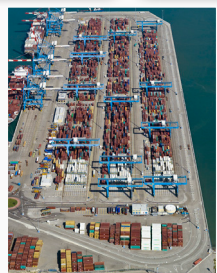


הערכה אסטרטגית ימית לישראל 2019/20

עורך ראשי: פרופ' שאול חורב

עורך והפיק: אהוד גובן



10. פעילות הנמלים בישראל – מודל הפעלת הנמלים באמצעות חנ"י בשיטת 'חברת ניהול הנכסים' (Land Lord) ובאמצעות רשות נמל (Port Authority)

אריה גביש¹

במסמכי הרפורמה בנמלים (ר' להלן) כמו גם באתר האינטרנט של חברת נמלי ישראל נעשה שימוש במונח באנגלית Land Lord. בחרנו לתרגם מונח זה לעברית כמודל 'ניהול הנכסים', ואת המונח באנגלית Port Authority אנו מתרגמים כ'רשות נמל'.

בפרק מוזכרים הגופים הבאים:

חברת נמל: חברות נמל חיפה ואשדוד המפעילות את הנמלים ובראשן עומד מנכ"ל חברת נמל.

מנהלת נמל: ארגון שהוגדר על ידי הסכם זמני בין רספ"ן (רשות הספנות והנמלים) וחנ"י (חברת נמלי ישראל), הנמצא בין חנ"י ובין חברות הנמל. בראש כל מנהלת (מנהלת נמל אשדוד ומנהלת נמל חיפה) עומדים מנהלי נמלים שמונו בידי שר התחבורה והם עובדי רספ"ן (ר' הרחבה להלן). ההסכם מגדיר העברת מנהלי נמל אשדוד ומנהל נמל חיפה מרספ"ן לחנ"י לכשתושלם הרפורמה בנמלים באופן מלא.

בשנת 2005 (החלת 'הרפורמה' והשינוי המבני בשוק הנמלים בישראל) הוקמה חברת נמלי ישראל (חנ"י) כמנהלת ומפתחת של הנכסים הנמליים בישראל וזאת על פי מודל 'ניהול הנכסים' (Land Lord). באוגוסט 2019 נחתם הסכם עם מחלקת הים של חברת נמל חיפה להעברת המחלקה לאחריות חנ"י, ובדצמבר 2019 נחתם הסכם עם מחלקת הים בנמל אשדוד (בהתנגדות אחד משלושת הוועדים במחלקת ים אשדוד) להעברת המחלקה עד סוף שנת 2020 לחנ"י, הסכם הגורם לאי שקט בקרב הוועדים בנמל אשדוד. העברת מחלקות הים לחנ"י (על תפקידי מחלקת הים ר' להלן) מרחיבה את תפקידיה של זו גם לתחומים של מתן שירותים תפעוליים לחברות הנמלים, ולא רק לפיתוח וניהול נכסי נדל"ן, ובכך תרחיב את אחריות חנ"י מעבר לניהול נכסים בלבד לכדי מה שמכונה בעולם 'רשות נמל' (Port Authority).

ברוב נמלי העולם פועלים בתוך האזור הגאוגרפי של הנמל חברות שונות המפעילות את המסופים השונים בנמל. הגוף המנהל את מכלול הנושאים המשותפים לכלל התאגידים בתוך הנמל הוא רשות הנמל, גוף האחראי לביצוע הפעילויות המשותפות בנמל. להלן רשימה אופיינית של הפעילויות המשותפות בנמלים (להלן הנושאים המשותפים) והתייחסות ספציפית לנעשה בנמלי ישראל:

1 כתב סיכום זה כיהן בין השנים 1997–2002 כמנהל נמל אשדוד לפני הרפורמה בנמלים, ובשנים 2007–2017 כמנהל נמל חיפה ברספ"ן אחרי הרפורמה בנמלים.

1. מחלקת ים: תצפית נמל, VTS², ניתוב, גוררות, סירות נתב וסירות שירות אחרות, קשירת אוניות ועוד.
2. ביטחון: במדינת ישראל ההנחיה לגבי ביטחון נמלים היא לפי חוק בסמכותם של שלושה גופים השייכים למשרדי ממשלה שונים: (1) משטרת ישראל באחריות המשרד לביטחון פנים, (2) שירות ביטחון כללי (שב"כ) באחריות משרד ראש הממשלה, (3) חיל הים באחריות משרד הביטחון.
3. תחום ימי: חפירה ותחזוקת עומק הרציפים בנמלים.
4. תחום ימי: טיפול בזיהום ים.
5. תחום ימי: עזרי ניווט, מגדלורים וכיוצא בזה.
6. פיתוח, תחזוקה ואחריות רשות הנמל לדרכי תחבורה מ/אל הנמל לרכבים/רכבת.
7. שיווק הנמל.
8. מערכות מידע: מסרים אלקטרוניים. בענף הנמלים הישראלי מופעלת מערכת תס"ק (ים).
9. ניהול התור התפעולי (סדר הכניסה והיציאה של אוניות מהנמל).

