בבעלות ממשלתית (SOE), המתמקדות בעיקר בהשקעות במיזמי תשתית. עם זאת, ההשקעות הסיניות אינן מהוות נתח גדול מההשקעות הזרות במשק הישראלי. יחסית להשקעות של חברות מערביות הן נמוכות ומסתכמות בפחות מ־10 אחוזים מההון הזר המושקע בישראל (אלה, 2021).

לפי המדד China Global Investment Tracker, ההשקעות והבנייה של סין בישראל בשנים 2013 עד 2021 הגיעו ל־13.2 מיליארד דולר. מגזרי ההשקעות העיקריים הם ההייטק (4.4 מיליארד דולר), חקלאות (2.9 מיליארד דולר), ותחבורה (4 מיליארד דולר) (China Global Investment Tracker, 2021). ההשקעות הסיניות, בפרט במגזר ההייטק, אומנם הראו צמיחה מתקדמת במספר ובהיקף, בייחוד בין שנת 2014 ל־2018 – שהייתה גם שנת השיא – אולם בין שנת 2019 ל־2020 ההשקעה הסינית שבה והצטמצמה. סין

הגיאורכלי הצומח בין ישראל, יוון, מצרים וקפריסין – תורמים כולם לכך שישראל היא שוק אטרקטיבי ביותר עבור סין ביוזמת החגורה והדרך (Kuo, 2018).

מתוך מודעות לתרומה של ישראל ליוזמת החגורה והדרך, חברות ספנות סיניות מגבירות את מעורבותן בפיתוח ובהשגת זכויות תפעול בשורה של נמלים בישראל. במסגרת יוזמת דרך המשי הימית, הפעילות הימית של בייג'ינג מורכבת בעיקר מבנייה ותפעול של נמלים ומסילות רכבת. לאור מיקומה הגיאוגרפי החשוב של ישראל, סין הגבירה את נוכחותה כאן והיא מעורבת בבנייה, שדרוג, הרחבה ותפעול של כמה מהנמלים והמסופים החשובים בישראל. את ההשקעות הנוכחיות והעתידיות הללו יש לראות כחלק מפעילויות התשתית הרחבות שעושה סין במסגרת יוזמת החגורה והדרך. ההשקעות בנתיבי ים ומסילות רכבת משלימות זו את זו, שכן יחדיו הן פותחות קשרי סחר חדשים בין סין לאזור אירואסיה-אפריקה (Chaziza, 2018b).

חברות ספנות סיניות קיבלו גישה לשני פרויקטים גדולים של בניית נמלי ים בישראל. הראשון שהחל ביוני 2014 הוא פרויקט הנדסי של בניית 'נמל הדרום' באשדוד, שמבצעת PMEC (Pan-Mediterranean Engineering), חברה בת של החברה הסינית China Harbor Engineering Company (נחנך ב־2022). לנמל הדרום תהיה קיבולת לטיפול במיליון מכולות סטנדרטיות, והוא יהפוך לנמל החשוב ביותר בדרומה של ישראל (Shamah, 2014). יתרה מכך, חברת PMEC גם זכתה במכרז בהיקף של מיליארד שקל לשדרוג הרציף הראשי של נמל אשדוד (PortSEurope, 2020). פרויקט הבנייה הגדול השני הוא המכרז שבו זכתה Bayport Terminal Company, חברה בת של SIPG (Shanghai International Port Group), להפעלת מסוף חדש בנמל חיפה (נחנך ב־2021), בחכירה ל־25 שנים (Petersburg, 2015).

מגה־פרויקט תחבורתי פוטנציאלי נוסף של סין בישראל הוא הקמת מסילת רכבת מהירה לאילת (Red-Med railway), שתאפשר קישוריות בין נמלי אילת ואשדוד ותהיה תוואי חלופי בטוח לתעלת סואץ. בייג'ינג השקיעה בבניית רשת אזורית של תשתית ימית ומסילות רכבת (כדי להבטיח גישה אמינה לספינות הסחר הסיניות מהים האדום לים התיכון), המחברת את סין עם אירופה דרך אסיה והמזרח התיכון. מסילת הרכבת לאילת תהיה נתיב בטוח המשלים את תעלת סואץ, שבאמצעותו תתאפשר העברת חומרי גלם ומכליות דלק מאירופה לסין. בנתיב יעברו גם המוצרים המוגמרים של סין בחזרה לאירופה דרך מפרץ עדן (Chaziza, 2016). למרות זאת לא בטוח שחברות סיניות ייקחו חלק בפרויקט, לא ברור

הסתכמה ב-9.1 מיליארד דולר (אלה, 2021א). זאת ועוד, בשל הרגישות האמריקאית לשיתוף הפעולה הטכנולוגי של חברות ישראליות עם סין, הן חוששות לא פעם שפעילותן בסין עלולה להכניס אותן לרשימה השחורה בשוק האמריקאי, גם אם אינן עוסקות בטכנולוגיות הקשורות לביטחון.

חברות כמו Ping An, Lenovo, Qihoo 360, Baidu וחברות מדע וטכנולוגיה בולטות נוספות משקיעות בקרנות המדע והטכנולוגיה של ישראל (CTECH, 2018). עם זאת, בניגוד לנתונים על השקעות זרות בישראל במגזרים שאינם טכנולוגיים, הסכומים המושקעים בתעשיית ההייטק אינם תמיד גלויים ומדווחים, ופעמים רבות הם מופיעים כחלק מסך ההשקעות שבוצעו על ידי מספר משקיעים שונים בסבב אחד. שיטה זו מקשה על יצירת תמונה מלאה ומדויקת של ההשקעות הסיניות בתעשיית ההייטק הישראלית, וייתכן אף שההשקעה הסינית במגזר זה גבוהה במידה ניכרת מהנתונים המתועדים (אלה, 2021א).

