

הערכה אסטרטגית ימית לישראל 2017/18

עורך ראשי: פרופ' שאול חורב
ערך והפיק: אהוד גונן



שער 4: כלכלה – אנרגייה, ספנות וחקלאות ימית

ספנות ונמלים

אריה גביש

פעילות נמלי ישראל

בישראל פועלים חמישה נמלים. מתוכם שלושה מסחריים (חיפה, אשדוד, אילת) ושני נמלי אנרגייה לפריקת נפט גולמי וטעינתו, תזקיקי נפט ופחם (חדרה, אשקלון - קצא"א). בתוך שטח ההכרזה של נמל חיפה פועל משנת 2008 נמל מספנות ישראל שהוא נמל פרטי. בימים אלה הולכים ומוקמים שני נמלים חדשים, נמל 'המפרץ' ונמל 'הדרום' שהם למעשה שני מסופי מכולות ומטענים אחרים בשטחי ההכרזה של נמלי חיפה ואשדוד בהתאמה. תחילת פעילות המסופים מתוכננת לשנת 2021, ושניהם יתופעלו על ידי זכיון פרטי.

הרפורמה בנמלים משנת 2005 והגברת התחרות בין נמלי ישראל

ענף הנמלים במדינת ישראל פועל מפברואר 2005 במתכונת חדשה על פי "חוק רשות הספנות והנמלים תשס"ד 2004", (להלן החוק), שבא כתחליף ל"חוק רשות הנמלים התשכ"א 1961" שבוטל, על פיו פעלה רשות הנמלים במשך 44 שנים עד לכניסתה של הרפורמה לתוקף. החוק מגדיר באופן ברור את מטרות הרפורמה ואת תפקידי הגורמים השונים בענף הנמלים, כגון חברות תפעול הנמלים (חיפה, אשדוד ואילת), חברת נמלי ישראל (חני"י) ורספ"ן.¹ החוק נוגע לנמלי חיפה, אשדוד ואילת בלבד, לרבות התאגידים המצויים בשטחי הכרזת הנמל כמוגדר בדיני הספנות והנמלים. מטרת הרפורמה הייתה להחדיר שינוי מבני במבנה הנמלים בישראל על פי מודל 'לנד-לורד' (Land Lord).

הפעלת נמלים בשיטת 'לנד-לורד' (LAND LORD)

במרבית נמלי העולם נהוגה שיטת הפעלה הנקראת LAND LORD. הלנד-לורד הוא בדרך כלל הרשות המוניציפלית או גוף ציבורי אחר שהוסמך לכך, וברשותו המקרקעין ביבשה ובים של תחום הנמל. המטרה העיקרית שלו היא פיתוח הנמל וסיוע לתאגידים המורשים בתחומם בכל הנושאים המשותפים על מנת שכל אחד מהם יתרכז באופן מקצועי בתחום אחריותו, במתן שירות יעיל ומקצועי למשתמשים. תפקידיו העיקריים והעקרוניים של הלנד-לורד:

- ניהול המקרקעין.
- פיתוח הנמל – הרחבה, מסופים חדשים, פיתוח תחום ימי ועוד.

1 רספ"ן: רשות הספנות והנמלים שתחת משרד התחבורה. משמשת כרגולטור הממשלתי לתחומים אלו.

- ניהול הפעילות המשותפת לכלל התאגידיים הפועלים בשטח הנמל כגון: תחום הים, ביטחון מרחבי, דרכי תחבורה, שיווק, מערכות מידע אלקטרוניות ועוד.
- הוצאה לפועל של הנחיות הרגולטור לענף הנמלים, בדרך כלל רשות ספנות ונמלים, והרגולטורים בתחום ביטחון הנמלים, הגנת הסביבה ואחרים.

הלנד-לורד מחכיר שטחים לתאגידיים שונים לצורך פעילות מוגדרת (מכולות, מטען כללי, תפוזרות, נוסעים, דלק, שטחי אחסון, מרכזי לוגיסטיקה ועוד), וכן אחראי על הנושאים האחרים המשותפים לכלל התאגידיים, כגון: תחבורה יבשתית הכוללת מסילות רכבת, תחום ימי ושירותי ים (תצפית, ניתוב, גוררות, קשירה – Mooring), ביטחון מרחבי, טיפול בזיהום ים ועוד. פעולות הלנד-לורד אמורות לשמש כמאיץ לפעילותם והצלחתם של התאגידיים המורשים בתחומם, ובכך גם הצלחתו.

יש להדגיש כי סמכות ההסדרה (רגולציה) בענף הנמלים שייכת לגוף מדינתי – לריבון, בדרך כלל רשות הספנות והנמלים הלאומית העומדת בקשר רצוף עם ארגונים בינלאומיים, כגון IMO ואחרים, ומתרגמת את ההסדרה הבינלאומית לחוקים, תקנות והוראות שעה לתחום הנמלים.

מודל הלנד-לורד בישראל

הרפורמה קבעה למעשה שלוש רמות של אחריות ותפעול לנמלי ישראל:

1. המדינה (הריבון): על ידי רשות הספנות והנמלים (רספ"ן) ומנהלות הנמלים.
2. לנד-לורד: חברת נמלי ישראל (חנ"י).
3. תפעול הנמל: חברות הנמלים הממשלתיות ובעתיד זכיינים פרטיים.

הקמת רשות הספנות והנמלים (רספ"ן): במסגרת הרפורמה הועברה אחריות ההסדרה (הרגולציה) בנמלים (כל חמשת הנמלים) למנהל הספנות והנמלים שהפך לרשות – רספ"ן. הרשות שונתה מבחינה מבנית וארגונית למימוש מטלות ההסדרה כמוגדר בחוק.

חברת נמלי ישראל (חנ"י): במסגרת החוק הוקמה חברת נמלי ישראל (חנ"י) כחברה בבעלות ממשלתית מלאה, והיא חברת הפיתוח והנכסים של נמלי ישראל. תפקידיה העיקריים של חנ"י לפי חוק רשות הספנות והנמלים תשס"ד 2004, הם:

1. ניהול המקרקעין של נמלי ישראל (חיפה, אשדוד ואילת) כפי שמוגדרים בדיני הספנות והנמלים כשטחי הכרזת הנמל.
2. תכנון ופיתוח הנמלים (חיפה, אשדוד ואילת). פיתוח נמלי המפרץ והדרום נעשה במסגרת תפקיד זה.

