



שילוב ישראל במסדרון הודו-מזה"ת-אירופה (IMEC): עקרונות להחלטת ממשלה

עקרונות מדיניות, תשתית וביטחון להשתלבות ישראל בציר הסחר
האזורי החדש

אשר פרדמן | פברואר 2026



מכולות בנמל חיפה (תצלום: StockStudio Aerials)

תקציר מנהלים

- מסדרון IMEC הוא פרויקט גיאו-אסטרטגי בעל השלכות מרחיקות לכת המחבר את הודו לאירופה דרך מדינות המפרץ, ירדן וישראל. ביכולתו להפוך את ישראל לשער כלכלי ותחבורתי מרכזי בין אסיה לאירופה.
- המסדרון עשוי לקצר את זמן הובלת הסחורות מהודו לאירופה ב-51% לעומת המסלול הימי הקיים. הסחר בין ישראל לאיחוד האמירויות עשוי ליהנות מחיסכון של 65%-93% בזמן ההובלה דרך המסדרון היבשתי של IMEC.



- אחד מצווארי הבקבוק המרכזיים למימוש חזון המסדרון הנתונים לשליטתה של ישראל הוא מעבר נהר הירדן (שייח' חוסיין), אשר איננו מותאם כיום למעבר סחורות בינלאומיות מבוסס מכולות.
- גם בטרם הקמת תשתית מסילתית מלאה, ניתן להתחיל בהפעלת המסדרון באמצעות תנועת משאיות; אולם לשם כך נדרשים שדרוג והרחבה משמעותיים של המעבר והתשתיות הסובבות אותו, על מנת שישראל תוכל לשמש מוקד סחר אזורי.
- תנאי יסוד להצלחת המסדרון הוא מעבר לגישת Trusted Transit אשר תאפשר תנועת מכולות מהודו לאירופה ללא פתיחה בתחומי ישראל.
- לשם כך נדרש מודל ביטחוני חדש שעשוי לכלול אימות מתמשך באמצעות מכולות חכמות, ניטור לווייני, סריקה מתקדמת (ולא פולשנית) ומרכז שליטה לאומי. כלל הגורמים הרלוונטיים, ובכללם משרד הביטחון, שירות הביטחון הכללי וצה"ל, חייבים להיות שותפים מלאים לפיתוח מודל זה.
- הצלחת הפרויקט תלויה גם באינטגרציה אזורית מלאה של מערכות המכס ובהכרה הדדית בתקנים וכללים רגולטוריים, בדומה למודל MAITRI בין הודו לאיחוד האמירויות.
- החלטת ממשלה נדרשת על מנת להבטיח תיאום בין משרדי הממשלה הרבים המעורבים, הסרת חסמים רגולטוריים, הקצאת משאבים ואיתות לשחקנים בינלאומיים – ארה"ב, האיחוד האירופי, הודו, ירדן ומדינות המפרץ – כי ישראל מחויבת להשתלבות מלאה במסדרון ולקידומו.
- במישור הדיפלומטי, על ישראל לפעול מול בעלות בריתה, בדגש על ארה"ב, לקידום הקמת מזכירות IMEC בינלאומית הכוללת נציג בכיר מכל מדינה וקבוצות עבודה מקצועיות. בנוסף, על ישראל להצטרף להצהרת IMEC המקורית.

חלק א' – עקרונות יסוד ומרכיבי מדיניות

1. ההקשר האסטרטגי

על מדינת ישראל להגדיר כיעד לאומי מרכזי את הפיכתה לצומת חיבוריות מרכזי בין הודו, המזרח התיכון ואירופה.

ברמת הסחר היבשתי, גורמים דיפלומטיים בינלאומיים העריכו כי המסדרון היבשתי עשוי לקצר את זמן הובלת הסחורות מהודו לאירופה בכ-40% לעומת המסלול הימי, אך להערכתנו החיסכון עשוי להגיע לכ-51%. הסחר בין ישראל לאיחוד האמירויות עשוי להיקצר בכ-65%-93% דרך המסדרון היבשתי.¹

¹ Asher Fredman and Joseph Rozen, *The India-Middle East-Europe Economic Corridor: A Catalyst for Regional Integration and Global Prosperity* (Jerusalem: Misgav Institute for National Security, June 2025) - <https://www.misgavins.org/wp->



IMEC איננו פרויקט תחבורה בלבד. מדובר ברשת משולבת הכוללת נתיבי משאיות יבשתיים, מסילות רכבת, כבלי תקשורת, תשתיות חשמל אזוריות, מרכזי דאטה וצינורות אנרגיה. המסדרון הוא גם יוזמה אסטרטגית מערכתית: הוא יוצר ציר כלכלי-ביטחוני של מדינות מתונות, מחזק את הסכמי אברהם ומהווה משקל נגד למסדרונות סחר בהובלת סין, איראן ורוסיה.