רשות הנמל שייכת ברוב נמלי העולם לרשות המוניציפלית של העיר שבה נמצא הנמל. ישנו יתרון גדול למבנה זה של ניהול רשות הנמל בידי הרשות המוניציפלית בכך שהדאגה לנמל בכל האספקטים של פעילותו (דרכי תחבורה, פיתוח עסקי, שיווק ועוד) הופכת להיות חלק מהאינטרס העיקרי והמובהק של הרשות המוניציפלית. לנבחריה של זו יש אינטרס גדול לפתח את נתיבי התחבורה לנמל, לשווק את הנמל בקרב חברות הספנות (הלקוחות) ולהעצים את כלל פעילויותיו כמקור צמיחה של העיר והפיכתה לאטרקטיבית במגוון הפעילויות המתרחשות בנמל (מסופים עורפיים, תיירות חוץ – אוניות שיוט (קרוז), תיירות פנים, פיתוח עסקים בקו המים, סוכנויות מכס ושילוח ועוד). פעילויות אלה של הרשות המוניציפלית באמצעות רשות הנמל יכולות להוות מנוע צמיחה כלכלית לעיר ולתרום לרמת החיים והתעסוקה של תושביה. אולם במסגרת הרפורמה בנמלים (2005) הוחלט כאמור שבישראל חנ"י תהיה מנהלת הנכסים של כל שלושת הנמלים המסחריים (נמלי חיפה, אילת, אשדוד), למרות ניגוד אינטרסים מובנה שעלול להיווצר לחנ"י בהיותה למעשה רשות מנהלת נכסים לשלושה נמלים המתחרים זה בזה מבחינה עסקית.

ברפורמה בנמלים שהוכרזה בשנת 2005, בוטל חוק רשות הנמלים (1961), ורשות הנמלים שהפעילה את נמלי ישראל פורקה לארבע חברות ממשלתיות (חנ"י, חברת נמל חיפה, חברת נמל אשדוד וחברת נמל אילת). האחריות לרגולציה בענף הנמלים הועברה למנהל הספנות והנמלים שהפכה לרשות (רספ"ן: רשות הספנות והנמלים) באחריות משרד

התחבורה. הוחלט לא להתמודד עם התנגדות ועדי העובדים להעברת מחלקות הים של הנמלים לחנ"י, ולכן נדחתה ההחלטה להפיכת חנ"י לרשות הנמל באופן מלא בנוגע לניהול הנושאים המשותפים, ותפקידי החברה הוגבלו לניהול ופיתוח הנכסים.

בהמשך לכך נחתם בשנת 2007 הסכם זמני ("זמני" הקיים כ-13 שנה) בין חנ"י לרספ"ן המגדיר את 'מנהלת נמל חיפה' ומנהלת נמל אשדוד'. מנהלות אלה היו אמורות להוות תשתית ניהולית להפיכת חנ"י לרשות הנמל של נמלי חיפה ואשדוד בכל הנושאים המשותפים. זאת ועוד, מנהלות אלה היו אמורות לאפשר לחנ"י לממש את אחריותה בנושאים תפעוליים בנמלים. בהסכם הוגדר כי בראש כל מנהלת ימנה שר התחבורה מנהל נמל שיהיה למעשה זרוע הביצוע של חנ"י לכל הנושאים שהיא אחראית עליהם בנמלים. כמו כן הוחלט שמנהל הנמל ועוזר שיתמנה לו, יבצעו את תפקידם באמצעות תשתיות פיסיות ומנהלתיות שימומנו מתקציב חנ"י. הסכם זה ואופן מימושו יצרו אנומליה ועיוותים בניהול הנמלים, וזאת מאחר שלמרות מינוי רשמי של מנהלי נמל בנמל חיפה ובנמל אשדוד מטעם שר התחבורה שהיו אמורים לקבל את אחריותם וסמכויותיהם מדיני ספנות ונמלים (פקודת הנמלים 1971), הואצלו מרבית הסמכויות למנהלי חברות נמל (חיפה ואשדוד), ולא למנהלי מנהלות הנמלים מטעם חנ"י. מנהלות הנמלים חיפה ואשדוד מתפקדות כאמור על פי הסכם זה ללא הגדרת תפקידים ברורה, וללא אחריות על נושאים משותפים, כפי שמתחייבת מתפקידיה של חנ"י.