לאחר החלת הרפורמה ובמסגרת הסכם ביניים בין חנ"י לרספ"ן הוחלט להקים בפברואר 2007 שתי מנהלות נמלים (חיפה ואשדוד), ולהעמיד בראש כל אחת מהן מנהל נמל (חיפה ואשדוד) כמוגדר בדיני הספנות והנמלים, בשיוך ארגוני לרספ"ן. כל זאת בנוסף למנכ"לי חברות נמל חיפה ואשדוד שאחראים על תפעול חברת הנמל כמוגדר בכתב ההסמכה שניתן להם על ידי רספ"ן. מנהלות נמלים אלה משמשות תשתית ארגונית-ניהולית להפיכת חנ"י ללנד-לורד.

כוונת מגבשי הסכם ביניים זה הייתה להיערך לקראת הפעלת חנ"י כלנד-לורד של נמלי חיפה ואשדוד. מפאת היותו של נמל אילת נמל קטן למדי הוחלט שאין צורך במנהל נמל אילת בנוסף למנכ"ל חברת נמל אילת. העברת מנהלי הנמלים חיפה ואשדוד מרספ"ן לחנ"י תוכננה להתבצע בשנת 2008 בהחלטת ממשלה כצעד ראשון להפיכת חנ"י כלנד-לורד של נמלי חיפה, אשדוד ואילת.

עד שנה זו (2017) לא הועברו מנהלי נמל חיפה ואשדוד לחנ"י. מנהלות הנמלים חיפה ואשדוד מתפקדות כ-10 שנים במתכונת זמנית זו, קרי, בהתאם להסכם בין חנ"י לרספ"ן. יש להניח שהעברת מנהלי הנמלים לחנ"י והפיכת חנ"י ללנד-לורד במובן המלא תתקיים לאחר שתעבורנה מחלקות הים ושאר הפעילות המשותפת (שתוארה בפירוט לעיל) מחברות נמל חיפה ואשדוד לחנ"י והקמת מבנה ארגוני של הלנד-לורד כרשות נמל (PORT AUTHORITY) שבראשו מנהל נמל.

יש לציין כי חלק ניכר מהפונקציות שממלאת חנ"י היום בעיקר בתחומי פיתוח התשתיות והנכסים מבטאות בהחלט את היותה לנד-לורד של הנמלים. חנ"י ש"נולדה" מתוך מטה רשות הנמלים שפעל במשך 44 שנים, היא גוף מטה שעיקר עיסוקיו הם תכנון, בקרה, פיקוח ופיתוח נמלים. אין לחנ"י במתכונת הנוכחית יכולת ביצועית-תפעולית לטיפול בנושאים המשותפים לכלל התאגידיים הפועלים בנמלים, כגון בתחום ימי (שירותי תצפית, ניתוב, גוררות), ביטחון מרחבי ועוד.

מנהלות הנמלים הקיימות הן היכולת הביצועית של חנ"י בנמלי חיפה ואשדוד בחלק מהנושאים המשותפים לכלל התאגידיים המורשים. הפיכת חנ"י ללנד-לורד מלא של נמלי חיפה ואשדוד מחייבת התארגנות מיוחדת, בין היתר, במבנה ארגוני מתאים, בקביעת אחריות וסמכות גופי המשנה, בהגדרת קשרי הגומלין בין תתי-היחידות ועוד. אי-מתן תשומת לב לעניין זה עלול ליצור עיוותים בהפעלת המסופים החדשים (ר' לעיל), ועלול להקרין באופן שלילי על תפעול התאגידיים המורשים בנמלים. המצב האנומלי הזה מחייב שינוי מהותי שבסופו יבטלו מנהלות נמל חיפה ואשדוד הפועלות מתוקף הסכם זמני בין חנ"י לרספ"ן, ובד בבד תמוסד רשמית וחוקית היותה של חנ"י ללנד-לורד של הנמלים (חיפה, אשדוד, אילת).

יש לציין כי ההחלטה להפוך את חברת נמלי ישראל (חנ"י) ללנד-לורד של שלושת הנמלים המסחריים במדינה (חיפה, אשדוד ואילת) פוגעת במידה מסוימת ביכולתה לשרת את שלושת הנמלים בתנאי תחרות.²

חנ"י מתקרבת להפעלת המסופים החדשים (המפרץ, הדרום) המתוכננת להיות בשנת 2021, עובדה המחייבת התארגנות הנמלים לפעילות בשיטת הלנד-לורד. בנמלי חיפה ואשדוד פועלים כבר עתה ויופעלו בעתיד מספר רב של תאגידי מורשים וגופים אחרים ה"זקוקים" ללנד-לורד שיספק שירותים לתאגידי אלו בנושאים המשותפים.

תאגידי גופים בנמל חיפה

- חברת נמל חיפה.
- חברת נמל מספנות ישראל.
- חברת SIPG³ – מסוף המפרץ.
- תש"ן – רציף הדלק כולל המקשר ימי.
- דגון – ממגורות צובר.
- רציף גדות.
- מסוף כימיקלים.
- מעגן שביט – מעגן דיג ומרינה באחריות חנ"י.
- בסיס חיל הים.
- שיטור ימי.
- קבלנים ימיים.

תאגידי גופים בנמל אשדוד

- חברת נמל אשדוד.
- חברת TIL – מסוף הדרום.
- רציפים 11.12 – כי"ל יצוא פוספטים ואשלג.
- רציף 30 – אחריות חנ"י.
- בסיס חיל הים.
- קבלנים ימיים.

2 בדיונים שקדמו לגיבוש הרפורמה בנמלים של שנת 2005 עלתה הצעה להקים לנד-לורד נפרד לכל נמל כפי שקיים ברוב נמלי העולם. אילו הצעה זו יצאה לפועל, מטלת הלנד לורד הייתה נמסרת – קרוב לוודאי – לרשות המוניציפלית (עיריית חיפה, עיריית אשדוד, עיריית אילת). לרשות מוניציפלית כלנד-לורד יש מוטיבציה גבוהה להצמיח את הנמל שבתחומה לרווחת התושבים והאזור שבו היא נמצאת. אולם, כאמור הצעה זו לא התקבלה.