מבחינה ביטחונית, המסדרון עוקף נתיבי ים פגיעים, מעגן את ישראל במערכת הכלכלית של המפרץ, יוצר אינטרס אזורי ביציבות ישראל, מייצר מסלול מולטילטרלי להרחבת הנורמליזציה ושיתוף הפעולה האזורי, ומהווה משקל נגד להשפעת איראן, סין ורוסיה באזור.

אי-התקדמות ישראל עלולה להביא לכך שמדינות אחרות יהפכו לצומת הסחר המרכזי באזור.

2. הצורך בהחלטת ממשלה

האחריות לפרויקט מופצלת כיום בין משרדי ראש הממשלה, התחבורה, האוצר, החוץ, הביטחון והאנרגיה, רשות המסים, רשות המעברים, שירות הביטחון הכללי, נמלי הים ורכבת ישראל. פרויקט בינלאומי אסטרטגי מסוג זה איננו יכול להתקדם באמצעות יוזמות משרדיות נפרדות.

החלטת ממשלה דרושה לשם:

- קביעת סמכות מתכללת
- הקצאת תקציבים
- הסרת חסמים רגולטוריים
- יצירת מודלי PPP ומימון בינלאומיים
- יצירת אמינות מול ממשלות זרות ומשקיעים
- פיקוח ודיווח שוטף על התקדמות

ללא החלטה ייעודית, ישראל עלולה להישאר מחוץ למסדרון אזורי שיקבע את מבנה הכלכלה האזורית לעשורים.

3. מעבר נהר הירדן – צוואר הבקבוק

המעבר המסחרי המרכזי לירדן פועל לרוב בשיטת גב-אל-גב: פריקה, בדיקה וטעינה מחדש – שיטה ההופכת סחר יבשתי ליקר, לא יעיל ולא תחרותי מול הובלה ימית. כדי לאפשר מסדרון סחר אמיתי יש להפוך את המעבר ממעבר גבול למעבר טרנזיט בינלאומי.

נדרשים:

- גשר שלישי בין ירדן לישראל



- נתיבי משאיות נוספים
- מסוף מכולות מלא כולל מערכת סריקה מתקדמת ושטחי אחסון.
- פעילות 7/24, כולל נציגות של כלל הגורמים הרשמיים הרלוונטיים + כוח האדם הקבלני הנדרש.
- תשתיות תומכות מסביב למעבר, כולל כבישי גישה ובהמשך חיבור של רכבת ישראל מבית שאן והכנה לחיבור עתידי עם רכבת מירדן.

4. מהפכת המכולות – Trusted Transit

המסדרון יוכל לפעול רק אם ישראל תאפשר מעבר מכולות חתומות שאינן נפתחות בתחומה. לכן יש לאמץ מודל Trusted Transit הדורש תפיסת ביטחון חדשה. על משרד הביטחון והשב"כ לפתח תפיסת ביטחון למסדרון שתכלול:

- מכולות חכמות עם מנעולים אלקטרוניים חד-פעמיים
- חיישני פתיחה, נפח וקרינה
- אימות שרשרת האספקה מנמל המוצא
- ניטור GPS ולווייני בזמן אמת
- התרעות על סטייה או עצירה חריגה
- סריקות מתקדמות (הדמיה מבוססת AI וגילוי קרינה) ללא פתיחה
- הקמת מרכז שליטה לאומי למסדרון
- הגנת סייבר מלאה למערכות הלוגיסטיקה והמכס

5. אינטגרציית מכס ורגולציה

יישום הפוטנציאל הכלכלי של המסדרון דורש Single Trade Corridor, קרי רצף מכס ורגולציה אחד מהודו לאירופה. על ישראל לאמץ מודל דומה למערכת MAITRI שפתחו הודו ואיחוד האמירויות.