בשנת 2008 ו-2009 נעשה ניסיון כושל להעביר את ביטחון הנמל (בנמל חיפה ובנמל אשדוד) לאחריות מלאה של חנ"י, ובה בעת לבטל את ההסכם הזמני בין חנ"י לרספ"ן בנושא מנהלות הנמלים. ניסיון זה התרחש בתקופה שבה שימשו גדעון סיטרמן כמנכ"ל משרד התחבורה (שדחף למימוש תפקידה של חנ"י כרשות נמל באופן מלא) ושאל מופז כשר התחבורה. מהלך זה היה אמור לשמש פתיחה בהפיכת חנ"י לרשות נמל באופן מלא בניהול הנושאים המשותפים בנמלי חיפה ואשדוד (ולא רק נושאי נדל"ן ופיתוח נכסים), אך הוא נכשל עקב התנגדות תקיפה של ועדי העובדים בנמלי חיפה ואשדוד, חרף העובדה שהממשלה החליטה על פי המלצת שר התחבורה לממש פעולות אלו.

באוגוסט 2019 נחתם הסכם ראשון בדבר העברת מחלקת הים בנמל חיפה מחברת נמל חיפה אל חברת נמלי ישראל. בדצמבר 2019 נחתם הסכם להעברת מחלקת הים בחברת נמל אשדוד לחנ"י בהתנגדות אחד משלושת הוועדים במחלקה ולכן קיימת אי-ודאות לגבי אופן תפעולה העתידי של מחלקה זו (או חלקים ממנה) בנמל אשדוד.

חנ"י מתפקדת באופן מלא כמנהלת הנכסים בנמלים המסחריים חיפה, אשדוד ואילת (אחריותה וסמכויותיה מעוגנות כראוי בחוק רשות הספנות והנמלים התשס"ד-2004) בשני נושאים:

1. פיתוח הנמלים: בשלב הנוכחי פיתוח תשתיות נמל המפרץ ונמל הדרום ושדרוגים שונים בנמלי חיפה, אשדוד ואילת, ובעתיד פיתוח נמלי ישראל לשנת 2048 (עבודת מחקר המתבצעת על ידי חברת הסקונינג ROYAL HASKONINGDHV) שאמורה להמליץ כיצד ראוי לפתח את נמלי ישראל לדורות הבאים.
2. ניהול המקרקעין של הנמלים ואחריות מסוימת ומוגדרת לתחזוקת תשתיות.

לצורך השלמת תפקודה באופן מלא של חנ"י כרשות נמל יש צורך לעדכן את חוק רשות הספנות והנמלים (התשס"ד-2004), ולעדכן משמעותית את דיני הספנות והנמלים (תקנות הנמלים-1971) ובכך להתאים אותם למציאות המשתנה בנמלי ישראל. שני מהלכי חקיקה אלה משמעותיים ומחויבים להיעשות בהקדם על מנת להשלים את הרפורמה בנמלים משנת 2005, ועל מנת להפוך את חנ"י לרשות נמל באופן מלא.

ההסכמה להעברת מחלקת הים בחברת נמל חיפה לחנ"י והחתימה על ההסכם באשדוד, כמו גם הקרבה בזמנים לתחילת פעילות נמל המפרץ בחיפה ונמל הדרום באשדוד ממחישות את הצורך במיסוד תפקידה של חנ"י כאחראית לתפעול הנושאים המשותפים באמצעות חברות-בת שישמשו רשויות נמל בחיפה ובאשדוד.

בתחום ההכרזה של נמל חיפה פועלים התאגידים שלהלן: חברת נמל חיפה, נמל מספנות ישראל, דגון, תש"ן, גדות, מסוף הכימיקלים ועוד שני גופים (חיל הים, מעגן הדיג שביט) ובקרוב (בשנת 2021) יתחיל לפעול נמל המפרץ שיהיה מסוף פרטי בהפעלת החברה הסינית SIPG, שהנה חברת בת של נמל שנחאי.

בנמל אשדוד פועלים התאגידים שלהלן: חברת נמל אשדוד, כ"ל, רציף 30 לייבוא מלט, ובקרוב יתחיל לפעול נמל הדרום שיהיה מסוף פרטי בהפעלת חברת TIL שהינה חברת-בת של MSC.

לעומת זאת, נמל אילת בעניין זה שונה לנוכח היותו קטן יחסית ולאור מגוון המטענים המצומצם המשונעים בו ועוד. לכן המבנה המנהלתי המתואר לעיל צריך להיבחן בנפרד לגבי נמל אילת. ברור כי חנ"י תמשיך להיות מנהלת הנכסים של נמל אילת בנושאי פיתוח ומקרקעין, אולם בנושא רשות הנמל ייתכן שניתן להכפיפה לרשות נמל אשדוד או חיפה, או להקים רשות נפרדת.

