



השתלבות ישראל ברשת ה-IMEC: מהלך כלכלי-אסטרטגי "משנה מציאות"

יצחק גל*

ספטמבר 2026

**מסמך זה הוא חלק מסדרה של ניירות מדיניות במסגרת פרויקט משותף של מכון מיתווים וקרן
ברל כצנלסון לחשיבה על היום שאחרי המלחמה.**

*** יצחק גל** הוא עמית מחקר של מכון מיתווים ומרכז דיין ללימודי המזה"ת ואפריקה. יועץ כלכלי ועסקי בכיר העוסק
שנים רבות בכלכלה הפלסטינית ובקשרי הכלכלה בין ישראל והפלסטינים. מייעץ לממשלות, גופים וחברות לגבי
עולם הכלכלה והעסקים הערבי, ומעורב במיזמי שת"פ כלכלי באיחוד האמירויות.

תמצית מנהלים

מסדרון הודו - המזרח התיכון - אירופה (India – Middle east – Europe Economic Corridor, **IMEC**) הוא יוזמה גלובלית המתעצבת כרשת בחסות אמריקאית, שמחברת שלושה מהאזורים הכלכליים החשובים בעולם, בשלושה תחומים עיקריים: תחבורה וסחר, אנרגיה ותקשורת דיגיטלית. השתלבות ישראל כשותף מרכזי במסדרון IMEC **תהפוך את ישראל מ-"כלכלת אי", המהווה יעד סופי או מקור לסחורות, ל-"מדינת טרנזיט" (מעבר) וצומת לוגיסטי ואנרגטי בינלאומי.**

הצטרפות ישראל ל-IMEC תהיה **Game-changer לכלכלה הישראלית**: תגדיל את היצוא ב-70 עד 80 מיליארד דולר בשנה, ותשנה מהיסוד את שוק התעסוקה בצפון הארץ. כמו כן, היא תגדיל את התוצר ב-1.5% - תוספת שנתית של 7-8 מיליארד שקל בשנה, וכ-100 מיליארד דולר תוספת לתוצר בתוך כעשור. כך ישראל תעבור מסוף העשירייה השנייה של המדינות העשירות בעולם לעשירייה הראשונה. מעבר להיבט הכלכלי, השתלבות ישראל כשותפה מובילה בהסדרים המדיניים והביטחוניים של IMEC צפויה להוות מרכיב מרכזי **ביציבות האזורית ובמעמדה המדיני של ישראל באזור ובעולם כולו.**

כיום, לאחר ה-7 באוקטובר, **ללא נכונות להתקדם מול הפלסטינים ולקדם הסדר אזורי, ישראל לא תוכל להשתלב ב-IMEC.** למרות שבראיה אזורית, לנתיב דרך ישראל יש יתרון מובהק על פני הנתיב דרך סוריה ושאר הנתיבים מזרח-מערב, הרי שמדינות המפרץ וטורקיה פועלות כיום, ביתר שאת על רקע המשבר סביב המצרים הימיים - הורמוז ובאב-אלמנדב - לקידום נתיבי IMEC דרך סוריה ועיראק ודרך נתיבים נוספים. עובדות נוצרות בשטח, ואם ישראל לא תפעל במהירות או תמשיך להיתפס כגורם רדיקלי המכשיל את שיתוף הפעולה האזורי הרחב, היוזמה תתקדם בלעדית, **והשחקנים האזוריים, יחד עם ארה"ב, ימשיכו לקדם את IMEC כרשת של נתיבי תחבורה, סחר ואנרגיה, תוך עקיפת ישראל ודחיקתה הצידה.**

כדי להשתלב באופן מיטבי בפרויקט IMEC, על ישראל להכריע על התקדמות מול הפלסטינים, ובצד זאת לקבל החלטה עקרונית לגבי **הפיכת מעבר נהר הירדן לנמל יבשתי בינלאומי גדול.** כמו כן, עליה לקדם **תוכנית אב מפורטת בתיאום עם הצד הירדני**, במסגרתה "שער הירדן" יהפוך למעבר טרנזיט ייעודי של יוזמת IMEC ומעבר נהר הירדן הקיים ישודרג.

בצד זאת, על ישראל **לשדרג בהקדם את קו מסילת רכבת העמק**, כך שיתאים לשמש אמצעי תחבורה עיקרי למטעני הטרנזיט של IMEC. בהמשך, על ישראל לשדרג את תשתית מסילת רכבת העמק על פי הסטנדרט הנהוג בסעודיה ובאיחוד האמירויות. תוכנית האב תקבע גם **הסדרי ביטחון והסדרים מוסכמים אחרים** בין ישראל וירדן לגבי ההפעלה המשותפת של הנמל היבשתי "נהר הירדן", לרבות מעבר הטרנזיט "שער הירדן".

המהלכים ילוו **במערכה מדינית-דיפלומטית**, שתכלול את רתימת הממשל האמריקאי, תיאום הדוק עם ירדן, מינוי שליח מיוחד לתיאום עמדות ולקידום תוכניות מול השחקנים השונים, השגת אישור סעודי למעבר מטעני טרנזיט דרך ישראל, וקידום המרכיבים המסילתיים ומרכיבי תשתית נוספים של IMEC בראייה כלכלית אזורית.

IMEC: ציר ראשי של שיתוף פעולה אזורי בעשורים הקרובים

מהו IMEC?

מסדרון הודו - המזרח התיכון - אירופה (India – Middle east – Europe Economic Corridor,) IMEC הוא יוזמה המתעצבת כרשת המחברת שלושה מהאזורים הכלכליים החשובים בעולם: הודו, המזרח התיכון ואירופה, בחסות אמריקנית. רשת IMEC יוצרת חיבוריות בשלושה תחומים עיקריים: תחבורה וסחר - רשת משולבת של נתיבי שיט, נמלים, כבישים ומסילות רכבת. אנרגיה - תשתיות להולכת חשמל ומימן וצינורות להולכת נפט וגז. תקשורת דיגיטלית - כבלי סיבים אופטיים חוצי גבולות.¹

קיימות יוזמות נוספות לבניית מסדרונות תחבורה וסחר מזרח – מערב: נתיבים העוברים דרך מרכז אסיה ורוסיה לאירופה, נתיב ממרכז אסיה דרך טורקיה לאירופה, וכן נתיב דרך עיראק לטורקיה ולאירופה. אולם, למסדרון IMEC יתרונות גאוגרפיים ולוגיסטיים מובהקים, במשולב עם פוטנציאל גבוה של נפח מסחר, בפרט גדול מול כל הנתיבים האחרים: (1) IMEC הוא הנתיב היבשתי הקצר ביותר בין נמלי הים הגדולים במפרץ, לבין הים התיכון **(ראה: מפה 1)**, (2) הציר הראשי מזרח-מערב של IMEC והרשת הענפה של קווי משנה של IMEC **(ראה: מפה 2)** יחברו את כל המדינות והאזורים בחלק המזרחי של המזרח התיכון באמצעות רשת של קווי רכבת קצרים יחסית; ו-(3) המיקום המרכזי של IMEC יאפשר לקשר אותו לכל שאר הנתיבים מזרח – מערב באמצעות חיבורים קצרים: צפונה לנתיבים העוברים דרך טורקיה ומזרחה לנתיב העובר דרך עיראק, ודרומה לחוף המערבי של סעודיה.

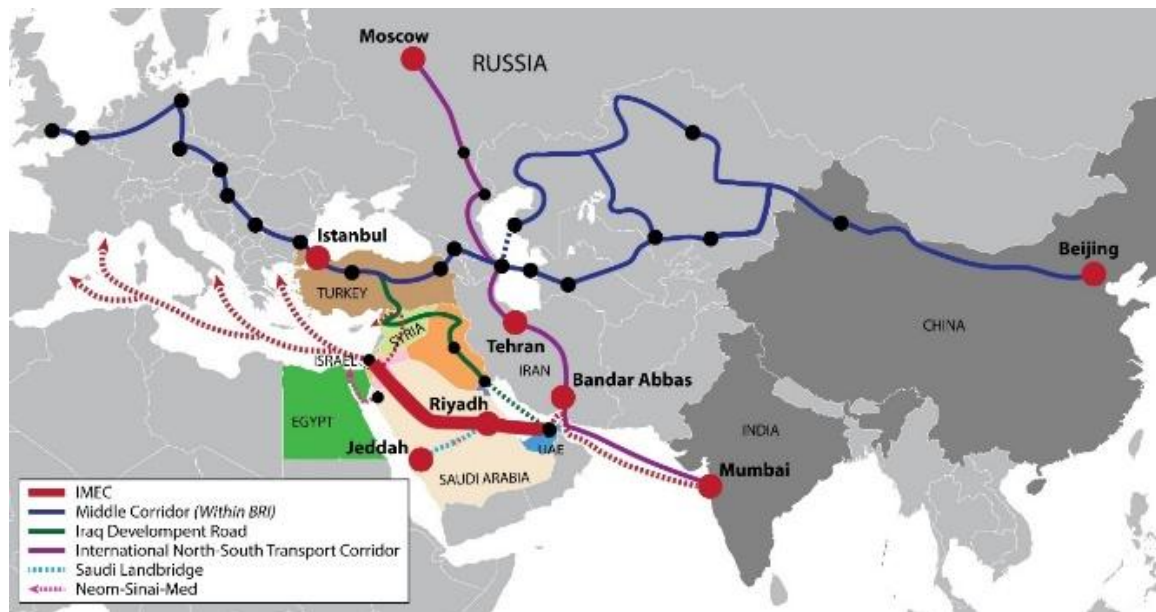
רשת התחבורה של מסדרון IMEC עצמו כוללת כמה נתיבים אל הים התיכון: נתיב דרך ירדן וישראל (הקו האדום העבה במפה 1), נתיב דרך ירדן וסוריה (לנמלים של סוריה עצמה וכן דרך סוריה וטורקיה ביבשה לאירופה), וכן דרך החוף המערבי של סעודיה ומצרים לאירופה.

