

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק

ספטמבר 2021

עיקרים

בחודשים האחרונים נרשמו זמני המתנה ארוכים בנמלי ישראל, המהווים את השער העיקרי ליבוא ויצוא סחורות. עומסים אלו נובעים מעלייה בביקושים אל מול מגמה של שחיקה מתמשכת ביעילות בפעילות הנמלים. כתוצאה מהגודש בנמלי הים נגרם נזק ממשי למשק הישראלי, כאשר יבואנים ויצואנים מדווחים על עיכובים משמעותיים בשילוח סחורות, הנושאים בצדם עלויות. לצד העלויות הישירות קיימת גם פגיעה במוניטין ובמדדי תחרותיות של ישראל, שתלך ותחמיר ככל שיתארך מצב זה. בצד היבוא הצריכה הפרטית עלולה להיפגע, והמשק ניזוק גם מהעיכוב בהגעת תשומות לתעשייה ולחקלאות, המפחית את התפוקה ויוצר לחצים אינפלציוניים. לבסוף, ככל שתחמיר הפגיעה בפעילות הכלכלית זו עלולה להתגלגל גם לשוק העבודה שעודו מתאושש ממשבר הקורונה.

מנתוני נמלי ישראל עולה כי השהייה הממוצעת של אנייה בנמלי חיפה ואשדוד בשנת 2021 עלתה בכ-46 שעות בהשוואה לנתוני 2019. התפוקה הממוצעת לשעת צוות בנמלי חיפה ואשדוד ירדה בכ-11% בממוצע ב-2021 לעומת 2019, ואילו התפוקה הממוצעת לשעת שהייה ירדה בכ-40%.

העיכובים בנמלים, המהווים צוואר בקבוק לפעילות הכלכלית, מפחיתים את הפיריון במשק. הפגיעה המוערכת ביצוא כתוצאה מירידת התפוקה בנמלים ברבעון הראשון של השנה עומדת על כ-16 מיליון ש"ח ליום במונחי תוצר. הפגיעה ברכיב היבוא למוצרי השקעה במונחי תוצר מוערכת בכ-10 מיליון ש"ח ליום. ככל שתתארך הפגיעה ביצוא וביבוא, היא עלולה להשפיע גם על התעסוקה בענפים שמושפעים באופן ישיר מיבוא תשומות (תעשייה, מסחר, בניה וחקלאות). העומס החריג בנמלים עלול להשפיע גם על יוקר המחיה. אם המשבר יימשך ולא יחול שיפור משמעותי בעיכובים בנמלים עד סוף השנה, הדבר יתרום לעליית מחירים נוספת בשיעור של כ-0.1%.

סיכום הנזקים לכלכלת ישראל

יצוא	יבוא	אינפלציה	השפעות ארוכות טווח
פגיעה ביצוא של כ-16 מיליון ש"ח בממוצע ביום במונחי תוצר	פגיעה ביבוא מוצרי השקעה של כ-10 מיליון ש"ח ביום ופגיעה ביבוא מוצרי צריכה של כ-13 מיליון ש"ח ביום במונחי תוצר	תוספת של כ-0.1% לאינפלציה (בשנה מלאה)	הרעת הדירוג של ישראל במדדים בינלאומיים, חוסר ודאות, פגיעה במוניטין, הפסקת התקשרויות, עומסי תנועה

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק

ספטמבר 2021

העומסים בנמלים

נמלי ישראל מהווים שער עבור מרבית הסחורות הנכנסות לישראל והיוצאות ממנה, כאשר רבות מן הסחורות מיובאות אך ורק דרך הים. כ-80% מהסחר הבינלאומי (במונחי משקל) מתבסס על תובלה ימית, ובישראל, בהיעדר תובלה יבשתית משמעותית בינה לבין שכנותיה, הנפח היחסי של תנועת הסחורות דרך הים גדול אף יותר ומגיע לכ-99% על פי הערכת חברת נמלי ישראל. היקף הפעילות בנמלים הולך וגדל עם העלייה בהיקפי הסחר והצמיחה בפעילות הכלכלית, בפרט לאור הירידה בתעבורה האווירית בעקבות מגפת הקורונה. הביקוש ההולך וגובר לתעבורה ימית בישראל מצריך תשתיות תומכות בנמלים, אולם בתקופה האחרונה הללו מתקשים לעמוד בעומס העבודה הנדרשת מהם.