- בדיקות מקור במדינת היצוא
- Pre-Clearance לפני הגעה
- הכרה הדדית במכס ובתקינה
- מסלול ירוק למכולות מאושרות
- סטטוס Authorized Economic Operator אזורי



- פלטפורמת נתונים משותפת
- מסמך מעבר אחוד

6. תשתיות משלימות

בנוסף למעבר הגבול:

- שדרוג נמל חיפה כשער IMEC
- מרכז לוגיסטי בית שאן
- מרכז לוגיסטי חיפה
- אזורי SEZ לעיבוד והפצה
- היערכות לחיבור מסילתי לירדן
- נתיבי משאיות ייעודיים

7. IMEC Secretariat

במישור הדיפלומטי, על ישראל בהובלת משרד החוץ לפעול עם ארה"ב, הודו, האיחוד האירופי ומדינות הסכמי אברהם להקמת מזכירות בינלאומית קבועה הכוללת נציג בכיר מכל מדינה וארבע קבוצות עבודה מקצועיות: תשתיות, מימון, ביטחון ורגולציה. בנוסף, על ישראל, ירדן, קפריסין ויוון להצטרף להצהרת IMEC המקורית.

חלק ב' – עקרונות להחלטת ממשלה

1. להכיר במסדרון IMEC כפרויקט תשתית לאומי בעדיפות עליונה ולהקים תוכנית ממשלתית רב-שנתית לשילוב מדינת ישראל במסדרון.
2. להטיל על משרד ראש הממשלה והמל"ל לתכלל את יישום ההחלטה ולהקים צוות מנכ"לים בין-משרדי קבוע בהשתתפות משרדי החוץ, האוצר, התחבורה, הכלכלה, האנרגיה, הביטחון, השב"כ, המוסד, רשות המסים, רשות המעברים, רכבת ישראל ונמלי ישראל.
3. להטיל על משרד התחבורה, רשות המעברים ומשרד האוצר להרחיב את מעבר נהר הירדן (שייח' חוסיין), לרבות הקמת גשר שלישי, מסוף מכולות, נתיבי משאיות נוספים, מערכות סריקה מתקדמות והפעלת המעבר 24 שעות ביממה.
4. להורות על ביטול הדרגתי של שיטת גב-אל-גב ומעבר לשינוע מבוסס מכולות חתומות.
5. להטיל על משרד הביטחון והשב"כ לפתח תפיסת ביטחון למסדרון שתכלול תקן מכולות חכמות ונעילה אלקטרונית, ניטור לווייני רציף, בידוק ללא פתיחה, מרכז שליטה לאומי ומערך הגנת סייבר ייעודי.



6. להטיל על משרד האוצר, רשות המסים, משרד החוץ ומשרד הכלכלה להקים מערכת מכס דיגיטלית מלאה כולל אישור מראש במדינת המוצא, סטטוס של Authorized Economic Operator ל-IMEC, ופלטפורמת מידע, נתונים ואישורים אזורית משותפת.
7. להטיל על משרד החוץ לגבש הסכמי מעבר סחורות, הכרה הדדית בתקינה ומנגנון דיאלוג קבוע עם כלל שותפות המסדרון ולפעול להקמת מזכירות IMEC בינלאומית.
8. להטיל על משרד התחבורה לקדם מסילה להובלת מטענים בהיקפים מוגדלים בין נמלי הים התיכון למעבר נהר הירדן, ובמקביל לקדם תשתיות כביש לשינוע משאיות מוגבר.
9. להטיל על משרד האנרגיה לבחון קידום תשתיות מימן ירוק, חיבורי חשמל אזוריים וכבלי תקשורת.
10. להטיל על משרד האוצר לגבש מודל PPP למימון הפרויקטים ולקדם שילוב ישראל ביוזמות מימון בינלאומיות רלוונטיות.
11. להגיש לממשלה בתוך 120 ימים תוכנית מפורטת הכוללת תקציב, לוחות זמנים ואבני דרך.
12. להטיל על משרד ראש הממשלה לפרסם דו"ח פומבי רבעוני בדבר התקדמות יישום ההחלטה.