בתחומי האנרגיה והדיגיטל הרשת האזורית החדשה עדיין בשלבים מוקדמים של התעצבות, וצפויה להתגבש כנראה במהלך השנה הקרובה. מסמך מדיניות זה אינו מפרט לגבי תחומים אלו. אולם, המסקנות והפעולות המתבקשות מצד ישראל, כפי שמוצג בסיום הנייר, נכונות גם לגביהם.

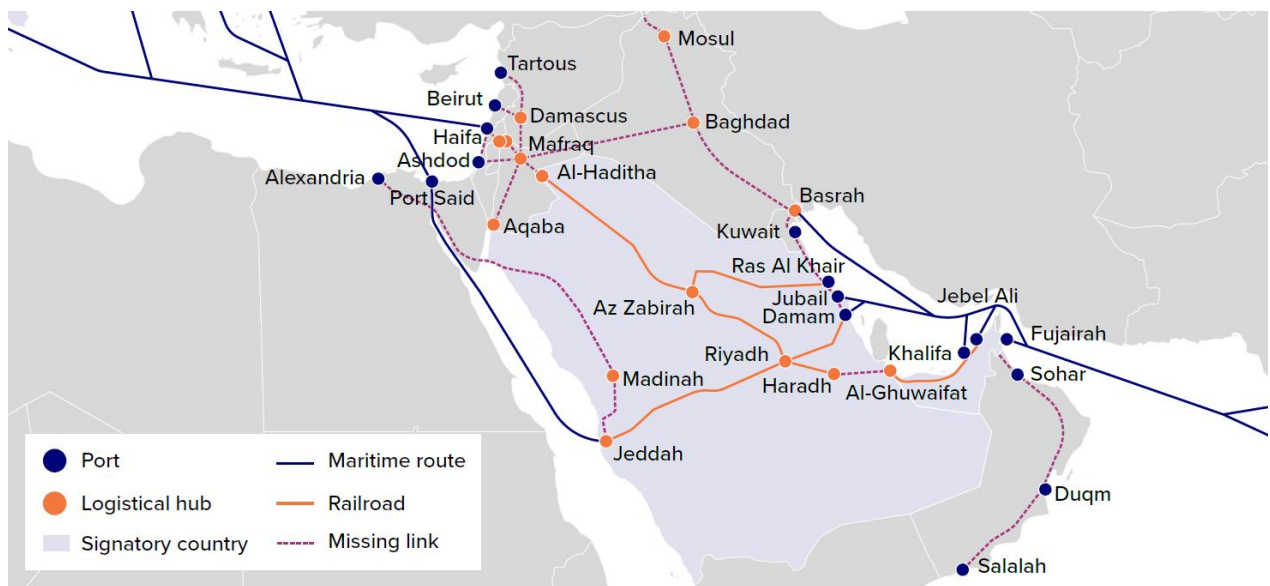
¹ ראו התייחסות עדכנית מפורטת לאפיון של IMEC כרשת אזורית ב-:

Afterman, G, "IMEC 2.0: A New Regional Vision After the Gaza War" (Mitvim, December 2025); Afaq Hussein and Maisoon Kafafy, "Beyond the Corridor: IMEC As a Network of Routes" (Atlantic Council, June 2026).

מפה 1: מערכת נתיבי התחבורה מזרח – מערב



מפה 2: הרשת האזורית של IMEC



Nicholas Shafer and Afaq Hussein, "The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an era of geopolitical uncertainty" (Atlantic Council, March 2025), p. 14, Map 4.

יתרונות ה- IMEC והשלכותיו על הכלכלה האזורית

מסדרון IMEC מחבר בין כלכלות המייצגות סדר גודל של חצי מהתמ"ג הגלובלי וישמש מנוע צמיחה עבור המדינות לכל אורכו של המסדרון. המסדרון היבשתי צפוי לקצר את זמני ההובלה בין הודו לאירופה בהשוואה למסלולים הימיים הקיימים, אם כי בדרך כלל בעלות הובלה גבוהה יותר. לפיכך נתיב IMEC צפוי לשרת בעיקר תנועת סחורות בעלות ערך גבוה שרגישותן לעלות ההובלה נמוכה יותר, או כאלו הרגישות יותר לזמן ההובלה (חיי מדף קצרים, רגישות למועד אספקה הקשורה לתהליכי ייצור או לדרישות השוק וכד').

עבור תעשיות עתירות לוגיסטיקה כמו תעשיות טכנולוגיה עילית, תעשייה כימית לסוגיה ועוד, קיצור זמני השילוח בכ-40% (חיסכון של כ-12-10 ימים בהובלה מהודו לאירופה) והיכולת להשתמש בבסיסים לוגיסטיים לאורך נתיבי IMEC, יאפשרו לאמץ מודלים תפעוליים של "Just-in-time" תוך הפחתה משמעותית במלאים ובעלויות מימון. קיצור זמני השינוע חשוב במיוחד למוצרי מזון ותוצרת חקלאית טרייה ומוצרים אחרים המאופיינים בחיי מדף קצרים. בכך יגביר IMEC את הזמינות ואת ביטחון המזון של המדינות לאורך המסלול.

עבור סוגים אחרים של מטענים אין יתרון יחסי להובלה בנתיבי IMEC. אולם, למרות שסוגי המטענים לגביהם יש ל- IMEC יתרון יחסי מהווים שיעור נמוך מסה"כ הסחר הבינלאומי של המדינות השותפות (אירופה, מזרח ודרום אסיה והמזרח התיכון), גם אחוז קטן מהיקפי הסחר הגדולים של המדינות הללו מתבטא בהיקף גדול של ביקושים להובלת מטענים על נתיבי IMEC. בפיתוח מלא, היקף זה צפוי להגיע לכמות של 25 מיליון TEU לשנה.³²

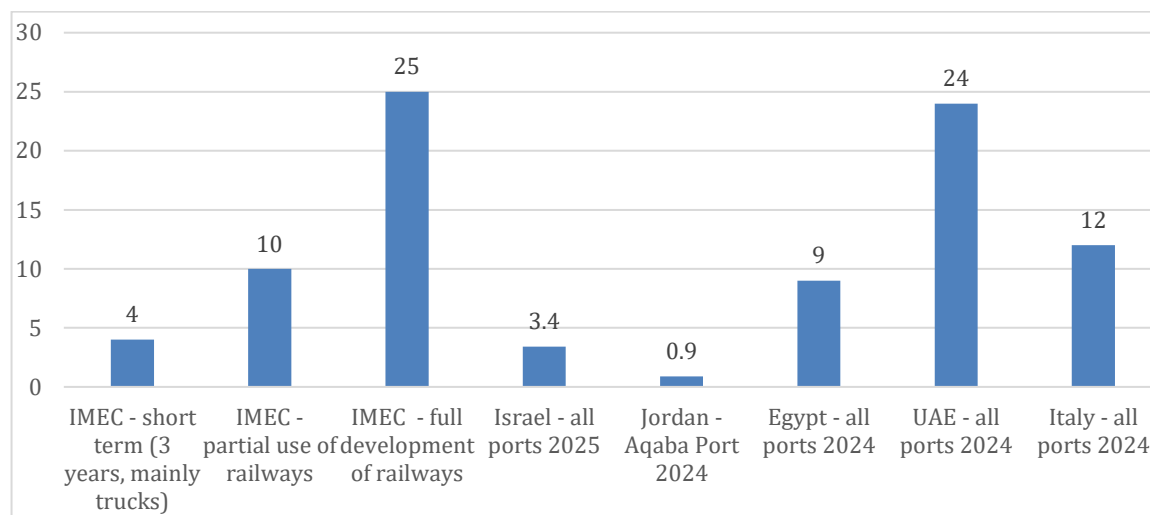
כפי שניתן לראות **בתרשים מס' 1**, כמות מטענים זו גבוהה בהרבה מסה"כ תנועת המטענים בכלל הנמלים של ישראל ואף של מדינות בעלות סחר גדול הרבה יותר, כמו איטליה או מצרים. מתן מענה להיקף כה גדול של ביקושים מחייב שימוש מקביל במספר נתיבים וכמה נמלי מוצא במזרח הים התיכון. היקף זה של תנועת סחר יזניק את ענפי התחבורה והלוגיסטיקה במדינות השונות באזור, ויהפוך ענפים אלו לנדבך חשוב של הכלכלה האזורית. זאת, באמצעות התפתחות של נמלים יבשתיים גדולים, מרכזים לוגיסטיים, פארקים תעשייתיים ואזורים במעמד כלכלי מיוחד (Special Economic Zones) לאורך נתיבי IMEC. מיזמים אלו ישאבו יתרון יחסי ממיקומם על עורקי הסחר הבינלאומי, ימשכו השקעות זרות וייצרו מאות אלפי מקומות עבודה חדשים במדינות שלאורך הנתיבים הללו - בתחומי האחסנה, התחבורה והשינוע.

³² TEU זו יחידת מידה מקובלת בעולם השינוע = מכולה סטנדרטית של 20 רגל.