כאמור, חלה ירידה במספר העסקאות בין שתי המדינות ובהיקפן, מה שמעיד על כך שחברות סיניות משקיעות בזירות במדינות אחרות. ייתכן שסין צמצמה את השקעתה בישראל בשל ההבנה שקיים לחץ אמריקאי גובר להעריך באופן ביקורתי השקעות סיניות בישראל, ולאור ההחלטה להקים מנגנון לניטור השקעות זרות בכלכלה הישראלית (Chaziza, 2019). זאת ועוד, הגבלות חדשות על ההשקעות הממשלתיות שמוציאות הון מסין והגברת הפיקוח של המפלגה הקומוניסטית על השקעות ורכישות מעבר לים, לצד הירידה בנזילות ההון, מגבילות את הגישה למקורות מימון אפשריים להשקעות מחוץ לסין (Xinhua, 2017).

גופים סיניים השקיעו גם בחברות הון סיכון ישראליות (למשל JVP, CatalystCanaan, OurCrowd, Pitango, Viola Ventures ו-Singulariteam). כאומת סטארט-אפ ישראל הפכה למעצמה של טכנולוגיה מתקדמת וחדשנות חיונית, עם ריבוי חברות הזנק וחברות הייטק. רבות מחברות ההון סיכון הללו (Tnuva, Kaymera, Toga, Rainbow Medical, ThetaRay, Copyleaks ו-Networks, HexaTier) מתמקדות בהשקעה בחברות ישראליות המחדשות בתחומים של טכנולוגיה רגישה או בעלת פוטנציאל דו-שימושי, כמו בינה מלאכותית, אבטחת סייבר ורובוטיקה (Efron et al., 2019).

חקלאות ותעשייה

החקלאות הייתה אחד היעדים הבולטים של ההשקעות הסיניות, עם היקף של כ-5.3 מיליארד דולר בין 2011

האטה את חדירתה לכלכלה הישראלית, כפי שעשתה במקומות אחרים (אלה, 2021ב).

חדשנות

בתחום החדשנות, למרות המחסור במשאבי טבע והסביבה הגיאופוליטית המתגברת, ישראל הפכה לכוח מניע עולמי בתחומי המדע, הטכנולוגיה והחדשנות. יותר מאלף חברות ישראליות פועלות בסין, ומבקשות לנצל את כושר הייצור הטכנולוגי שלה. סין מעוניינת בטכנולוגיה המתקדמת של ישראל ומבקשת ללמוד מהצלחתה כמודל לחדשנות. סין שואפת לשנות את המודל הכלכלי שלה – ממודל המבוסס על ייצור לכזה המבוסס על חדשנות ועל עלייה בשרשרת הערך של הייצור (Kuo, 2018). החברות הסיניות מחפשות טכנולוגיות מתקדמות שישלימו את היתרונות של מדינתם כאומת חדשנות עולה, ואילו החברות הישראליות מחפשות הזדמנויות להרחבת השוק. השקעה כזו תמשיך לצמוח משום שרבים מהפרויקטים נעשים במסגרת חילופי טכנולוגיות וחדשנות או שיתוף פעולה סביב יוזמת החגורה והדרך, ואלה זקוקים להשקעות בחדשנות בערוצים אזוריים וגלובליים (Chaziza, 2018a; Metoudi & Friedfel, 2015; Peled, 2017; Shang et al., 2015; Lyu, 2022; Zhu, 2022).

ישראל אטרקטיבית עבור השקעות סיניות בטכנולוגיה בזכות המוניטין שלה כ'אומת סטארט-אפ'. סין רואה בישראל מודל להקמה מהירה של מרכז חדשנות, והדבר עולה בקנה אחד עם היעד של בייג'ינג לפתח יכולות חדשנות מקוריות משלה (Efron et al., 2020). הרוב המכריע של ההשקעות ושל המיזוגים והרכישות של סין בישראל נעשה במגזר הטכנולוגיה (כ-9.138 מיליארד דולר). הנכסים החשובים ביותר הם במגזר מדעי החיים (ביוטכנולוגיה, טכנולוגיות רפואיות, תרופות וביוביכמיה), ואחריו פיתוח תוכנה והשקעות בחברות של טכנולוגיות מידע. סין משקיעה גם בחברות בתחום האינטרנט, שבבים, תקשורת ומוליכים למחצה. השקעות סיניות נעשו גם בקרנות הון סיכון ישראליות ובחברות בתעשיית הקליין-טק (טכנולוגיות ירוקות וטכנולוגיות מים) (אלה, 2021ב).

סין גם החלה למקד את השקעותיה בחברות הזנק טכנולוגיות בישראל. במהלך שני העשורים האחרונים הפכה בייג'ינג למקור למימון יוזמות הייטק ישראליות. בייחוד משנת 2014 ואילך אפשר לראות שחלה עלייה מצטברת בהשקעות סיניות בישראל, הן במספר העסקאות והן בערכן. ואולם ההשקעות הסיניות בישראל הגיעו לשיא ב-2018 ולאחר מכן החלה ירידה. ההשקעה הסינית בהייטק הישראלי בין השנים 2007 עד 2020

יתרה מכך, מעמדה הכלכלי המתחזק של סין במזרח התיכון, בזכות יוזמת החגורה והדרך, מציב אתגר רציני נוסף לאינטרסים ולערכים הגלובליים של ארצות הברית. ההיקף והמרכזיות של יוזמת החגורה והדרך עשויים לשנות את הסדר העולמי, בשעה שהסדר העולמי הליברלי שמובילה וושינגטון עובר שינוי מהותי ומוביל לאי-יציבות בטווח הקצר וליצירת אי-ודאות לגבי המערכת הבינלאומית בטווח הארוך (Brookings Doha Center, 2019). ממשל בידן אומנם מנסה לעצב את מדיניותו כלפי המזרח התיכון, אולם יוזמת החגורה והדרך עשויה להפוך לקו החזית ביריבות המתפתחת בין המעצמות הגדולות (Blanchard, 2021).

