

לא להתחיל מאפס: הניסיון הסיני כלקח למסדרון IMEC

גליה לביא | גיליון 2194 | 2 בספטמבר 2026

יותר מעשור מפריד בין ההכרזה על יוזמת החגורה והדרך הסינית (BRI) לבין ההכרזה על המסדרון הכלכלי הודו-המזרח התיכון-אירופה (IMEC) בספטמבר 2023. עבור היוזמה החדשה זהו יתרון: היא יכולה ללמוד מן הניסיון הסיני. במקום לראות ב-IMEC רק חלופה ליוזמת BRI, מאמר זה בוחן אילו לקחים ניתן להפיק מהצלחותיה ומכשליה של האחרונה. הניסיון הסיני מצביע על היתרונות של בנייה הדרגתית וגמישה, שעשויה לאפשר ל-IMEC להתפתח כרשת מסדרונות וחיבורים משלימים, אך גם על הצורך בתיאום, בבחירת פרויקטים קפדנית ובפיתוח תשתית רגולטורית ולוגיסטית לצד התשתית הפיזית. IMEC אינה צריכה לחקות את BRI או להיבנות כאנטיזה לה, אלא לנצל את הניסיון שכבר נצבר כדי לבנות יוזמת קישוריות טובה יותר.

החזון מוכר ועתיק: לחבר בין אסיה לאירופה באמצעות נתיבי מסחר ותחבורה. בספטמבר 2023 קיבל החזון ביטוי עדכני, כאשר מנהיגי הודו, ארצות הברית, איחוד האמירויות, ערב הסעודית, צרפת, גרמניה, איטליה והאיחוד האירופי הכריזו על המסדרון הכלכלי הודו-המזרח התיכון-אירופה (IMEC), שנועד לחבר בין הודו לאירופה באמצעות שילוב של נתיבים ימיים ויבשתיים. אולם כעשור קודם לכן, ב-2013, הציג נשיא סין שי ג'ין-פינג חזון שאפתני אחר לקישור בין אסיה לאירופה: יוזמת החגורה והדרך (BRI).

הדמיון בין שתי היוזמות מתבקש, גם אם היקפן ומבניהן שונים. BRI היא מסגרת גלובלית רחבה הכוללת מסדרונות ופרויקטים רבים, בעוד ש-IMEC מתמקדת בנתיב גיאוגרפי מוגדר יותר. עם זאת, שתיהן מבקשות ליצור קישוריות חוצת גבולות באמצעות שילוב של נמלים, מסילות רכבת ותשתיות נוספות; שתיהן חורגות מתחום התחבורה וכוללות גם תשתיות אנרגיה וקישוריות דיגיטליות; ושתיהן מייחסות לתשתיות תפקיד כלכלי וגיאופוליטי רחב.

מאז ההכרזה עליה הוצגה IMEC לא רק כיוזמת קישוריות נוספת, אלא גם כחלופה ל-BRI וכחלק מהתחרות האמריקאית-סינית על עיצוב נתיבי הסחר וההשפעה במזרח התיכון. בשיח האמריקאי, IMEC נתפסת גם [כאמצעי לאזן את ההשפעה הכלכלית הגוברת של סין](#) באזור, אך [שסעודיה ואיחוד האמירויות](#), השותפות בשתי היוזמות, אינן בהכרח רואות את IMEC במונחים של תחרות עם סין.