³ כמות זאת מהווה כ- 5 אחוזים בלבד מסה"כ תנועת הסחורות מזרח - מערב של המדינות הרלבנטיות. לגבי שאר 95 האחוזים של המטענים אין יתרון יחסי לנתיב היבשתי והם ימשיכו לנוע בנתיבים הימיים (חלקם הקטן מאוד גם באוויר).

היקף כה גדול של סחר צפוי ליצור מעגל שני של פעילות כלכלית שחשיבותו גדולה אף יותר: קשת רחבה של שירותי סחר ושירותים עסקיים ופיננסים, תעשיות ייצור שיתבססו על זמינות של חומרי גלם ומוצרי ביניים, נגישות למקורות אנרגיה בעלויות נמוכות יותר, וכן עסקים שונים שיתפתחו כתוצאה מהנגישות ש- IMEC יאפשר.

תרשים 1: הביקוש הצפוי לשימוש בנתיב IMEC - השוואה לתנועה בנמלי מדינות האזור (תנועת מכולות, מיליוני TEU לשנה)



מקור: התחזית לטווח הבינוני (3 שנים, על בסיס תחבורת כביש), מתוך Yitzhak Gal (lead Author), *ibid*, p. 20-21, and Annex A: detailed Analysis p. 35 - 58. התחזיות לטווח הארוך יותר – הערכות על פי מתודולוגיה דומה. נתוני תנועה בנמלים להשוואה: UNCTAD data hub, עם השלמות להכללת כל הנמלים במדינות השונות.

חסימת מיצרי הורמוז ובאב אל-מנדב מאיצה הקמת נתיבים יבשתיים "עוקפי מיצרים"

החסימות במצרים הפכו את הצורך בגיוון נתיבי סחר וביצירת יתירות באמצעות נתיבים יבשתיים חלופיים ובטוחים, לדחוף במיוחד, הן עבור מדינות האזור והן עבור הכלכלה העולמית. לכן, המעצמות הכלכליות המובילות באזור - סעודיה, איחוד האמירויות וטורקיה - מאיצות מהלכים לקידום **שני נתיבי סחר, האמורים להפוך לנתיבים חשובים ברשת IMEC.**

א. נתיב עיראק - טורקיה (Development Road) - מקודם מספר שנים על ידי ממשלות טורקיה ועיראק, בשיתוף פעולה עם כוויית ואיחוד האמירויות. תכנון הנתיב נמצא בשלבים מתקדמים והוא אמור לשרת תנועת מטענים בהיקף של כ- 4 מיליון TEU לשנה בשלב ביניים וכ- 6.5 מיליון TEU בשלב הסופי. זאת, לצד כ- 40 מיליון טון של מטענים בתפזורת. הסך הכולל של מטענים אלו (מכולות ותפזורת) שווה ערך לסדר גודל של 15,000 משאיות ביום.

חלקם הגדול ברכבת, אך גם תנועה של אלפי משאיות ביום על הכבישים.⁴ התוכנית כוללת מערך של כבישים בינלאומיים ורכבות בעיראק ובטורקיה (בסה"כ סלילה ושדרוג של קרוב ל-3,000 ק"מ של רכבת, רובם על בסיס מסילה כפולה, וכ-1,000 ק"מ של כבישים רחבים), שדרוג מעברי הגבול, שדרוג נמלי פאו ואל-קצר של עיראק, מערכות לוגיסטיות ועוד). ההיקף הכולל של ההשקעה המתוכננת, בעיראק ובטורקיה, מסתכם ביותר מ-40 מיליארד דולר.⁵ בטווח הקצר, כל עוד לא שודרגו תשתיות הכבישים והרכבת, הקיבולת של נתיב זה היא מוגבלת. עם זאת, נעשו כבר ניסיונות מוצלחים לשימוש בנתיב זה ובחודשים האחרונים (יוני – יולי 2026) הופעל הסדר של הפעלת הנתיב הטורקי – עיראקי – מפרצי (עם סעודיה ומדינות מפרץ נוספות) כמסדרון "TIR ישיר" שמשמעותו תיאום אלקטרוני בין רשויות המכס של המדינות לאורך הנתיב. תיאום זה מאפשר: (1) המכולה (או המשאית) נשארים נעולים תחת סגר אלקטרוני לכל אורך המסע, תוך ניטור רציף של המשאית והמטען באמצעים אלקטרוניים, (2) אין צורך בפריקה ובדיקה ביטחונית ומכסית פיזית של המטען בכל מעבר גבול, המשאית עוברת תהליך מהיר של זיהוי ושיקוף ומתקדמת הלאה (למעט במקרה של אינדיקציה ביטחונית או מכסית המחייבים בדיקה מיוחדת) (3) הנהגים (טורקים בדרך כלל) עוברים מיון ואישור מוקדם (vetting) ומקבלים אשרת מעבר ייעודית.⁶ חברות אירופיות, מפרציות ואחרות החלו כבר להפעיל שירותים סדירים דרך נתיב זה. לפי הערכות עיראקיות הנתיב יוכל לשרת, בהינתן התשתיות הנוכחיות, עד 1000 משאיות ביום.

ב. נתיב ירדן – סוריה – טורקיה: בנתיב זה, בשונה מהנתיב דרך עיראק, התשתיות הקיימות של כבישים ומעברים מאפשרות תנועה נרחבת של משאיות בין ירדן לסוריה. בהמשך לשורה של הקלות וצעדים לעידוד תנועת הסחורות שננקטו במהלך שנת 2025 (מעבר לעבודה של 24 שעות, שיפורים פיזיים שונים והסדרים נוספים), מספר המשאיות העוברות במעבר הסורי – ירדני (מעבר נסיב בצד הסורי ומעבר ג'אבר בצד הירדני) הגיע לרמה ממוצעת של 1,300 משאיות ליום. שיפורים נוספים שסוכם לקדם בנהלי המעבר צפויים להגדיל עוד את הקיבולת הממוצעת, עד כדי הכפלתה (בימים מסוימים המעבר כבר רשם מספרים גבוהים. השיא שנרשם היה 3,200 משאיות ביום מסוים ביוני 2026). זאת, בהשוואה לפחות מ-150 משאיות ליום במעבר נהר הירדן שבין ירדן לישראל.⁷ במקביל, טורקיה וסוריה מקדמות, באופן אגרסיבי

⁴ [The Development Road ; Traffic Data – The Development Road](#)

⁵ סוכנות הידיעות של טורקיה [Development Road Project to realize \\$19.9B](#), 26.11.2024, [Anadolu Agency](#), [total investment](#)

; The World Bank, Iraq Railways Extension and Modernization Project, Project Information Document (March 2025), p. 3, [World Bank Document](#) ; [Projects – Arab Urban Development Institute](#)

⁶ [New TIR Freight Corridor Linking Turkey, Iraq and Saudi Arabia | Iraq Business News](#) ; [War forces Middle East freight onto land routes | trans.info](#) ; [Turkey-Iraq Border Logistics 2026: Clear Ibrahim Khalil in Hours, Not Days - B2B Wholesale Marketplace](#)

⁷ [Jordan, Syria Discuss Boosting Trade, Facilitating Truck Movement - The Jordan News Agency](#) ; Jordan Times, Truck traffic at Jaber crossing quadruples due to eased transport regulations (march 18, 2025);

ובשיתוף פעולה עם סעודיה ואיחוד האמירויות, תוכניות לפיתוח תשתיות שיאפשרו הגדלת היקף התנועה של מטענים בנתיב זה לסדר גודל קרוב לזה המתוכנן עבור הנתיב דרך עיראק. באפריל 2026 נחתם מזכר הבנות טורקי – סורי – ירדני לקידום מסדרון יבשתי משותף בין שלוש המדינות. על פי מזכר ההבנות, שלוש המדינות יגבשו במשותף תכנית אב שתכלול: שיקום ופיתוח של רשת הכבישים, בנייה מחדש של קו הרכבת הח'ג'אזית המחבר בין שלוש המדינות, וכן תאום היבטי מכס, תקינה ומעברי גבול. בהמשך למזכר ההבנות, חתמה טורקיה ומזכרי הבנות משלימים עם סעודיה ואיחוד האמירויות לשיתוף פעולה במגמה לפתח מסדרון שיחבר את המפרץ דרך ירדן וסוריה לטורקיה ולאירופה. הצדדים סיכמו להכין מחקרי היתכנות משותפים, שיאפשרו קבלת החלטות השקעה ותכנון מפורט של הנתיב.⁸ לצד פיתוח תשתיות הכבישים והרכבת, ירדן וסוריה פועלות יחד עם השותפות הנ"ל לקדם רכיבים נוספים של נתיב התחבורה והסחר דרך סוריה. בנוסף לקידום הנתיבים היבשתיים הללו, סעודיה ואיחוד האמירויות נקטו כבר מתחילת המלחמה באיראן שורה של צעדי חירום, להבטחת הרציפות של שרשראות האספקה: (1) הפעלת מסדרונות יבשתיים של הובלה במשאיות "במסלולים ירוקים" מהירים בין נמל ג'דה על הים האדום וכן נמלי פוג'ירה וח'ור פקאן של איחוד האמירויות השוכנים על חופי מפרץ עומאן (מעבר למיצר הורמוז) והנמלים של עומאן עצמה (במפרץ עומאן ולחופי האוקיינוס ההודי), לבין הנמלים "הנצורים" בתוך המפרץ הפרסי, (2) הגברת הובלת מטענים ברשת הרכבות הסעודים, המגיעה כיום עד לגבול הסעודי – ירדני בחדיטה, (3) הקלות רגולטוריות שונות והסדרים בין רשויות המכס והתחבורה של מדינות ה-GCC והמדינות השכנות נוספות, שנועדו להקל על התנועה היבשתית במסדרונות היבשתיים.⁹ מהלכים אלו מהווים פתרונות חלקיים מאוד לפגיעה הקשה של סגירת מיצרי הורמוז בסחר האזורי והבינלאומי, אך הם יוצרים דינמיקה חדשה של שת"פ מפרצי בהפעלה גמישה של מסדרונות סחר רב-מודאליים (רכבת – תחבורת כביש – הובלה ימית).