מאז חודש מרץ 2021, נרשמים עומסים כבדים בכניסה לנמלי הים באשדוד ובחיפה. לפי נתוני חברת נמלי ישראל, זמני ההמתנה גדלו באופן משמעותי ועשרות אניות סוחר ממתניות ימים ארוכים לקבלת שירות. אחוז העמידה בביקוש לידיים (היחס הממוצע בין כמות העבודה שמזמינים סוכני האנייה לכמות המסופקת על ידי הנמל בפועל), אשר מעיד על טיב רמת השירות בנמלים, עמד במהלך הרבעון הראשון לשנת 2021 בממוצע על 30% באשדוד ו-48% בחיפה, בהשוואה ל-35% ו-64% בהתאמה ב-2020 (80% נחשב מענה מלא לדרישות הסוכנים). לפי ההערכות, במהלך החודשים האחרונים מספר האניות שהמתינו מחוץ לנמלים הגיע עד כדי כ-90 אניות. מנתוני נמלי ישראל עולה כי השהייה הממוצעת של אנייה בנמלי חיפה ואשדוד בשנת 2021 עלתה בכ-46 שעות בהשוואה לנתוני 2019. השונות בין זמני השהייה של אניות המובילות סוגי המטענים שונים גדולה מאוד, כאשר אניות מכולה שהו בנמלים בשנת 2021 בממוצע 20 שעות יותר מבשנת 2019, בעוד אניות מטען כללי וצובר חופנים (אניות הנושאות מטען יבש בתפזורת, כגון דגנים, פחם ועפרות מתכת) שהו בממוצע 84 שעות יותר בהשוואה לשנה זו.

לעומס השלכות כלכליות משקיות משמעותיות. היצוא והיבוא נפגעים, התעשיות התלויות בתשומות מיובאות סובלות מעיכובים, וההשפעות עלולות להגיע גם לצריכה הפרטית, רמת המחירים במשק ואף לחלחל לתעסוקה. להערכת גורמים בענף, כל יום עיכוב עולה למפעילי האנייה כ-20,000 דולר, כאשר חלק מעלות זו מגולגל ליבואנים וליצואנים, ומשם לצרכנים. חלק מחברות הספנות מבטלות את הגעתן לנמלים בארץ ופורקות את הסחורה בארצות שכנות, ואחרות מטילות עלויות נוספות על היבואנים והיצואנים כתוצאה מההמתנה הממושכת. מחירי התובלה הימית עולים ובמקרים מסוימים אף מוכפלים. אלפי מכולות ריקות ממתניות להעמסה בנמלים ויוצרות מחסור משמעותי שמייקר גם הוא את עלויות ההובלה, ואיחורים בהגעה של חומרי גלם מעכבים את שרשרת הייצור ופוגעים גם ביצוא.

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק

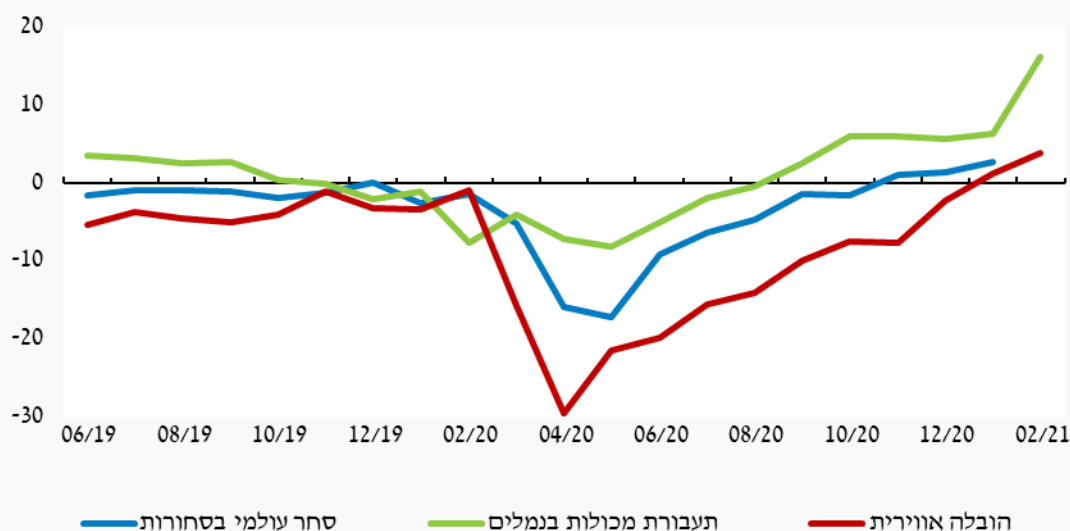
ספטמבר 2021

עלייה בביקוש

בחודשים האחרונים הובילו מספר מגמות לעלייה בביקושים. ראשית, ההגבלות שחלו בענפי השירותים, עודדו את הצרכנים לרכוש מוצרים חליפיים וסחורות אחרות. לדוגמה, סגירת מסעדות הובילה לעלייה ברכישות מוצרי ציוד למטבח. בנוסף, בשנת 2020 חל גידול ניכר בחיסכון הפרטי בישראל, אשר עלה בכ-8 נקודות אחוז לנוכח צמצום אפשרויות הצריכה, המענקים למשקי הבית ולעסקים וחוסר הוודאות לגבי ההכנסה העתידית. עם הסרת המגבלות והפחתת אי הוודאות, לצד הפתיחה המוקדמת של המשק הישראלי ביחס לעולם, הצריכה הפרטית החלה לגדול במהירות (נוכח ביקושים כבושים), תוך עליית מחירים מסתמנת¹.

