



מסמך רקע בנושא:
אינדוקטורים כלכליים של
ענף שירותי הנמל בישראל
בתקופת שביתה

מוגש לוועדת הכלכלה

כתיבה : גיל לאופר, עוזר מחקר ומידע
אישור : שמוליק חזקיה, ראש צוות
עריכה לשונית : מערכת "דברי הכנסת"

ג' בכסלו תשס"ה
16 בנובמבר 2004

1. הקדמה

ענף שירותי הנמל בישראל מתאפיין ברמת תחרותיות נמוכה בהשוואה לרמה המקובלת בעולם.¹ בשנים האחרונות נעשים ניסיונות ליישם רפורמה במבנה ענף זה, כדי להביא אותו ליתרון תחרותי, הן ביעולו ברמה המקומית הן בהתמודדות עם נמלי אגן הים התיכון.² בעבר היתה הצלחת צעדים אלו מוגבלת ביותר, בשל התנגדות ועדי העובדים של שלושת הנמלים³ (כ-30 ועדים) בטענה שהשינויים המוצעים יביאו להרעה במעמד העובדים ויגררו פיטורי עובדים ופגיעה בזכויות הפנסיה שלהם.

על רקע מרכזיותו של סחר החוץ בפעילות הכלכלית במשק והתלות של סחר החוץ בתפקודם הסדיר של נמלי הים, מוצגים במסמך זה באופן תמציתי שני אינדיקטורים כלכליים המאפיינים את ענף שירותי הנמל בתקופת שביתה, לקראת דיון מהיר בוועדת הכלכלה בנושא "מצב הנמלים – לקראת שינוי מבני".

2. המתנת אוניות בכניסה לנמל

"נמלים רבים בעולם נוהגים להגדיר את מטרת תוכנית הפיתוח שלהם במשפט אחד: שהרציפים יחכו לאוניות ולא להיפך".⁴ בזמן השביתה והעיצומים בנמלים, שנמשכו כחודש ימים, המתינו מדי יום לפריקה ולכניסה לנמל עד 45 אוניות ביום.⁵ במצב שגרה, לעומת זה, הנורמה היא העדר המתנה או המתנה של אוניות ספורות (חמש לכל היותר). מספר האוניות המעוכבות בזמן שביתה בנמלים היתה כדלהלן: 15–20 אוניות בנמל חיפה, 20–25 אוניות בנמל אשדוד, ובנמל אילת לא נרשמו עיכובים חריגים, כנראה בשל מיעוט הקווים הפוקדים אותו ובשל התמחויותו הספציפיות.

חשוב להדגיש כי בזמן השביתה בקיץ האחרון הכריזו חלק מהאוניות "תום מסע". מדובר במהלך שבו אונייה שנושאת מטען המיועד לפריקה בנמל מושבת פורקת אותו בנמל סמוך (זר). מהלך זה מגדיל את עלויות ההובלה בסיום השביתה. נוסף על כך, אי-הגעת האונייה לנמל היעד במועד מונעת ייצוא סחורות ממנו,⁶ וכך נמשך עיכוב האוניות הממתנות לפריקה ולאחר מכן לטעינה לא רק בתקופת השביתה, אלא כשלושה חודשים לאחר מכן, עקב היווצרות "פקק" בנמלים. זאת, כאמור, בעקבות הכרזות תום מסע והבאת המכולות שפורקו בנמלים זרים אל נמלי הארץ.

¹ אמיר עציוני, המכון ללימודים אסטרטגיים ופוליטיים מתקדמים, רפורמה בנמלי הים בישראל, יוני 1999.

² משרד האוצר, המדיניות הכלכלית לשנת 2004, ספטמבר 2003.

³ נמל חיפה, נמל אשדוד ונמל אילת.

⁴ מתוך ידיעון רשות הנמלים בישראל, 9 באוקטובר 1962.

⁵ אייל מלמוד, יו"ר אגוד המשתמשים בהובלה ימית, מכתב, הועבר בפקס, 11 בנובמבר 2004.

⁶ במהלך השביתה האמורה הכריזו כ-250 אוניות תום מסע.

3. נזקי השביתה בנמלים – היבטים כלכליים

3.1. מקומה של התובלה הימית בהנעת גלגלי המשק

הייבוא והייצוא בישראל⁷ תלויים בשירותים בנמלי הים והאוויר, שהם חלק עיקרי בלוגיסטיקה ובשינוע של סחורות היבוא והיצוא. מכאן ששירותי הנמלים הם חלק בלתי נפרד מכושר התחרות של כלכלת ישראל, מאמינותה ומהמוניטין שלה. עיצומים של עובדי המכס המשולבים בשביתה של עובדי נמלי הים מובילים למעשה להקפאת פעילות סחר החוץ, שעלולה להקפיא בהדרגה גם את כלל הפעילות הכלכלית במשק.