SANA, Rehabilitation transforms Nasib Border Crossing, increasing truck traffic to 1300 daily (November 20, 2025)

⁸ [Turkey, Saudi Arabia sign logistics and railway cooperation agreements - Turkish Minute](#) ; [Syria Competes for Regional Transport Routes - Enab Baladi](#) ; [Regional talks to revive a land transport corridor through Syria linking Türkiye to the Gulf | Latest News & Updates 2026](#)

⁹ AGBI, Saudi logistics reforms speed up trucking across GCC (April 3, 2026), [Saudi logistics reforms speed up trucking across GCC | AGBI](#) ; announcements on multiple green Corridor arrangements: Dubai – Oman; Sharjah – Dammam, Qatar – Saudi Arabia, and more.

משמעויות גאו-אסטרטגיות של IMEC - פלטפורמה של שיתוף פעולה ויציבות אזורית

הפעלה של IMEC כרשת אזורית ובינ"ל חיונית של תחבורה, סחר ואנרגיה תחייב שת"פ אזורי ובינ"ל והסדרים מדיניים, ביטחוניים וכלכליים בין כל המדינות השותפות לרשת IMEC, במעורבות וגיבוי בינלאומי. הסדרים אלו יחזקו את היציבות האזורית.

כפי שניתן להתרשם מהתיאור התמציתי של המהלכים לקידום הנתיבים דרך עיראק וסוריה, הפיתוח וההפעלה של הנתיבים הללו יוצר רשת מסועפת של הסדרים ושיתופי פעולה. ככל שהחיבוריות האזורית תתפתח ותתרחב, כך גם תעמיק ותסתעף הרשת האזורית של ההסדרים ושיתופי הפעולה.

בהקשר זה, חשוב להבין את ההשפעה המייצבת החזקה של שיתוף הפעולה שייבנה והמערכת האזורית שתתגבש כדי לעקוב ולנהל את התנועה של כל אחת ממאות אלפי המשאיות ואלפי הרכבות שינועו כל יום לאורך ולרוחב האזור על נתיבי IMEC. התיאום ושיתוף הפעולה שיידרשו צריכים להיות ברמת יעילות וביטחון כפי שהתפתחו במערכת התעופה העולמית. זאת, על ידי שימוש בכלי מעקב וניהול כמו של מערכת TIR המשמשת את המסדרון המתפתח דרך עיראק וטורקיה, המאפשרת ניטור אלקטרוני רציף והפעלת אמצעי מעקב ביטחוני ומכסי על המטענים מהמועד והמקום של נעילת המכולה בנקודת המוצא ועד היעד. שיתוף הפעולה נדרש גם לטובת להפעלה יעילה של מעברי הגבול ושל מוקדים קריטיים נוספים של מערכת התחבורה והסחר המסועפת.

כל אלו יוכלו להתפתח ולהתקיים רק תחת מטרייה של הסדרי שיתוף פעולה מדיניים בין המדינות השותפות לנתיבי IMEC, ולצידם שיתוף פעולה בין גופי הביטחון ושלטון החוק של המדינות הללו. בכל ההקשרים הללו, יש חשיבות מיוחדת להובלה של שלוש המעצמות הכלכליות האזוריות – **סעודיה, איחוד האמירויות וטורקיה**. הובלה זאת באה כבר לידי ביטוי במהלכים שתוארו לעיל לקידום הנתיבים דרך עיראק ודרך סוריה. מעצמות כלכליות אלו מספקות לא רק מימון ויכולות תכנון וביצוע של מיזמים כה גדולים ומורכבים, אלא גם מספקות חסות ומעטפת מדינית. גורם נוסף בעל חשיבות ראשונה במעלה ליציבות של IMEC ולמינופו לחיזוק היציבות האזורית היא המעורבות של ארה"ב, אירופה והודו. המעורבות שלהם במערכת ההסדרים של IMEC תוסיף חישוק חיוני נוסף של יציבות.

החשיבות של IMEC עבור ישראל - הזווית הכלכלית

השתלבות כשותף מרכזי במסדרון IMEC מייצגת עבור ישראל הזדמנות היסטורית לשינוי יסודי במעמדה הכלכלי. ישראל תהפוך מ-"כלכלת אי" המהווה יעד סופי או מקור לסחורות, ל-"מדינת טרנזיט" (מעבר) וצומת לוגיסטי ואנרגטי בינלאומי המקשר בין הודו והמפרץ לבין אירופה. על פי ניתוח מפורט של פוטנציאל הסחר הישראלי עם שווקי המפרץ ושווקים אזוריים נוספים, המזרח התיכון צפוי

להפוך לשותף סחר מוביל של ישראל, שווה ערך בחשיבותו לאירופה. זאת, בנוסף לגידול ניכר בסחר עם דרום ומזרח אסיה:¹⁰

א. מינוף קשרים כלכליים קיימים: הקשרים הכלכליים של ישראל עם המזרח התיכון, עד מלחמת "חרבות ברזל", היו רחבים מכפי שרבים נוטים לחשוב. ב-2022 קלטו שוקי המזרח התיכון (בתוכם גם הרשות הפלסטינית) כ-18% מכלל יצוא הסחורות של ישראל, והיוו מקור לכ-12% מכלל יבוא הסחורות. היצוא למזרח התיכון היה בסדר גודל דומה לכלל היצוא לאסיה (כולל סין, הודו ושאר השווקים הגדולים של אסיה, יחדיו). ההשקעות ושיתופי הפעולה הכלכליים שהתפתחו עם איחוד האמירויות הערביות בשלוש השנים שבין חתימת "הסכמי אברהם" ופרוץ מלחמת "חרבות ברזל", מצביעים על הפוטנציאל הגדול הטמון בשיתוף פעולה בין ישראל למדינות המפרץ. גם במעגל הקרוב של ישראל – הרשות הפלסטינית, ירדן ומצרים – התפתחויות של השנים האחרונות מסמנות אפשרויות של גידול ניכר בסחר ובשיתופי הפעולה הכלכליים (בתחומים כמו גז, חשמל, מים ותחומים נוספים).

ב. קפיצת המדרגה של IMEC יאפשר בסחר הישראלי עם המזרח התיכון תהיה תוצאה משולבת של שלושה תהליכים: (1) גידול בסחר הביטורלי של ישראל עם המדינות השונות באזור, בהמשך למגמות הנ"ל, (2) שיתופי פעולה מסוגים שונים (בתעשייה, חקלאות, מסחר ועוד) שיתפתחו לצד וכתוצאה נלווית לסחר הטרנזיט הגדול ולקשרים העסקיים שסחר זה יוליד, וכן יצוא של שירותי ערך מוסף (לוגיסטיקה, תחבורה, פיננסים ועוד) למדינות האזור, (3) השתלבות של חברות ישראליות בפרויקטים אזוריים גדולים – הן בתחומים הקשורים ל-IMEC עצמו (כדוגמת הפרויקטים שתוארו למעלה) והן בתחומים נוספים (מים וחקלאות, תשתיות מסוגים שונים ועוד).

לכך יש לצרף שני מעגלים נוספים של יתרונות כלכליים לישראל, ברמה המקרו-כלכלית, אם תשכיל להצטרף כשחקן מוביל לתכנון הרשת של IMEC ולהובלה של פיתוחה:

ג. מינוף סחר הטרנזיט הגדול שיעבור על נתיב IMEC דרך ישראל, לקשת רחבה של שירותי ערך מוסף בתוך ישראל עצמה: שירותי לוגיסטיקה וסחר, תחבורה, שירותים פיננסיים ושירותים עסקיים נוספים.

ד. בניית אזורי תעשייה חדשניים לאורך החלק הישראלי של נתיב IMEC. זאת, על ידי העתקת המודל של אזורי התעשייה הגדולים בדובאי (מערך אזורי התעשייה והסחר החופשי של ג'בל עלי) ובאבו דאבי (האזור הכלכלי המיוחד ח'ליפה, KEZAD). אזורים אלו פועלים בצמוד לנמלים הגדולים של ג'בל עלי וח'ליפה, נתמכים על ידי מעטפת של שירותים פיננסיים ועסקיים איכותיים,

¹⁰ ראו ניתוח מפורט ב- יצחק גל, "כלכלת ישראל על פרשת דרכים: אי או שחקן אזורי מרכזי?", בתוך אלי פודה ואון וינקלר (עורכים), ישראל בסביבה משתנה – אתגרים והזדמנויות (האוניברסיטה העברית ואוניברסיטת חיפה, 2026), עמ' 319 – 347.

ראו גם ב- Yitzhak Gal (lead author), "Advancing IMEC Toward Implementation: Jordan River Crossing (2026 Study (Konrad Adenauer Stiftung and the Institute for Maritime Policy and Strategy, April

ויוצרים ערך מוסף גבוה יותר מזה של התעשייה הישראלית כולה. אזורי תעשייה גדולים במתכונת דומה, שיפותחו באזור בית שאן (סמוך לנמל היבשתי הגדול נהר הירדן) ובמפרץ חיפה, יוכלו להביא תרומה דומה לתעשייה הישראלית.

