

27.4.2021 - עדכון על המשבר נמלי הים

בשבועות האחרונים אנו חווים עומס חריג בנמלי הים התיכון, כאשר מטענים בייבוא ובייצוא לא מועמסים או לא נפרקים מאוניות בפרק זמן סביר.

הסיבה המרכזית מתחילה בחוסר כוח אדם בנמלים הקיימים ובחוסר נכונות של הנמלים לגייס עובדים (אפילו זמניים) לשחרור העומסים.

לאחר שהופעלו לחצים על הנהלות הנמלים ועל משרד התחבורה, דירקטוריון נמל אשדוד אישר הסכם עבודה זמני חדש עם ועד העובדים, שנועד לפתור את הפקק בנמל. ההסכם כולל שעות נוספות שאמורות לאפשר קצב עבודה מוגבר, וממתין לאישור משרד האוצר.

ההסכם הזמני בנמל אשדוד נחתם לארבעה שבועות, ובעוד כעשרה ימים הנהלת הנמל תבחן האם הדבר מוביל להקלה על הפקק בנמלים. בהנחה והפיילוט יוגדר כהצלחה, הנמל ירחיב את הפיילוט ויבקש לקלוט עובדים זמניים נוספים מתוך החברה או מחוץ לה (כדוגמת נמל אילת). הנמל לא יקלוט עובדים קבועים במסגרת הפתרון שהוסכם.

פרטים על ההסכם בנמל חיפה עדיין לא ברורים, אך הודעת משרד התחבורה תיארה כי "הנהלת הנמל תימנע מהפעלת 'פול הגוררים' (רפורמה בעבודת נהגי המשאיות בנמל - י"ש) לחודש ימים, בתמורה למאמץ של העובדים לתגבור מצבת העובדים במשמרות נוספות, מה שיוביל להגברת התפוקות ברציפים".

הנהלות הנמלים מודעות היטב לעובדה כי בעוד חודשים ספורים צפויים להיפתח לתחרות שני הנמלים החדשים באשדוד וחיפה.

נכון להיום, מספר האניות הממתונות להיכנס לנמלים נע בין 40 ל-60, ולראשי הענף לא זכור עומס הדומה לזה שאנו חווים כיום.

בשל כמויות ייבוא גדולות של מוצרים וחומרי גלם ועלייה בהזמנות למוצרי צריכה, גבר הביקוש לשירותי נמלי הים. עלייה חריגה זו גרמה לכך שקצב הגעת הסחורות אינו עומד ביחס לקיבולת הנמלים.

המשמעות של העיכובים הינה פגיעה בקבלת סחורות (כולל תוס מסע במצרים טורקיה וקפריסין), מחסור בחומרי גלם ובמוצרים מוגמרים, פגיעה ביצוא הישראלי, פגיעה בכושר הייצור (נזק ישיר ועקיף) ותשלומים עודפים המושגים על בעלי המטענים, כאשר הנזק למשק הישראלי גדל מדי יום.

חברות הנמל אמנם פועלות למקסם את הקצאת הצוותים לפריקת מטענים ככל יכולתן, אולם העומס החריג שנוצר לא מאפשר להן להגביר את התפוקות על מנת לצמצם את המתנות כלי השיט. חלק מהעומסים והבעיות התפעוליות יפתרו כאשר יפתחו רציפים נוספים לצד חברות הנמל הקיימות בסוף השנה; אולם נכון להיום המצב התפעולי בנמלים הוביל ל"מצור ימי" אשר משפיע על כלל המגזר העסקי ומאיים על שרידות עסקים: יבואנים, יצואנים, משלחים, חברות ספנות וסוכניהם, חברות הובלה יבשתית – כולם נפגעים קשות.

כמו כן, בישראל כ-70,000 מכולות ריקות שנכון לרגע זה לא נמצא פתרון לאחסונן. עודף מכולות אלו משיט עלויות השהייה למרבית היבואנים.

להלן תיאור המצב נכון להיום :

1. מספר האניות העומדות על עוגן בהמתנה להיכנס לנמלים נע כאמור בין 40 ל-60, ו 16 אוניות נוספות בנמל המספנות.
2. בשל ההמתנות והעיכובים, חברת נמל חיפה ביטלה לאחרונה את שרות "החלונות". לאניית מכולות בינונית עד גדולה אין קיום ללא "חלונות" ולכן שלוש חברות ספנות כבר הודיעו על הפסקה בפקידות לחיפה לכמה הפלגות ואחרות צמצמו את פקידותיהן. חברות אחרות הטילו הטל כספי ניכר לכיסוי העלות שבהמתנה לשרות בתור התפעולי הרגיל במקום "חלונות". החל מה- 2.5 נמל חיפה הודיע כי הוא חוזר להסדר החלונות אבל, יקצצו בכמויות המטופלות (כמו אשדוד) .
3. הוגבלו הטעינות והפריקות לכל אונייה בנמלים. התפתחות תופעה זו גרמה לקיצוץ בכמות המכולות המיובאות, וקיצוץ מסוים בטעינת היצוא.
4. חברת נמלי ישראל פועלת כמיטב יכולתה לספק שטחים נוספים לאחסון המכולות הריקות. אולם זה לא מעודד את הוצאתן מהארץ. גם נמל המפרץ מנסה לפעול כבר עתה לטעינת הריקות, אולם בינתיים ללא הצלחה.
5. חברות ספנות רבות מעדיפות שלא להפליג לישראל, או להקטין את היבוא ובמקביל מעלות את מחירי ההובלה וההיטלים באופן דרסטי.