העלייה הצפויה בצריכה הפרטית, שצפויה לעלות בכ-10% בשנת 2021 לפי תחזיות אגף הכלכלנית הראשית מחד, וצמצום הובלת הסחורות דרך האוויר בעקבות הקיפאון במגזר התיירות מאידך, הביאו לגידול בביקושים לתובלה הימית, שאת אותותיו אנו רואים כיום בעומסים שנוצרו בנמלים.

תרשים 1: תובלה ימית מול אווירית בעולם
(אחוז שינוי חודשי, שנה מול שנה)



מקור: OECD; CPB; IATA; RWI/ISL Container Throughput Index, עיבודי אגף הכלכלנית הראשית

¹ ראו סקירה של אגף הכלכלנית הראשית: <https://bit.ly/3vW1izO>

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק

ספטמבר 2021

הקיבולת בפעילות הנמלים לא השתפרה (ואף חלה נסיגה)

העלייה בביקושים בעקבות השלכות מגפת הקורונה לא נענתה בעלייה מקבילה בקיבולת הנמלים. עוד לפני היווצרות העומסים, נמלי ישראל הציגו נתונים נמוכים יותר בהשוואה למדינות הייחוס במדדי יעילות, כמפורט להלן: לפי מדד עשיית העסקים (Doing Business), המפורסם ע"י הבנק העולמי, ישראל מדורגת במקום ה-67 במרכיב ה"סחר חוצה גבולות", לעומת דירוג במקום ה-35 במדד הכללי. בהשוואה לשכנותיה, ישראל ממוקמת במרכיב הסחר חוצה הגבולות מתחת לקפריסין (מקום 50), טורקיה (44), יוון (34) ואיטליה (1).

טבלה 1: דירוג במרכיב "סחר חוצה גבולות" של ישראל ושכנותיה

67	50	44	34	1

מקור: הבנק העולמי

התחומים המשפיעים ביותר בישראל על הציון במרכיב זה הינם זמן היבוא וזמן היצוא, הנקבעים על פי כמות הזמן הנדרש להשגת, הכנת והגשת המסמכים הדרושים בהליך הטיפול בנמל, כמות הזמן המועבר בבדיקות במכס ובבדיקות ביטחוניות, וזמני השילוח בין הנמל ליעד או מקור המטען.² זמן היבוא והיצוא הממוצע בישראל הינו 64 ו-36 שעות בהתאמה, לעומת 16.1, ו-20.4 שעות בממוצע באירופה ובמרכז אסיה או 15, ו-18 בקפריסין.

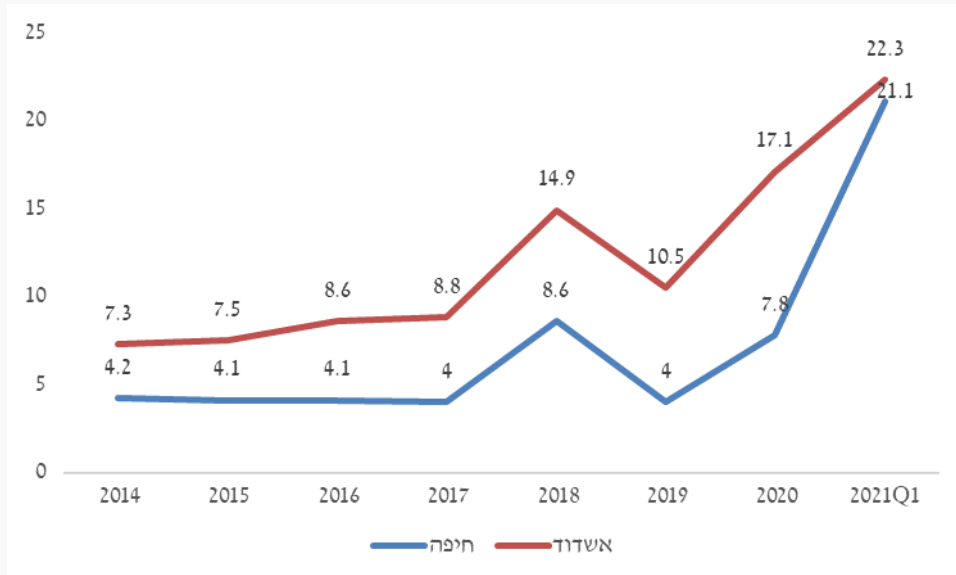
גם במדד ביצועי הנמלים של הבנק העולמי ישראל אינה זוכה לציונים מחמיאים. מדד זה מדרג את הנמלים בעולם אך ורק על פי מספר השעות שספינה עוברת מרגע הכניסה לנמל ועד יציאתה ממנו. בנוסף, המדד מתחשב בגודל הנמלים ובגודל הספינות הנכנסות אליו, משום שהטיפול בספינות קטנות פשוט ומהיר בהשוואה לספינות גדולות. המדד מדרג 351 נמלים. נמלי ישראל מדורגים באופן יחסי במקום נמוך ברשימה: בשנת 2020 דורג נמל אשדוד במקום 315 במדד ביצועי הנמלים, ונמל חיפה דורג גבוה יותר, במקום 153. ככל שיימשכו העומסים בנמלים צפוי הדירוג של ישראל במדד זה להיפגע אף יותר.