בהשוואות בין שתי היוזמות הודגשו בדרך כלל דווקא ההבדלים ביניהן. BRI מתוארת כיוזמה סינית ריכוזית, המוכתבת מלמעלה על ידי בייג'ינג, בעוד ש-IMEC מוצגת כמבוססת על שותפות בין מספר מדינות, ללא גורם יחיד השולט בה. המודל הסיני מזוהה עם מימון המבוסס במידה רבה על הלוואות ועם [ביקורת על נטל החוב](#) שנוצר בחלק מהמדינות המשתתפות. ב-IMEC, שטרם עברה את מבחן היישום, הושם עד כה דגש על [שילוב של מימון ציבורי ופרטי](#) ועל כדאיות כלכלית. לכך מצטרפת הנגדה רחבה יותר עם BRI – [נטען](#) שהיא מתנהלת בחוסר שקיפות כי חלק מהפרויקטים שלה אינם עומדים בסטנדרטים גבוהים וכי היא משרתת בראש ובראשונה אינטרסים סיניים. זאת, לעומת IMEC המוצגת כיוזמה שאמורה להתבסס על שקיפות, סטנדרטים גבוהים ותועלת משותפת למדינות המשתתפות.

אולם, הניסיון המצטבר של BRI – יותר מעשור – מצייר תמונה מורכבת יותר. התיאור המקובל של היוזמה מציג מאפיינים חשובים שלה, אך אינו מספר את הסיפור כולו. כיום, הניסיון הסיני מאפשר לבחון לא רק את הישגיה וכשליה של היוזמה, אלא גם את האופן שבו היא השתנתה כאשר החזון הראשוני פגש אינטרסים לאומיים, שיקולים כלכליים ומציאות מקומית. משום כך, השאלה המועילה אינה רק במה IMEC יכולה להיות שונה מ-BRI, אלא מה היא יכולה ללמוד ממנה.

למרות הדימוי הרווח של BRI כתוכנית סינית ריכוזית שתוכננה בבייג'ינג ויושמה מלמעלה למטה, בפועל [התפתחותה הייתה מורכבת ומבוזרת](#) הרבה יותר. כאשר הנשיא שי הציג ב-2013 את רעיון "החגורה הכלכלית של דרך המשי" ואת "דרך המשי הימית", הוא לא הציג תוכנית אב מפורטת הכוללת רשימת פרויקטים, לוחות זמנים או אפילו הגדרה ברורה של גבולות היוזמה. פרויקטים רבים ששויכו בהמשך ל-BRI קדמו להכרזה עליה, ואילו אחרים קודמו לאחר מכן על ידי ממשלות מקומיות, חברות ממשלתיות ופרטיות, בנקים ומדינות שותפות, שפעלו בהתאם לאינטרסים שלא תמיד תאמו את סדר העדיפויות של השלטון המרכזי. במידה רבה, BRI לא יצרה אפוא את כלל הפרויקטים שנכללו בה, אלא סיפקה מסגרת מדינית ורעיונית רחבה שאפשרה לחבר תחת כותרת משותפת פרויקטים, שחקנים ואינטרסים שונים.

העמימות והביזור הללו סייעו ל-BRI להתפתח במהירות, אך גם גבו מחיר. זמינות גבוהה של מימון, לצד התמריצים של שחקנים סיניים ומקומיים להכניס פרויקטים תחת מטרייתם, הביאו למימון פרויקטים שחלקם התבררו כבלתי כדאיים מבחינה כלכלית או שנוהלו באופן לקוי. במובן זה, חלק מהכשלים שיוחסו דווקא לריכוזיות של BRI נבעו מהבעיה ההפוכה: הקושי של השלטון המרכזי לפקח על יוזמה רחבה שבה פעלו שחקנים רבים בעלי אינטרסים שונים. עם [הצטברות בעיות חוב במדינות משתתפות](#), ביקורת בינלאומית וקשיים בפרויקטים שונים, בייג'ינג החלה להדק את הפיקוח ולהקדיש משקל רב יותר לאיכותם ולכדאיותם של הפרויקטים. השינוי קיבל ביטוי מובהק ב-2021, כאשר שי [קרא](#), בהקשר שיתוף הפעולה עם אפריקה, לתת עדיפות ל"פרויקטים קטנים ויפים" – פרויקטים ממוקדים יותר, שנועדו לתת מענה לצרכים מקומיים ולהניב תועלת מוחשית. מאז הפכה גישה זו לחלק רחב יותר ממדיניות BRI, וב-2025 סין אף [הגדירה](#) אותה כ"כיוון חשוב ועדיפות בפיתוח החגורה והדרך".

