

מיזם IMEC: פוטנציאל כלכלי שמימושו מותנה בשיקולים מדיניים

יואל גוז'נסקי וגליה לינדנשטראוס | 30 ביוני, 2025 | גיליון 2002

מיזם מסדרון IMEC משקף את הדינמיקה המשתנה במערכת האזורית והבינלאומית, שבה שחקנים מסורתיים וחדשים מבקשים לעצב מחדש את מפת התחבורה, הכלכלה וההשפעה הגאו-פוליטית בין אסיה לאירופה. המיזם מציף לא רק את הפוטנציאל הכלכלי הגלום בחיבור בין אזורים, אלא גם את המורכבות המדינית הכרוכה בו – מיריבויות גיאופוליטיות, דרך שיקולים תשתיתיים וכלה באילוצים דיפלומטיים. ישראל, ערב הסעודית, איחוד האמירויות, טורקיה ושחקנים נוספים מבקשים כל אחד למצב עצמו כצומת אסטרטגי, אך רק שיתוף פעולה אזורי מושכל, על בסיס אינטרסים משותפים, יוכל להבטיח את התממשות החזון. המיזם, אם יתממש, עשוי לסמן עידן חדש של אינטגרציה אזורית ולהוות כלי לשינוי מבני רחב במזרח התיכון וביחסיו עם המערכת הבינלאומית. מבחינת ישראל, המיזם כולל הזדמנויות אסטרטגיות וכלכליות, אך הצלחת מימושן תלויה ביצירת מציאות ביטחונית יציבה יותר ובמוכנות אזורית לשיתוף פעולה רחב.

מסדרון IMEC (India–Middle East–Europe Corridor) הוא אחד המיזמים הגיאו-כלכליים הבולטים שעליהם הוכרז בעשור האחרון. מטרתו לחבר את הודו עם אירופה באמצעות נתיב סחר עוקף תעלת סואץ, שיעבור דרך איחוד האמירויות, ערב הסעודית, ירדן ובאכה ישראל, ויסתיים בנמלים בדרום אירופה, בעיקר ביוון ואיטליה. מדובר ביוזמה הכוללת תשתיות פיזיות – מסילות ברזל, כבישים, נמלים ימיים ויבשתיים – כמו גם רכיבי תקשורת, העברת אנרגיה ומידע. על המיזם הוכרז בספטמבר 2023 בשולי ועידת ה-G20, שהתקיימה בניו-דלהי, והוא תוצר של שיתוף פעולה אמריקאי-הודי-מפרצי-אירופי שנועד להוות אלטרנטיבה ליוזמת החגורה והדרך הסינית. היוזמה כוללת את ערב הסעודית ואת איחוד האמירויות, אך התייחסותן של שתי המדינות למיזם שונה בהתאם לתפיסותיהן האסטרטגיות, הכלכליות והפוליטיות הפרטיקולריות.

ראיה מפרצית מגוונת

עבור ערב הסעודית, מסדרון IMEC נתפס כחלק אינטגרלי מהחזון הלאומי [ערב הסעודית 2030](#), המיועד לגוון את הכלכלה ולהפחית את התלות בנפט. ריאד שואפת להפוך למרכז תחבורה ולוגיסטיקה אזורי ובינלאומי והמסדרון אמור לשמש לה חוליה מקשרת בין אסיה לאירופה. עם זאת, ערב הסעודית פועלת בזהירות רבה. מחד גיסא, יש לה עניין עמוק

בהשתלבות בפרויקט – הוא אמור להעניק לה אפשרות לחזק את הקשרים עם הודו, למנף את התשתיות שהיא מפתחת בצפון-מערב הממלכה (בעיקר סביב פרויקט NEOM) ולבסס מעמד של גשר בין מזרח למערב. מאידך גיסא, ערב הסעודית מבקשת לשמור על מערכת יחסים חיונית עם סין, קניינית הנפט המרכזית שלה. תמיכה מובהקת בפרויקט IMEC, המזוהה עם ושינגטון שמקדמת אותו, עלולה לכן להיתפס בבייג'ינג כמהלך לעומתי – שערב הסעודית, שמבקשת להיבנות משני הקטבים של התחרות בין סין וארצות הברית, מנסה להימנע ממנו.