² אמנם מדד קלות עשיית העסקים אינו מודד ישירות את זמני הטיפול וההמתנה בנמלים, אולם אנו מעריכים כי הללו משפיעים על מרכיב התעבורה הפנים מדינתית במדד דרך היווצרות צוואר בקבוק בנמל.

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק

ספטמבר 2021

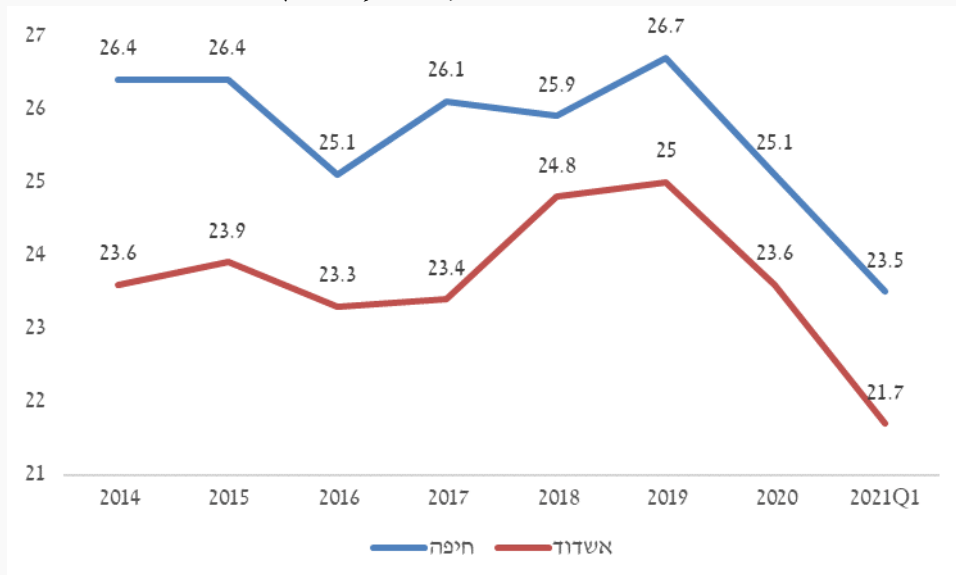
תרשים 2: המתנה ממוצעת של אניות מכולה (שעות)



מקור: חברת נמלי ישראל

לפי נתוני חברת נמלי ישראל, בשנת 2019 חל שיפור מסוים בתפקוד הנמלים, אולם מאז הורע המצב. בשנת 2020 עלתה ההמתנה הממוצעת של אניות מכולה בנמלי חיפה ואשדוד, ומגמה זו החריפה ביתר שאת ברבעון הראשון של 2021. במקביל ירד מספר המכולות לשעת צוות, כלומר יעילות הנמלים פחתה גם שלא בשל העלייה בזמני ההמתנה כתוצאה מהעומס.

תרשים 3: מכולות לשעת צוות (יחידות)



מקור: חברת נמלי ישראל

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק ספטמבר 2021

כאשר בוחנים את נתוני אניות מטען כללי וצובר חופנים, התמונה אינה משתפרת. בהשוואה לשנת 2019, התפוקה הממוצעת לשעת צוות והתפוקה הממוצעת לשעת שהייה בנמלי חיפה ואשדוד ירדה משמעותית.

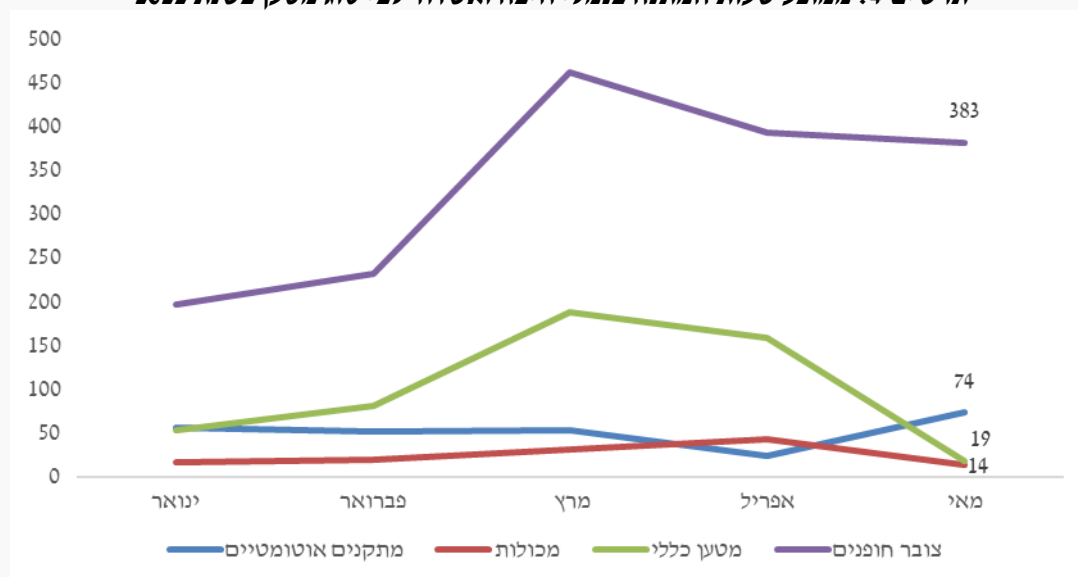
הירידה במדדי התפוקה בנמלים בהשוואה לשנת 2019