3 SIPG: Shanghai International Port (Group).

תאגידיים וגופים בנמל אילת

- חברת נמל אילת.
- כ"ל – יצוא פוספטים ואשלג.
- קבלנים ימיים?

הקמת שלוש חברות נמל חיפה, אשדוד, אילת: הרפורמה קבעה כי הפעילות שהתקיימה בנמלים תאוגד לכדי שלוש חברות נמל שיוקמו כחברות ממשלתיות. חברות אלו יתפעלו את הפעילות השוטפת בנמלים (חברת נמל חיפה, חברת נמל אשדוד וחברת נמל אילת). עוד קבעה הרפורמה כי בתוך חמש שנים יחל תהליך הנפקה שבו חברות נמל חיפה ונמל אשדוד יונפקו בבורסה בהליך מדורג עד לרמה שבה עד שנת 2020 יהיו 49% ממניות החברות הללו בידי הציבור. עוד קבעה הרפורמה כי בתוך חמש שנים יעבור נמל אילת לתפעול בידי זכ"ן פרטי.

בפועל, בשנת 2013 עבר התפעול המלא של נמל אילת לזכ"ן פרטי (חברת "פפו ספנות בע"מ" בבעלות האחים נקש שזכתה במכרז בינלאומי) לתקופת זכינות בת 15 שנים. חברות נמלי חיפה ואשדוד לא הונפקו, ולא עברו לתפעול פרטי כמתוכנן עכב קשיים הנובעים מחוסר הסכמות בין עובדי הנמל המיוצגים על ידי ההסתדרות לבין הנהלות חברת נמל חיפה ואשדוד ומשרד התחבורה וסיבות נוספות.

תחרות בתחום הנמלים בישראל

הרפורמה בנמלים משנת 2005 גובשה במטרה לפתח את התחרות בין הנמלים על ידי הפרדתם, במגמה לשפר את השירות והיעילות לרווחת המשתמשים ולרווחת הציבור. מאז תחילת הרפורמה בנמלים עברו כ-12 שנים, אך עדיין מוקדם לבחון לעומק את תוצאות הרפורמה ואת רמת יישום המטרות שלשמן הוקמה. הנמלים החדשים (המפרץ והדרום) ההולכים ומוקמים (צפויים כאמור לפעול החל משנת 2021) ישפיעו באופן משמעותי על ענף הנמלים במדינה ועל תוצאות הרפורמה. עם זאת בהחלט ניתן להבחין במגמת תחרות בין נמלי ישראל.

ישנה תחרות בין הנמלים הקיימים (חברת נמל חיפה, חברת נמל מספנות ישראל, חברת נמל אשדוד וחברת נמל אילת) אולם מוקדם לקבוע את היקפה, תחומיה ואם התחרות משוכללת. כניסת נמל מספנות ישראל לפעילות בשנת 2009 האיצה משמעותית את התחרות בתחומים מסוימים של הובלה ימית בין נמל מספנות ישראל לחברות נמל חיפה ואשדוד. העלייה הדרמטית בתנועת המכולות בנמל אשדוד, גם היא משויכת בחלקה להגברת התחרות הקיימת בין חברת נמל חיפה וחברת נמל אשדוד. מנגד, מוכרת תופעת

המטענים "השבויים" לנמל מסוים, עובדה העומדת בסתירה לתחרות מלאה. יש לציין כי התחרות החלקית נובעת גם מהחלוקה הגאוגרפית של הנמלים הקיימים. בעלי מטענים מהצפון נוטים להשתמש בשירותי נמל חיפה, ואלו מדרום הארץ בשירותי נמל אשדוד.

פעילות מסופי המכולות החדשים, בחיפה – 'המפרץ' ובאשדוד – 'הדרום', תכפיל בכל נמל את יכולת תנועת המכולות. תוספת משמעותית זו לכל נמל תגרום בוודאי לתחרות בתוך הנמל (חברת נמל חיפה מול מסוף המפרץ, וחברת נמל אשדוד מול מסוף הדרום) ובין הנמלים חיפה מול אשדוד. נראה כי החזון רב-השנים, במסגרתו הרציפים ימתינו לאוניות ולא ההפך, קרוב מאוד להתגשם.

נמל אילת שדרכו לא עוברות מכולות משנת 2004 אינו מהווה, בשלב זה, גורם בתחרות של תנועת המכולות במדינה.

בחברות נמל חיפה ואשדוד שוקדים בתקופה האחרונה על גיבוש תוכניות שמשמעותן היערכות והתארגנות לעידן התחרות שאמור להיפתח בשנת 2021 עם כניסתם לתפעול של המסופים החדשים. מצד אחד מבקשות הנהלות חברות הנמל ממשרד התחבורה ומחנ"י אישור ותקציבים לפיתוח הנמלים, כך שיושוו תנאיהם לתנאי המסופים החדשים. בהקשר זה הבטיח שר התחבורה לשדרג את רציפי המכולות בחברות הנמל חיפה ואשדוד כך שאוניות גדולות בנות TEU's 18,000 תוכלנה לפקוד אותן. מטלה זו הוטלה על חנ"י שהתחילה לפעול בכיוון זה בשיתוף פעולה עם הנהלות חברות הנמל. מן הצד האחר שוקדות הנהלות הנמלים על מיזמים ושינויים שונים האמורים לשדרג את יכולתן וקידומן לעידן התחרות מול המסופים החדשים (רכש ציוד – מנופים, מלגזות, גוררים, הסבת רציפים והתמקצעות בסוגי מטענים שונים, העמקת רציפים, הכנסת חדשנות, שדרוג TOS⁴, הוצאה יזומה של עובדים לגמלאות ועוד). אחת מהמהמורות הניצבות בפני חברות הנמל היא ההסכם הצפוי להיחתם עם העובדים המאוגדים המיוצגים על ידי ההסתדרות. אופי ההסכם יקבע במידה רבה את יכולת התחרות של חברות הנמל, אשר באופן טבעי יהיו בעלות תנאים חסרים מול המסופים החדשים. בעניין זה מתנהל דו-שיח ארוך בין משרד התחבורה לבין ההסתדרות והעובדים, עד עתה ללא תוצאות. בשלב הזה לא מדובר על הנפקת חברות הנמל בבורסה והפרטתן כפי שמתכונת הרפורמה קבעה, אולם יש להניח שהדבר לא ירד מסדר היום של חברות הנמל. הסיכוי למימוש הרפורמה והעברת תפעול הנמל לידיים פרטיות יגדל ככל שתגבר ההערכה בקרב הנהלות שמעשה זה יגביר את יכולת התחרות של החברה.