ההשקעה של סין בכלכלה הישראלית גדלה מאז ההכרזה עליה כשותפות כוללת לחדשנות. כפי שאמר שגריר סין בישראל צאי ד'ון, "מאז כינון היחסים הדיפלומטיים ב-1992, סין וישראל רקמו שיתוף פעולה פורה בתחומים שונים, ושיתוף הפעולה בחדשנות הוא גולת הכותרת ותנופה ליחסי סין-ישראל" (Xinhua, 2022). ליוזמת החגורה והדרך היה תפקיד חשוב בקידום יחסי סין-ישראל. בין 2005 ל-2012 עמד היקף ההשקעות והבנייה של סין בישראל על 1.5 מיליארד דולר, ומ-2013 עד 2021 הוא הגיע ל-13.2 מיליארד דולר. במילותיו של נשיא ישראל דאז ראובן ריבלין, "יוזמת החגורה והדרך היא חזון המשקף את היכולת של אנשים להתחבר ולעבוד יחד בכל העולם, לבנות גשרים לכל העמים ובסופו של דבר – עתיד טוב יותר לכולם" (Shang et al., 2022). ישראל היא מרכז אטרקטיבי של חדשנות עבור חברות סיניות, וסין היא פוטנציאל לשוק יצוא ענק ומקור להשקעות עבור חברות ישראליות. ההשקעות של חברות סיניות כוללות השקעות במגזר ההיי-טק המייצר טכנולוגיות רגישות, וכן בנייה ותפעול של תשתיות גדולות. לכל החברות הסיניות המשקיעות או בונות מיזמי תשתית גדולים בישראל יש קשרים עם ממשלת סין, עם הצבא הסיני או עם גופים צבאיים (אוריון ולביא, 2018). לכל חברה סינית גדולה יש ככל הנראה קשרים רשמיים או לא-רשמיים עם ממשלת סין, והיא צפויה לשתף פעולה עם מנגנון המודיעין והביטחון הסיני (Efron et al., 2019).

נוסף על הדאגות הביטחוניות ארוכות השנים של ארצות הברית בנוגע לסין, וושינגטון מודאגת במיוחד מהעברת טכנולוגיה הקשורה להגנה האמריקאית או טכנולוגיות ויכולות אחרות שעשויות לחזק את יתרונה הצבאי של סין. לכן ההשקעה של חברות סיניות בטכנולוגיות רגישות ובניית מיזמים גדולים של תשתית חיונית בישראל גרמו לארצות הברית לבטא דאגה רשמית (Kampeas, 2020). האמריקאים ציינו

ל-2018. יחד עם מגזר הטכנולוגיה הם היוו כ-87 אחוזים מסך ההשקעות הסיניות במשק הישראלי (Witte, 2021). יתר על כן, ההשקעות הקשורות לחקלאות כללו מרכיב טכנולוגי חיוני משום שהתמקדו בטכנולוגיה חקלאית. הנתונים בנושא ההשקעות בחקלאות מתבססים בעיקר על רכישת חברת 'אדמה' על ידי ChemChina תמורת 2.8 מיליארד דולר (Gabison, 2016).

בתחום התעשיות הגדולות, הרכישות וההשקעות הגדולות של סין בתעשיות ישראליות מרכזיות הן אחד מעמודי התווך של חילופי החדשנות הטכנולוגית ושיתופי הפעולה ביוזמת החגורה הדרך. בעשור האחרון רכשו חברות סיניות אחדות מהתעשיות הישראליות המרכזיות (תנובה, אדמה, שח"ל ואהבה). סין משקיעה מיליארדי דולרים בשוק הישראלי בתחומי אנרגיה מתחדשת, טיפול במים, ציוד רפואי, תקשורת וחקלאות. ההשקעות הסיניות בשוק הישראלי נעות מהשקעה ישירה ועד הסדרים של שיתוף פעולה עם חברות הון סיכון ישראליות, או מאמצים משותפים לגיוס הון עם משקיעים וארגונים אחרים. חלק גדול מהעסקאות הסיניות נועד לשפר את הפרודוקטיביות, לחדור לשווקים מעבר לים ולשפר יכולות טכנולוגיות וכישורי ניהול (Chaziza, 2018a).

בניית מיזמים גדולים של תשתית, טכנולוגיה מתקדמת וחדשנות הייתה אומנם הבסיס שעליו שגשגו יחסי סין-ישראל בשנים האחרונות, אולם מגזרים נוספים בכלכלה צריכים גם הם להגדיר את הקשרים הכלכליים והפוליטיים בין המדינות לטווח הארוך. מאז הגדרת היחסים כשותפות כוללת לחדשנות גבר שיתוף הפעולה הכלכלי והמסחרי בין שני הצדדים, אולם המטרה העיקרית של יוזמת החגורה והדרך היא להאיץ את שיתוף הפעולה הכלכלי עם ישראל על ידי העצמת הסחר, הקישוריות והקשרים בין אנשים.

תחרות בין מעצמות גדולות: ארצות הברית ישראל וסין

העימות העולמי בין המעצמות הגדולות ארצות הברית וסין עשוי לשנות את נופ המזרח התיכון. המהירות שבה היריבות הזו מתעצמת והאופי הדו-מפלגתי של ההתנגדות האמריקאית לסין יוצרים מצב רעוע ביותר מבחינת מדינות המזרח התיכון. כיום הן עומדות בפני חישוב גיאופוליטי ומסחרי חדש, עם לחצים חדשים על ניהול הביטחון הלאומי והפיתוח הכלכלי שלהן. התחרות המתגברת מסבכת את מאמצייהן של מדינות המזרח התיכון לשמור על יחסים עם שתי המעצמות בדרכים שונות ומאלצת אותן לבחור בין שמירה על שותפות ביטחונית עם ארצות הברית לבין חיזוק השותפות הכלכלית והטכנולוגית עם סין.