נוסף על כך, ערב הסעודית מתמודדת עם אילוצים פנימיים הנוגעים להיבטים של תשתית. מרבית המסילות והנמלים הרלוונטיים לפרויקט IMEC נמצאים בשלבי תכנון או הקמה, לא ברמת ביצוע מיידי. תשתית לוגיסטית מחוברת היטב, שתאפשר ניווד מהיר של סחורות בין המפרץ לים התיכון, עודנה חסרה. לכן, התרומה של ערב הסעודית למסדרון צפויה להיות איטית והדרגתית, בהתאם להתקדמות התשתית בשטח הממלכה. רובד נוסף המשפיע על עמדת ערב הסעודית הוא המדיני. מעורבות ישראל במסדרון – שהיא חוליה הכרחית בין ירדן לים התיכון – מציבה אתגרים דיפלומטיים. ערב הסעודית מתקשה לפעול בגלוי במסגרות שיתוף פעולה אזוריות הכוללות את ישראל. כל עוד סוגיית הנורמליזציה עם ישראל אינה מוסדרת, תיוותר המעורבות הסעודית בפרויקט מוגבלת. כלומר: ערב הסעודית רואה במסדרון פוטנציאל ארוך טווח, הדורש תנאים מדיניים מקדימים שטרם הבשילו.

מנגד, עבור אבו דאבי, IMEC אינו רעיון עתידי אלא יוזמה פרקטית בהווה. איחוד האמירויות רואה עצמה מזה שנים כמרכז תחבורה ולוגיסטיקה עולמי, והיא מחזיקה בתשתיות מתקדמות שיכולות להשתלב מיידי בפרויקט. שדה התעופה של דובאי, נמל ג'יבל עלי, מסילת הרכבת הלאומית (Etihad Rail), וחברת [DP World](#) – כל אלה מספקים לאיחוד האמירויות יתרון מובנה בפיתוח והובלת המסדרון. יתרה מכך, לאמירויות קשרים כלכליים עמוקים עם הודו: הסכם סחר חופשי, השקעות משותפות, נוכחות הודית חזקה באוכלוסייה ובעסקים. לכן, עבור אבו דאבי, המסדרון אינו רק הזדמנות לוגיסטית – הוא עוגן ביחסים כלכליים קיימים עם הודו ואירופה.

גם מבחינה מדינית, איחוד האמירויות גמישה יותר. היא כוננה יחסים עם ישראל עוד בשנת 2020 במסגרת 'הסכמי אברהם', ולא רואה בעיה בשיתוף פעולה תשתיתי-מסחרי עם ישראל. איחוד האמירויות אף רואה בכך דרך להעמיק את קשריה עם ושינגטון ועם בירות אירופה, תוך איזון מול בייג'ינג, שאיתה היא ממשיכה לקיים קשרים הדוקים. גישה הפרגמטית של איחוד האמירויות מאפשרת לה לנהל במקביל יחסים עמוקים עם סין ועם המערב.

השוני בגישות שתי המדינות משתקף גם ברמה המוסדית. באמירויות כבר מתקיימים דיונים על אודות הקמת גופים מייעצים ותשתיתיים שיקדמו את הפרויקט בשטח, בעוד שבערב הסעודית הדגש עדיין על תיאום אסטרטגי. בעוד שאיחוד האמירויות מעוניינות להוביל תכלול בפועל של רכיבי IMEC, ערב הסעודית שואפת לעצב את המסגרת הרחבה יותר – לקבוע את

כללי המשחק, את זהות המדינות המעורבות ואת ההיגיון האזורי של המסדרון. ריאד מבקשת להיות המוקד שכולם צריכים לעבוד מולו. איחוד האמירויות, מנגד, רואה עצמה כספקית שירותים גלובלית, ולכן מתמקדת בפעולה מהירה, יעילה ואפקטיבית, גם אם במסגרת גיאופוליטית פחות שאפתנית.