לגמישות זו היה גם יתרון משמעותי. BRI, שהתמקדה בראשיתה בעיקר בתשתיות תחבורה וקישוריות, לא נותרה מוגבלת לנמלים, כבישים ומסילות. במהלך השנים [נוספו](#) לה ממדים של קישוריות דיגיטלית, בריאות ואף יוזמות בתחום החלל ובמרחב הארקטי. התרחבות זו קיבלה בהמשך ביטוי גם [בתוכנית החומש ה-14](#), שבה שולבו במסגרת BRI בין היתר "דרך המשי הדיגיטלית", "דרך המשי הירוקה", "דרך המשי הבריאותית", "דרך המשי האווירית" ומסדרון מידע מבוסס חלל. כך, התפתחה BRI מיוזמה שהתמקדה בעיקר בקישוריות ובתשתיות פיזיות למסגרת רחבה וגמישה, המסוגלת לקלוט תחומים ופרויקטים חדשים בהתאם לשינויים טכנולוגיים, כלכליים וגיאופוליטיים. דווקא היעדרה של תמונת סיום קשיחה אפשר ליוזמה להשתנות עם המציאות ולא להישאר כבולה לחזון שהוגדר בתחילת הדרך.

הניסיון של BRI מצביע גם על מגבלה חשובה: הקמת תשתיות פיזיות אינה מבטיחה כשלעצמה יצירת קישוריות לוגיסטיות אפקטיביות. [מחקר](#) שפורסם ב-2026 ב-*Transport Policy*, ובחן 105 מדינות לאורך השנים 2007–2023, מצא כי ההצטרפות של מדינות ל-BRI הביאה לשיפור מובהק באיכות תשתיותיהן הלוגיסטיות הפיזיות וכן להגדלת תנועת המכולות והקישוריות הימית שלהן. לעומת זאת, לא נמצא שיפור מובהק ביעילות המכס, באיכות השירותים הלוגיסטיים, במעקב אחר מטענים ובעמידה בזמני אספקה, וגם לא במדדי ממשל ורגולציה. המסקנה היא שתשתית פיזית, חשובה ככל שתהיה, אינה מספיקה כדי ליצור מערכת לוגיסטית יעילה. גם השיח הסיני על BRI משקף כיום הכרה בצורך להשלים את התשתית הפיזית במעטפת מוסדית ורגולטורית: בייג'ינג [מדגישה](#) את הצורך לשלב בין "קישוריות קשה" (Hard connectivity) של תשתיות לבין "קישוריות רכה" (Soft connectivity) של כללים וסטנדרטים, לצד "קישוריות של הלב" (Heart connectivity) עם האוכלוסיות המקומיות.

מן הניסיון הסיני עולים אפוא כמה לקחים הרלוונטיים במיוחד ל-IMEC: יוזמת קישוריות רחבת היקף אינה חייבת להתפתח על פי תוכנית אב קשיחה, אך ביזור וגמישות מחייבים תיאום ובחינה קפדנית של הפרויקטים; היכולת להשתנות ולהתרחב לאורך זמן יכולה להיות מקור לעוצמה; ובניית תשתיות פיזיות אינה מספיקה ללא המעטפת הרגולטורית והלוגיסטית שתאפשר להן לפעול כרשת.