התארגנות המפעילים הפרטיים (TIL, SIPG) להפעלת המסופים החדשים (המפרץ, הדרום)

תשתיות הנמלים נבנות בימים אלה על ידי קבלני התשתית (ר' סטטוס בניית הנמלים להלן). המפעילים הפרטיים אמורים לקבל את המסופים בגמר עבודות התשתית, ואז להשלים אותן לקראת הפעלת המסופים במסגרת כתב ההסמכה שניתן להם על ידי רספ"ן. המפעילים הפרטיים יצטרכו להחליט במגוון רחב של נושאים, ולבצע את פעולות הרכש, התקנת המערכות והתארגנות הצוותים, כך שבהקדם האפשרי יחלו בפריקה וטעינה של מכולות ומטענים אחרים במסופים החדשים. להלן רשימה (לא מלאה) של נושאים להחלטת הנהלות המפעילים הפרטיים לקראת הפעלת המסופים: מסוף מכולות אוטומטי/ חצי אוטומטי, מערכת TOS, מנופי גשר ושער, מטענים נוספים, שער נמל, מערכות מיידע, הכשרת צוותים ועוד.

יש להניח שחברות ההפעלה פועלות כבר עכשיו על מנת לשווק את פעילות המסופים החדשים על ידי מתן תנאים אטרקטיביים לחברות הספנות השונות. חברות ההפעלה הפרטיות הן חברות מנוסות מאוד בהפעלת מסופי מכולות, וסביר שמתכונת ההפעלה שתקבע תשפיע על אופי התחרות, יעילות ושירות המסופים החדשים.

תנועת המטענים והפעילות בנמלי ישראל בשנת 2016

בשנת 2016 פקדו את נמלי ישראל 6,511 אוניות לעומת 5,893 אוניות בשנת 2015. נתון זה משקף עלייה של 10.4% בשנה. כ-50% מהאוניות היו אוניות מכולה. יש לציין כי בספנות העולמית נמשכת המגמה של 'המכלה' (Containerization), ומעבר להובלה במכולות של מטענים שנחשבו מסורתית כמטענים להובלה כ'מטען כללי'. נתון זה מסביר מגמה עולמית אחרת של פיתוח אוניות מכולה ענקיות ובה בעת פיתוח מסופים בעלי יכולת לטפל באוניות הענק.

בשנת 2016 הייתה תנועת המטענים (יבוא ויצוא) במדינת ישראל כ-57 מיליון טון. ב-10 השנים האחרונות הייתה עלייה של כ-58% בתנועת המטענים (במונחי משקל), וב-20 השנים האחרונות הייתה עלייה של כ-100% בתנועת המטענים. נתונים אלו משקפים את נתוני הצמיחה של המשק הישראלי בשנים האחרונות.⁵ נמלי האנרגיה (חדרה ואשקלון) מטפלים בעוד כ-30 מיליון טון דלק מסוגים שונים (יבוא ויצוא).

תנועת המכולות בנמלי חיפה ואשדוד בשנת 2016 הסתכמה ב-2.711 מיליון TEU's, עלייה של 7.5% לעומת השנה הקודמת. ב-10 השנים האחרונות הייתה עלייה של 53% בתנועת

5 נמלי ישראל משרתים גם את צורכי התושבים ביהודה ושומרון ורצועת עזה.

המכולות, ואילו ב-15 שנים אחרונות הייתה עלייה של כ-100% בתנועת המכולות. בעבר היה נהוג להעריך כי תנועת המכולות בנמלי ישראל מוכפלת כל 10 שנים, אולם מסתמן כי בשנים האחרונות ההערכה הזו נחלשה מעט. למרות זאת ניתן ברמה גבוהה של הסתברות לקבוע כי שינוע מטענים בים באמצעות מכולות יימשך שנים רבות. יש לציין כי שיעור גידול תנועת המכולות העולמית הממוצעת נע בין 4%-6% בשנה.

בשנת 2016 נחלקה תנועת המכולות בין הנמלים באופן הבא: חברת נמל חיפה 46.7%, חברת נמל אשדוד 53.2%. נתון זה משקף עלייה רצופה בתנועת המכולות בחברת נמל אשדוד אשר לפני כ-10 שנים טיפלה רק בשליש מתנועת המכולות, ואילו חברת נמל חיפה טיפלה בשני שלישים של תנועת המכולות במדינה. לשינוי זה גורמים רבים, נציין את העיקריים שבהם:

- קרבה גאוגרפית של נמל אשדוד למרכז העסקי של ישראל.
- תחרות בין חברות הנמל.
- עדיפות זמנית באמצעי ייצור: רציף 'איתן' באשדוד החל לפעול בשנת 2006 לעומת רציף 'כרמל' בחיפה שהחל לפעול בשנת 2010.
- רמת שירות.
- שיווק.

הכפלת יכולת הטיפול במכולות בכל נמל עם תחילת פעילות נמל המפרץ ונמל הדרום בשנת 2021 תהיה גורם משפיע על חלוקת המכולות בעתיד בין ארבעת המסופים (חברת נמל חיפה, מסוף המפרץ, חברת נמל אשדוד, מסוף הדרום). מסתמן כי חברת נמל מספנות ישראל לא תיכנס לתחום המכולות למרות שכתב ההסמכה מתיר לה זאת, והיא תמשיך ותתמחה בנישת המטען הכללי ומטעני תפזורת. התפתחות זו גורמת להנהלות חברות נמל אשדוד וחיפה לכלכל את מעשיהן במטרה להיות אטרקטיביים מספיק לכשיופעלו מסופי המפרץ והדרום.

תנועת המכולות לנמל אילת הופסקה כליל בשנת 2004 מטעם חברת 'צים' שמצאה כי ישנה אי-כדאיות כלכלית ותפעולית בתנועת מכולות לנמל אילת. נראה כי לא תתקיים תנועת מכולות לנמל אילת בטווח הנראה לעין.