נמל אשדוד		נמל חיפה		סוג המטען
תפוקה ממוצעת לשעת שהייה	תפוקה ממוצעת לשעת צוות	תפוקה ממוצעת לשעת שהייה	תפוקה ממוצעת לשעת צוות	
-37%	-13%	-45%	-12%	מכולות
-34%	-16%	-42%	-10%	מטען כללי
-42%	12%	-40%	-16%	צובר חופנים

מקור: חברת נמלי ישראל ועיבודי אגף הכלכלנית הראשית

לאחר עלייה בזמני ההמתנה של אניות מכולה במהלך מרץ ואפריל, במאי נרשם שיפור מסוים באניות אלה. אולם סוגי מטען אחרים עדיין סובלים מעיכובים משמעותיים ומנזקים מצטברים מאז תחילת השנה. ההמתנה הממוצעת של אניות צובר חופנים בחודש מרץ עמדה על כמעט 20 יום.

תרשים 4: ממוצע שעות המתנה בנמלי חיפה ואשדוד לפי סוג מטען בשנת 2021



מקור: חברת נמלי ישראל

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק

ספטמבר 2021

הנזק הכלכלי כתוצאה מהעומס בנמלים

מחקר של הבנק העולמי השווה בין 126 מדינות ומצא כי בממוצע, כל יום של עיכוב בשליחת סחורה מקושר לירידה של אחוז בסך הסחר במדינה.³ במחקר אחר, אשר השווה בין העלות ומשך הזמן בשילוח אווירי לבין פרמטרים אלה בשילוח ימי, מצאו החוקרים כי התארכות זמן המשלוח ביום שקולה לתוספת עלות של בין 0.6% ל-2.3% מערך המטען.⁴

קיימים מספר ערוצי השפעה שדרכם סופג המשק הישראלי נזק מהעיכובים בנמלי הים. ראשית, התוצר נפגע בשל אובדן יצוא. שנית, מגזרי התעשייה, הבניין והחקלאות סובלים משיבושים באספקת תשומות ובעקבות זאת חווים ירידה בתפוקות. שלישית, הצריכה הפרטית נפגעת והתייקרות בעלויות היבוא מתגלגלת לצרכן באמצעות אינפלציה. בנוסף, ככל שייפגעו ענפי המסחר, היצוא והייצור תיתכן פגיעה בתעסוקה.

מעבר לעלויות אלה, קיימים גם נזקים לטווח הארוך שקשה עוד יותר לאמוד את היקפם. אי עמידה בלוחות הזמנים ומחסור בסחורה עלולים להביא לפגיעה במוניטין של יצואנים ויבואנים ישראלים, כאשר לקוחות וספקים מחו"ל עלולים בסופו של דבר לחפש שווקים יציבים יותר.

עלויות ישירות ליצואנים וליבואנים

הראשונים לספוג את מחיר העומסים בנמלים הם היבואנים והיצואנים, המשתמשים העיקריים בתובלה ימית. חלק מהעלויות הישירות שמגזר זה סופג הן דמי אחסנה עודפת, תשלום לחברות הספנות בגין כל יום שהייה נוסף, עלויות הטסה, עלויות הובלה ימית נוספת לסחורה שנפרקה בנמל אחר, "היטלי צפיפות" שמטילות חברות הספנות ועוד.

יבואנים רבים מחזיקים מלאי עודף כעניין שבשגרה, על מנת להתמודד עם חוסר סדירות בהגעת סחורה המתרחש מפעם בפעם. ואולם, העיכובים החמורים בשינוע מטענים כתוצאה מהגודש בנמלים, מאמצים אותם להחזיק מלאי גדול יותר של סחורה על מנת להבטיח רציפות תפעולית בכל מקרה. אחסנה עודפת זו נושאת בצידה עלויות, שלא את כולן מסוגלים היבואנים לספוג לאורך זמן.