על פי הערכה ראשונית, התוצאה המצטברת של כלל היתרונות הללו צפויה להיות תוספת של 1 – 1.5 נקודות אחוז לגידול השנתי של התמ"ג. תוספת זאת תאפשר לישראל להשיג שיעור גידול שנתי ריאלי ארוך טווח של סביב 4% לשנה, שיתבטא בגידול יציב של התוצר לנפש ובשיפור מתמשך ברווחה של תושבי ישראל. גידול כזה יוכל לקדם את ישראל, תוך עשור או עשור וחצי, אל המועדון של 10 – 15 המדינות העשירות בעולם (תוצר לנפש בחישוב לפי כוח קנייה). בתוך כך, המהלך יאפשר להקפיץ את הכלכלה של אזור בית שאן ושל אזורים נוספים בפריפריה הצפונית של ישראל.

בהקשר זה יש חשיבות עליונה לשיתוף פעולה עם ירדן: ירדן השכילה להתחבר למהלכים האזוריים שתוארו לעיל, והיא כבר בתוך מהלך של מינוף המיקום הגיאוגרפי שלה כצומת (Hub) אזורי. מדיניות ירדנית זאת באה לידי ביטוי בולט בהשתלבות בנתיב הסורי – טורקי של IMEC. לנתיב הירדני – ישראלי יתרונות ברורים, בהשוואה לנתיב הסורי – טורקי ולכל הנתיבים האחרים של IMEC. שיתוף פעולה ישראלי – ירדני יהפוך אותו את הנתיב דרך ישראל לנתיב הראשי של IMEC ויעניק לשתי המדינות יתרונות גדולים – כלכליים ואסטרטגיים (ראה בהמשך).

החשיבות של IMEC עבור ישראל - הזווית האסטרטגית

המעמד של מדינת טרנזיט מובילה יעניק לישראל עומק אסטרטגי חדש. הוא יבצר את חשיבותה בשרשרת האספקה הגלובלית, יחזק את האינטרס של המעצמות העולמיות והאזוריות ביציבותה הביטחונית, ויהווה מנוף להרחבת הנורמליזציה (עם ערב הסעודית ומדינות אחרות באזור) ולשילובה של ישראל כשחקן חשוב במערכת הכלכלית האזורית. גיוון דרכי הסחר של ישראל יתרום גם לחוסן של שרשראות האספקה הלאומיות. הצטרפות כחברה מרכזית בפרויקט ה-IMEC תחשק את היציבות האזורית, על רקע התלות ההדדית החיובית שתיווצר, בכלל זה מול הכלכלה הפלסטינית;

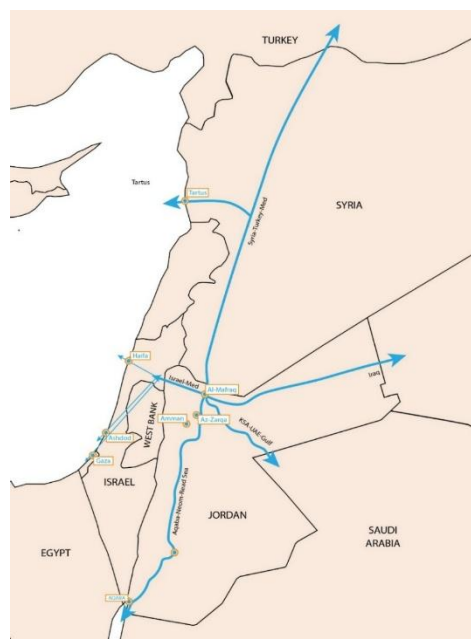
מעמדה האזורי של ישראל יקודם בהתאם להיותה שותפה מובילה בפרויקט; היחסים עם ירדן ישופרו, ויהוו מנוף לחיזוק השותפות האסטרטגית-ביטחונית בין שתי המדינות; ויוזמת IMEC וההסדרים המדיניים והביטחוניים האזוריים הקשורים בה, יהפכו גם למרכיב חיוני במעורבות האזורית במהלכי ההסדרה והייצוב מול הפלסטינים, הן ברצועת עזה והן בגדה המערבית.

תרומת IMEC לכלכלת ירדן וליציבות הממלכה

ירדן היא הצומת (Hub) הטבעי של רשת התחבורה האזורית של IMEC, כפי שניתן לראות במפה 2 לעיל ובמפה 3. יוזמת IMEC היא בעלת חשיבות ייחודית לירדן. יש בה פוטנציאל לטרנספורמציה

כלכלית ואסטרטגית של הממלכה, לצד יתרונות כלכליים ואסטרטגיים גדולים גם לישראל. יוזמה זאת יכולה להזניק את הכלכלה הירדנית (במשולב עם מהלכים נוספים הנגזרים במידה רבה מ-IMEC) לעשור ויותר של צמיחה כלכלית בסדר גודל של 5% - 7% לשנה, קרוב לזה של העשור שאחרי הסכם השלום עם ישראל (בהשוואה ל- 3% לשנה בעשור וחצי האחרונים). **המשמעות: הצבת הממלכה הירדנית על מסלול של יציבות חברתית, פוליטית ואסטרטגית לטווח ארוך.**

מפה 3: ירדן היא הצומת (hub) של IMEC וישראל הנתיב הקצר לים התיכון



כאמור לעיל, IMEC יהפוך את ירדן לצומת אזורי, תחבורתי ולוגיסטי. היקף המטענים שיעברו ב-Hub של IMEC באזור מפרק – זרקא יהיה בסדר גודל דומה לזה של נמלי דובאי, אבו דאבי ושאר הנמלים הגדולים של איחוד האמירויות, יחדיו (ראה תרשים 1) ופי 25 מההיקף העובר כיום בנמל עקבה. בתכנון נכון, ירדן יכולה למנף היקף עצום זה של תנועה לפריצת דרך כלכלית. המהלך המוביל, שירדן כבר מתחילה למנף במסגרת המהלך לפיתוח הנתיב דרך סוריה, הוא פיתוח של האזור הכלכלי המיוחד במפרק ואזור התעשייה והסחר החופשי הסמוך בזרקא (הגדול בירדן) לתשלובת תעשייתית – לוגיסטית גדולה. תשלובת זאת כבר מתוכננת לתמוך בנמל היבשתי המתוכנן על הגבול עם סוריה. זאת, על פי דגם דומה לזה של ג'בל עלי בדובאי והאזור הכלכלי המיוחד ח'ליפה באבו דאבי (KEZAD Khalifa Economic Zone Abu Dhabi). שתי התשלובות הללו כוללות מערך של אזורי תעשייה, לוגיסטיקה, מסחר ועסקים במעמד כלכלי מיוחד, והן פועלות במשולב עם נמל גדול מאוד. התשלובות הללו הן המנוע החזק ביותר של פיתוח כלכלי באיחוד האמירויות. לשם המחשה, על פי אסטרטגיית הפיתוח של אבו דאבי, KEZAD הוא מוקד הפיתוח התעשייתי של האמירות. היקף הייצור התעשייתי בו מתוכנן להגיע ל- 100 מיליארד דולר לשנה, שהן כ- 15% מהתמ"ג הכולל של איחוד האמירויות, וקרוב לפי שניים מהתמ"ג הירדני כיום. בירדן יש כבר ניסיון של יישום מודל מסוג זה באזור עקבה,

אשר פועל כבר עשרות שנים תחת מעמד של אזור כלכלי מיוחד (ASEZ – Aqaba Special Economic Zone).

מרכיב חשוב נוסף במערכת של IMEC, לצד התשלובת הלוגיסטית תעשייתית באזור מפרק – זרקא והנמל היבשתי על הגבול עם סוריה, יהיה נמל יבשתי גדול נוסף באזור הגבול עם ישראל. הנקודה המתאימה ביותר לנמל יבשתי זה היא אזור התעשייה והסחר החופשי הירדני – ישראלי המשותף "שער הירדן". "שער הירדן" יוגדר כמעבר טרנזיט ראשי של IMEC, כחלק מהנמל היבשתי, ויפעל מצד אחד בתאום מלא מול הנמלים הישראליים באזור חיפה, ומצד שני בתאום מלא עם ה-Hub של IMEC במפרק.

