

מבט מאקרו-כלכלי על שרשראות האספקה הימיות לישראל ב"חרבות ברזל"

אהוד גון

הסביבה הגלובלית – דעיכתה של הגלובליזציה והלאמת שרשראות האספקה

'רוח הזמן' (צ׳יטג׳יֶסט מגרמנית Zeitgeist) של דור שלם שארכה כשלושים שנה מנפילת ברית המועצות בסוף שנות ה־80 של המאה ה־20 ועד פרוץ מגפת הקורונה ב־2020, אופיינה בפתיחות, תנועה חופשית של בני אדם ורעיונות ובקיצור – גלובליזציה שהיא תהליך של התחזקות וחיבור בין כלכלות, חברות ותרבויות ברחבי העולם, המוביל ליחסי תלות הדדית גוברים. המסחר הבין־לאומי פרח בזמן הגלובליזציה; תהליך 'ההתמחות' כיוון את הייצור למקומות היעילים ביותר (והזולים ביותר) בעולם, ומאתרי ייצור אלו זרם המסחר לכל רחבי הגלובוס. מאפיין נוסף של מסחר זה היה ה'ניטרליות' של האמצעים שבהם הוא הובל. חלק ניכר מהטרמינלים למוכרות בעולם מופעל בידי זכיינים בין־לאומיים – יותר מ־80% מהסחר העולמי מובל באוניות המניפות דגלי נוחות. למעט מקרים בודדים של ייצוא צבאי או סחר הקשור למדינות אויב, הרי שלאיש לא היה אכפת היכן מיוצרת הסחורה וכיצד היא מובלת. שרשראות האספקה היו 'שקופות' ללקוח הסופי, והעיסוק בהן היה נחלת אנשי המקצוע בלבד. נראה כי בעשור האחרון החל להשתנות המצב בעולם, וניתן לציין לפחות שמונה מגמות, התפתחויות ואבני דרך מרכזיות המשלבות אירועים חיצוניים (אקסוגניים), שינוי תפיסה פוליטית-כלכלית, אירועים גאואסטרטגיים משמעותיים כאשר כל אלו משולבים בהשפעות ניכרות על שרשראות האספקה:

א. השפעה המתמשכת של שינוי האקלים על שרשראות האספקה. מדובר בתהליך ארוך טווח הכולל מספר היבטים שבהם ניתן לציין את הבאים:

1. שינויים ברמת המשקעים הגורמים לירידת מפלים בנהרות (לדוגמה בכל הנהרות המרכזיים של אירופה המשמשים נתיבי סחר מרכזיים ביבשת) ובתעלת פנמה.

2. עלייה בשכיחות אירועי קיצון כגון סערות עזות המשפיעות על ניצול התשתיות הקבועות כמו נמלים והמתקנים הצמודים אליהם.

3. פתיחת נתיבי שיט חדשים באזור הארקטי בסחר בין מזרח אסיה ואירופה בנתיב הצפוני.

ב. שינויים טכנולוגיים כגון נתח שוק הולך וגדל של אתרי קניות גלובליים (כגון Ali Express, Shein, Temu); שינויים בקלות ואבטחה של תשלומים דיגיטליים ועוד. שינויים אלו משנים את אופי הסחר, את מרכזי המסחר, הכמויות המשוונות ועוד.

ג. יוזמת החגורה והדרך (Belt and Road Initiative – BRI) שהושקה על ידי נשיא סין בשנת 2013 ויצרה לקראת סיומו של העשור שרשראות אספקה תחת שליטה סינית מלאה הן ביבוא והן בייצוא. זאת מהיצרן הסיני באמצעות שינוע באמצעי תובלה סיניים ושיווק בערוצי שיווי ומכירות סיניים עד הלקוח הסופי, או ביבוא לסין מחוות חקלאיות ומכרות בהשקעה סינית דרך שינוע באוניות סיניות לתוך סין. היוזמה יצרה מחדש שרשראות אספקה בשליטה לאומית ובהיקף מדינתי בפעם הראשונה מאז הלאמות חברות הסחר הגדולות של אירופה במאות 18-19 (כגון חברת הודו המזרחית הבריטית או ההולנדית). היוזמה העלתה מחדש את נושא הבעלות על נתיבי סחר לעומת עולם

גלובלי שבו הסחר מתנהל על ידי חברות רב־לאומיות לדוגמה בהנפת דגלי נוחות. כראקציה וכהשלמה ליוזמה זו עלו יוזמות אחרות כגון יוזמת IMEEC (הודו-מזרח תיכון-אירופה) וכן יוזמות נוספות לפיתוח אזורי כגון 'מסדרון הפיתוח' מעיראק דרך טורקיה לאירופה, מסדרון 'צפון-דרום' מאיראן דרך הקווקז לרוסיה ואחרות.

ד. BREXIT, פרישת בריטניה מהאיחוד האירופי (הצבעה ב־2016 וכניסה לתוקף ב־2020) מסמנת העדפה לאומית בריטית על פני שחיקת הריבונות הלאומית מול ארגונים בין־מדינתיים. התהליך הביא לביטול התנועה החופשית המלאה של סחורות בין בריטניה לאירופה, והחזיר את משטר הסחר להסכם סחר.