את חששם מהאפשרות שסין תרכוש טכנולוגיות או תאסוף מודיעין באופן שיאיים על הביטחון הלאומי של ארצות הברית בתחומי אבטחת סייבר, תקשורת לוויינים, בינה מלאכותית ורובוטיקה (Efron et al., 2019; Efron et al., 2020).

גורמים אמריקאים הביעו דאגה גם מכך שבנייה ותפעול סיניים של תשתיות גדולות בישראל עלולים לפגוע בשיתוף הפעולה בין ארצות הברית לישראל.

בשנות ה-90 ושנות ה-2000 תרם שיתוף הפעולה בין סין לישראל בתעשייה הביטחונית (פרשת הפלקון וההארפי) למתיחות בקשרים הביטחוניים בין וושינגטון לירושלים, ולוואו שארצות הברית הטילה בפועל על מכירת נשק מישראל לסין (Kumaraswamy, 2012; 2013). כל עוד יחסי הביטחון נותרים מוגבלים, החששות העיקריים מהקשרים בין סין לישראל נוגעים להשקעות לסוגיות הקשורות בקניין רוחני, לטכנולוגיה לא-צבאית ולמיזמי בנייה. בשל כך ועל רקע הלחצים האמריקאיים הגוברים הקימה ממשלת ישראל ועדה מייצעת בנושא השקעות זרות. עם זאת, לפי הדיווחים לוועדה אין סמכות לבחון השקעות במגזרים כמו היי-טק, שאחראי לחלק גדול מההשקעות של סין בישראל (Chaziza, 2019). בכירים בממשל טראמפ ובממשל בידן עשו מאמצים בולטים למנוע מעורבות סינית במיזמים גדולים של תשתית ותקשורת בישראל. בהתאם לאזהרות דומות שמסר ממשל טראמפ לבעלות ברית ולשותפות אחרות ברחבי העולם, גם ירושלים הוזרה כי אם החברות הסיניות חוואוי (Huawei) ו-ZTE יקימו רשת תקשורת 5G בישראל, הדבר עלול להגביל את הסיוע הביטחוני ואת שיתוף הפעולה עם ארצות הברית. בעקבות לחץ אמריקאי הסכימו הרשויות הישראליות להבטיח שהן ישתמשו רק בצידוד של "ספקים מהימנים" עבור הדור הבא של רשתות טלקום סלולריות מהדור החמישי (5G) (Reuters, 2020). על פי דיווח בתקשורת הישראלית, הרשות הלאומית להגנת הסייבר אינה מתירה לסין לבנות תשתיות תקשורת מכל סוג במדינה. חברות תקשורת ישראליות מיישירות קו עם עמדת רשויות הביטחון ונמנעות משימוש בצידוד התקשורת של חוואוי ו-ZTE. לפיכך, ספק אם חוואוי ו-ZTE יותקנו ברשת התקשורת 5G של ישראל (שגב ועמיתיו, 2019).

גם ממשל טראמפ הזהיר את ישראל כי מעורבות עמוקה של חברות סיניות בבעלות ממשלתית (SIPG) בניהול נמל חיפה בעתיד (שם הן בנו את המזח וינהלו אותו במשך 25 שנים) עלולה לסכן את המשך השימוש

של הצי השישי האמריקאי בנמל, שבעבר נהג לעגון שם בקביעות (Kampeas, 2020). מפעילי הנמל הסינים יוכלו לעקוב אחר תנועת האוניות האמריקאיות והתחזוקה שלהן וייתכן שתהיה להם גישה למערכות מידע, מה שמגביר את הסיכויים לאיומי אבטחת סייבר ומידע מבחינת וושינגטון. דוח של הקונגרס האמריקאי המליץ לממשל להעביר לממשלת ישראל את הדאגות הביטחוניות החמורות בנוגע להסדרי החכירה של נמל חיפה, ולהאיץ בה בדחיפות לשקול את ההשלכות הביטחוניות של השקעות זרות סיניות כאלה בישראל (Zanotti, 2021). אולם למרות שוושינגטון דחקה בירושלים לא לשתף פעולה עם SIPG בהרחבת הנמל, ישראל דחתה את הבקשה בסופו של דבר, לאחר בדיקה פנימית של העסקה (Al-Monitor, 2021). באוקטובר 2021 עגנה הספינה USS O'Kane של הצי החמישי של חיל הים האמריקאי בנמל חיפה, כחלק משיתוף הפעולה החדש בין חיל הים הישראלי והצי החמישי של ארצות הברית (Egozi, 2021).

גורמים אמריקאים הביעו דאגה גם מכך שבנייה ותפעול סיניים של תשתיות גדולות בישראל עלולים לפגוע בשיתוף הפעולה בין ארצות הברית לישראל. החשש העיקרי בנוגע להשקעות כאלה נוגע למיזמי תשתית המקדמים יעדים של מדיניות חוץ סינית באזור. הפעלה סינית של תשתית ישראלית עלולה להוות סיכוי מעקב לביטחון הלאומי של ארצות הברית (Efron et al., 2020). במאי 2020 נדחתה הצעה של חברה סינית (CK Hutchison Group) בהונג קונג להקמת מתקן התפלת מים (שורק 2) בשווי של שני מיליארד דולר, לטובת החברה המקומית IDE technologies (ההצעה שלה הייתה טובה יותר והמחיר היה נמוך בהפרש ניכר מזה של שאר המציעים). החלטה זו התקבלה לאחר הלחץ של ממשל טראמפ להגביל את השתתפותן של חברות סיניות במיזמי תשתית רגישים בישראל (Gabison, 2016). פקידי ממשל בידן עודדו את ישראל להקים מערכת סינון יעילה יותר להשקעות זרות, אולם משרד ראש הממשלה טרם החליט בעניין זה. בינתיים, אחד ממיזמי התשתית הגדולים והמורכבים בישראל, הקו הירוק והסגול של הרכבת הקלה, נתפס על ידי גורמים רשמיים בווינגטון כמבחן רציני למדיניות של ממשלת ישראל כלפי סין. כמה חברות מקומיות שחברו לחברות זרות התמודדו על עסקת המיליארדים (מכרזים של 15 מיליארד שקל), כולל חברות סיניות (הצעתן הייתה נמוכה במידה משמעותית מהאחרות). עם זאת, ועדת המכרזים של נת"ע החליטה לבחור בהצעת הקבוצה של אלסטום, דן ואלקטרה לביצוע השלב השני של פרויקט הקו הירוק. קבוצת שפיר ו-CAF הספרדית זכו