נמלי ישראל משנעים מדי שנה כ-35 מיליון טונות של מטענים בכ-1.5 מיליון מכולות.⁸ היקף הסחורות המשוונות בנמלי הים, ובפרט בנמל חיפה ובנמל אשדוד, הוא כ-99% מכלל היבוא והיצוא של ישראל (בטונות). כאמור, למשתמשים בהובלה הימית בישראל אין חלופה לשירותי הנמלים, והם תלויים בשירותים אלה באופן מוחלט.

3.2. עלות הנזקים למשק – שני אומדנים

בחלק זה יוצגו שני אומדנים לכימות נזקה של שביתה בנמלי הים, על רקע נתונים שנאספו בשביתה שהתקיימה בקיץ 2004. האומדנים מתבססים על שיטות חישוב שונות ואפשר לגזור מהם אומדן טווח העלות של נזקי שביתה בנמלי הים.

⁷ הייבוא והייצוא בישראל הם כ-44% ו-39% מהתמ"ג, בהתאמה. יחד הם יותר מ-80% מהתמ"ג, כלומר לסחר החוץ משקל דומיננטי בפעילות הכלכלית במשק.

⁸ התאחדות התעשיינים, אגף סחר חוץ וקשרים בין-לאומיים, אומדן נזקי שביתה בנמלי הים, יולי 2004.

3.2.1. אומדן על בסיס חישוב אובדן הפדיון הכולל של המגזר העסקי⁹

ערכו היומי של היבוא לישראל דרך נמלי הים מוערך ב-47 מיליון דולר. כ-65% מסכום זה (כ-30 מיליון דולר) משמשים תשומות לייצור. הערך המוסף המקומי בישראל מוערך ב-50% מסך הפדיון (הייצור המקומי תורם תוספת של כ-30 מיליון דולר לערך תשומות היבוא). לפיכך, אובדן הפדיון של המגזר העסקי מסתכם בכ-60 מיליון דולר (כ-270 מיליון ש"ח) ליום, המשקפים אובדן פדיון כולל של כ-330 מיליון דולר (כ-1.5 מיליארד ש"ח) בשבוע ימים של שביתה בנמלי הים.

3.2.2. אומדן על בסיס חישוב ערך הסחורה המעוכבת בנמלי הים¹⁰

שווי הסחורות (יבוא ויצוא) המעוכבות ביום בזמן שביתה בנמלי הים מוערך ב-82 מיליון דולר (כ-370 מיליון ש"ח), על-פי החלוקה שלהלן: שווי הסחורה המיובאת שאינה מגיעה ליעדיה בישראל (תשומות לתעשייה, חומרי גלם, מוצרי השקעה ומוצרי צריכה) מוערך ב-47 מיליון דולר (כ-210 מיליון ש"ח). שווי הסחורה המיוצאת שאינה מגיעה ללקוחות בחו"ל מוערך ב-35 מיליון דולר (כ-155 מיליון ש"ח). שביתה בת שבוע מונעת מסחורות בשווי כ-450 מיליון דולר (כ-2 מיליארדי ש"ח) להגיע ליעדיהן.

4. סיכום

בעידן הגלובלי חייבים משקים בסדר הגודל של המשק הישראלי לראות ביחסי סחר החוץ שלהם מנוע צמיחה מרכזי לפעילותם הכלכלית. נמלי הים, שהם העורק המרכזי של סחר החוץ של ישראל, חייבים לשמור על "דופק סדיר" בכל ימות השנה. מהאומדנים שהוצגו עולה כי טווח נזקי השביתה הוא 60–82 מיליון דולר (270–370 מיליון ש"ח) ליום, שהם 330–450 מיליון דולר (כ-1.5–2 מיליארדי ש"ח) לשבוע.

לסיום יש להדגיש כי מדובר בהערכת הנזקים הישירים בלבד, שכן אין דרך מדויקת למדוד כמותית נזק עקיף. קיימות השפעות שאי-אפשר לכמת אותן – כגון אובדן לקוחות ונזק עקיף: אובדן אמינות ואובדן מוניטין – שמשמען פגיעה בקניין ובהשקעות ארוכות טווח בפיתוח מערכת לקוחות ושיווק בחו"ל ובישראל, שיורדות לטמיון. מנגד, אפשר שחלק מהנזקים יקוזזו בעבודה מאומצת בתקופה שלאחר השביתה, שתביא להגברת תפוקת הייצור והשיווק מעבר להיקף הממוצע בתקופת שגרה.

⁹ התאחדות התעשיינים, אגף סחר חוץ וקשרים בין-לאומיים, אומדן נזקי שביתה בנמלי הים, יולי 2004.
¹⁰ שם.

5. מקורות

- התאחדות התעשיינים, אגף סחר חוץ וקשרים בין-לאומיים, אומדן נזקי שביתה בנמלי הים, יולי 2004.
- מלמוד אייל, יו"ר איגוד המשתמשים בהובלה ימית, מכתב, הועבר בפקס, 11 בנובמבר 2004.
- משרד האוצר, המדיניות הכלכלית לשנת 2004, ספטמבר 2003.
- עציוני אמיר, המכון ללימודים אסטרטגיים ופוליטיים מתקדמים, רפורמה בנמלי הים בישראל, יוני 1999.