ה. עליית טראמפ לנשיאות בארה"ב (נשיאות ראשונה 2017-2021) שמשנתו כוללת הגנה על התעשיות האמריקאיות, העלאת מכסים והגבלות על הגירה (החיונית לאספקת כ"א במדינות המפותחות). התהליך מביא להחזרה מסוימת של ייצור בארה"ב על ידי התאגידים הגדולים (ייצור שבעבר בוצע באתרי ייצור ברחבי העולם), לשינויים בדרימת הסחר עקב העלאת מיסוי ועוד.

ו. פרוץ מגפת הקורונה בשנת 2019 שערערה את שרשראות האספקה העולמיות. הפרעות הן בצד ההיצע (הפרעות בייצור ובהובלה) והן בצד הביקוש (שינוי פרופיל הביקוש עקב הסגרים) ערערו את שרשראות האספקה וגרמו לעליית מחירים זמנית של עד פי עשרה במחירי ההובלה.

ז. פרוץ מלחמת רוסיה - אוקראינה בשנת 2022. המלחמה בין רוסיה ואוקראינה השפיעה רבות על המסחר העולמי בסחורות (Commodity) ובעיקר דגנים, והחזירה את מושג המלחמה לשיח האירופי.

ח. אירוע 7 באוקטובר 2023 ופרוץ מלחמת 'חרבות ברזל'. למלחמה יש כמובן השלכות רבות וניכרות על מדינת ישראל, אך מהשלכותיה של המלחמה על המסחר הבין־לאומי אפשר לצייץ בעיקר את ההתקפות על הספנות העולמית באזור באב אל־מנדב.

העלייה בחשיבות שרשראות האספקה לביטחון הלאומי מובילה למספר מגמות: גידול באחזקת מלאים, הגברת ההסתמכות העצמית ושליטה מקומית על אמצעי התובלה הבין־לאומיים.

המגמה הראשונה היא עלייה בהיקף המלאים והתנהגות החברות והצרכנים. עקב החשש מהפרעות לשרשראות האספקה מגדילות חברות רבות את מלאי חומרי הגלם שלהן. מתהליכי ייצור שבהם שרשראות האספקה מתוחות ומתואמות בין כל השחקנים אל עבר שרשראות אספקה הכוללות מלאים ומשככי תנודות (Buffers). מיטיב לתאר זאת המשפט "מעבר מ־Just in Time אל עבר "Just in Case". אחזקת מלאים גדולים יותר היא יקרה שכן יש צורך בראש ובראשונה לרכוש אותם (עלות ההון) ולאכסנם במחסנים גדולים יותר (נדל"ן), ונחוצות השקעות הוניות הנלוות אל נדל"ן זה כגון מערכות קירור, אחסנה, שינוע ועוד. נוסף לכך יש עלויות שוטפות (חשמל, מיסוי, רכ"א ועוד).

המגמה השנייה היא עלייה בהסתמכות העצמית. מגמה זו מוצאת את ביטוייה בהגדלת הייצור והגידול העצמי של מדינות רבות, והחזרת תעשיות שבעבר יצאו מהמדינה חזרה אל גבולותיה. בעיקר מדובר בעלייה בייצור עצמי של מוצרים הנתפסים כאסטרטגיים כגון מוצרי מזון בסיסי, מוצרים צבאיים ואנרגייה גם על חשבון אובדן ההתמחות, כלומר ייצור עצמי שהוא בעליל יעיל פחות מאשר רכישת המוצרים בחו"ל. נוסף לכך, ישנה תופעה של חזרת חברות רב־לאומיות

שפתחו מתקני ייצור בחו"ל למדינות האם שלהן. תופעה זו רלוונטית פחות בישראל.

היבט נוסף של העלייה בהסתמכות העצמית הוא בשינוי מערך הספקים. מכיוון ששום משק, אף לא המשקים הגדולים של סין, ארה"ב או גרמניה יכולים להיות אוטרכיים לגמרי, הרי שתמיד נדרש מסחר בין לאומי (מדינות שבחרו להיסגר לחלוטין כגון צפון קוריה סובלות מעוני מחפיר). לפיכך קיימת מגמה של החלפת ספקים והסתמכות על סחורות המגיעות ממדינות הנתפסות כידידותיות, או חולקות ערכים דומים (Think alike). דוגמה לכך היא המעבר של התעשייה הישראלית מיבוא מסיבי מטורקיה אל עבר ספקים אחרים, או איסור שימוש במכשירים סלולריים מתוצרת סין בכל הרשויות הפדרליות בארה"ב, שעל אף היותם בדרך כלל זולים יותר, הרי שהסיכון לביטחון הלאומי הנתפס משימוש במוצריהם גבוה יותר מפערי המחיר.

מגמה שלישית היא שמירה על שליטת המדינה בנתיבים ואמצעי השינוע של המסחר הבין-לאומי ההכרחי כגון על ידי שימור שליטה בנמלים, אוניות, מטוסים, תעלות ומצרים.