מטענים אחרים בנמלי ישראל

חברות נמל חיפה ואשדוד ש"נולדו" מתוך רשות הנמלים שהפעילה שלושה נמלים: נמל חיפה, נמל אשדוד ונמל אילת, הם נמלים רב-תכליתיים המשנעים מטענים מסוגים נוספים, כגון תפזורת מסוגים שונים (באמצעות חופנים ובאמצעות מתקנים אוטומטיים);

יבוא רכבים; יבוא ויצוא מטען כללי; אוניות נוסעים; מטענים חריגים, כגון קרונות רכבת ועוד. למרות שהעיסוק המרכזי של שתי חברות הנמל הוא מכולות (כ-50% מפעילות כל חברת נמל במונחים שונים היא בתחום המכולות), יהיה עליהן להיערך ולתת מענה הולם למטענים האחרים ולפעילות האחרות מתוקף כתב ההסמכה שניתן להן וחוק רשות הספנות והנמלים.

מגמת התחרות בין חברות הנמל ניכרת גם בתחום המטענים האחרים, בעיקר, מאז כניסת חברת נמל מספנות ישראל לפעילות בשנת 2009. חברת מספנות ישראל הממוקמת בשטח הכרזת נמל חיפה הקימה חברת-בת בשם 'חברת נמל מספנות ישראל'. בשנת 2008 קיבלה חברת הנמל צו הסמכה לפריקת סוכר, ובשנת 2009 הורחב צו ההסמכה למטענים אחרים. נמל מספנות ישראל החל לפעול כנמל פרטי ראשון במדינת ישראל, בהקשר הזה ניתן לציין "הסטה" של מטען כללי ותפוזרות מחברת נמל אשדוד וחברת נמל חיפה לחברת נמל מספנות ישראל (בשנת 2009 שונעו במספנות ישראל 0.456 מיליון טון מטענים ואילו בשנת 2016 שונעו במספנות ישראל 2.826 מיליון טון מטענים, עלייה של יותר מפי חמישה). חברת נמל מספנות ישראל היא דוגמה טובה לשתי מגמות ידועות:

1. נמל פרטי מסוגל להתפתח באופן מקצועי יעיל ורווחי מבלי לפגוע בתנאי העובדים.
2. התחרות מביאה להתייעלות, לשיפור השירות ולהוזלת עלויות שטעון המטענים לרווחת המשתמשים והציבור.

חברת נמל מספנות ישראל מוגבלת בכתב ההסמכה שניתן לה לשינוע מטענים בכמות שלא תעלה על 5% מכמות תנועת המטענים בנמלי ישראל. בכוונתה של החברה לבקש מרספ"ן להסיר מגבלה זו. בחברת נמל מספנות ישראל שוקלים ובוחנים הקמת ממגורת גרעינים בנוסף לממגורת מלט שהוקמה לאחרונה, וגם הקמת שלוחה למסילת רכבת להובלת המטענים באופן יעיל.

נמל אילת – עכב ריחוקו הגאוגרפי – מתמקד ועוסק בשני מטענים עיקריים: יצוא של פוספטים ואשלג, ויבוא של מכוניות מהמזרח הרחוק (מטענים שבויים). חשיבותו של נמל אילת בנסיבות הקיימות היא אסטרטגית. חשיבותו כנמל למטענים אחרים תלך ותגבר עם הקמת מסילת הרכבת לאילת, אם יוחלט להקים אותה וכאשר תתקבל החלטה כזו. לאור האמור המצב כיום הוא כי נמל אילת לא ישודרג על ידי חני"י מעבר לקיים, אלא אם כן תתקבל החלטה כזו בקרב בעלי חברת ההפעלה שתיאלץ להשקיע מתוך מקורותיה שלה את השדרוג.

פיתוח נמלי ישראל

במהלך שנת 2017 הושקו במספנות במזרח הרחוק מספר אוניות שתפוסתן מעל 20 אלף TEU's. מדובר באוניות ענק באורך כ-400 מטר, שוקע כ-16 מטר ורוחב כ-60 מטר שבחלקן החלו בפעילות בסחר הבינלאומי. חברות ספנות גדולות ממשיכות להזמין אוניות ענק בכמויות משמעותיות, ויש להניח שנראה בקרוב השקות של אוניות בנות 22 אלף TEU's שנמצאות בבנייה, ובעתיד אף אוניות שתפוסתן 25 אלף מכולות TEU's שנמצאות על שולחן השרטוטים. מגמה זו השפיעה ישירות על תכנון המסופים החדשים ההולכים ומוקמים, נמל המפרץ (בחיפה) ונמל הדרום (באשדוד). אסתכן ואומר שהמציאות באשר להתפתחות אוניות המכולה הפגיעה רבים בקרב מתכנני הנמלים. יהיה קשה יותר להעריך את המגמות העתידיות בהתפתחות גודל אוניות המכולה וגודל הנמלים הנדרשים לטפל בהן.

תמרון אוניות מכולה ענקיות בנמלי חיפה ואשדוד נעשה קשה ומורכב עקב גודל האוניות מחד גיסא, וחוסר במרחבי תמרון מספיקים לרציפי המכולות של הנמלים, מאידך גיסא. הצטיידות בגוררות גדולות בעלות כוח דחף 70 טון משפרת את יכולת הנתבים לתמרון אוניות גדולות אלה, אולם המורכבות והקושי בתמרון לא נעלמו. לנתונים אלה השפעה ישירה על יעילות הנמלים המושפעת מזמני התנועה, תמרון וקשירה של אוניות אלה על ידי נתבי הנמלים. רב-חובל נמלי חיפה ואשדוד והנתבים מקיימים סימולציות ושוקדים על פיתוח עזרים שונים ושיפורים ברציפים שאמורים להקל בהכנסה של אוניות ענק אלה לנמלים והוצאתן. עיכוב בהעברת מחלקות הים מחברות הנמל לחנ"י כלנד-לורד יפגע בהתארגנות המחלקות להפעלת הנמלים עם הצטרפות המסופים החדשים לפעילות. כבר היום מעוכבים תהליכי רכש של גוררות בנמלים עקב אי-הוודאות האופפת את גורלן.