להלן עיקרי המטלות שיש לבצע בהקדם במטרה להפוך את חנ"י למנהלת נכסים מלאה של נמלי חיפה ואשדוד:

הקמת חברות-בת שיוקמו בידי חנ"י, ושיהיו 'רשות הנמל' של הנמלים חיפה ואשדוד. ההסכמים להעברת מחלקות הים בחברות נמל חיפה ואשדוד לחנ"י שנחתמו במהלך

2019 כבר מחייבים הקמת חברות-בת של חנ"י שאליה תועברנה מחלקות הים על עובדיהן, ציודם, כלי שיט ומתקני החוף שלהם.

בראש כל רשות נמל יעמוד מנהל נמל שיקבל את סמכויותיו הרלוונטיות מפקודת הנמלים (נוסח חדש, התשל"א-1971) וסמכויותיו יוגדרו רשמית בתיקון לחוק רשות הספנות והנמלים התשס"ד-2004.

סמכויותיה ותחומי האחריות של כל רשות נמל בשטחה יהיו כלהלן:

1. מחלקת ים, לרבות תצפית נמל בשיטת VTS לפי המלצות ארגון השיט העולמי (IMO) לניהול התעבורה הימית.
2. ביטחון מרחבי, המנחים המקצועיים (הרגולטורים בתחום ביטחון נמל) ינחו את מנהל הביטחון של רשות הנמל שיוודא ביצוע ההנחיות אצל כל התאגידים הנמצאים בנמל.
3. תחום ימי (עזרי ניווט, מצופים, תעלת כניסה, תחזוקת עומקים ועוד).
4. אחריות לתעבורה הימית בשטחה ובטיחות השיט בהתאם להנחיות רספ"ן.
5. טיפול בזיהום ים בתחום הימי של הנמל.

בשלות העברת הנושאים הנוספים להלן לאחריות רשות הנמל, תידון ותיבדק:

1. תכנון הכנסת אוניות והוצאתן (תור תפעולי בכל נמל) – מומלץ להעביר לאחריות רשות הנמל החדשה כבר בשלב הקמתה.
2. שיווק התאגידים.
3. תחזוקת תשתיות.

יש צורך דחוף בעדכונים לחוק רשות הספנות והנמלים התשס"ד-2004 ובעדכון דיני הספנות והנמלים - פקודת הנמלים בתקנות הרלוונטיות.

עדכון חוק רשות הספנות והנמלים – החוק הנוכחי שנכנס לתוקף בסוף שנת 2004 אינו מגדיר את חנ"י כמנהלת הנכסים למרות שהחברה ממלאת שתי משימות משמעותיות בתחום זה: (1) פיתוח נמלים ו-(2) אחריות למקרקעין של הנמלים. כאמור, חסרה בחוק הגדרה של חנ"י כמנהלת נכסים שאותה יש לנסח בהתאמה לשינויים ולעדכונים בפקודת הנמלים. העדכון הנדרש של החקיקה הוא כך שתאפשר לחנ"י להקים שתי חברות-בת שיהיו רשויות הנמלים האחראיות על הנושאים המשותפים בכל נמל.

עדכון דיני הספנות והנמלים – פקודת הנמלים (נוסח חדש) התשל"א-1971. בפרסום הקיים יש עיוות בין ההגדרות המופיעות כאחריות מנהל נמל ואחריות מנכ"ל חברת נמל, או מנכ"לי חברות/תאגידים הפועלים בנמל. העיוות מתבטא בכך שסמכויות רבות של מנהל

נמל בפקודת הנמלים מבוצעות בידי מנכ"ל חברות הנמלים חיפה ואשדוד ו/או מנכ"ל תאגידים בנמל.

זו הסיבה שמנהל רשות הספנות והנמלים האציל סמכויות מנהל נמל רבות למנכ"ל חברת נמל חיפה ובה בעת האציל סמכויות מנהל נמל רבות ל'רב חובל הנמל', סמכויות המופיעות בפקודת הנמלים כסמכויות מנהל נמל (בנמל אשדוד הואצלו סמכויות אלה רק למנכ"ל חברת הנמל כיוון שתפקיד 'רב חובל נמל' לא היה מאויש, והתפקיד מולא בידי ממלא מקום).

יש לפתור אנומליה זו על ידי עדכון פקודת הנמלים והעברת תפקידי מנהל נמל לבעלי התפקידים הבאים על פי הרלוונטיות שלהם ותפקידם, לאחד מהגורמים שלהלן:

1. למנכ"ל חברת הנמל או התאגיד – עפ"י סוג העיסוק/כתב ההסמכה וכדומה.
2. למנהל הנמל העומד בראש רשות הנמל שהיא חברת-בת של חנ"י.
3. לרספ"ן – תפקידי רגולציה בלבד.