אם ימשיכו להתפתח מגמות ההסתמכות עצמית, הסחר עם מדינות ידידותיות והשליטה על נתיבי הסחר ואמצעי הסחר, הרי שבטווח הזמן הארוך סביר להניח כי הן תובלנה ליצירת גושי סחר החופפים במידה רבה את הגושים הפוליטיים, וזאת בדומה למצב בימי המלחמה הקרה.

מגמות בסחר החוץ הישראלי

תהליכי הגלובליזציה שתוארו הצמיחו את המשק הישראלי לגבהים שהיו בלתי נתפסים כמעט לפני דור. התמ"ג לנפש בישראל עומד על כ־55 אלף דולר (2023), יותר מיפן, ובדומה לתמ"ג לנפש הגרמני וממקם את ישראל בעשירייה השנייה של המדינות בעולם (בחישוב אחר לפי מודל PPP ישראל יורדת בדירוג).¹ אולם צמיחה כלכלית זו הנשענת בין השאר על התמחות ותעשיית הייטק מתקדמת יוצרת תלות גבוהה ביבוא של מוצרים הכרחיים (כגון מזון), ומכאן חשיפה גבוהה לסיכונים בשרשראות האספקה הבין-לאומיות של ישראל.

מלחמת "חרבות ברזל" והאירועים שסובבים אותה העמידו את שרשראות האספקה לישראל במבחן קשוח, מבחן שנראה כי עד כה המשק הישראלי עומד בו. סחר החוץ הישראלי ירד בכ־4% לעומת שנת 2022. נוסף על כך, טורקיה שהיא מדינת מקור חשובה ליבוא לישראל אסרה לחלוטין על ייצוא מוצרים טורקיים אליה. ישנן הגבלות מסוימות נוספות בין רשמיות ומוסדיות על ידי מדינות, ובין וולונטריות על ידי חברות ופרטים בחו"ל על מסחר עם ישראל. כמו כן, יש דיווחים בודדים על הפרעות מקומיות בחכירת אוניות (בעיקר אוניות צובר בתחילת המלחמה) והפרעות נקודתיות בטעינה ופריקת סחורות לישראל במספר נמלים עקב שביתות ועדי נמל.

עם זאת, המשק הישראלי נמצא בצמיחה (שחלקה נובע מגידול הוצאות הממשלה על ביטחון ושיקום, כך שחישוב הצמיחה מוטה), הבורסה ושערי החליפין של הדולר לשקל – שניהם

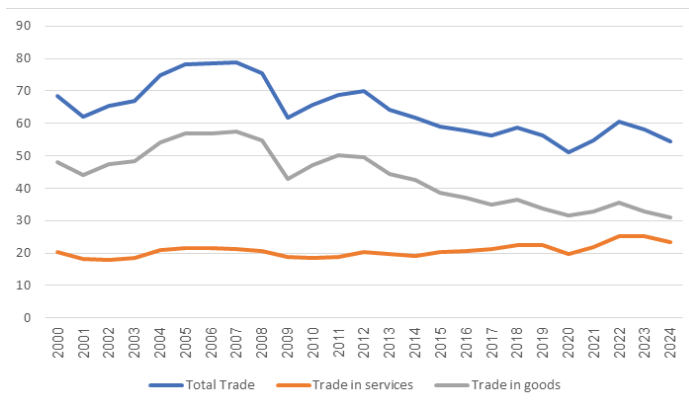
1. מודל PPP (Purchasing Power Parity) בודק את 'שווי כוח הקנייה' של הכסף, כלומר השוואה בין-לאומית על פי כוח הקנייה ולא על פי ערך נומינלי בלבד של התמ"ג לנפש.

נחשבים כמשקפים ציפיות כלכליות עתידיות – מראים כי השווקים מנבאים יציאה מהמלחמה לעבר צמיחה.

ההתפתחויות בסחר החוץ הישראלי עד 7 באוקטובר היו דומות להתפתחויות הגלובליות. ישראל כמדינה קטנה ופתוחה הרוויחה רבות מתהליך הגלובליזציה. בתחום הייצור ישראל מתמחה בתעשיית ההייטק והפכה למובילה עולמית במגזרים מסוימים של תעשייה זו, בשעה שתחומים אחרים של ייצור תעשייתי ותעשיות מסורתיות יותר נעלמו כמעט מהמשק הישראלי. כנגזרת של ההתמחות בתעשיית ההייטק יש עלייה רבה ברכיב הסחר בשירותים (לעומת סחר במוצרים מוחשיים), שכן מרבית מהסחר של תעשייה זו מתרחש באמצעות תקשורת, ורק חלקו באופן פיזי (כגון רכבים אלקטרוניים או מערכות נשק). עלייה ברכיב הסחר בשירותים היא מאפיין כללי של כלכלות מפותחות, אולם בישראל מגמה זו מואצת עקב מבנה המשק הישראלי. מנגד - בישראל של שנת 2025 אין שום מפעל לפסטה, ואנו מייבאים יותר מ-85% מהדגנים (הן לצריכת אדם והן לבעלי חיים).