התרומה הכלכלית הייחודית של IMEC לכלכלה הירדנית תחוזק על ידי שורה של מהלכים נוספים. ביניהם:

- א. הסדרי שת"פ מולטילטרליים (עם אירופה, ארה"ב ומדינות המפרץ) בגישה דומה לזאת של הסדר ה-QIZ (בהתאמות נדרשות), כחלק מההסדרים שסביב IMEC.
- ב. היבטי אנרגיה: יצוא חשמל המיוצר באנרגיה סולארית בירדן, צנרת להולכה של אנרגיית מימן מסעודיה ואיחוד האמירויות,
- ג. קווי הולכה של תקשורת נתונים מזרח – מערב

שיתוף פעולה ישראלי-ירדני הדוק הוא תנאי הכרחי למיצוי הפוטנציאל הייחודי של IMEC עבור שתי המדינות. בהינתן היתרונות הלוגיסטיים והאחרים של IMEC, הפוטנציאל הכלכלי של שת"פ עם ישראל (מול שווקי המפרץ ואסיה והן מול שווקי המערב) גבוה ללא השוואה מהפוטנציאל של הקשרים דרך סוריה. החוזקות המדעיות, הטכנולוגיות, התעשייתיות, החקלאיות והאחרות של ישראל יאפשרו לירדן למנף את תנועת הסחר הגדולה לפעילות ענפה של שירותי ערך מוסף, פיתוח תעשייתי וחקלאי ועוד. שת"פ ישראלי – ירדני יאפשר לירדן להיות שותפה ביתרונות הללו. שתי דוגמאות להמחשה:

א. **בתחום התעשייה הכימית**, הנגישות המיידית ש-IMEC יאפשר לתעשייה הכימית הישראלית רכש של תשומות יצור מסעודיה בעלויות נמוכות מצד אחד (סעודיה היא ספק עולמי מוביל של תשומות לתעשייה הכימית), ויתרונות בשיווק של מוצרים מוגמרים לשווקים של המפרץ ודרום אסיה מצד שני. שיתופי פעולה במערכי ייצור ושיווק משולבים ישראליים – ירדניים מול שווקי המפרץ ואסיה, צפויים ליצור **הזדמנויות בהיקף של מיליארדי דולרים לשנה.**

ב. **בתחום החקלאות** יש פוטנציאל גדול לשיתופי פעולה הן ביצוא של תוצרת חקלאית טרייה לשווקי המפרץ (שהנתיב של IMEC יאפשר) והן ביצוא של תשומות חקלאיות (זרעים, דשנים, ציוד השקיה, חממות ובתי רשת, מערכות התפלה לחקלאות ועוד). מדיניות ביטחון המזון של איחוד האמירויות בנויה, בין השאר, על השקעות בפרויקטים חקלאיים גדולים מחוץ לאמירויות לשם אספקה לאמירויות. מדיניות זאת קיבלה לאחרונה חיזוק נוסף. על רקע המלחמה עם איראן, נוצר צורך ליצור חלופות ליבוא תוצרת חקלאית טרייה מאיראן (אשר הייתה עד כה

הספק הגדול ביותר של פירות וירקות לשוק של איחוד האמירויות). בדיקות שוק שנעשו העלו כי, בהינתן אפשרות אספקה מהירה בנתיב היבשתי, הפוטנציאל של יצוא תוצרת חקלאית טרייה לאמירויות מייצור משותף בירדן (ידע ותשומות מישראל, מגדלים ירדנים, השתלבות בתוכנית ביטחון המזון של איחוד האמירויות) הוא בסדר גודל של **1.5 מיליארד דולר בשנה** (ירקות, פירות, ביצים ובשר טרי). זאת, כאשר פוטנציאל היצוא של תשומות חקלאיות מישראל ומירדן לאמירויות מגיע לסדר גודל של 1 מיליארד דולר נוספים.

כלל ההתפתחויות והמהלכים הללו יכולים להעלות את ירדן על תוואי חדש של התפתחות כלכלית ושל יציבות פנים מדינתית, שיתבטא בגידול שנתי דו-סיפרתי של היצוא (בדומה לעשור הראשון שאחרי הסכם השלום הישראלי - ירדני), ובגידול חד בהשקעות, בעיקר בתשתיות (רכבת, אנרגיה, מים וכד'), אך גם בענפי המשק (תעשייה, חקלאות, תיירות, שירותים מתקדמים). שני מנועי הצמיחה הללו יובילו לגידול ריאלי של התמ"ג בשיעור ממוצע של 5% - 7%, שיתבטא גם בירידה הדרגתית של שיעורי האבטלה בירדן.

בסיכום, ההשפעה הכוללת של IMEC ושל מכלול המהלכים שסביב יוזמה זאת על הכלכלה הירדנית, ניתנת להשוואה להשפעה של תעלת סואץ על הכלכלה המצרית. ההכנסות מדמי המעבר בתעלה הם מרכיב מהחשובים ביותר בהכנסות היצוא של מצרים (המקבילה הירדנית – דמי הובלה ברכבת ובמשאיות, אגרות מעבר של הסחורות המשולמות למדינה, דמי מעבר של אנרגיה בצינורות ועוד), "פרוזדור תעלת סואץ" (ובמיוחד אזורים במעמד כלכלי מיוחד בתוכו) הפך לאחד המוקדים החשובים של הפיתוח התעשייתי של מצרים (גם במקבילה הירדנית – אזורים במעמד כלכלי מיוחד). הנמלים שהתפתחו סביב התעלה והמערכות הגדולות של שירותי לוגיסטיקה, הפכו למוקד חשוב נוסף של פיתוח ופעילות כלכלית, ונמל פורט סעיד הפך לנמל הגדול ביותר במזרח הים התיכון. ראוי להזכיר כי גם במקרה המצרי, ההתפתחות של אזור התעלה כאזור פיתוח מהחשובים ביותר במצרים היא תוצר של הסכם השלום עם ישראל. במקרה הירדני, שיתוף פעולה עם ישראל בקידומו של IMEC עשוי להביא לתוצאות דומות, ואולי אף מעבר לכך.

כיצד IMEC יתרומם לקידום הסדר ישראלי-פלסטיני במסגרת אזורית?

התקדמות לעבר פתרון בסכסוך הישראלי-פלסטיני הוא הכרחי בדרך להשתלבות ב-IMEC. בנוסף, שילוב של הפלסטינים ברשת האזורית יהיה בעל השפעה טרנספורמטיבית על הכלכלה הפלסטינית, אף יותר מאשר ההשפעה על ירדן. זאת, במשולב עם השפעה על היציבות הביטחונית והמדינית, הן מול ישראל והן במערכת הפנים-פלסטינית.

במישור הביטחוני – אסטרטגי: כפי שצוין לעיל לגבי ישראל, מערכות השליטה והבקרה (הביטחונית והמכסיות) הכלליות על תנועת המטענים בנתיבי IMEC ישמשו גם פלטפורמה עליה יהיה ניתן לבנות הסדרים ספציפיים לגבי התנועה אל ומהשטחים הפלסטיניים (הגדה המערבית תחת הרשות הפלסטינית ועזה תחת ממשלת הטכנוקרטים הפלסטינית). הסדרי הביטחון והערובות הבינלאומיות

המלוות ישפיעו על היציבות הביטחונית והמדינית של הפלסטינים ושל ישראל, וייצרו לפלסטינים מסגרת שליטה ממוסדת על ביטחון הפנים.

במישור הכלכלי, השתלבות פלסטינית ב- IMEC תספק שלושה יתרונות בעלי אימפקט חזק במיוחד:

א. פתיחה של שווקי המפרץ ליצוא הפלסטיני, בתרחיש של הסדר ישראלי-פלסטיני-אזורי:

(1) במצב הנוכחי, היצוא הפלסטיני קטן מאוד וכמעט כולו (כ- 95 אחוזים) הוא לישראל. בהיותה כלכלה קטנה מאוד, אין אפשרות לכלכלה הפלסטינית לצמוח אלא בדרך של גידול מהיר של היצוא. הפוטנציאל העיקרי לגידול היצוא הפלסטיני הוא בשווקי המפרץ. כיום, היצוא לשווקים אלו כמעט ואינו קיים (יצוא של 40 מיליון דולר בלבד בשנת 2022, בהשוואה ליצוא ירדני של כ- 3 מיליארד דולר, יצוא מצרי של כ- 9 מיליארד דולר ויצוא ישראלי של כמיליארד דולר באותה השנה). ראו תרשים מס' 2.

(2) השתלבות פלסטינית ב-IMEC, במשולב עם צעדים נוספים ובש"פ עם ישראל, תאפשר גידול מהיר של היצוא הפלסטיני למפרץ ולשווקים ערביים נוספים, וכן פיתוח שווקים בדרום ומזרח אסיה. ניתוח של פוטנציאל היצוא הפלסטיני, בתנאים אלו, מצביע על פוטנציאל כולל של כ-15 מיליארד דולר יצוא לשווקים הללו. זאת, לצד גידול משמעותי ביצוא לישראל ולשווקי המערב. בסה"כ, זינוק של יותר מפי עשרה בסה"כ היצוא הפלסטיני, שניתן להגיע אליו תוך 10 – 15 שנה בתנאים החדשים הללו.¹¹

(3) **השתלבות הפלסטינים בסחר הטרנזיט העובר בנתיבי IMEC:** פתיחת נתיב נוסף של IMEC דרך מעבר המלך חוסיין (המעבר הפלסטיני – ירדני "גשר אלנבי") ונמל עזה, אשר יפעל לצד הנתיב הראשי מירדן דרך מעבר נהר הירדן (ליד בית שאן) ונמלי ישראל. האימפקט של סחר זה על הכלכלה הפלסטינית הקטנה יהיה אף חזק יותר מהשפעה של סחר הטרנזיט על הכלכלה הישראלית.