לסיכום: יש לבצע תהליך חקיקה יסודי ומפורט שיהפוך את חנ"י למנהלת נכסים של הנמלים חיפה ואשדוד, ויאפשר הפעלת הנמלים בשיטה הרווחת בעולם – שיטת רשות הנמל וכך שנושאי הרגולציה יטופלו באופן בלעדי על ידי רספ"ן.

פעילות הנמלים בשנת 2018

בפרק שלהלן מובא סיכום פעילות הנמלים המסחריים בישראל (חיפה, מספנות ישראל, אשדוד ואילת), המבוסס על נתוני השנתון הסטטיסטי לשנת 2018 שמפרסמת רשות הספנות והנמלים (רספ"ן). נתוני ייצוא חברת תש"ן (תשתיות נפט) וייבוא דלק גולמי (Crude oil) בנמל חיפה כלולים בשנתון הסטטיסטי של רספ"ן החל משנת 2014.

נמלי האנרגייה (נמל חדרה ונמל אשקלון) אינם כלולים בסקירה זו. ייבוא הפחם לנמל חדרה ונמל אשקלון נמשך, וחברת קצא"א³ ממשיכה גם בפעילותה בתחום הדלקים וייבוא גז בישול.

חברת נמל אשדוד וחברת נמל חיפה המשיכו בפעילותן המסורתית בתחום המטענים תוך כדי שהן מתדיינות עם ועדי העובדים במגמה להגיע לסיכום נאות שיאפשר להן כושר תחרות מול הנמלים הנבנים לעיניהם, שמועד פתיחתם המתוכנן הוא שנת 2021. באזור נמל חיפה נבנה 'נמל המפרץ' ובאזור נמל אשדוד נבנה 'נמל הדרום'.

חברת נמל אילת שהופרטה בשנת 2013 ממשיכה גם היא בפעילות המסורתית שלה. המטענים העיקריים המטופלים בנמל אילת הם ייצוא פוספטים ואשלג וייבוא מכוניות. לגבי ייבוא מכוניות חלה הרעה במצב הנמל כאשר בוטל צו ייבוא לרכבים שעניינו היה כי רכבים המיוצרים במזרח הרחוק יפרקו בנמל אילת.

לטענת בכירים בנמל אילת, קיימת אפליה מובנית לגבי נמל אילת למרות שהנמל נחשב כתשתית אסטרטגית חיונית במדינת ישראל. הביטוי לכך הוא:

1. אין תשתית של מסילת רכבת לנמל אילת.
2. תוכנית המרצת משאיות לפעול בלילה (תוכנית לילה טוב) הקיימת בנמלי חיפה ואשדוד לא חלה על נמל אילת.
3. סגירת נמל תעופה שדה דב והעברת נמל התעופה של אילת צפונה לאזור תמנע אמורים לגרום לעומס נוסף בכבישים, דבר שישיפע על משאיות המטען המובילות מטענים מנמל אילת ואילו.

מנהל נמל אילת מנסה להפוך אותו לנמל הבית של המטענים המופנים לרצועת עזה, לרבות הסיוע של מדינות המפרץ המיועד לרצועת עזה. הכוונה שמטענים אלו יגיעו לנמל אילת ומשם דרך מעבר כרם שלום לרצועת עזה. נראה כי הבשלת נושא זה עוד תארך זמן רב.

חברת נמל מספנות ישראל הנמצאת בתחום ההכרזה של נמל חיפה ממשיכה לצמוח בקצב גבוה המשיק למגבלה המוטלת עליה בכתב ההסמכה העומדת על סך 5% מכל המטענים המשונעים בנמלי ישראל. לאור העובדה שנדחתה בקשת הנמל למשרד התחבורה להעלות את כמות המטענים, פנתה החברה לבג"ץ. נמל מספנות ישראל השכיל להפנות אליו את מרבית מטעני הברזל המגיעים לישראל תוך כדי מתן שירותי לוגיסטיקה ללקוחות בקו המים, והפיכת הנמל למרכז הפצה לוגיסטי למטענים אלה. הנמל בנה תשתית פריקה, אחסון והפצה לייבוא מלט (באמצעות חברת-בת בבעלותו) היוצרת תחרות בתחום המלט.

תנועת המכולות בשנת 2018

נמשכת המגמה העולמית הרב-שנתית של עלייה בתנועת המכולות בעולם בסדר גודל של 4%-6 בממוצע כל שנה. תנועת המכולות בארץ דומה מאוד למגמה העולמית.

בשנת 2018 הסתכמה תנועת המכולות ב-2.946 מיליון מכולות, עלייה של 2.7% משנה קודמת.

