

# שרשרת האספקה הימית של ישראל בעת חירום

החוקר אהוד גון על מצבי חירום בהם שרשרת האספקה הימית לישראל עלולה להיקטע - אם בשל מחסור בנפח הובלה בשליטה ישראלית, סירוב של חברות ספנות לקיים עסקים עם ישראל או אפילו התקפות על משלוחים בדרכם לישראל

מאת | אהוד גון



נמל חיפה צילום: ורהפטיג וניציאן

הנמלים הינם צוואר הבקבוק המשמעותי ביותר בשרשרת הלוגיסטית לישראל. למרות שליטה ללא עוררין של חיל הים בנתיבי הים לישראל הרי שסגירת נמל חיפה עקב מטחי טילים מלבנון הביאה במלחמת לבנון השנייה לניתוק שרשרת האספקה הימית לישראל העוברת דרך נמל חיפה והסתמכות על נמל אשדוד כשער היחידי למשק הישראלי

שלא כלל נמלים במדינות ערב.

לאור המבנה הנ"ל של שוק הובלת המכולות, סביר כי אם חברות ספנות זרות בתחום המכולות יימנעו מפקידת נמלים ישראלים ויכריזו על סיום המסע ופריקת המכולות המיועדות לישראל בנמל אחר, יהיה זה נמל שיטעון אזורי קרוב גיאוגרפית לישראל כגון נמל לימסול, פורט-סעיד או מלטה. נמלים אלו נמצאים במרחק ימי הפלגה בודדים מישראל והבאת המכולות לישראל תהיה קצרה יותר מאשר אם המכולות לא היו מועמסות כלל במדינת המקור. כלומר, רמת ההמכלה הגבוהה בשיגרה של הסחר הישראלי מסייעת להיטמעותו בורם הסחר העולמי הכללי ולדוגמה אינה מצריכה הגנה מיוחדת הרחוקה מחופי ישראל. בחירום, הסטט מטענים לישראל מהובלה בצובר להובלה על ידי מכולות, ככל שהדבר ניתן, תסייע לפיכך לקירוב הסחורה לנמל הקרוב לישראל מבלי שהוא מוזהה כמטען ישראלי ולכן חשוף פחות לניסיון פגיעה.

ארגון האו"ם למסחר ופיתוח (UNCTAD) עוקב משנת 2006 באמצעות מדד הקישוריות הימית (Maritime Connectivity Index) אחר קישוריות ימית של

בחוף הלובי או צפון סיני כנגד ספנות המיועדת לישראל.

בנוסף להתקפות קינטיות אפשר להעריך כי קיימת בעיה בזמינות נפח הובלה בשליטה ישראלית כדי לשרת את המשק הישראלי במידה ובעת חירום ספנות זרה תפסיק לפקוד את נמלי ישראל והיקפים גדולים של סחורות המיועדות לישראל יפרקו בנמלים אחרים במסגרת הכרות 'תום מסע' על ידי חברות הספנות. זמינות נפח הובלה צריך להיות מתואם עם סוג האוניות הנדרשות (מיכליות, צובר, מכלות) וכן ציוות ישראלית מתאים להפעלתן.

ניסיון העבר מראה כי נמלי ים ומתקני תשתית ואנרגייה בישראל שימשו כמטרות בסבבי לחימה קודמים. הנמלים הינם צוואר הבקבוק המשמעותי ביותר בשרשרת הלוגיסטית לישראל. כך לדוגמה כפי שתואר, למרות שליטה ללא עוררין של חיל הים בנתיבי הים לישראל הרי שסגירת נמל חיפה עקב מטחי טילים מלבנון הביאה במלחמת לבנון השנייה לניתוק שרשרת האספקה הימית לישראל העוברת דרך נמל חיפה והסתמכות על נמל אשדוד כשער היחידי למשק הישראלי.