בגלל העיכובים נאלצו לעתים חברות ספנות בינלאומיות לדלג על הנמלים בישראל ולפרוק סחורה שמיועדת לשוק המקומי בטורקיה, בקפריסין ובמצרים. הדילוג על הנמלים בישראל גורם הן להפסדים גדולים של היבואנים אשר נאלצים לשלם על פריקה במדינה אחרת ועל הובלה נוספת

³ Djankov, S., & Freund, C., & Pham, C. 2006. "Trading on Time." World Bank Policy Research Working Paper 3909.

⁴ Hummels David L., and Schaur Gorge. 2013. "Time as a trade barrier." The American Economic Review 103 (7).



אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק ספטמבר 2021

לישראל, והן לפגיעה ביצוא כאשר כתוצאה מהדילוג על הנמלים מתעכבת שליחת סחורה לחו"ל. חלק מהאניות שהיו מיועדות לפריקה בנמל אשדוד נשלחו לפרוק את תכולתן בנמל חיפה, שם זמן ההמתנה גם כן גבוה אך נמוך יותר בהשוואה לנמל אשדוד. כאשר אנייה הנושאת מטען של 30,000 טון נפרקת בנמל חיפה במקום בנמל אשדוד משמעות הדבר היא צורך בהובלת הסחורה דרומה באמצעות 1,000 משאיות בעלות ניכרת. בנוסף להפסד הכספי, המשמעות של פריקת סחורות בנמל חיפה והובלתן דרומה היא הגברת הפקקים וזיהום האוויר.

עלויות העיכובים החריגים בנמלים מתגלגלות לצרכנים. העיכובים הארוכים בנמלים גורמים לעלייה במחירי ההובלה אשר מהווה את אחד הגורמים בעלייה במחירי הסחורות. מדד מחירי תפוקת התעשייה עלה מתחילת השנה ועד יולי ב-9.4%.

נזק ליצוא

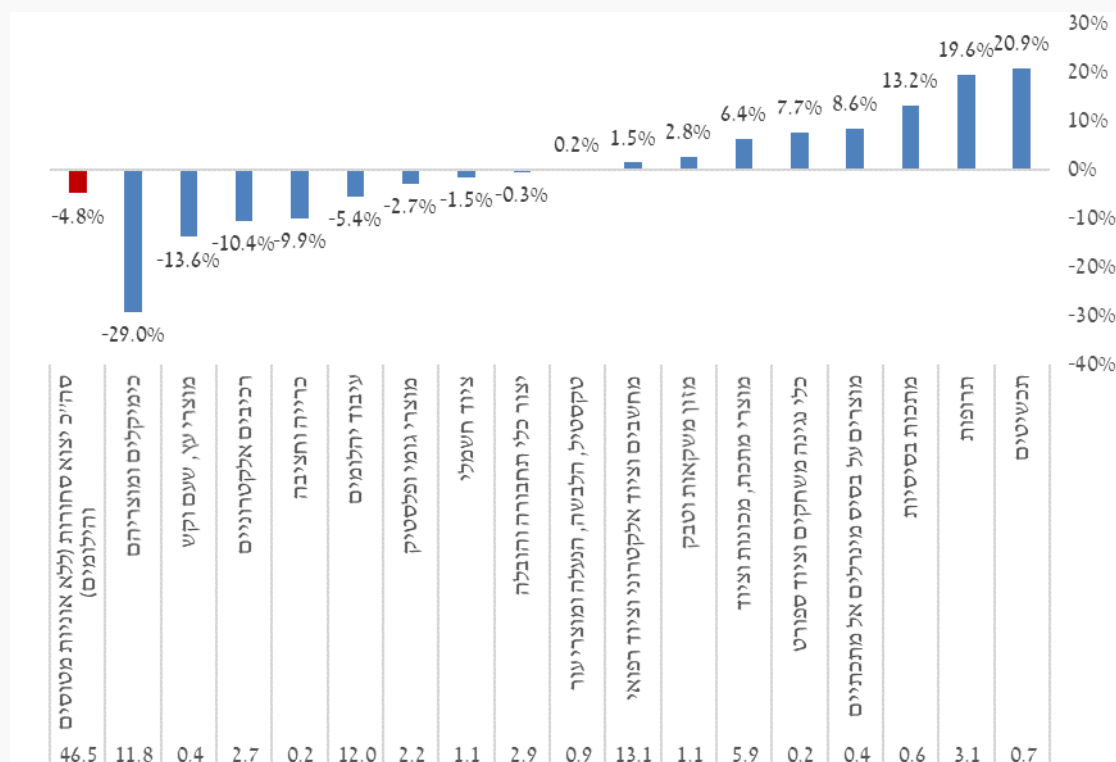
היצוא הישראלי מהווה רכיב מרכזי בתוצר, ובמידה רבה חיפה על הירידה בצריכה הפרטית בעקבות משבר הקורונה בשנת 2020 ומיתן את התכווצות הכלכלה בשנה זו. בשנת 2020 עמד נתח יצוא הסחורות בתוצר הישראלי על 14.9%. בעקבות הפגיעה בפעילות התובלה האווירית בשל משבר הקורונה, משקל התעבורה הימית ביצוא הסחורות במונחים כספיים גדל במהלך השנה האחרונה וכיום הוא מוערך בכ-65%. בהתבסס על הנתונים וההערכות הללו וכן על תחזית התוצר של אגף הכלכלנית הראשית לשנת 2021, עולה כי אומדן התרומה היומית לתוצר כתוצאה מיצוא דרך הנמלים עומד על כ-170 מיליון ש"ח. הפגיעה המוערכת ביצוא כתוצאה מירידת התפוקה בנמלים ברבעון הראשון של השנה עומדת על כ-16 מיליון ש"ח ליום במונחי תוצר.⁵