הגורם הטורקי

טורקיה, אשר לא נכללת במיזם IMEC רואה אותו מזווית שלילית. נשיא טורקיה, רג'פ טאיפ ארדואן, התבטא בנושא לאחר הכרזת המיזם בספטמבר 2023 [ואמר](#) שלא "יהיה נתיב ללא טורקיה" וש-"הנתיב הנוח ביותר לתחבורה ממזרח למערב הוא דרך טורקיה". למעשה, במיזם מעורבות שלוש מדינות אשר יחסיהן עם טורקיה הינם מורכבים ואף עוינים – הודו, ישראל ויוון. טורקיה מקדמת במקום זאת את "[דרך הפיתוח](#)" דרך עיראק – נתיב תחבורה של רכבות וכבישים מהירים מנמל אל-פאו במחוז בצרה לטורקיה, ומשם פתוחה הדרך להעברת הסחורות לאירופה. מדובר בפרויקט מצומצם בהיקפו לעומת IMEC, שיתחבר לתשתיות שחלקן כבר קיימות, ובכלל זאת הנמל הטורקי ג'יהאן. קטר ואיחוד האמירויות הן שותפות חשובות מבחינת טורקיה לדרך הפיתוח וצפויות לתרום למימון שלה.

אפשרות אחרת מבחינת טורקיה היא קידום מיזמי תשתית דרך סוריה. רעיונות דוגמת צינור גז מקטר לטורקיה ותוכניות טורקיות [לשיקום מסילת הרכבת החינאזית](#) הם ביטוי לרצונה של אנקרה לנצל את נפילת משטר בשאר אל-אסד לשם ביסוס נתיבים מהמפרץ לסוריה ומשם לאירופה דרך טורקיה. בהקשר הסורי, אף תיתכן שותפות אינטרסים טורקית-סעודית בקידום סוריה כנתיב תחבורה מועדף כדי להבטיח את ההשקעות הדרושות לשיקומה ולהבטחת יציבותה. ארצות הברית, אשר בהחלטת הנשיא דונלד טראמפ להסיר את הסנקציות מעל סוריה גם הביעה תמיכה בייצוב משטר א-שרע, עשויה אף היא להיות פתוחה יותר לשילוב של סוריה בחיבור התחבורתי בין מזרח למערב.

הזווית הישראלית

מנקודת מבטה של ישראל, מדובר בהזדמנות היסטורית. מיזם IMEC משלב בין גיאוגרפיה לאסטרטגיה: הגיאוגרפיה מציבה את ישראל במרכז, והממד האסטרטגי יאפשר לישראל להגביר את חשיבותה מול הודו, המפרץ, אירופה וארצות הברית. יתרה מכך, מדובר במנוף כלכלי משמעותי: הפיכת ישראל למוקד תחבורה יבשתי עשויה להזרים הכנסות, תשתיות והשקעות זרות, ולחזק את רשת התחבורה בצפון הארץ. חיבור רכבת בין ירדן דרך בית שאן לנמל חיפה יהיה הציר של מסדרון IMEC באזור. גם נמל חיפה, שנרכש ב-2022 על ידי תאגיד הודי, משקף את הקשר המתחזק בין המדינות הקשורות למיזם.

אלא שלצד ההזדמנויות, יש גם קשיים. השתלבות בפרויקט מסוג זה מחייבת את ישראל להבטיח יציבות ביטחונית. פגיעה של גורם עוין בתשתית ישראלית שתהיה חלק ממסדרון

בינלאומי עלולה להרתיע משקיעים ולפגוע באמינות המדינה כנתיב מעבר. ובמישור האזורי, מעורבותה של ישראל במסדרון IMEC עשויה להוות זרז ולחילופין חסם לקידום נורמליזציה בינה לבין ערב הסעודית. אם ריאד תשתכנע כי התרומה הכלכלית והתשתיתית מצדיקה פתיחות מדינית, היא עשויה להשתמש בפרויקט כציר לנורמליזציה. ומנגד, ייתכן שתנסה לעקוף את ישראל באמצעות תוואים יקרים וארוכים יותר – מהלך שלא ישרת את תכליות הפרויקט המקוריות.

הקידום של נתיבים יבשתיים, שהם מוגבלים במידה רבה בנפח התעבורה בהם בהשוואה לנתיבים ימיים, אינו חייב להיות משחק סכום אפס. על פניו, אפשריים מספר נתיבים יבשתיים מהמפרץ הערבי דרך סוריה, ישראל [ומצרים](#) לאירופה. אמנם מדינות האזור עשויות לנסות ולטרפד האחת לשנייה את התוכניות להפוך להאב תחבורתי ואנרגטי, אך דווקא מכיוון שקיימים מספר מוקדי חוסר יציבות אזוריים, יתירות מסוימת בנתיבים היבשתיים תוכל לאפשר גיבוי במקרה של פגיעה זמנית, ולכן היא למעשה אינטרס משותף.

עורכי הסדרה: ענת קורץ ואלדד שביט