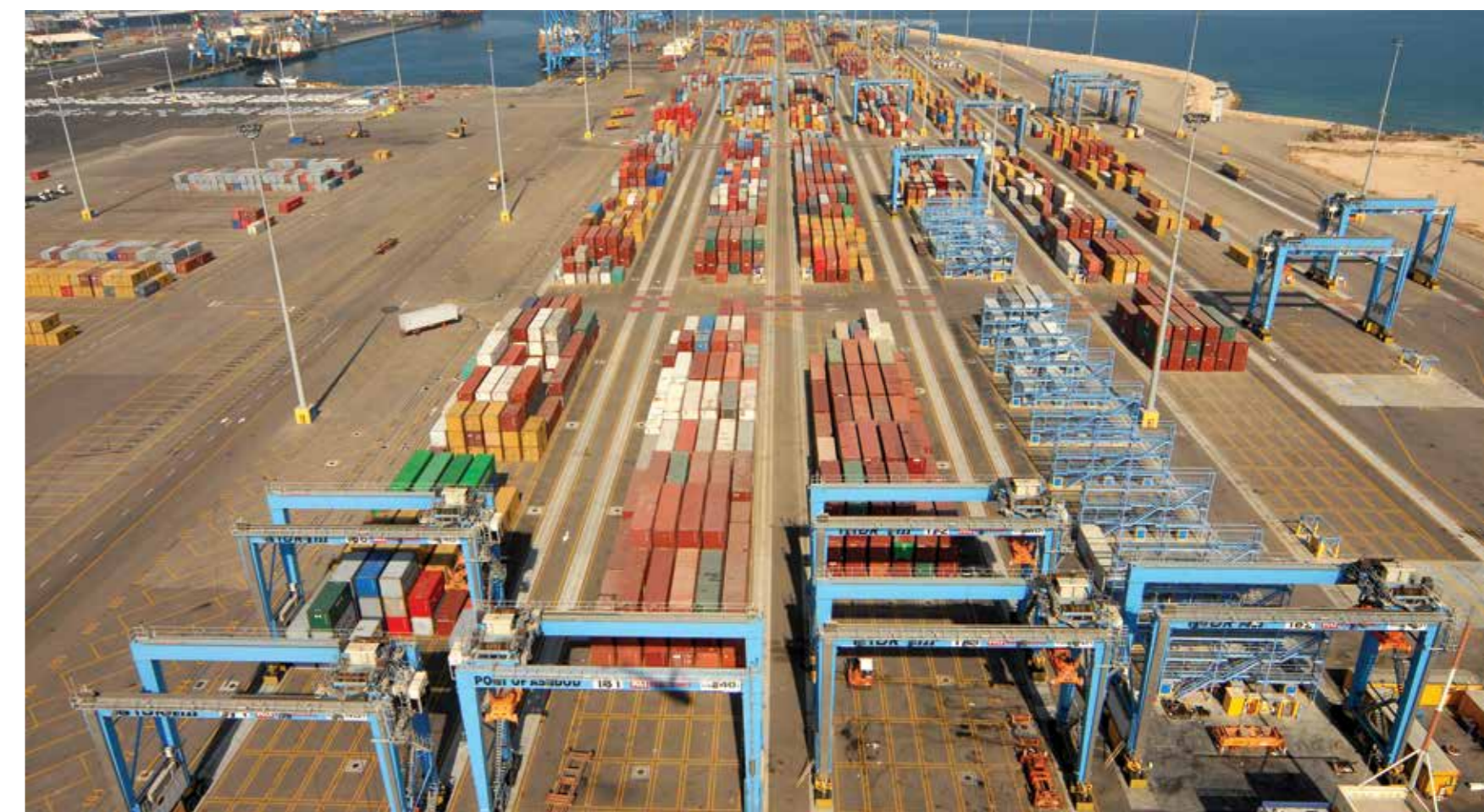
## הפרעות פנים ארציות

גם שינוע סחורות בתוך ישראל יכול להיות מופרע על ידי מחסור בנהגים וכן עקב מהומות מקומיות בנגב ובכך יכולה להיות מופרעת התנועה לנמל אילת שיכול לשמש כנמל אלטרנטיבי בסחורות מסוימות לנמלי הים התיכון של ישראל. תיתכן גם פגיעה בקווי הנפט של קצא"א החוצים את הנגב ובכך גרימת הפרעה אפשרית באספקת נפט גולמי למתקני הזיקוק בחיפה ואשדוד.

בישראל פועלים שני נמלים בבעלות זרה ונמל שלישי אמור להתחיל לפעול בשנת 2023. קשה להעריך מה תהיה תגובתם של אזרחים זרים המועסקים בנמלים אלו לאירועים ביטחוניים בישראל. זו תלויה כמובן בגורמים רבים שהמצב החוקי הוא רק אחד מהם. עם זאת, התשתית הפיזית נשאת בכל מקרה בישראל לצד מרבית העובדים שהינם ישראלים ולפיכך ניתן להניח כי גם אם האזרחים הזרים יעזבו את ישראל בעת חירום הרי שהנמלים הפרטיים ימשיכו לפעול.