⁵ האומדנים במסמך זה מבוססים על נתוני חברת נמלי ישראל ונתוני החשבונאות הלאומיים.

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק

ספטמבר 2021

תרשים 5: שיעור שינוי ברכיבי יצוא סחורות – רבעון 1 שנת 2021



שיעור שינוי מול רבעון קודם בניכוי עונתיות
מקור: למ"ס

ברבעון הראשון של 2021 חלה ירידה של 4.8% ביצוא הסחורות בהשוואה לרבעון האחרון של 2020, אולם בחלק מתקופה זו הוטל סגר על המשק הישראלי ולכן קשה לקבוע מה מקור הפגיעה ועד כמה היא קשורה בעיכובים בנמלים. על פי אומדן הנזק שנערך באגף הכלכלנית הראשית הפגיעה ביצוא הסחורות ברבעון הראשון כתוצאה מהגודש בנמלים מוערכת בכ-2.1%.

יבוא תשומות לתעשייה ולחקלאות

ערוץ נוסף שדרכו באה לידי ביטוי פגיעת העיכובים בנמלים בתוצר הישראלי הוא ערוץ היבוא. תשומות רבות לתעשייה ולחקלאות, וכן השקעות רבות, מגיעות לישראל בדרך היס. לפי אומדן המבוסס על ניתוח נתוני יבוא של הלמ"ס היקף היבוא היומי של מוצרי ההשקעה דרך הנמלים עומד על כ-100 מיליון ש"ח.

המחשה לנזק מהעיכובים בנמלים ניתן למצוא בעלויות שסופג ענף המזון לחיות המשק. לפי הערכות איגוד יבואני התבואות, עלות חוסר היעילות בנמלים בשנת 2020 עמדה על כ-36 ש"ח לטון תבואה,

אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק ספטמבר 2021

או כ-200 מיליון ש"ח עבור כלל הענף.⁶ עלות זו מביאה בחשבון את עלויות ההמתנה בנמלים, הובלת סחורה עודפת עקב פריקה בנמל רחוק מהיעד ודמי אחסנה עודפת. ב-2021 חלה עלייה בזמני ההמתנה ובאחסנה העודפת הנדרשת למשווקי התבואה על מנת לשמר רציפות תפקודית מול לקוחותיהם. כמו כן, ייתכן שמשווקי המזון יעברו למרכיבים יקרים יותר בשל שיקולי זמינות ואחסנה.

ככלל, להערכתנו היקף היבוא למוצרי השקעה נאמד בכ-100 מיליון ש"ח ליום במונחי תרומה לתוצר. הפגיעה ברכיב זה מוערכת בכ-10 מיליון ש"ח ליום. הפגיעה ביבוא למוצרי צריכה מוערכת בכ-13 מיליון ש"ח ביום.

צריכה פרטית ואינפלציה

השיבושים בשרשראות האספקה בעולם, כולל בתחום התובלה הימית, גרמו לעלייה בעלויות ההובלה הימית (בדגש על שילוח מסין) ובמחירי היבוא. הגודש בנמלי ישראל מוסיף לעלויות אלה, כאשר מחסור בחומרי גלם מגדיל את כושר המיקוח של ספקים בעלי מלאי, ויצרנים נאלצים לבצע את רכישותיהם במחירים גבוהים שלעתים מתווספים אליהם גם מחירי הובלה ועלויות התאמה כתוצאה ממעבר לחומרי גלם חלופיים. עלויות אלו עלולות להיות מגולגלות בחלקן למחירים לצרכן וליצרן. מדד המחירים לצרכן עלה ב-12 החודשים האחרונים⁷ ב-1.9%, כאשר עלויות בולטות חלו בין היתר בסעיפי הריהוט והציוד לבית. מדד מחירי התשומות בבנייה למגורים עלה ב-4.0% ומדד מחירי התשומות בבנייה למסחר ולמשרדים עלה ב-7.6% בתקופה זו. מחירי דירות חדשות מושפעים באופן ישיר ממדד תשומות הבנייה למגורים, היות שחלק מהתשלום עבור הדירה מוצמד למדד זה.

אם לא יחול שיפור ניכר בבעיית העיכובים בנמלים, השפעת העיכובים על האינפלציה השנתית מוערכת בכ-0.1% בהתבסס על עלות עיכוב אנייה ממוצעת של 20,000 דולר ליום. שימוש בתוצאת המחקר של Hummels and Schaur מניב כי לעיכובים בפעילות הנמלים השפעה על האינפלציה בטווח של 0.05%-0.2%.