מלקחי BRI לעתיד IMEC

עבור IMEC, הלקח הראשון הוא שאין צורך להמתין לגיבושה ולמימושה של תוכנית אב מלאה למסדרון שבין הודו לאירופה. ניתן לבנותו בהדרגה, כפאזל שחלקיו מתחברים לאורך זמן לרשת רחבה יותר. שדרוג מעברי גבול, מסילת רכבות מקומיות, חיבור בין נמלים למרכזים לוגיסטיים, הסדרים חדשים להעברת מטענים או שיתופי פעולה בתחום אנרגיה מתחדשת יכולים לעמוד בפני עצמם, ובהמשך להפוך לחלק מרשת רחבה יותר. תפיסה זו עולה בקנה אחד עם [ההצעה המתגבשת לראות ב-IMEC לא מסדרון ליניארי יחיד](#), אלא רשת מסדרונות וחיבורים משלימים, שתאפשר ליצור נתיבים חלופיים ולהפחית את

התלות בנקודת מעבר אחת. אולם, כדי שפאזל זה ייבנה, כל אחד מחלקיו צריך להיות בעל ערך למדינה שבה הוא מוקם, גם אם יתר חלקי המסדרון יתעכבו. הניסיון של BRI הראה כי מדינות שבהן מוקמות התשתיות אינן רק תחנות מעבר; ממשלות מקומיות **עיצבו מחדש** פרויקטים בהתאם לאינטרסים שלהן ולעיתים אף עיכבו או ביטלו אותם. גם ב-IMEC, רשת אזורית תהיה יציבה יותר אם כל אחת מהמדינות תראה בתשתיות המוקמות בשטחה פרויקט לאומי בעל ערך בפני עצמו, ולא רק מקטע בנתיב שבין הודו לאירופה.

עם זאת, בנייה הדרגתית אינה מייצרת את הצורך בתיאום. כדי שחלקי הפאזל אכן יתחברו בסופו של דבר, נדרש מנגנון שיראה את התמונה השלמה. בנקודה זו, דווקא ההבדל בין שתי היוזמות עלול להפוך לחיסרון של IMEC. על אף אופייה המבוזר של BRI, סין סיפקה לה מרכז כובד פוליטי, מוסדי ופיננסי. ל-IMEC אין מרכז כובד מקביל: המדינות השותפות מחזיקות באינטרסים שונים, והתקדמותו של כל מקטע תלויה בהחלטות לאומיות נפרדות. לכן, דרוש ל-IMEC **מנגנון תיאום** שיוודא שהפרויקטים המקודמים בנפרד יוכלו להתחבר בעתיד מבחינת תשתיות, תקינה, לוחות זמנים ומימון. האתגר אינו להחליף את המבנה הרב-צדדי של IMEC בשליטה ריכוזית, אלא למצוא את נקודת האיזון בין ביזור, שמאפשר לכל מדינה לקדם פרויקטים בהתאם לצרכיה, לבין תיאום שיבטיח את התפתחותם כרשת אחת.

למנגנון כזה יהיה גם תפקיד נוסף: לקבוע אילו פרויקטים ראויים להיכלל תחת מטריית IMEC. בנייה הדרגתית וגמישה אינה צריכה להפוך את המסדרון למסגרת שאליה ניתן לשייך כמעט כל פרויקט. עבור IMEC, הלך מ-BRI הוא הצורך לבחון מראש את ההיתכנות הכלכלית, מקורות המימון, הביקוש הצפוי והתרומה של כל פרויקט לקישוריות האזורית. בה בעת, בחירה קפדנית אינה מחייבת לקבוע כבר היום הגדרה קשיחה של מה יכול להיכלל ב-IMEC. כפי ש-BRI התרחבה לאורך השנים לתחומים שלא עמדו במוקד היוזמה בראשיתה, גם IMEC צריכה להיות מסוגלת להשתנות בהתאם לצרכים ולהזדמנויות. תחבורה, אנרגיה וקישוריות דיגיטליות הוגדרו מראש כחלק מן המסדרון, אך בעתיד עשויים להצטרף אליהם תחומים חדשים – למשל תשתיות למרכזי נתונים ולמחשוב מתקדם, לצד שיתופי פעולה בתחומי הבינה המלאכותית והמחשוב הקוונטי.