בחברת נמל אשדוד הסתכמה תנועת המכולות ב-1.477 מיליון מכולות, ירידה של 3.2% לעומת שנה קודמת.

בחברת נמל חיפה הסתכמה תנועת המכולות ב-1.469 מיליון מכולות, עלייה של 9.4% לעומת שנה קודמת.

החלק היחסי של חברת נמל אשדוד מסך תנועת המכולות הוא 50.13%.

החלק היחסי של חברת נמל חיפה מסך תנועת המכולות הוא 49.87%.

במילים אחרות, תנועת המכולות במדינת ישראל בשנת 2018 התחלקה כמעט שווה בשווה בין חברת נמל חיפה וחברת נמל אשדוד.

העלייה של נמל חיפה בנתח המכולות בשנת 2018 מיוחסת בחלקה לשביתות, האטות עבודה ויחסי עבודה רעועים בחברת נמל אשדוד בין הנהלת החברה לבין ועדי העובדים במגזרים שונים בנמל. חברות ספנות מסוימות שינו את נמל הפריקה מנמל אשדוד לנמל חיפה עקב תופעות אלה, ובכך גרמו לעלייה בתנועת המכולות בנמל חיפה.

שטעון מכולות בנמלי חיפה ואשדוד

סך כול המכולות שיועדו לשטעון בנמלי ישראל בשנת 2018 היה 120,412, ירידה של 22% לעומת השנה שעברה שקדמה לה.

נתח השטעון בנמל חיפה הוא 96.6%, ואילו בנמל אשדוד רק כ-3.4%. למרות הירידה הגדולה יחסית בשטעון בנמל חיפה (22%) הוא ממשיך להוביל מול נמל אשדוד.

נראה כי עם פתיחת המסופים החדשים ייעשה מאמץ להפוך יכולות המסופים (רציף עמוק מים 17.3 מטר, מנופים גדולים וחדשים, שטח אחסון ענק) לנמלי שטעון (HUB), ובכך להתחרות בנמלי שטעון אזוריים באגן המזרחי של הים התיכון.

מטען כללי בשנת 2018

בשנת 2018 הועברו בנמלי המסחר כ-4.115 מיליון טון מטען כללי, עלייה של 6.7% יחסית לשנה קודמת.

חברת נמל חיפה 655 אלף טון, עלייה של 6.5% בהשוואה לשנת 2017.

חברת נמל אשדוד 1.622 מיליון טון, ירידה של 13.6% בהשוואה לשנת 2017.

חברת נמל אילת 176 אלף טון, ירידה של 3.5% בהשוואה לשנת 2017.

חברת נמל מספנות ישראל 1.662 מיליון טון, עלייה של 40% בהשוואה לשנת 2017.

חברת נמל מספנות ישראל שבנמל חיפה השלימה בשנת 2018 עשר שנות פעילות כנמל מאז שקיבלה הרשאה לכך מרשות הספנות והנמלים. בשנת 2018 הפכה חברת נמל מספנות ישראל לשיאנית בתחום מטען כללי, והבכורה נלקחה מחברת נמל אשדוד שהייתה באופן מסורתי נמל המטפל במרב כמויות המטען הכללי במדינה.

מתקנים אוטומטיים בשנת 2018

מתקנים אוטומטיים בנמל אשדוד

- ייצוא כיל (פוספטים ואשלג).
- ייבוא מלט.

מתקן אוטומטי נמל אילת

- ייצוא כיל (פוספטים ואשלג)

מתקן אוטומטי נמל מספנות ישראל

- ייבוא מלט (אחסון המלט במכלים ייעודיים מאפשר לנמל להיות מרכזי אחסון והפצה של מלט).

מתקנים אוטומטיים נמל חיפה

- ייבוא גרעינים לדגון
- ייבוא דלק גולמי למקשר SPL
- ייצוא דלק מתש"ן

בשנת 2018 עברו בנמלים המסחריים 21 מיליון טון סחורות במתקנים אוטומטיים (ייבוא/ייצוא), עלייה של 2.8% בהשוואה לשנת 2017.

נמל חיפה 11.514 מיליון טון, ירידה של 0.2% בהשוואה לשנת 2017.

נמל אשדוד 6.291 מיליון טון, עלייה של 4.7% בהשוואה לשנת 2017.

נמל אילת 2.112 מיליון טון, עלייה של 6.3% בהשוואה לשנת 2017.

נמל מספנות ישראל 1.136 מיליון טון, עלייה של 20.6% בהשוואה לשנת 2017.

ייבוא רכבים בשנת 2018

בשנת 2018 הייתה ירידה נוספת בייבוא של כלי רכב חדשים לישראל. סך כלי הרכב שטופלו בנמלי חיפה, אשדוד ואילת הוא 294,574 רכבים, ירידה של 5.4% לעומת שנת 2017 (מתוכם כ-2,000 כלי רכב יוצאו מהנמלים הנ"ל ליעדים אחרים).