שבה (הנמלים החדשים שלה לחוף הים התיכון ומסילות הרכבת הפוטנציאליות). הסיבה השנייה היא העלייה בגילוי מקורות אנרגיה פוטנציאליים בחופי הים התיכון מרחיבה במידה ניכרת את אפשרויות הגישה הסיניות למקורות אנרגיה, על רקע התחזקות הגורמים המצביעים על התכנסות כלכלית בין ישראל, יוון וקפריסין. הסיבה השלישית – מאז חתימת הסכמי אברהם גוברת הפתיחות במדינות ערביות ומוסלמיות נוספות להצטרף לתהליך הנורמליזציה עם ישראל. בעקבות זאת החלה סין להפנות תשומת לב למסחר ולמסדרונות החדשים בין מדינות ערב לישראל, שיכולים לשמש נתיבי סחר או מוקדים חדשים לחיבור ישיר בין המפרץ הפרסי לים התיכון. הסיבה הרביעית – שיתוף הפעולה במסגרת יוזמת החגורה והדרך סייע ליחסי סין-ישראל לצמוח בהתמדה ובמהירות, בפרט בתחום המסחר. בין שנת 2013 ל-2021 גדלו ההשקעות הסיניות בישראל מ-1.5 מיליארד דולר ב-2012 ל-13.2 מיליארד דולר ב-2021, ועשויות לחול קפיצות מדהימות אפילו יותר לאחר השלמת ההשתלבות הישראלית ביוזמת החגורה והדרך. לבסוף, שיתוף הפעולה הישראלי-סיני בטכנולוגיה מתקדמת ובחדשנות ימשך תוך הקפדה להתרחק מטכנולוגיות שמתריסות כלפי ארצות הברית. שיתוף הפעולה הטכנולוגי יתמקד במגזרים אחרים כמו מקורות אנרגיה מתחדשת, חקלאות, פיתוח טכנולוגיות תחבורה, מדעי החיים וכדומה.

על ישראל לנהל מדיניות חוץ מורכבת של איזון, גידור וניהול סיכונים. פירוש הדבר שיהיה עליה לפתח את השותפות הכלכלית והטכנולוגית שלה עם סין תוך שמירה על השותפות הביטחונית עם ארצות הברית.

מחקר זה בחן כיצד היריבות האסטרטגית והתחרות בין המעצמות הגדולות משפיעות על הקשרים הדו-צדדיים בין סין לישראל. מהממצאים עולה כי ההסלמה שמתחוללת כעת בהתמודדות בין המעצמות מביאה את ממשלת ישראל לקבל החלטות הפוגעות בשיתוף הפעולה הכלכלי-טכנולוגי עם סין. לאחרונה הפסידו חברות סיניות כמה מכרזים גדולים, כגון מכרזי הקו הירוק והסגול של הרכבת הקלה ומכרז מתקן ההתפלה שורק 2. גורם דיפלומטי ישראלי בכיר אמר לאחרונה כי ישראל תעדכן את ממשלת ארצות הברית לגבי כל עסקה גדולה של תשתית וטכנולוגיה עם סין, ותשקול מחדש עסקאות כאלה, לבקשת וושינגטון (Harkov, 2022). ממשלת ישראל מתמודדת עם האתגר המורכב והעדין של ניהול יחסיה עם וושינגטון תוך השתלבות

בהקמת הקו הסגול. פסילתן של החברות הסיניות (CRRC ו- CRCC) במכרז היא לשביעות רצונה של ממשלת ישראל, שנאלצת להתמודד עם לחצים מצד ארצות הברית בנוגע למעורבות סינית בהקמת מיזמי תשתית בישראל (Harkov, 2022).

סיכום ומסקנות

ארצות הברית וסין נמצאות בנקודה מכרעת במרדף שמנהלות מעצמות גדולות אחר עוצמה חומרית, הרצוף עימותים, יריבות ותחרות. זוהי תחרות שמתרחשת על רקע צמיחה איטית מתמשכת בכלכלה העולמית, סדר עולמי מפוצל, ואתגרים פנימיים כבדי משקל בשתי המעצמות. ערעור מעמדה הדומיננטי של וושינגטון הוא מרכיב במדיניות החוץ הסינית במזרח התיכון שחשיבותו הולכת וגוברת, ואשר תורם להתפתחותה של סין משחקנית אזורית פסיבית לשחקנית קולנית ואגרסיבית יותר. כך הופך המזרח התיכון לאחת הזירות העיקריות לתחרות בין מעצמות גדולות.