למרות התלות הישראלית בסחר ימי, מספר מאפיינים מבניים של הסחר הישראלי מקטינים את פגיעותו בחירום. באופן כללי ניתן לחלק את הסחר בדרכי הים לשתי קבוצות מרכזיות לפי סוג הסחורה. סחר המתבצע במכולות או סחר באוניות שאינן מכולה כגון צובר, מטען כללי, מיכליות ואוניות ייעודיות אחרות. סחר המכולות בעולם מתאפיין במבנה של אשכולות וצמתים מרכזיים. אוניות ענק מפליגות לאורך קו קבוע מראש וטוענות ופורקות מכולות בנמלים מרכזיים (נמלי שיטעון) בהם המכולות מועברות לאוניות קטנות יותר (Feeders) ומפוזרות בנמלי האזור. בצורה זו המכולות למשק הישראלי נטמעות בורם המכולות העולמי עד נמל השיטעון האחרון ולעיתים ממש עד הגעה לנמל הישראלי. לדוגמה, אוניה בינונית-גדולה המובילה כ-5,000 מכולות בפקידה ממוצעת של אחד מנמלי ישראל, פורקת וטוענת בדרך כלל עד כמה מאות בודדות של מכולות בלבד עבור המשק הישראלי. מנגד, סחר שאינו מובל במכולה מובל באניות במתכונת של הפלגה ייעודית. האנייה בדרך כלל מוטענת כולה בסחורה המיועדת ליעד אחד ומבצעת הפלגה ישירה ללא עצירות בינים למעט תדלוק מנמל המוצא לנמל היעד הישראלי בו היא פורקת את כל הסחורה. במקרה כזה ברור בדרך כלל יעד האנייה כבר בנמל המוצא שלה.

סחר החוץ של ישראל מתאפיין ברמת המכלה גבוהה. כ-47% מהסחר הישראלי במונחי משקל עובר במכולות (השאר באוניות מטען כללי, צובר, מכליות ועוד). לפיכך מבנה סחר המכולות העולמי שנסקר לעיל, גורם לכך כי קרוב למחצית מהסחר הישראלי קשה לזיהוי כאשר הוא מועמס על אניות מכולה החל מנמלי המוצא או לאורך המסע לישראל וזאת עד נמל השיטעון הסופי. מבנה זה של סחר המכולות המאופיין באשכולות וצמתים היה אחת הסיבות שמבחינה היסטורית, היטיב הספנות של החרם הערבי נגד ישראל לא צלחו. השימוש במכולות ונמלי שיטעון אזוריים איפשר לסחר העולמי לעקוף את מגבלות החרם הערבי כאשר מכולות המיועדות לישראל נישאו עם שאר המכולות - כולל דרך תעלת סואץ בימים שלפני הסכם השלום עם מצרים - על ידי אניות שפרקו אותן בנמלי שיטעון ומשם הובלו באוניות קטנות יותר לישראל בקו



נמל אשדוד צילום: אבי רוקח

הפגנות הזדהות מצד ועדי עובדים ומניעה 'התנדבותית' של חברות בתחום הספנות לקיום עסקים עם ישראל.

במקטע הספנות ניתן לציין חשיפה לפעילות באזור דרום הים האדום על ידי כוחות הקשורים לאיראן או בקרבת נמלי ישראל שבים התיכון; בחיפה על ידי חיובאללה ובאשדוד על ידי חמא"ס. בנוסף ניתן לצפות בסבירות קטנה יותר התקפות שמקורן

שרת האספק של ישראל בחירום חשופה להתקפות ועיכובים במקטעים שונים על ידי שחקנים שונים. אחזקת מלאי חירום יכולה לתת פיתרון מסויים לטווחי זמן קצרים אך אינה מהווה תחליף להמשכיות הסחר. במקטעים מוחץ לגבולות המדינה ניתן לציין פעילות אנטי ישראלית כלכלית של ארגוני חברה אזרחית וחרם הפועלים כנגד ישראל. פעילות זו גוברת בעת סבבי לחימה ויכולה לגלוש, עקב לחץ אזרחי, לכדי פגיעה נקודתית באוניות ונמלים ספציפיים כגון