נמל חיפה: 49,543 כלי רכב, ירידה של 11.4% בהשוואה לשנת 2017.

נמל אשדוד: 140,096 כלי רכב, ירידה של 13.1% בהשוואה לשנת 2017.

נמל אילת: 104,935 כלי רכב, עלייה של 11.4% בהשוואה לשנת 2017.

המחסור במקומות אחסון לייבוא כלי הרכב נמשך. גם השנה נעשה שימוש בכל מקום פנוי עד כדי פגיעה ברציפים תפעוליים האמורים לשמש כרציפי פריקה וטעינה למטענים אחרים.

בשלושת הנמלים נעשה ניסיון להכשיר שטחי אחסון מיוחדים לכלי רכב בייבוא לאור החשיבות הניתנת לסוג מטען זה.

נמל אילת עושה שימוש בשטחים מרוחקים (קיבוץ אילות) המוכרים לצורך אחסון כלי רכב בייבוא.

נמל חיפה האמור לקבל את רציף העבודה קישון מזרח הנמצא כרגע בשימוש קבלן התשתיות של נמל המפרץ, מתכנן רציף זה כרציף מטען כללי. בין היתר ישמש השטח העורפי של רציף זה לאחסון רכבים מיובאים.

תנועת הנוסעים בשנת 2018

סך תנועת הנוסעים לשנת 2018 הסתכמה ב-168.4 אלף נוסעים, המשקפת ירידה של 4.5% בהשוואה לשנת 2017.

נמל חיפה 134.8 אלף נוסעים, ירידה של 3.7% בהשוואה לשנת 2017.

נמל אשדוד 21 אלף נוסעים, ירידה של 21.4% בהשוואה לשנת 2017.

נמל אילת 12.5 אלף נוסעים, ירידה של 30.9% בהשוואה לשנת 2017.

היערכות חברת נמל אשדוד

חברת נמל אשדוד ממשיכה לממש את תוכניותיה במגמה להיערך כהלכה ובזמן לעידן התחרות, למועד המשוער לתחילת פעילות נמל הדרום. הנתונים המופיעים להלן הם

פרי הבנתו של כותב מסמך זה, מתוך שיחות עם גורמי נמל, קטעי עיתונות והמגמות המסתמנות מפעילויות הנמלים.

להלן עיקרי התוכנית והפעילויות בחברת נמל אשדוד (חלק מהנושאים פורסמו בדוח אשתקד):

העמקת רציף 21 בחלק המזרחי לעומק של 17.3 מטר על מנת לאפשר פריקה וטעינה לאוניות מכולה בקיבולת 18,000 TEU's. החלק המערבי של רציף 21 מיועד למסוע גרעינים באורך 2.4 ק"מ שייבנה במימון משותף של חנ"י וחברת נמל אשדוד. המסוע ייבנה עד לממגורות דגון הנמצאות בעורף הנמל. הפריקה תיעשה באמצעות פורקים פניאומטיים אוטומטיים על פי הגדרות המשרד להגנת הסביבה במגמה למזער זיהום אוויר, הנמל רכש פורק פניאומטי נוסף שהספקו כפול מ-2 הפורקים הפניאומטיים הקיימים. הנמל מקווה להסיט אליו כמיליון טון גרעינים באמצעות שינוי זה, צפוי 2022.

פריקת מלט ברציף 24 באמצעות פורקים אוטומטיים ובמניעת זיהום אוויר.

רציפים 7 ו-9 יהפכו לרציפים לפריקת מטען כללי. שטח האחסון היום של מכולות יהפוך לשטח אחסון מטען כללי.

הקמת תחנת כוח לייצור חשמל המוזנת מגז טבעי. בהספק של 5 מגהוואט תייצר לנמל יתירות למקרים של הפסקות באספקת החשמל.

מחלקת ים – ללא קשר להחלטה אם מחלקת ים תעבור לחנ"י, תוגברה המחלקה בשתי גוררות חכורות בכוח 70 טון. חברת הנמל תחכור גוררת דומה נוספת לצורך ניתוב אוניות מכולה בקיבולת 18,000 TEU's. כמו כן נקנו שתי סירות נתב חדשות.



איור 1: גוררת בנמל חיפה

הנמל נערך להתקפות סייבר בשיתוף פעולה עם רשות הסייבר הלאומית, כמו כן מוגנו שרתי הנמל.

ברציף המכולות, 23, לשני מנופי גשר הארכו והוגבהו הזרועות, כמו כן נקנה מנוף גשר גדול חדש שיגדיל את מספר המנופים ברציף לשבעה. שלושה מהם יכולים לטפל ב-21 שורות של מכולות.