לקח חשוב נוסף הוא שאין להסתפק בחיבור הפיזי. לצד הקמת נמלים, מסילות ומעברי גבול, יש לבנות את "התשתית הרכה" של IMEC: התאמת נהלי מכס, קביעת סטנדרטים משותפים, דיגיטציה של מסמכים, חילופי נתונים, יכולת מעקב אחר מטענים והסדרת המעבר בין מערכות לאומיות שונות. האתגר אינו רק כיצד להעביר רכבת מגבול אחד למשנהו, אלא כיצד לאפשר למטען לעבור את אותם גבולות במהירות, בשקיפות ובעלות תחרותית. יתרה מכך, גיבוש התשתית הרכה יקבע במידה רבה את כללי הפעולה של המסדרון התעבורתי: מדינות שישתתפו בעיצוב תשתית זו ישפיעו על הסטנדרטים והנהלים שיחולו לאורך המסדרון, ואילו מדינות שיצטרפו בשלב מאוחר יותר עלולות למצוא את עצמן נדרשות להתאים את מערכותיהן לכללים שכבר נקבעו.

לקח נוסף אינו נוגע לאופן שבו BRI נבנתה, אלא לעצם היחסים בין שתי היוזמות. גם אם IMEC נועדה בין היתר להציע חלופה ל-BRI, אין פירוש הדבר שעליה להיבנות כמסדרון המבקש להדיר את סין. משקלה של סין בסחר העולמי, בשרשראות האספקה ובתעשיות התשתית גדול מכדי שהקמת מרחב כלכלי המנותק ממנה תהיה יעד ריאלי או בהכרח רצוי. ב-2026, למשל, COSCO הסינית היא חברת הובלת המכולות **הרביעית בגודלה בעולם** ומחזיקה בכ-10.6 אחוזים מכושר ההובלה העולמי במכולות. ב-2024 **החזיקה** סין בכ-85 אחוזים מכושר הייצור העולמי בשרשרת האספקה הסולארית. במציאות כזו, סחורות סיניות יעברו במסדרון; חברות ספנות סיניות עשויות להוביל חלק מהן; וחלק מן הצידוד והתשתיות שעליהם המסדרון יישען עשויים להיות מיוצרים בסין. השאלה מבחינת IMEC אינה אפוא אם תהיה בו נוכחות סינית, אלא היכן ובאילו תנאים נכון לאפשר אותה. ההבחנה החשובה היא בין גיוון אסטרטגי לבין הדרה כלכלית: IMEC יכולה להציע נתיב נוסף, להפחית תלות בתשתיות או במסלולים הנשלטים על ידי גורם יחיד ולהרחיב את אפשרויות הבחירה של המדינות המשתתפות, מבלי לנסות לנתק את הרשת החדשה מן הכלכלה הסינית.

IMEC אינה צריכה לחקות את BRI, וגם לא להיבנות כאנטיתזה לה. הניסיון הסיני מלמד שיוזמות קישוריות גדולות יכולות להתפתח בהדרגה, באמצעות פרויקטים בעלי ערך מקומי וגמישות המאפשרת להן להשתנות לאורך זמן. אך הוא מלמד גם שביזור דורש תיאום, שתשתית פיזית דורשת מעטפת רגולטורית ולוגיסטית, ושגמישות חייבת להיות מאוזנת בבחירה קפדנית של פרויקטים. גם התחרות עם BRI אינה מחייבת הדרה של סין, אלא יצירת חלופות שירחיבו את אפשרויות הבחירה ויצמצמו תלות. הצלחת IMEC לא צריכה להימדד אפוא בשאלה אם תצליח להחליף את BRI או לדחוק את סין מן המרחב, אלא ביכולתה ליצור מערכת קישוריות בעלת ערך בפני עצמה, שתציע למדינות המשתתפות חיבורים יעילים, חלופות

נוספות וחופש פעולה רחב יותר. במובן זה, דווקא הניסיון של היוזמה המתחרה לכאורה עשוי להיות אחד המשאבים החשובים ביותר העומדים לרשות IMEC.

עורכי הסדרה: ענת קורץ, רינת חרש ואלדד שביט.