מהלך הפיתוח המשמעותי של נמלי ישראל הוא בניית נמלי המפרץ (יימצא בשטח הכרזת נמל חיפה) והדרום (יימצא בשטח הכרזת נמל אשדוד). מהלך זה מובל על ידי חנ"י משלב התכנון, המשך במכרז, בחירת קבלני ההקמה וההפעלה ועוד. חנ"י שואפת לסיים את בניית תשתיות הנמלים החדשים בשנת 2021, ולמסור את הפעלתם לשתי חברות פרטיות שזכו במכרז הפעלה שפורסם ונוהל על ידי חנ"י. פיתוח הנמלים מבוסס על נתוני תחזית מטענים רב-שנתית שנבדקת לפחות אחת לשנה על די חברת ייעוץ כלכלי.

אוניית התכן לנמלים היא אונייה מסוג TRIPLE E של חברת מרסק שביכולתה לטעון 18,000 TEU's. ממדי האונייה בקירוב הם: אורך אונייה כ-400 מטר, רוחב אונייה כ-60 מטר, שוקע אונייה כ-16 מטר.

עומק נמלי המפרץ והדרום מתוכנן להיות 17.3 מטר, מעגלי הסיבוב כ-600 מטר, והרציפים בנויים לשאת מנופי ענק (גשר) שביכולתם לטעון/לפרוק ברוחב של 23 מכולות. המרחק בין רציף המפרץ לרציף הכרמל תוכנן לכ-400 מטר (המרחק בין הרציפים החדשים בחיפה ובאשדוד הוא 250 מטר, ואילו המרחק בין רציפים בנמל אשדוד המקורי הוא 150 מטר). טווחים אלה ישפיעו על יכולת התמרון של האוניות הגדולות. פתח נמל חיפה לאחר בניית נמל המפרץ יהיה לא יותר מ-300 מטר, נתון אשר יגביל כאמור כניסה של אוניות לנמל ויציאה ממנו. נבחנת האפשרות להכנסת אוניות פאנמקס⁶ לבריכת מעגן הקישון בנמל חיפה על ידי העמקה לעומקים של 13-14 מטר (כיום העומק הוא 11.5 מטר). גם נתוני התחום הימי של נמל אשדוד בגמר עבודות נמל הדרום אינם קלים, לנוכח זאת הצטייד הנמל במערכת הכוונה ליום ולילה עבור האוניות – SECTOR LIGHT.

שתי חברות פרטיות בינלאומיות נבחרו במכרז בינלאומי להפעלת הנמלים – חברת SIPG,⁷ חברה סינית השייכת לנמל שנחאי להפעלת נמל המפרץ, וחברת TIL⁸ – להפעלת נמל הדרום, מקום מושבה בשווייץ והיא מפעילה 29 מסופי מכולות ברחבי העולם. החברות הנ"ל מתכננות את הנושאים התפעוליים בנמל שבאחריותן כגון: סוג וגודל מנופי גשר, מערכת ניהול (TOS) מערכות מחשוב ועוד. נמלי המפרץ והדרום מוכרים לתקופה של 25 שנים לחברות הנ"ל במגבלות ביטחון המתחייבות מכך שנמלי ישראל הם תשתיות לאומיות אסטרטגיות. הפעלת נמלי המפרץ והדרום הצפויה להתרחש בשנת 2021 תהווה תחרות רצינית לחברות נמל חיפה ואשדוד, אך טבעי הוא שחברות הנמל משקיעות מחשבה עמוקה בהיערכות והתארגנות לעידן החדש על מנת להתחרות באופן המיטבי ביותר.

נמל המפרץ

תחילת בנייה – 2015.

שנת הפעלה צפויה – 2021.

אחריות חנ"י – תכנון ואישורים סטטוטוריים, ניהול מכרזי הקמה והפעלה, ניהול ביצוע ההקמה ועוד.

קבלן ראשי ישראלי – אשטרום – שפיר.

עלות הקמה צפויה – 4 מיליארד ש"ח.

חברת ההפעלה סינית – SIPG-SHANGHAI INTERNATIONAL GROUP CO (חברת בת של נמל שנחאי בסין).

שטח נמל המפרץ – 820 דונם מתוכם 720 דונם למסוף מכולות.

6 פאנמאקס (PanaMax) אוניות שנבנו בגודל המתאים למעבר דרך תעלת פנמה

7 SIPG: Shanghai International Port (Group).

8 TIL: Terminal Investment Limited.

רציף ראשי (מכולות) 800 מטר, רציף משנה 720 מטר.
הארכת שובר גלים ראשי נמל חיפה – 880 מטר.
הקמת שובר גלים משני – 2,100 מטר (600 מטר ממנו באמצעות 19 קייסונים).
עומק מים – 17.3 מטר.
תעלת כניסה באורך 2 ק"מ בעומק 19.1 מטר.
הקמת מסילת רכבת למסוף המכולות.

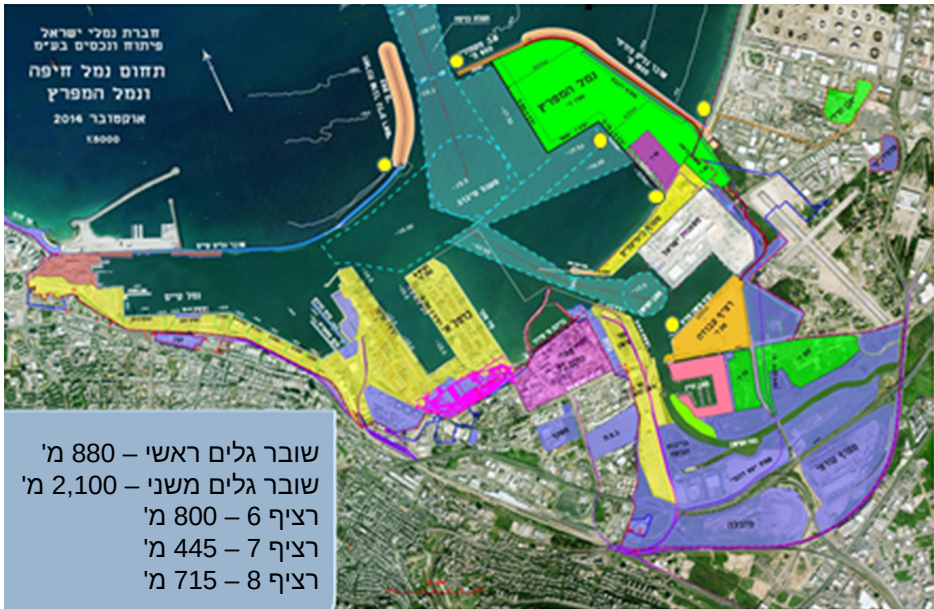
אחריות חברת ההפעלה (SIPG) – השלמת תשתיות (חשמל, תקשורת, מים ועוד), מבנים תפעוליים (SUPER STRUCTURE), ציוד תפעולי (מנופים, גוררים, מלגזות ועוד), TOS, שער נמל, מסוף אוטומטי/חצי אוטומטי ועוד נושאים רבים.