השלום והיציבות במזרח התיכון נשענים על שני צידי המשוואה: הנוסחה הגיאופוליטית המבוססת על שותפות ביטחונית עם ארצות הברית, ומנגד מאזנת אותה הנוסחה הגיאופוליטית (שותפויות כלכליות וטכנולוגיות) עם בייג'ינג. בעקבות זאת המזרח התיכון הוא האזור שיושפע יותר מכולם מיריבות בלתי מוגבלת בין שתי המעצמות על השליטה בסדר העולמי. משום כך, שמירה על מערכת יחסים מאוזנת ועל המשוואה הגיאופוליטית מול הגיאופוליטית היא צורך חיוני למדינות המזרח התיכון (כולל ישראל), כדי להימנע מהשלכות שליליות אם התחרות בין ארצות הברית לסין באזור תחריף. ואולם היריבות המתגברת לוחצת על הממשלים באזור להתייצב לצד אחת משתי המעצמות, ובחירה זו עלולה לגרום לאובדן השותפות הביטחונית עם ארצות הברית או השותפות הכלכלית והטכנולוגית עם סין.

מערכת היחסים בין סין לישראל בשנים האחרונות שומרת על תנופת צמיחה איתנה. הקשרים הכלכליים – ובפרט אלה הכוללים חדשנות טכנולוגית, בניית מיזמי תשתית גדולים ושיתוף פעולה במסגרת יוזמת החגורה והדרך – הם הבסיס להתחממות הגוברת ביחסים. במובנים רבים, מיזם הדגל של סין ממצב את ישראל עברה כמרכז וכמוקד, בין משום שהיא תווך שדרכו עובר המיזם ובין כשותפה כלכלית וטכנולוגית חשובה או כזירה גיאופוליטית לקידום אג'נדות בינלאומיות.

הסיבה הראשונה היא מיקומה הגיאוגרפי הייחודי של ישראל בים התיכון כנקודה בעלת חשיבות מכרעת בין שלוש היבשות. ישראל יכולה להפוך לחלק חיוני מיוזמת החגורה והדרך, ובייחוד של המרכיב הימי

אומנם מוגבל אולם עדיף ליוזם, לקדם דיאלוג ולהפגין עמוד שדרה בנושא רגיש זה ולא להיכנע מראש ולהיסחף בזרם ההתפתחויות.

ד"ר מרדכי חזיזה הוא בעל תואר דוקטור מאוניברסיטת בר-אילן ומרצה בכיר בחוג לפוליטיקה וממשל ובחוג ללימודים רב-תחומיים במדעי החברה במכללה האקדמית אשקלון. תחומי המחקר שלו מתמקדים במדיניות החוץ של סין במזרח התיכון ובצפון אפריקה (MENA), ובמדיניות האי-התערבות של סין במלחמות אזרחים במדינות אחרות. ספרו *China and the Persian Gulf: The New Silk Road Strategy* and *Emerging Partnerships* פורסם בשנת 2019, וספרו השני *China's Middle East Diplomacy: The Belt and Road Strategic Partnership* פורסם בשנת 2020. motih1308@gmail.com.

מקורות

אוריון, א' ולביא, ג' (2018). **יחסי ישראל-סין: הזדמנויות ואתגרים**. מזכר מס' 185, המכון למחקרי ביטחון לאומי. <https://bit.ly/3x1FGKK>
 אלה, ד' (2021, 18 בינואר). **השקעות סיניות בישראל: התפתחויות ומבט לעתיד**. פרסום מיוחד, המכון למחקרי ביטחון לאומי. <https://bit.ly/3xLalS6>
 אלה, ד' (2021, 10 בנובמבר). **מגמות בסחר בסחורות ובשירותים בין ישראל וסין בעידן הקורונה**. פרסום מיוחד, המכון למחקרי ביטחון לאומי. <https://bit.ly/3aY3O33>
 למ"ס (2022, 27 באפריל). **סחר חוץ לפי ארצות – סחורות – מרץ 2022** (לוח 1). הודעה לתקשורת. <https://bit.ly/3aQXYjL>
 שגב, ה', אלה, ד' ואוריון, א' (2019, 10 ביולי). **הלנו אתה אם לצרינו? ארצות הברית נגד חוואווי**. מבט על, גיליון 1193, המכון למחקרי ביטחון לאומי. <https://bit.ly/3O968m2>

Al-Monitor (2021, February 1). *Report: Israel turned down US request to inspect Haifa port after deal with China*. <https://bit.ly/3xf9BbV>
 Ben-Gedalyahu, D. (2021, March 8). *Haifa Bay – Persian Gulf railway moves ahead*. *Globes*. <https://bit.ly/3tBQCHD>
 Bingbing, W. (2021). *China and new Middle East*. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 23(3), 443-457. <https://doi.org/10.1080/19448953.2021.1888248>
 Blanchard, J.M.F. (2020). *China's Maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East: Feats, freezes, and failures*. Palgrave Macmillan.
 Blanchard, J.M.F. (2021). *The United States-China rivalry and the BRI*. *Vestnik RUDN. International Relations* 21(2), 288-303. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2021-21-2-288-303>
 Brookings Doha Center (2019, December 16). *The Belt and Road Initiative: China-Middle East cooperation in an age of geopolitical turbulence*. <https://brook.gs/3tmlmuM>
 Chaziza, M. (2016, December 11). *The Red-Med Railway: New opportunities for China, Israel, and the Middle East*. BESA Center Perspectives Paper No. 385. <https://bit.ly/3tnzt45>

ביוזמת החגורה והדרך, ובפרט במיזמי תשתית ובהעברת טכנולוגיות. בחירה בין ארצות הברית לסין תגבה מחיר יקר מממשלת ישראל – המיזמים במסגרת החגורה והדרך וההזדמנויות הכלכליות הנלוות אליהם גדולים וממשיכים לצמוח. למרות זאת, הבחירה ברורה לירושלים יותר מאשר למדינות אחרות באזור. ארצות הברית היא השותפה האסטרטגית והמסחרית העיקרית של ישראל בעולם (ישראל מקבלת סיוע צבאי אמריקאי בשווי מיליארדי דולרים מדי שנה), והידידות בין ישראל לארצות הברית עמוקה ומלווה בערכים משותפים, בשותפויות כלכליות, בשיתוף פעולה אסטרטגי, בסיוע הומניטרי ובקשרי תרבות. אין תחליף לתמיכה האמריקאית בישראל והדבר הופך אותה לנכס אסטרטגי עליון לביטחונה הלאומי של ישראל.