נמל אילת צילום: דוברת נמל אילת

על כל המקטעים שבה על ידי גיוון ספקים בחו"ל וזאת על מנת לא להיות תלויים בהחלטות פוליטיות או הלך רוח אזורי במדינה מסויימת. גיוון נתיבי השייט לישראל, שמירה על ספנות ישראלית על מנת לשמור על קישוריות ימית בחירום וזאת על ידי מדיניות כלכלית מתאימה שתשמר נפח הובלה וצוותי ישראלי לעת חירום. גיוון ויתירות התשתיות הנמליות בישראל שתאפשר גמישות תפעולית על ידי ניהול בראייה לאומית של שרשראות הסחר הלאומיות, לדוגמא על ידי הכנה, ככל שהדבר אפשרי מבחינה הנדסית, של תוכניות חירום לשימוש במתקני חדרה ואשקלון לפריקת אוניות סוחר, הכשרת ציוד פריקה מתאים בנמל אילת, שימוש במעגנות (מרינות ונמלי דייג) לפריקת מטענים מספינות קטנות שיגיעו בתכיפות גבוהה מנמלים קרובים. בדיקת נושא פריקת סחורה חיונית מאוניות לדוברות בים (מחוץ לנמלים בין על ידי מנופים עצמיים של האוניות או מנוף על הדוברת) והובלת הדוברות לחוף שלא בנמלים הקיימים. הסטה בחירום של מטענים להובלה במכולות ולא כצובר, תאפשר הובלתם על ידי שימוש בספנות העולמית עד לנמלים קרובים לישראל גם אם הספנות העולמית תימנע מפיקדה ישירה של נמלי ישראל, ובכך תקטין את משך ונפח השימוש הנדרש בספנות הישראלית במקטעים קצרים יותר. יש לשקול חכירת שטחים לוגיסטיים בנמלים זרים קרובים, כגון לימסול לדוגמא, שיאפשרו ריקון מכולות והטעת מטענים דחופים למטוסים במקום לאניות. &



**אהוד גון** הינו חוקר במרכז לחקר מדיניות ואסטרטגייה ימית באוניברסיטת חיפה. המאמר תקציר של עבודה מקיפה יותר הזמינה באתר האינטרנט של המכון

הסטה בחירום של מטענים להובלה במכולות ולא כצובר, תאפשר הובלתם על ידי שימוש בספנות העולמית עד לנמלים קרובים לישראל גם אם הספנות העולמית תימנע מפיקדה ישירה של נמלי ישראל, ובכך תקטין את משך ונפח השימוש הנדרש בספנות הישראלית במקטעים קצרים יותר

מדינות ונמלים. קישוריות ימית נמדדת לפי מספר הקווים וחברות הספנות הפוקדות את נמלי המדינה וכן את מספר הנמלים הזרים אליהם ניתן להגיע בהפלגה אחת מנמלי המדינה ללא שיטעון. ככל שמדד הקישוריות גבוה יותר כך הסחר עובר בפחות תחנות ביניים (כגון נמלים זרים) ומחליף פחות ידיים מתווכות לפיכך זורם בקלות רבה יותר ובעלויות קטנות יותר.

**קישוריות נמלי ישראל נמצאת בעלייה**

באופן כללי ניתן לומר לפי הנתונים כי קישוריות נמלי ישראל עולה באופן קבוע. המדד, הנאמד באופן רבעוני, לא מראה ירידה בקישוריות הימית של נמלי ישראל גם בעת אירועים בטחונים וסביבי לחימה באזורנו. נראה כי גם כאשר נמלי ישראל נסגרו לתקופות קצרות בעת סביבי לחימה, הדבר לא השפיע על הקישוריות הכללית של הנמל אף לא ברמה רבעונית. כלומר עד היום, בראייה רחבה, התנועה הימית בנמלי ישראל מאפשרת את סחר החוץ הישראלי גם בעיתות חירום. בטחון מסחרי בחירום יושג בישראל על ידי גיוון ויתירות. גיוון שרשרת האספקה

# LCL פתרונות מטענים חלקיים

במסגרת שירות ה LCL שלנו אנו מציעים:

- זמני הגעה ולוחות זמנים מהימנים
- מחירים תחרותיים
- שרותי לוגיסטיקה גמישים ומותאמים לצרכי הלקוח
- גישה למערכת הימית הגלובלית שלנו
- מידע מפורט על המטען מנקודת המוצא ועד ליעד הסופי
- פתרונות LCL בהתאמה אישית שנבנו על ידי מומחי שילוח ימי מנוסים

For more information:  
erez.meirson@maersk.com  
liran.achdut@maersk.com

ilan.benjian@maersk.com  
mira.zanzouri@maersk.com  
sigal.taub@maersk.com

<https://www.maersk.com/transportation-services/LCL>