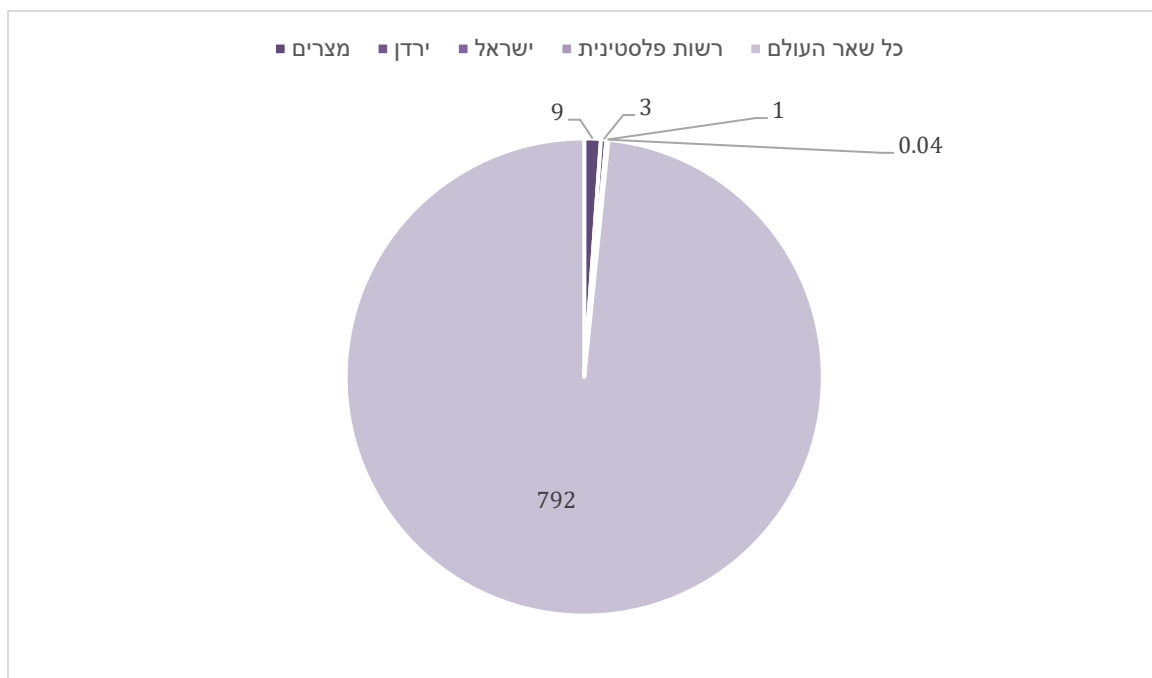
(4) **זרם גדול של השקעות, בעיקר מהמפרץ,** אשר יתלווה לזרמי הסחר הגדולים הנ"ל ולהשתלבות הפלסטינית בכלכלה האזורית. גם במישור זה הכלכלה הפלסטינית תיהנה "מיתרון הקוטן". בהינתן הבסיס הכלכלי הקטן מאוד כיום, ההיקף הגדול יחסית של ההשקעות החדשות הללו יתורגם לשיעור צמיחה גבוה של התמ"ג.¹²

¹¹ הכלכלה הפלסטינית הראתה גם בעבר יכולת מרשימה של גידול ביצוא (וצמיחה כלכלית חזקה), בתקופות בהן היו תנאים מדיניים וביטחוניים שאפשרו זאת. בין השנים 1968 – 1980 נרשמה קפיצה של פי עשרה ביצוא הפלסטיני (במשולב עם גידול שנתי דו ספרתי של התמ"ג). בתקופה 2003 – 2016, היציאה מהאינתיפאדה השנייה והיציבות היחסית בגדה המערבית אפשרו גידול של פי שלושה ביצוא של הגדה המערבית, לצד צמיחה חזקה של התמ"ג. מקור: יצחק גל, "הפוטנציאל הכלכלי של קשרי הרוחב הישראליים – פלסטיניים לאחר שלושה עשורים אבודים" (אוניברסיטת תל אביב, מרכז תמי שטיינמן למחקר שלום, 2020), עמ' 46.

¹² השקעות הן מנוע הצמיחה החשוב ביותר בכל כלכלה. הן מתורגמות לצמיחה כלכלית באמצעות מנגנון כלכלי הנקרא מכפיל ההשקעה (Investment Multiplier), כלומר בכמה גדל התוצר המקומי הגולמי (GDP) כתוצאה מגידול נתון בהשקעות. ככל שהבסיס קטן יותר, גודל נתון של השקעות חדשות (במיליוני דולר) יוצר גידול חזק יותר בתוצר.

(5) מנועי הצמיחה הללו, בתוך הקשר של תהליך מדיני במסגרת אזורית ויחסים משופרים עם ישראל, יציבו את הכלכלה הפלסטינית על מסלול של צמיחה כלכלית דו-ספרתית לטווח של עשור ויותר, כאשר ברצועת עזה הצמיחה תהיה חזקה במיוחד.

תרשים 2: החלק של ישראל, הרשות הפלסטינית, ירדן ומצרים מתוך סך היבוא של 6 מדינות המפרץ (גוש ה- GCC) (יבוא סחורות בלבד, במיליוני דולר, שנת 2022)



אם ישראל לא תפעל מהר IMEC יתקדם בלעדיה

נכון להיום, המעבר דרך ישראל מוגבל עקב קיבולת נמוכה מאוד של מעבר הגבול בין ישראל לירדן (מעבר נהר הירדן, סמוך לבית שאן). חסם זה, בצד המורכבות הפוליטית והביטחונית של תנועה דרך ישראל, גורר מצב בו המשאיות מהמפרץ ממשיכות לנוע בנתיבים העוקפים את ישראל (בעיקר מצפון דרך סוריה, אך גם מדרום).

לנתיב דרך ישראל יש יתרון מובהק על פני הנתיב דרך סוריה וכל שאר הנתיבים מזרח - מערב: הוא מקצר את משך התנועה באופן משמעותי, והוא היחיד היכול לשרת כמות מטענים בהיקף הנדרש של כמה מיליוני TEU בשנה (לפי תחזית הביקושים להובלה בנתיב IMEC תוך שלוש שנים):¹³

¹³ Yitzhak Gal (lead author), Jordan River Crossing Study (April 2026), Executive Summary, p. 9

- א. נמלי ישראל הם היחידים במזרח הים התיכון שיש בהם קיבולת פנויה גדולה של נפח הובלה, בהיקף הנדרש כדי לשרת את IMEC. נכון להיום, קיבולת פנויה של 5 מיליון TEU לשנה.¹⁴
- ב. ישראל היא גם היחידה, מבין המדינות שבין ירדן לים התיכון, שתשתית הרכבת שלה (קו רכבת העמק) יכולה לאפשר הובלה של מטענים בהיקף משמעותי, במהירות ותוך תוספות והתאמות בהיקף קטן בהשוואה לנתיב דרך סוריה. הנתיב דרך סוריה דורש השקעות בתשתית רכבת בהיקף גדול פי עשרה מכפי שנדרש בישראל (השלמת קטע הקטן - 15 ק"מ - החסר כדי לחבר את רכבת העמק לגבול הירדני ושדרוג המסילה הקיימת).¹⁵ המשך החיבור הרכבתי מצפון סוריה לטורקיה, וחיבור צפונה לקווי הרכבת הקיימים בעומקה של טורקיה, יכפילו את ההשקעה הנדרשת בנתיב דרך סוריה.
- ג. גם בראייה לטווח ארוך, שיקולים של יציבות פוליטית ויתרונות נוספים של האקו-סיסטם הכלכלי הישראלי, מציבים את ישראל בעמדת יתרון ברורה על סוריה, כנתיב הראשי של IMEC לים התיכון.

המלצות

פתיחת החסם הלוגיסטי והפעלה מהירה של IMEC דרך ישראל

המהלך הדחוף ביותר הוא פתיחת צוואר הבקבוק - הקיבולת הנמוכה של מעבר גבול נהר הירדן, החוסם את ההפעלה של נתיב IMEC דרך ישראל. הסרה מיידיה של חסם זה הכרחית כדי לאפשר הפעלה של נתיב IMEC, בשלב זה בתחבורת כביש (משאיות). עבודה מקיפה שנערכה בהובלת כותב המסמך מציגה קווים מנחים לשדרוג מעבר נהר הירדן והפיכתו לנמל יבשתי בינלאומי גדול, תוך שילוב אזור "שער הירדן" כמעבר ייעודי למטעני טרנזיט. על פי קווים מנחים אלו ניתן להכין תכנית מעשית הכוללת כמה שלבים. השלב הראשון ניתן לביצוע מהיר, תוך כמה חודשים בהינתן דירקטיבה מדינית מתאימה:¹⁶

¹⁴ קיבולת עודפת זאת היא תוצר של תכנון מרחיק ראות של חברת נמלי ישראל, אשר לקחה בחשבון בתוכנית האב שלה לפיתוח נמלי ישראל גם את האפשרות של מתן שרות לסחר טרנזיט אזורי עם אירופה (לח"מ הייתה הזכות להיות שותף להכנת תכנית אב זאת).

¹⁵ בהמשך יידרשו השקעות גבוהות יותר בתשתיות של קו רכבת העמק - הוספת מסילה (ואולי אף מסילה שלישית), וכן חיזוק תשתיות הקו כך שיתאימו לרכבות משא כבדות הנושאות 300 - 400 מכולות. אך גם השקעות אלו מתגמדות בהשוואה להשקעות העצומות הנדרשות בקווים דרך סוריה ועיראק.

¹⁶ Yitzhak Gal (lead author), Jordan River Crossing Study (April 2026), p. 27 – 35; see also in Israel (Izzy) Haikin and Meirav (Mei) Naor-Weinstock, "IMEC EARLY HARVEST INITIATIVE: THE "GREEN CONTAINER CORRIDOR" (January 2026)

א. קבלת החלטה (הצעת מחליטים) לגבי הפיכת מעבר נהר הירדן לנמל יבשתי בינלאומי גדול, תוך שדרוג המעבר עצמו.¹⁷ על בסיס ההחלטה תגובש תוכנית אב מפורטת שתהיה מתואמת ומוסכמת עם הצד הירדני.