לאור כל אלה, על ישראל לנהל מדיניות חוץ מורכבת של איזון, גידור וניהול סיכונים. פירוש הדבר שיהיה עליה לפתח את השותפות הכלכלית והטכנולוגית שלה עם סין תוך שמירה על השותפות הביטחונית עם ארצות הברית. לדברי הבכיר הדיפלומטי הישראלי, אם ירושלים צריכה לבחור צד היא בוחרת בצד האמריקאי, והיא לא תיאבק בווישינגטון בגלל סין. ובכל זאת, היא תעדיף לשמור את החלטותיה בנושא מתחת לרדאר, כדי שלא תפסיד עסקים והשקעות במדינה עם האוכלוסייה הגדולה בעולם (Lis, 2022). ישראל מנסה להסתגל ליחסים האסטרטגיים התחרותיים עם סין תוך שמירה על שותפות הדוקה וניצול הזדמנויות. עם זאת, סין עלולה להשתמש בעתיד באיומים, ללחוץ או לנצל הזדמנויות כדי לקדם את מעמדה על חשבון ווישינגטון, ולהקשות בכך על ממשלת ישראל להמשיך במדיניות מאוזנת.

בעידן של תחרות בין מעצמות גדולות, ווישינגטון מצפה שבעלות בריתה ברחבי העולם יצטרפו לבחור בחירות קשוחות ואכזריות בין שתי מעצמות גדולות. לכן על ישראל להמשיך את יחסיה עם סין תוך שהיא מתמרנת בין האינטרסים של ווישינגטון ובייג'ינג, ולאמץ גישה זהירה אך עצמאית. היא חייבת להמשיך להרחיב את שיתוף הפעולה שלה ביוזמת החגורה והדרך בזהירות הנדרשת (בתבונה, בתחכום ותוך ויתורים מינימליים) ותוך הבנה מלאה לדאגות החמורות של ווישינגטון וההגבלות הממשיות והיקרות שהחששות הללו יטילו על הקשרים הגיאוככליים (שותפויות כלכליות וטכנולוגיות) עם סין. עם זאת, אין זה אומר שישראל חייבת להישאר צלע פסיבית במשולש היחסים עם ווישינגטון ובייג'ינג, שכן כניעה לתנתיבים אמריקאיים רק תוביל ללחצים נוספים. במקום זאת צריכה ישראל להבהיר לממשל האמריקאי כי היא קשובה לדאגותיו, אך עליה לפעול לשמירה על האינטרסים שלה. מרחב הפעולה של ישראל