תעסוקה

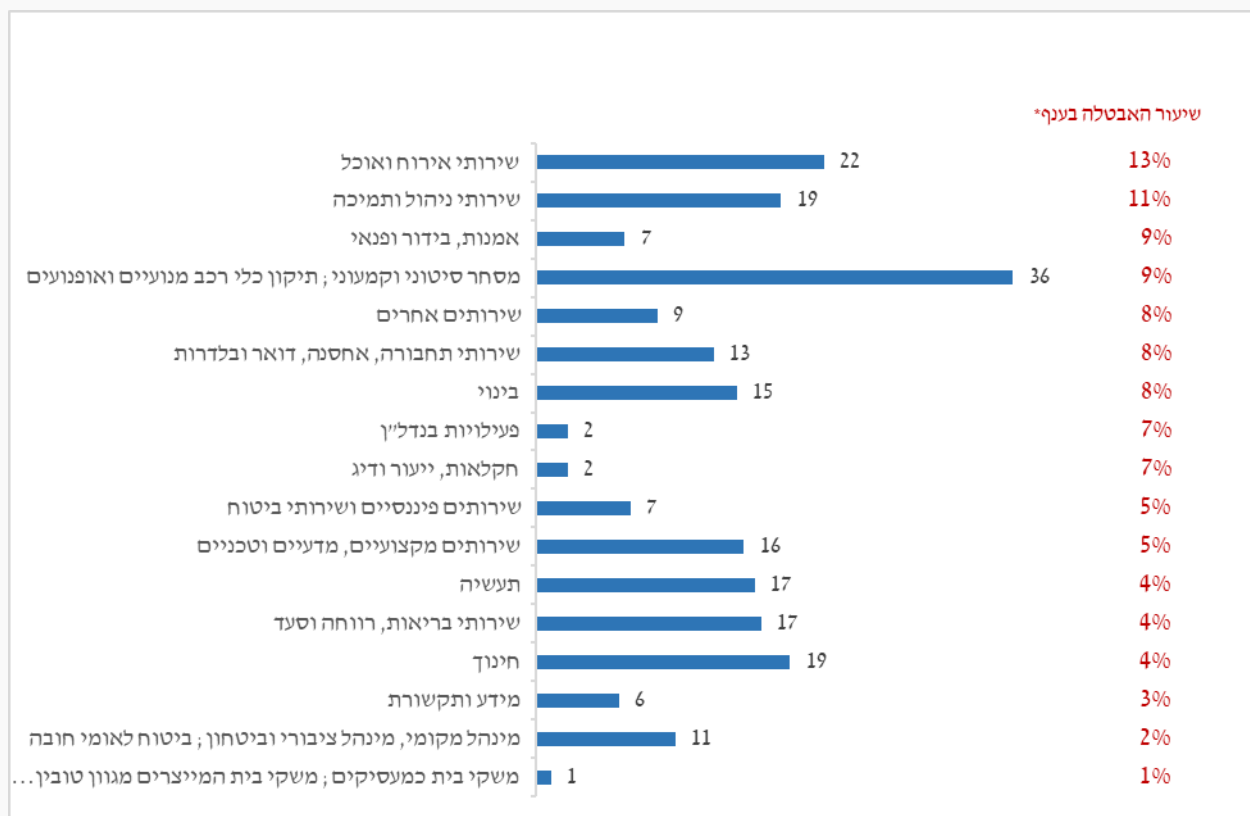
העיכובים במשלוחים לישראל לא הובילו לשיבושים משמעותיים בפעילות מרבית החברות במשק, אך חלק מהמפעלים מסרו כי חוו קשיי ייצור לאור מחסור בחומרי גלם. עם זאת, חשוב לציין כי כ-30% מהעובדים בישראל מועסקים בענפים שפעילותם קשורה במישרין לפעילות הנמלים. שיעור האבטלה הרחב (מספר המובטלים והנמצאים בחליית חלקי סך המועסקים והמובטלים באותו ענף) בענפים אלה עמד ביוני על כ-7.0% (בהשוואה ל-6.6% בכלל המשק).

⁶ מדובר בהערכות איגוד יבואני התבואות שהוצגו בפנינו במסגרת שיחות רקע, ואינן הערכות משרד האוצר.
⁷ יולי 2021 לעומת יולי 2020



אומדן השפעות הגודש בנמלי ישראל על הפעילות הכלכלית במשק ספטמבר 2021

תרשים 6: מובטלים בחודש יוני 2021, לפי ענף כלכלי (אלפים)



* מספר המובטלים (כולל חל"ת) חלקי סך המועסקים והמובטלים באותו ענף. מקור: עיבודים לסקרי כוח אדם של הלמ"ס. נתונים מקוריים (לא מנוכי עונתיות)