ב. תרגום טיוטת החלטת הממשלה בנושא "שער הירדן" (מה- 24 במרס 2026) למהלך מעשי שיעקרו: **שער הירדן יהפוך למעבר טרנזיט ייעודי** של יוזמת IMEC, ומעבר נהר הירדן הקיים ישודרג, על בסיס התקציב שאושר בהחלטת הממשלה, וישמש מעבר לסחר הישראלי עם ירדן ושווקים אחרים במזרח.

ג. קבלת החלטה עקרונית לגבי **שדרוג קו רכבת העמק**, כך שיתאים לשמש אמצעי תחבורה עיקרי למטעני הטרנזיט של IMEC. ההחלטה תתייחס בין היתר לנקודות הבאות:

ד. **צעדים למימוש במייד:**

- 1) הארכת קו הרכבת מהתחנה הסופית הנוכחית בבית שאן לגבול הירדני, תוך בחינה של שתי נקודות חיבור: מתחם שער הירדן (עבור מטעני טרנזיט) ומתחם מעבר נהר הירדן הקיים (עבור מטענים המיועדים לישראל או יוצאים ממנה). בנקודות אלו הקו הישראלי יתחבר עם קו הרכבת הירדני, שיתוכנן במתואם עם התוכניות הישראליות.
- 2) השלמת החיבורים של הרכבת אל תוך מתחמי הנמלים של אזור חיפה (נמל חיפה, נמל המפרץ ונמל מספנות ישראל) ולאזורי לוגיסטיקה ייעודיים של IMEC באזור מפרץ חיפה.
- 3) הרחבת הקיבולת של מסוף המטענים של הרכבת בבית שאן ו/או הקמה מהירה של מתחם לוגיסטי אחורי גדול המתוכנן על ידי חברת נמלי ישראל, לשם טיפול במטעני IMEC כך שיאפשר שימוש מהיר ובהיקף גדול בקו רכבת העמק להובלה של מטעני IMEC.
- 4) בנוסף, מהלך מידי של יצירת נתיב תפעולי ייעודי למשאיות IMEC שיחבר את מסוף המטענים של IMEC בשער הירדן למסוף המטענים של הרכבת בבית שאן ו/או למתחם הלוגיסטי האחורי החדש של חברת נמלי ישראל.

צעדים ליישום בהמשך: שדרוג תשתית מסילת רכבת העמק על פי הסטנדרט הנהוג בסעודיה ובאיחוד האמירויות, כך שתוכל לשרת רכבות משא כבדות בהיקפי הסחר הנדרשים; הכפלת המסילה (אולי גם מסילה שלישית בהמשך); השקעות בצידוד ומהלכים משלימים נוספים.

¹⁷ Yitzhak Gal (lead author), Jordan River Crossing Study (April 2026), Guidelines for Expansion of the Jordan River Crossing p. 27-35

המלצות קונקרטיות לקידום שותפות אזורית על בסיס ה-IMEC

כדי להפיק את התועלות הכלכליות שהוצגו לעיל, נדרשת בדחיפות פעולה מתואמת של ישראל עם ירדן להרחבת הקיבולת של מעבר נהר הירדן והפיכתו לנמל יבשתי גדול. זאת, על פי הקווים המנחים בתוכנית המקיפה שהוזכרה לעיל ובגישה דומה לזו של התוכנית הירדנית – סורית לפיתוח הנמל היבשתי בגבול הירדני – סורי. פעולה זאת תאפשר לקבע את מעמדה של ישראל כשותפה מובילה וכנתיב הראשי של IMEC לים התיכון, ולבצר את היתרונות הכלכליים והאסטרטגיים הנובעים מכך.

במקביל לביצוע מהלך מהיר זה, חשוב לעבוד יחד עם הירדנים, על הכנת תוכנית אב מתואמת למרכיבים הירדנים והישראליים של IMEC. במרכז תוכנית האב יעמדו ההסכמות העקרוניות הבאות: (1) אזור מפרק – זרקא יפותח כ- hub של רשת התחבורה האזורית (רכבות וכבישים), (2) "שער הירדן" ישמש כמעבר טרנזיט ראשי הפועל מצד אחד בתאום מלא עם הנמלים הישראליים באזור חיפה, ומצד שני בתאום מלא עם ה-hub במפרק, וכן (3) תיאום ישראלי – ירדני (ובמהמשך גם תיאום עם סוריה וטורקיה) לגבי הפיתוח המקביל של הנתיב דרך סוריה. תוכנית האב תקבע גם הסדרי ביטחון והסדרים מוסכמים אחרים בין ישראל וירדן לגבי ההפעלה המשותפת של הנמל היבשתי "נהר הירדן", לרבות מעבר הטרנזיט "שער הירדן".

מרכיבים נוספים של תוכנית האב המתואמת שתקודם גם מול השחקנים הבינלאומיים והאזוריים (בין השאר מול חברת הרכבות של איחוד האמירויות, איתיחאד, המתחילה כבר לבנות את קו הרכבת הירדני לעקבה):

א. תוכנית מקיפה של מערך קווי הרכבת בירדן: (1) הקו הראשי מזרח - מערב, שיצא מנקודת החיבור לרכבת הסעודית במעבר הגבול הירדני – סעודי בחדית'ה, יתחבר ל- hub במפרק, משם יתחבר למעבר נהר הירדן ולמעבר הטרנזיט הראשי בשער הירדן. בנקודה זאת יתחבר לקו הרכבת הישראלי ובאמצעותו לנמלי הים של ישראל באזור חיפה, (2) חיבור רכבתי צפונה לסוריה דרך מעבר הגבול ג'אבר, וכן (3) קווי רכבת מה- hub במפרק מזרחה לעיראק וחיבור לקו היוצא דרומה לעקבה ולחוף המערבי של סעודיה.

ב. בצד הישראלי: (1) השלמת החיבור הרכבתי למעבר גבול נהר הירדן ולמעבר הטרנזיט של "שער הירדן (כ- 15 ק"מ מסילה מתחנת הרכבת של בית שאן) וכן אל תוך נמלי הים באזור חיפה (נמל חיפה ונמל המפרץ) (2) שדרוג קו רכבת העמק – הכפלת המסילה וחיזוק תשתיות המסילה, כך שתוכל לשאת את רכבות המשא הכבדות בסטנדרט המפרצי (רכבות הנושאות עד כ- 300 מכולות) **ג. מערכת שליטה ובקרה מתקדמת על המכולות הנועות על ציר IMEC** שתנוהל מה-Hub במפרק וממעבר הטרנזיט הראשי בשער הירדן. מערכת זאת תהיה משולבת עם הפלטפורמות הדיגיטליות לניהול בינ"ל של שרשראות אספקה, מעקב מטענים בזמן אמת ושילוב נתוני מכס ולוגיסטיקה של TIR, הפועלת כבר בחלקים רבים של המזרח התיכון, וכן הפלטפורמה הלוגיסטית המשולבת של

ד. הסכם CEPA שבין הודו לאיחוד האמירויות. מערכת זאת תנהל את תנועת המכולות לאורך נתיב IMEC, מנקודת המוצא בהודו (או באירופה) או בכל נקודה אחרת על הנתיב, עד ליעד הסופי.

דגשים להתמודדות מול התנגדויות צפויות מצד תורכיה וסוריה:

א. פעולה מתואמת עם ירדן לקבע את המעמד של ירדן כ- Hub של IMEC, ופעולה משותפת לביסוס ומינוף מעמד זה.

ב. הכנת תוכנית האב המתואמת שתתייחס למרכיבים הירדנים והישראליים של IMEC. במרכז תוכנית האב יעמדו ההסכמות העקרוניות שפורטו לעיל.

ג. הפגנת תמיכה מצד ישראל בשת"פ הירדני-סורי של פיתוח הנתיב דרך סוריה, בהתאם לתוכנית הירדנית הקיימת לשדרוג מעבר ג'אבר (הצד הירדני של מעבר הגבול הראשי בין ירדן לסוריה).

ד. מהלכים מעשיים מידיים לקידום האזור הכלכלי המיוחד של מפרק והתשתיות הלוגיסטיות והתחבורתיות במרחב מפרק-זרקא.

פעולות במישור המדיני-דיפלומטי:

א. **פורמליזציה מדינית:** לפעול לצירוף רשמי של ישראל ושל ירדן כחתומות על מזכר ההבנות שבבסיס יוזמת IMEC ומינוי שליח מיוחד (Special Envoy) לתיאום מול השחקנים השונים.

ב. מהלך משותף עם ירדן ואיחוד האמירויות (בסיוע אמריקני) להשגת **אישור סעודי** למעבר מטעני טרנזיט דרך ישראל (בדומה לאישור המיוחד הקיים כבר למעבר טיסות מישראל ואליה בשטח האווירי של סעודיה).

ג. פעולה מדינית משותפת מול סעודיה, איחוד האמירויות וגורמים בינ"ל, וכן גופי מימון (הבנק העולמי ואחרים) לקידום המרכיבים המסילתיים ומרכיבי תשתית נוספים של IMEC. זאת, בהתאם לעקרונות שפורטו לעיל ועל פי תוכנית האב שתגובש. במסגרת תוכנית האב יגובשו גם הצעות מפורטות לתכנון המרכיבים הללו כפרויקטים של PPP, שיוצעו לשחקנים עסקיים אזוריים ובינ"ל.

כדי לקדם את הפעולות הללו ראוי **למנף את תחושת הדחיפות האזורית והבינ"ל**, ולקדם מהלכים שהיה קשה לקדםם בתקופה שקדמה למלחמה עם איראן.