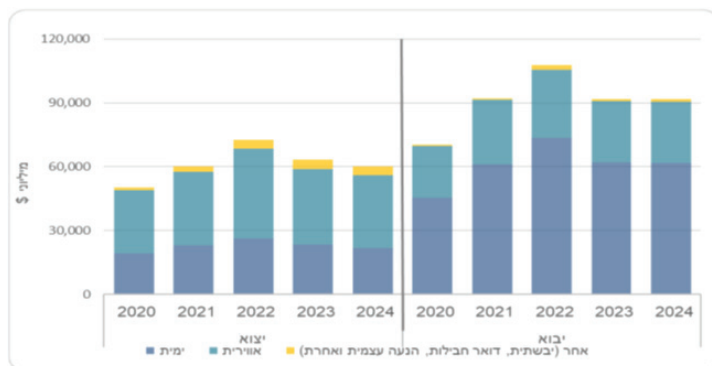
במונחי תמ"ג, ניתן לראות בתרשים 1 להלן כי שיאה של החשיפה הישראלית בסחר חוץ לעולם הייתה בשנת 2007, כאשר סחר החוץ עמד על 80% תמ"ג, מזה יותר מ-20% סחר בשירותים וכ-57% סחר בסחורות. בעוד שסחר השירותים (כאמור מרביתו קשור לתעשיית ההייטק) עלה לכדי 31% מהתמ"ג הרי שהסחר בסחורות מוחשיות ירד לכדי 34% בלבד מהתמ"ג הישראלי בשנת 2024. מספרים אלו ממחישים שינוי מבני ניכר במשק הישראלי נוסף לירידה בסחר החוץ עקב המלחמה.

בתוך הסחר בסחורות יש להבחין בין ייצוא שבו יש קיפאון ואף ירידה נומינלית לבין היבוא שצומח אך בשיעור נמוך משיעור צמיחת המשק כולו.



תרשים 1 - סחר החוץ הישראלי ביחס לתמ"ג הישראלי (באחוזים).
סה"כ סחר, סחר בסחורות מוחשיות, סחר בשירותים²

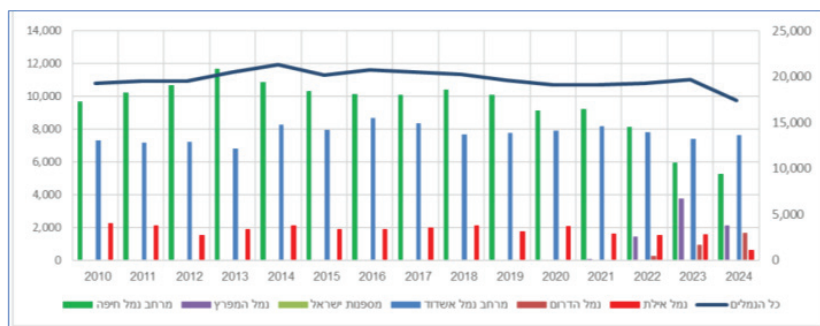
תרשים 2 להלן מתאר את חלוקת הסחר בסחורות במונחים כספיים לפי אמצעי הובלה. בעוד ש-99% מהסחר הישראלי במונחי משקל מובל בדרכי הים, הרי שבמונחים כספיים התמונה שונה. ניתן לראות כי בייצוא (ההולך וקטן מבחינה נומינלית בארבע השנים האחרונות) יש העדפה ברורה לייצוא אווירי על פני ימי, בעיקר כי הייצוא הישראלי הוא, כפי שצוין, בעל ערך גבוה, ולכן מוטה להובלה אווירית. ביבוא יש העדפה להובלה ימית, שכן מרביתו של חומרי גלם ומוצרים אחרים במכולות.



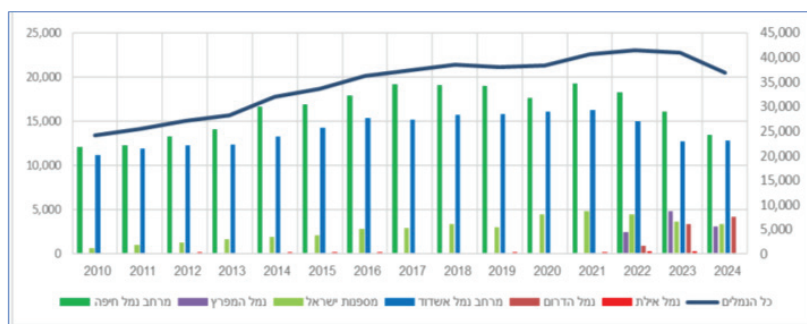
תרשים 2 - סחר החוץ הישראלי ביחס לתמ"ג הישראלי (באחוזים).
סה"כ סחר, סחר בסחורות מוחשיות, סחר בשירותים³

2. נתוני הבנק העולמי, עיבוד המחבר. World Development Indicators
<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>
 3. ייצוא ויבוא סחורות לפי סוג הובלה 2024, הלמ"ס, יוני 2025.

בבחינת הפעילות הנמלית ניתן לראות בבירור את הירידה בהיקפי הייצוא של סחורות במשך העשור האחרון, ירידה המתחזקת לאחר פרוץ המלחמה בסוף 2023 (תרשים מס' 3) ואת העלייה ביבוא סחורות עד פרוץ מלחמת 'חרבות ברזל' (תרשים מס' 4), אם כי כאמור עלייה זו מתונה יותר מהעלייה בתמ"ג הישראלי הכללי. בסה"כ ירד כל סחר החוץ הישראלי בסחורות בשיעור של 4% בשנת 2024 לעומת 2022.