הנמל נבנה בראייה של תפעול ידידותי לסביבה, ואמור לתת מענה לבעיות הגנת סביבה רבות.

רציף דלק חדיש ובטיחותי שתוכנן לעבור מנמל חיפה לא יוקם בשלב זה של תוכנית הפיתוח. בעתיד ניתן יהיה להקים רציף דלק בתחום נמל המפרץ ולהעתיק אליו את נמל הדלק הקיים.



איור 1. בחיפה יוקם נמל המפרץ סמוך לנמל חיפה ולנמל מספנות ישראל



איור 2. נמל המפרץ



איור 3. הארכת שובר גלים נמל חיפה



איור 4. נמל חיפה אזור ייבוש נמל המפרץ (נכון למחצית 2017)

נמל הדרום

תחילת בנייה – 2014.

שנת הפעלה צפויה – 2021.

אחריות חנ"י – תכנון ואישורים סטטוטוריים, ניהול מכרזי הקמה והפעלה, ניהול ביצוע ההקמה ועוד.

קבלן ראשי – PMEC-PAN MEDITERRANEAN ENGINEERING CO, חברה השייכת לחברה הסינית צ'ינה הרבור.

עלות הקמה צפויה – 3.3 מיליארד ש"ח.

חברת ההפעלה - TIL – TERMINAL INVESTMENT LIMITED, חברת בת של חברת הספנות MSC, מפעילה 29 מסופי מכולות בעולם.

שטח נמל המפרץ – 630 דונם.

רציף ראשי (מכולות) 800 מטר, רציף משנה 500 מטר.

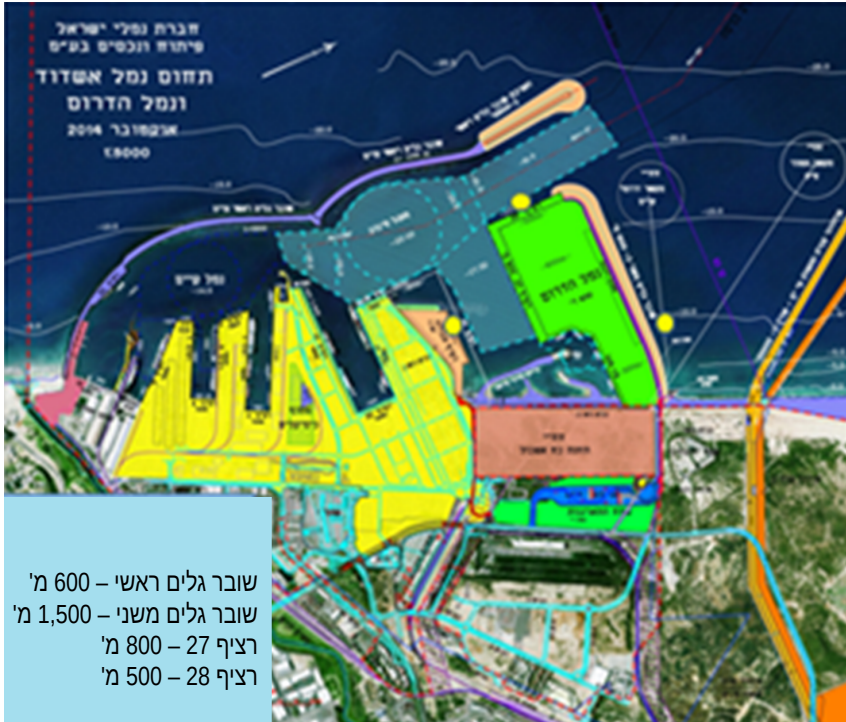
הארכת שובר גלים ראשי נמל אשדוד – 600 מטר.

הקמת שובר גלים משני – 1,500 מטר.

עומק מים – 17.3 מטר.

תעלת כניסה באורך 1 ק"מ בעומק 24 מטר.

הקמת מסילת רכבת למסוף המכולות.



איור 5. נמל הדרום



איור 6. הארכת שובר גלים נמל אשדוד



איור 7. נמל אשדוד אזור ייבוש נמל הדרום (נכון למחצית 2017)

צי הסוחר הישראלי

ענף הספנות הוא אחד מהענפים הגלובליים ביותר בעולם, מאחר שהוא אינו מחייב בהכרח קשר בין מקום הרישום של חברת הספנות, מקום הרישום של האוניות (דגל האונייה), מקום האספקה של השירות ולאומיות של צוות האונייה. זאת אחת הסיבות 'לברירה' של אוניות לרישום "בדגלי נוחות" כדי להקטין את עלויות המס ואת עלויות העמידה ברגולציה. לכן, כאשר סוקרים את צי הסוחר הישראלי יש להבחין בין אונייה בדגל ישראלי לפי חוק הספנות (כלי שיט) תש"ך 1960, ובין אונייה בדגל זר בשליטה ישראלית לפי חוק הספנות (כלי שיט זר בשליטה של גורם ישראלי, תשס"ה 2005).

ביולי 2017 עמד צי האוניות שבבעלות ובשליטה ישראלית על 34 אוניות במעמס 1,832,000 טון (DWT)⁹. מתוך אלה שמונה אוניות הניפו דגל ישראל.

צים שירותי ספנות: בבעלות/שליטה של חברת צים שמונה אוניות במעמס 434,000 טון, כולן אוניות מכולה. מתוכן שלוש אוניות נושאות דגל ישראל. החברה מחכירה אוניות אלה לטווחי זמן שונים.

חברת אקס.טי ספנות: לחברה 12 אוניות במעמס 926,000 טון, מתוכן שתי אוניות מכולה, אוניית צובר פחם אחת. שתי אוניות נושאות דגל ישראל.