- Chaziza, M. (2018a). Israel-China Relations enter a new stage: Limited strategic hedging. *Contemporary Review of the Middle East* 5(1), 30-45. doi:10.1177/2347798917744293
- Chaziza, M. (2018b, July 22). *China's Maritime Silk Road Initiative*. BESA Center Perspectives Paper No. 900. <https://bit.ly/3zpt3FB>
- Chaziza, M. (2019, November 11). *Israel agrees to monitor foreign investment*. BESA Center Perspectives Paper No. 1340. <https://bit.ly/39j6Cal>
- Chaziza, M. (2020). *China Middle East diplomacy: The Belt and Road strategic partnership*. Sussex Academic Press.
- China Global Investment Tracker (2021) Chinese Investments & Contracts in Israel (2013-2020). <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.
- Clarke, M. (2017). The Belt and Road Initiative: China's new grand strategy? *Asia Policy* 24, 71-79. doi:10.1353/asp.2017.0023
- CTECH (2018, November 12) *Chinese investment in Israeli tech is growing, report says*. Calcalist. <https://bit.ly/3msgKk1>
- Efron, S., Shatz, H.J., Chan, A., Haskel E., Morris, L.J., & Scobell, A. (2019). *The evolving Israel-China relationship*. RAND Corporation. <https://bit.ly/3xwE6M0>
- Efron S., Schwindt, K., & Haskel, E. (2020). *Chinese investment in Israeli technology and infrastructure: Security implications for Israel and the United States*. RAND Corporation. <https://bit.ly/3aH2QYJ>
- Egozi, A. (2021, October 13). *Israel, US Navies set up new coordination efforts on Iran: Sources*. Breaking Defense. <https://bit.ly/3MpudE1>
- Elis, N. (2016, April 12). Private Ashdod Port Building Ahead of Schedule, Says Ports Company. *The Jerusalem Post*. <https://bit.ly/3NyqZ26>
- Evron, Y. (2019). The challenge of implementing the Belt and Road Initiative in the Middle East: Connectivity projects under conditions of limited political engagement. *The China Quarterly*, 237, 196-216. doi:10.1017/S0305741018001273
- Gabison, Y. (2016, July 18). IDB selling remaining 40% stake in Adama to ChemChina for \$1.4 billion. *Haaretz*. <https://bit.ly/3mnJrih>
- Harkov, L. (2022, January 31). Chinese companies lose Tel Aviv light rail tender. *The Jerusalem Post*. <https://bit.ly/3azWt9C>
- Hillman J., & Sacks, D (2021). *China's Belt and Road: Implications for the United States*. *The Council on Foreign Relations (CFR), Independent Task Force Report No. 79*. <https://on.cfr.org/3H3QplT>
- Kampeas, R. (2020, June 2). *Breaking China: A rupture looms between Israel and the United States*. Jewish Telegraphic Agency. <https://bit.ly/3xcjZBf>
- Kumaraswamy, P.R. (2012, July 6). *Israel-China arms trade: Unfreezing times*. Middle East Institute. <https://bit.ly/3mxfWdC>
- Kumaraswamy, P.R. (2013). China, Israel and the US: The problematic triangle. *China Report*, 49(1), 143-159. DOI:10.1177/0009445513479459
- Kuo, M.A. (2018, September 19). *China and Israel in the Belt and Road Initiative*. The Diplomat. <https://bit.ly/3Q7QQzN>
- Linn, E. (2019, October 12). 'Relations between China and Israel are very well'. *Israel Hayom*. <https://bit.ly/3O4TsNc>
- Lippert, B., & Perthes, V. (eds). (2020). *Strategic rivalry between United States and China: Causes, trajectories, and implications for Europe*. SWP Research Paper. <https://bit.ly/3mpclJh>
- Lis, J. (2022, January 3). Israel pledges to inform U.S. on major deals with China. *Haaretz*. <https://bit.ly/3H3GVHx>
- Lokhande, S.A. (2017, June 5). *China's One Belt One Road Initiative and the Gulf Pearl Chain*. China Daily. <https://bit.ly/3Qc3wFJ>
- Metoudi, P., & Friedfeld, L. (2015). *Israel and China: From Silk Road to Innovation Highway*. Partridge Publishing.
- NDRC — The National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization (2015). *Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-century Maritime Silk Road*. Belt and Road Forum for International Cooperation. <https://bit.ly/3MZZ0Yp>
- Nedopil, C. (2021). *China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2021*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University Shanghai. <https://bit.ly/3tvBUli>
- Peled, H. (2017, June 12). *Connectivity as an engine for innovation – The Israeli perspective on BRI*. China Daily. <https://bit.ly/3mos5BQ>
- Petersburg, O. (2015, March 24). *Chinese company wins bid to run new Haifa port*. Ynet. <https://bit.ly/3aDpO2N>
- PortSEurope (2020, February 19). *China's Pan Mediterranean Engineering Company wins Ashdod port*. <https://bit.ly/3mqyf4f>
- Reuters (2020, August 14). *Israel, U.S. near deal to exclude China from Israeli 5G networks: U.S. official*. <https://reut.rs/3xcRrrb>
- Rolland, N. (2019, April 11). *A concise guide to the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research. <https://bit.ly/3QcWwsu>
- Scobell, A., Lin, B., Shatz, H.J., Johnson, M., Hanauer, L., Chase, M.S., Stuth Cevallos, A., Rasmussen, I.W., Chan, A., Strong, A., Warner, E., & Ma, L. (2018). *At the dawn of Belt and Road: China in the developing world*. RAND Corporation. <https://bit.ly/2yl63ao>
- Scobell, A., & Nader, A. (2016). *China in the Middle East: The Wary Dragon*. RAND Corporation. <https://bit.ly/3zqdlon>
- Sela, O., & Friedman, B. (2019). Sino-Israeli relations: Challenges amid growing ties. In E. Fradella, & A. Ghiselli (Eds.), *China MED Report 2019: China's new role in the wider Mediterranean region* (pp. 45-49). The ChinaMed Project. <https://bit.ly/3Q3WvXL>
- Shamah, D. (2014, September 23). *China firm to build new Ashdod 'union buster' port*. The Times of Israel. <https://bit.ly/3xuHarE>
- Shang, Hao, Lyu, Yingxu, & Wang, Hao. (2022, January 22). *Economic Watch: From Belt & Road to innovation*

- cooperation, China-Israel cooperation blossoms. Xinhua. <https://bit.ly/3H02AQN>
- Wang, Y. (2016). *The Belt and Road Initiative: What will China offer the world in its rise*. New World Press.
- Watanabe, L. (2019). *The Middle East and China's Belt and Road Initiative*. CSS Analyses in Security Policy No. 254. <https://bit.ly/3aGfil4>
- Witte, C. (2021, June 6). *Business opportunities and leverage squandered in Israel-China foodtech relations*. CTECH. <https://bit.ly/3tKS1Mb>
- Wu, X. (2020). Technology, power, and uncontrolled great power strategic competition between China and the United States. *China International Strategy Review*, 2, 99-119. <https://doi.org/10.1007/s42533-020-00040-0>
- Xi Jinping meets with Israeli Prime Minister Netanyahu. (2017, March 21). Mission of the People's republic of China to the European Union. <https://bit.ly/3OfFY1a>
- Xiao, X. (2016). The "Belt and Road Initiative" and China-Israeli Relations. *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, 10(3), 1-23. DOI: 10.1080/19370679.2016.12023285
- Xinhua (2017, May 9). *China toughens auditing of overseas investment by State-owned companies*. China Daily. <https://bit.ly/3GZQFT5>
- Xinhua (2021, November 17). *Xi says China to continue promoting relationship with Israel*. Xinhua Net. <https://bit.ly/3axVsyR>
- Xinhua (2022, January 24). *Innovative cooperation becomes highlight, booster of China-Israel relations: Chinese ambassador*. <https://bit.ly/3O3xIXq>
- Zanotti, J. (2021, May 18). *Israel: May 2021 violence, other background, and U.S. relations in brief*. Congressional Research Service. <https://bit.ly/3H2txmG>
- Zhao, S. (2022). The US-China rivalry in the emerging bipolar world: Hostility, alignment, and power balance. *Journal of Contemporary China*, 31(134), 169-185. DOI: 10.1080/10670564.2021.1945733
- Zhu, W. (2022, March 7). *China-Israel ties bloom spectacularly*. China Daily. <https://bit.ly/3x7NrZ6>
- Zhu, Z. (2019). China-Israel relations: Past, present and prospect. *East Asian Policy*, 11(04), 37-45. <https://doi.org/10.1142/S1793930519000357>