תרשים 3 - טעינת מטענים בנמלי המסחר בישראל (ייצוא) (אלפי טונות) ⁴

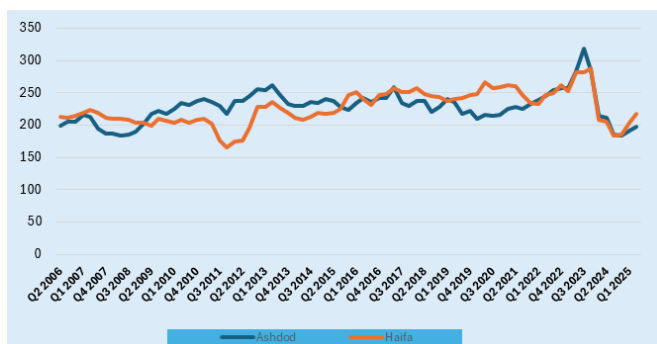


תרשים 4 - פריקת מטענים בנמלי המסחר בישראל (יבוא) (אלפי טונות) (מקור: שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2024. רשות הספנות והנמלים משרד התחבורה, 2025)

גם בתחום תשתית המסחר הבין-לאומי לא פסח תהליך הגלובליזציה על ישראל. הפרטת חברת "צים" לידי חברת "האחים עופר" (לימים XT ספנות) הושלמה בשנת 2004. באותה השנה גם הושלמה הרפורמה בנמלים (חוק רספ"ן) שהפרידה בין הבעלות על נמלי ישראל שנשארה בידי המדינה ובין הפעלת הנמלים, ובכך הכשירה את הדרך להפרטת מרבית נמלי ישראל והפעלת נמלים חדשים על ידי זכ"ן פרטי: נמל מספנות ישראל על ידי "מספנות ישראל", נמל אילת על ידי חברת "פפו ספנות", נמל מפרץ חיפה על ידי SIPG מסין, נמל הדרום על ידי TIL משווייץ, נמל חיפה על ידי חברת "אדני" מהודו. נמל אשדוד נשאר בבעלות ממשלתית.

4. שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2024. רשות הספנות והנמלים משרד התחבורה, 2025.

נוסף לירידה במסחר פגעה המלחמה משמעותית גם בתנועת האוניות בנמלי ישראל, וניכרת ירידה חדה במדד הקישוריות של נמלי ישראל. נמל אילת (אינו מופיע בתרשים להלן) מושבת לחלוטין כמעט, ובנמלי חיפה ואשדוד יש ירידה במספר הפקידות ובמספר חברות הספנות, דבר שמשפיע כאמור על מדד הקישוריות שירד אל מתחת לרמה הבסיסית בשנת 2006 עת תחילת המדידות.



תרשים 5 - מדד הקישוריות הימית של נמלי חיפה ואשדוד 2006-2025⁵

מודל הערכת סיכונים בשרשראות האספקה לישראל

שרשרת האספקה כשמה כן היא – שרשרת, ודי בחוליה אחת בשרשרת שאינה פועלת היטב כדי להפריע לתפקוד כל השרשרת כולה. מקובל להגדיר את שרשרת האספקה כ"מערכת מתואמת של ארגונים, אנשים, פעילויות, מידע ומשאבים המעורבים באספקת מוצר (או שירות) מהספק עד ללקוח". יש להדגיש כי אנו בוחנים את התהליך כולו במבט הוליסטי מהיצרן ועד הלקוח. כלומר, חוסר האפשרות לרכוש סוג מסוים של סחורה (לדוגמה מחסור בכומר ייצור חיסונים בזמן מגפת הקורונה) יוצר בעיה בשרשרת האספקה אף שאינו קשור להיבטים לוגיסטיים של שינוע סחורות כי אם לייצור הסחורה. מנגד, סגירת מַצְרִי באב אל־מנדב על ידי החות'ים לשיט הקשור בישראל היא בעיה בשרשרת האספקה הקשורה ישירות לעצם השינוע של סחורה.

מקובל לחלק את מערכות התחבורה הלוגיסטיות לשלוש רמות:

1. תשתיות פיזיות קבועות (דלא נייד): תשתיות כגון כבישים, מחלפים, מסילות ברזל, נמלי ים, נמלי אוויר ותשתיות קבועות נוספות. מרבית התשתיות הקבועות הן בבעלות המדינה.
2. תשתיות פיזיות ניידות: הכוונה לתשתיות הון הפועלות על גבי התשתית הקבועה, כלומר מכוניות ומשאיות, רכבות, אוניות ומטוסים.
3. תשתית מנהלתית: סך החוקים, התקנות, ההוראות, ההסכמים וכדומה המווסתים ומאסדרים (רגולציה) את תנועת הסחורות.