היערכות חברת נמל חיפה

חברת נמל חיפה ממשיכה לממש את תוכניתיה במגמה להיערך כהלכה ובזמן לעידן התחרות, למועד המשוער לתחילת פעילות נמל המפרץ. הנתונים המופיעים להלן הם פרי הבנתו של כותב מסמך זה, מתוך שיחות עם גורמי נמל, קטעי עיתונות והמגמות המסתמנות מפעילויות הנמלים.

להלן עיקרי התוכנית והפעילויות בחברת נמל חיפה (חלק מהנושאים פורסמו בדוח אשתקד):

בכוונת הנהלת חברת הנמל להכניס לנמל משקיע אסטרטגי. לאור האישור שניתן על ידי משרד התחבורה יש כוונה להוציא מכרז בינלאומי לצורך בחירה של חברה פרטית/ציבורית שעשויה לשפר את כושר התחרות של הנמל.

רציף המכולות המזרחי לא יועמק בשלב זה. חברת הנמל תתמקד בהכנסת אוניות מכולה גדולות בגודל כ-14,000-15,000 TEU's לרציף הכרמל שבו נוספו שני מנופי גשר חדשים, בה בשעה שמנופי הגשר הקיימים יוגבהו ותוארך הזרוע לטיפול ב-21 שורות של מכולות.

בעתיד תישקל העמקת הרציף המזרחי כתלות בהערכת מצב ובכניסה/אי-כניסה של משקיע אסטרטגי.

ברציף העבודה, קישון מזרח, שבשימוש הקבלן שבונה את התשתיות לנמל המפרץ, מתכננת חברת נמל חיפה להעביר שלושה מנופי גוטוואלד (דו-שימושיים חשמל/סולר). רציף זה יוכשר כרציף מטען כללי, לרבות פריקת רכבי ייבוא, וישנה כוונה של הנהלת הנמל להכניס מסילת רכבת לרציף זה.

ברציף קישון מערב מתוכנן להתקין שישה מנופי זרוע מתקדמים למטען כללי.

נמל הקישון לא יועמק בשלב זה.

שער מטענים חדש נמצא בשלבי הכנסה לפעילות. למרות מספר קשיים בהשקת המיזם ההערכה היא כי שער חדש זה ישפר את ביצועי הנמל לרבות הקטנת התורים של המשאיות בכניסה וביציאה מהנמל.

חברת נמל חיפה ועיריית חיפה הקימו מנהלת משותפת לצורך תכנון והקמה של חזית הים (WaterFront) שעשויה להגדיל את הכנסות הנמל.

שדרוג כלים לפריקת צובר חופנים (חופנים ומשפכים) בהתאמה לדרישות המשרד להגנת הסביבה.

מתוכנן לחבר בין רציפי קישון מערב ומזרח על ידי גשר תפעולי מעל נחל הקישון. תנועת כלי רכב תפעוליים תשפר את ביצועי הנמל בפריקה ואחסון מטען כללי.

סטטוס פרויקט נמל המפרץ⁴

בניית נמל המפרץ החלה בשנת 2005 בידי הקבלן הראשי אשטרום-שפיר. שנת הפעילות הצפויה 2021, (בעוד כשנתיים) העלות בנייה צפויה של כ-4 מיליארד ₪ מתקציבי חנ"י.

הבנייה מתבצעת באחריות חנ"י, שאחראית גם לבחירת המפעיל. מפעילת המסוף, חברת SIPG הסינית (חברת-בת של נמל שנחאי, סין) נבחרה במכרז בינלאומי של חנ"י. בנמל/מסוף יהיה רציף אחד באורך של כ-800 מטר לפעילות מכולות, ורציף משני באורך של כ-720 מטר. עומק המים הצפוי הוא 17.3 מטר.

כ-550 דונם נמסרו למפעיל והוא החל עבודתו.

סטטוס פרויקט נמל הדרום

בניית נמל הדרום החלה בשנת 2014 בידי הקבלן הראשי חברת PMEC הסינית. שנת הפעילות הצפויה היא 2021, והעלות הצפויה היא 3.3 מיליארד ₪ מתקציבי חנ"י. הבנייה מתבצעת באחריות חנ"י שאחראית גם לבחירת המפעיל. מפעילת המסוף חברת TIL (חברת-בת של חברת הספנות MSC) נבחרה במכרז בינלאומי של חנ"י.

כ-450 דונם נמסרו למפעיל והוא החל עבודתו.

4 פרטים על סטטוס נמל המפרץ ונמל הדרום נמסרו על ידי מר דב פרולינגר סמנכ"ל חנ"י למסופים חדשים ויחסים בינלאומיים.