5. Port liner shipping connectivity index, quarterly, UNCTAD
<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportinfo/US.PLSCI>

בד בבד ניתן לחלק את שרשראות האספקה ביבוא לישראל למקטעים גנריים:

1. ספק במדינת המקור
 2. מקטע יבשתי במדינת המקור (מהספק עד נמל המוצא)
 3. נמל במדינת המקור
 4. מקטע ימי בין-לאומי
 5. נמל בישראל
 6. מקטע יבשתי בישראל (מנמל הכניסה ועד היבואן/לקוח).
- בייצוא מישראל דומה שרשרת האספקה, אך הפוכה בכיוונה: מהייצואן הישראלי דרך מקטע יבשתי בישראל, נמל ייצוא ישראלי ומקטע הפלגה בין-לאומי אל היבואן במדינת היעד. הטבלה להלן מתארת את המקטעים השונים בחלוקה לשלוש הרמות של המערכת הלוגיסטית ואת הערכת הסיכונים למקטעים השונים ברמות השונות:

טבלה - סיכונים ברמות השונות במקטעים השונים של שרשרת האספקה לישראל
(*) סיכון קטן (**) סיכון מסוים (***) סיכון גבוה (****) סיכון קריטי

תשתית פיזית קבועה	תשתית ניידת	חוקים ותקנות	יצרן
		(***) סנקציות ממשלתיות וחרם וולונטרי של חברות	
(**) הפגנות וחסימות	(**) ועדי עובדים		מקטע יבשתי חו"ל
(**) הפגנות וחסימות (איטליה, ספרד סיכון גבוה ***)		(**) הולנד, בלגיה, ספרד, איטליה	נמל חו"ל
	(****) זמינות אוניות	(**) מייצרים ונתיבים (למעט באב אל מנדב סיכון קריטי ****)	מקטע ימי בין לאומי
(*) טילים וכטב"מ (למעט אילת סיכון גבוה מאד ***)		(*) ביטוח	נמל בישראל
חסימות בזמן מבצע שומר חומות (נגב / גליל)	(*) נהגי משאיות		מקטע יבשתי ישראל

להלן פירוט הערכת המצב לגבי המקטעים השונים:

מדינת המקור לסחורות: ספק במדינת המקור, מקטע יבשתי במדינת המקור ונמל במדינת המקור: חלק ניכר משרשראות האספקה לישראל נמצא במדינת המקור או במדינת הייצור של הסחורה. כמובן שמדינות שונות מתאפיינות במבנה משק שונה ובמערכות פוליטיות שונות שהגיבו באופן שונה למלחמה. עם זאת, ניתן לציין כמה אתגרים המאפיינים חלק גדול מהמדינות.

א. חרם שקט של יצרנים: יצרנים רבים אינם מעוניינים למכור לישראל (או לייבא ממנה). יש להניח כי מרביתם אינם עושים זאת מטעמים אידאולוגיים אלא משום שאינם רוצים להיקלע לעין הסערה בביקורת ציבורית רועשת של הקבוצות האנטי-ישראליות בחו"ל. עם זאת ייתכן שחלק ממי שהיו שותפים עסקיים לחברות ישראליות מונע מהזדהות עם הפלשתינאים. מדובר

בדרך כלל על חרם שקט, שכן לשום צד אין אינטרס לצאת בהודעות פומביות בנושא. הצד הישראלי רוצה להנמיך את הלהבות, והצד הזר אינו רוצה 'למשוך אש' משום צד.

ב. סנקציות של ממשלות על סחר בציד צבאי: ממשלות רבות הטילו סנקציות על מכירת נשק לישראל.⁶ במרבית המקרים מדובר בצעד הצהרתי בלבד, שכן המדינות המצהירות על סנקציות אינן מוכרות כלל נשק לישראל, אולם יש במגמה זו אלמנט מצטבר מסוים. כמו כן יש מגמה מדאגה של הגבלות לוגיסטיות על כלי שיט הנושאים ציוד לחימה בדרך לישראל. לדוגמה איסור עגינה בנמלי ספרד של אוניות המובילות ציוד לחימה לישראל. לא ברור לחלוטין אם מדובר באוניות שלמות, האם במכולה בתוך אונייה וכדומה. בכל מקרה הגבלות כאלו מגדילות את חוסר הוודאות ואת הסיכון הכללי לקשיים רגולטוריים בקשר עם ישראל, ולכן יש להן השפעה שלילית מצטברת.⁷

ג. סנקציות של ממשלות על סחר אזרחי: מדינות ספורות בהן טורקיה וקולומביה הכריזו על איסור כללי של סחר עם ישראל. למרות שטורקיה הייתה ארץ מקור משמעותית ליבוא לישראל, הרי שנראה כי היבואנים הישראליים מצאו חלופות ודרכים לעקוף איסור זה, בין אם על ידי איתור ספקים אחרים, או העברת הסחורות דרך צד שלישי כגון ירדן, מצרים או הרשות הפלשתיאית. מחקר מקיף בנושא פורסם על ידי בנק ישראל, ומראה כי השפעת החרם הטורקי ברמה הלאומית הישראלית קטנה יחסית.⁸ האיחוד האירופי ניסה להגביל את הסכם הסחר עם ישראל אולם לא השיג את הרוב הדרוש.⁹

מקטע ימי בין-לאומי: האתגרים במקטע הימי הבין-לאומי מתחלקים לשלושה:

א. איזמים קינטיים: נראה כי מרבית האיומים הקינטיים על הספנות צומצמו וזאת בעיקר לאחר השמדת מה שנראה כמו מרבית יכולות חוף-ים של חיזבאללה באמצעות תקיפת מחסני הטילים על ידי צה"ל.¹⁰ כמו כן, האיום מירי רקטות חמס על נמל אשדוד שאירע בשבועות הראשונים למלחמה הוסר גם הוא. קיים איום קינטי חות'י ניכר, בעיקר בדרום הים האדום, אך ייתכן שהחות'ים מחזיקים ביכולות תקיפה מסוימות גם בים התיכון. נוסף לכך ייתכנו בסיכון נמוך יותר התקפות מקבוצות חמושות באזור על כלי שיט באזור החוף הצפוני של אפריקה.

ב. זמינות כלי שיט וצוות: נוסף למקרים בודדים בתחילת המלחמה, לא דווח על בעיות מיוחדות במניעת כלי שיט לסחר הישראלי. עם זאת, לכל הצדדים יש אינטרס ברור לא לפרסם מקרים כאלו אם הם קיימים. עם זאת יש ירידה ברורה במספר הפקידות של כלי שיט את נמלי ישראל וירידה חריפה במדד הקישוריות של כל נמלי ישראל.

ג. נתיבי שיט: כל נתיבי השיט לישראל מחוץ לים התיכון עוברים במצרים. מצרי באב אל-מנדב סגורים לשיט ישראלי. נוסף לכך חלק מיבוא הנפט לישראל מועבר במכליות דרך מצרי

6. המלחמה נמשכת – ואמברגו הנשק על ישראל מתהדק, כלכליסט 3 נובמבר 2024. https://www.calcalist.co.il/local_news/article/bjvby6q11kx

7. איטליה אסרה על אונייה ישראלית לעגון במדינה, YNET, 30 ספטמבר 2025. <https://www.ynet.co.il/news/article/sjmgr9k3ex> נאסור על ספינות ומטוסים המעבירים משלוחי נשק לישראל לעבור בשטחנו, דה מארקר 8 ספטמבר 2025.

<https://www.themarket.com/wallstreet/2025-09-08/ty-article/00000199-2898-d3e4-abb9-6c9d1cae0000>

8. השפעת האמברגו הטורקי על כלכלת ישראל, מתוך דו"ח בנק ישראל לשנת 2024, בנק ישראל 19 מרץ 2025. <https://www.boi.org.il/publications/pressreleases/19-3-2025a>

9. ההצעה החריפה של הנציבות האירופית: "להקפיא את הטבות הסחר לישראל. האירועים האיומים בעזה מוכרחים להיפסק". דה מארקר 17 ספטמבר 2025.

הבוספורוס והדרדנלים, כמו גם חלק ניכר מיבוא הדגנים לישראל. מִצָּרִים אלו נמצאים בשליטת טורקיה ועליהם חלה אמנת מונטרה, אולם לנוכח המדיניות והרטוריקה הטורקית ניתן להעריך כי סגירתם לשיט המשרת את הסחר הישראלי אינה בלתי אפשרית. סחר ניכר עובר כמובן גם דרך מִצָּרֵי גיברלטה. בעוד שמשטר חופש השיט במִצָּרִים מעוגן היטב במשפט והמנהג הבין לאומי, הרי שקיימת חובת דיווח של אוניות במעבר במִצָּרִים לרשויות החוף (ספרד ומרוקו) על חומרים מסוכנים באונייה.¹¹ ייתכן מצב תיאורטי שבו דיווח של אונייה הנושאת חומרי לחימה עבור ישראל ישמש כאמתלה לפגיעה בחופש השיט במִצָּרִים.

נמלי ישראל: האיום החמור והישיר על נמלי ישראל הוסר ברובו. נמלי אזור מפרץ חיפה ונמלי אשדוד שהיו מטרות לטילי החיזבאללה והחמאס עובדים בצורה מלאה. ייתכן שנותרו טילים במספרים קטנים יחסית בידי הארגונים הללו, אך ניתן להעריך כי האיום הקינטי המרכזי על נמלי הים התיכון של ישראל הוסר על ידי צה"ל. מנגד, נמל אילת מושבת זה שנתיים עקב מתקפות החות'ים וייתכן שיש להם גם אמצעים לאיים על נמלי הים התיכון של ישראל, אם כי בודאי במידה מועטה מהיכולות שהיו לחיזבאללה וחמאס.

מקטע יבשתי בישראל (מנמל הכניסה ועד היבואן / לקוח): בעת מבצע 'שומר חומות' (2021) גרמו הפגנות של מיעוטים בנגב ובגליל לסגירת צירי תנועה באזורים אלו. הדבר יכול להשפיע על שימוש בנמל אילת כשער כניסה נוסף למדינה. נוסף לכך, חלק גדול מנהגי המשאיות בישראל שייך לאוכלוסיית המיעוטים, וכבר צוין בעבר כי הדבר יכול לגרום פגיעה מסוימת בשרשראות האספקה הלוגיסטיות במדינה, ובעיקר באספקה הקשורה לצבא וביטחון. עם זאת, במהלך מלחמת חרבות ברזל נמל אילת לא היה פעיל כלל, כך שנושא שער כניסה דרומי לישראל אינו רלוונטי כמעט (ייתכן מעבר אוניות מהים התיכון דרך תעלת סואץ לנמל אילת, אולם הוא יקר מאוד, והשינוע היבשתי בתוך הארץ מאילת למרכז יקר אף הוא). עד כה לא נרשמו הפרעות סדר בצירי הנגב, ולא דווח על מחסור מיוחד בנהגי משאיות, כך שנראה כי אין בעיה מיוחדת בהעברת סחורה מהנמלים השונים לכל המדינה.

המלצות

חלק ניכר מדרכי ההתמודדות עם האתגרים בשרשראות האספקה הימיות לישראל הוא מדיני, וקשור בהיבטים רחבים יותר של המלחמה, כמו גם במעמדה הבין-לאומי של ישראל.

בנושא הימי אנו מבקשים לציין שלוש המלצות מרכזיות:

א. אכיפת חוקי רישום כלי שיט בשליטה ישראלית. 'חוק הספנות (כלי שיט זר בשליטת גורם ישראלי) 2005' מחייב כל גורם ישראלי (אזרח או חברה ישראלית) בעל שליטה על כלי שיט לדווח על השליטה ולרשום את כלי השיט במרשם האוניות. רישום ברשם מאפשר על פי 'חוק תקנות שעת חירום (פיקוח על כלי שיט) 1973' לשר התחבורה להורות לאונייה לשוט לכל יעד,

10. כך נראתה תקיפת מערך טילי חוף-הים של חיזבאללה, אתר דובר צה"ל 28 ספטמבר 2024.
11. RESOLUTION MSC.300(87) (adopted on 17 May 2010). ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE EXISTING MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM "IN THE STRAIT OF GIBRALTAR" (GIBREP).
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS300\(87\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS300(87).pdf)

ולשנע סחורות על פי הצרכים הלאומיים.

למרות חובת דיווח ורישום בחוק על שליטה בכלי שיט, הרי שרק כ־39 אוניות בשליטה ישראלית רשומות במרשם האוניות של רספ"ן, וזאת בניגוד למאות אוניות בפועל בשליטה ישראלית.¹² לפיכך נראה כי באופן תיאורטי אין בעיה של אוניות במרשם הישראלי, כי אם בעיית אכיפת החוק לרישום אוניות קיימות במרשם.

ב. אכיפת חובת ציוות ישראלית: החוק הקיים מחייב כל אונייה בשליטה ישראלית בחובת ציוות של צוות קצינים ישראלים מינימלי, אולם במרבית המקרים סיפק רספ"ן פטור מחובת הציוות. יש צורך דחוף בפעולה משולבת שתחזיר לרישום הישראלי מאות כלי שיט ותחייב אותם בצוות ישראלי מינימלי. מדובר בתוכנית לטווח ארוך הכוללת הכשרת ימאים, וכן פרמטרים נוספים כגון אפשרות להכרה בעבודה על אונייה כשירות צבאי, הכרה בשירות בחיל הים כחלק מההכשרה ועוד. נושאים אלו כבר נמצאים בדיונים שונים ברשויות הרלוונטיות.

ג. עורך לוגיסטי ישראלי בחו"ל. יש לבחון במשא ומתן בין־לאומי קבלה של תפעול רציף ישראלי בנמל בחו"ל, לדוגמה נמל באחד מאיי יוון. רציף כזה שיתופעל בזיכיון בידי חברה ישראלית באופן מסחרי ורווחי בימי שלום, יוכל לשמש כרציף עורפי למשק הישראלי, כולל יעד למכולות ומטען ישראליים שעליו יוכרז 'תום מסע', מרכז לוגיסטי ים־אוויר – לפריקת מכולות של מטען דחוף והטסת חלק מהמטען ארצה ועוד. בעבר דווח על ניסיונות בכיוון זה אך לא ברור אם הייתה התפתחות בנושא.

מס תפוסה: למרות הלובי מבכירי הספנות בישראל לקריאה לשנות את משטר המס על אוניות בדגל ישראלי ל'מס תפוסה', נראה כי לא נעשתה עבודת מטה בנושא ולא ברורה הצלחת מהלך כזה בהבאת אוניות לדגל הישראלי. בעוד שברור כי הספנות מבקשת להחיל על עצמה משטר מס מקל, הרי שהניסיון הבין־לאומי במשטר מס כזה אינו חד־משמעי, אולם מנגד ברורה ירידה בהכנסות המדינה.¹³

כפי שצוין יש מאות אוניות בעולם בשליטה ישראלית שאינן רשומות במרשם האוניות, ויש צורך באכיפת החוק ולא במתן הטבות לספנות לצורך עמידה בחוק.

12. שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2024, רשות הספנות והנמלים משרד התחבורה, 2025, עמ' 99.

13. הטבות מיסוי במשטרי מס ייחודיים לענף הספנות. אופיר כפרי 2021. בתוך: הערכה אסטרטגית ימית רבתי לישראל 2020/21, עורכים פרופ' שאול חורב ואהוד גונן, אוניברסיטת חיפה, עמ' 306.