חברות אחרות: שבע אוניות מטען כללי, 2 אוניות צובר גרעינים, אונייה אחת להובלת פחם במעמס כולל של 471,000 טון.

חלקה של חברת צים שהייתה בעבר עמוד התווך של צי הסוחר הישראלי, ירד דרסטית. חברות אחרות הגדילו את מספר האוניות שברשותן והן מהוות את צי "הברזל" האמור להיות מגויס לצרכים השונים של המדינה בעת צורך.

מס תפוסה – TONNAGE TAX

בענף הספנות העולמי התפתח רישום בדגלי נוחות. כלומר "בריחה" של ציי סוחר למדינות עם משטר מס ורגולציה נוחים יותר. כפתרון לזליגה זו של אוניות בדגלי נוחות ואיושן בצוותים זרים פיתחו באירופה תמריץ בצורת "מס תפוסה". כלומר, תשלום מס לפי תפוסה של כלי השיט שבבעלות כל חברה (מס מוקטן המעודד גידול בתפוסה), לעומת מס חברות בשיעור גבוה יותר (בישראל 26%). משטר מיסוי זה המקל על חברות ספנות, מלווה בהתחייבות מצד בעלי אוניות לאיוש לאומי חלקי (צוות ישראלי), והשתתפות בהוצאות ההכשרה של הקצונה הזוטרה.

חיקוק מס תפוסה בכנסת כתחליף למס חברות המשולם היום על ידי חברות הספנות הישראליות נמצא בשלבים מתקדמים. הטיפול במס נעשה על ידי משרד האוצר, רשות המיסים ומנהל הכנסות המדינה. משרד התחבורה שותף ותומך בחוק מס תפוסה.

חוק מס התפוסה אושר לפני מספר חודשים (במחצית 2017) על ידי ועדת שרים לענייני חקיקה, ונמצא כרגע במשרד המשפטים בשלב ניסוח החוק. לאחר סיום הניסוח יועלה החוק לדיון בכנסת לקריאות ראשונה, שנייה, ושלישית כהצעת חוק. אם יאושר, ימיר כאמור את מס החברות המוטל על חברות ספנות ישראליות. ספק גם אם בשנת 2018 תסתיים החקיקה של המס.

כוח אדם ימי

בין שאר הסיבות שגרמו לחברות ספנות ישראליות לעבור לדגלי נוחות כדי להקטין את הוצאות תפעול האוניות ניתן לציין גם את עלויות השכר הגבוהות של קצינים וימאים ישראלים לעומת עלויות השכר של קצינים וימאים מארצות ממדינות מתפתחות. ממשלת ישראל פעלה לסבסד את ענף הספנות כדי לשמור על קיומו של צי סוחר ישראלי, אוניות וימאים, וזאת בשורה של החלטות ממשלה שקבעו חובת איוש בצוות ישראלי מינימלי

(קצינים בלבד), סבסוד וסיוע כספי וכן הקלות מס. כל אלו לא עצרו את הקיטון במספר האוניות המניפות דגל ישראל, או הנמצאות בשליטה ישראלית.

כיום (2017) נמצאים בצי הסוחר הישראלי 630 ימאים מתוכם 207 ישראלים. מספר הקצינים הפעילים עומד על 255 מתוכם 166 ישראלים, כל הצוערים הם ישראלים.

המספר הקטן של צוערים בצי הסוחר (כ-20) ומיעוט של אוניות בדגל ישראל מקשה על גיוס צוערים חדשים ועל פתיחה של קורסים במכון להכשרה ימית בעכו.

המחסור בכוח אדם ימי משליך גם על תפעול הנמלים בישראל, על הפיקוח הממשלתי הישראלי (רגולציה) כמו גם על איוש תפקידי חוף בחברות הספנות בקציני צי סוחר מנוסים, שכן כל אלו חייבים ניסיון ימי ומקובל שהם צומחים לתפקידים אלו מתוך הצי הישראלי. הצפי הוא שגם אוכלוסיית הנתבים במדינה הניזונה מרבי חובלים מנוסים מצי סוחר תקטן עד כדי קשיים באיוש התקנים בנמלים.

תחזית עגומה זו עלולה לגרום ל"מותה" של הספנות הישראלית (אוניות וצוותים), אלא אם כן תטופל באופן מתכלל, אסטרטגי ומערכתי. השלב הראשון בטיפול בנושא זה הוא הכרה ממשלתית בחשיבות קיום צי סוחר משמעותי ואוכלוסיית ימאים כשירה ומספיקה (בעיקר קציני סיפון ומכונה) לכלכלת המדינה וביטחונה. אולם אופי פעילות הכלכלה העולמית ובעקבותיה של מדינת ישראל הנותנת דגש מרבי לנושאי רווח והפסד – מגבילים את הסיכוי להתפתחות צי סוחר ישראלי.

סיכום ומסקנות

מנפלאות התחרות בענף הנמלים

מאז תחילת הרפורמה בענף הנמלים אנחנו רואים תחרות הולכת וגדלה בין נמלים ובין התאגידים המורשים הפועלים בשטחם. גם מבלי לנתח במלואה את תוצאות הרפורמה בנמלים, ניתן לומר כי קיימת תחרות אמיתית בין חברות נמל ובין תאגידים מורשים. גורם התחרות כמשפיע על רווחי החברה/תאגיד הופנם באופן מהותי בקרב ההנהלות, ואומנם הן פועלות באופן פרואקטיבי כדי לשפר את יכולת התחרות שלהן במטרה להיות אטרקטיביות ולמשוך בדרכים שונות את חברות הספנות לפעול בתחומן. חברות הספנות מצידן מושפעות על ידי היבואנים והיצואנים (המשתמשים) בקביעת נמל היעד והתאגיד המורשה הנבחר לפריקה/טעינה. זו עדיין אינה תחרות מלאה, ואף לא תחרות משוכללת, אולם מסתמן כי התחרות תגבר עם כניסת המפעילים החדשים (המפרץ, הדרום) ותוצאותיה יניבו "רווחים" משמעותיים למשתמשים ולכלכלה הישראלית כולה בתחומים הבאים:

- שיפור השירות.
- עלויות מופחתות ובאופן עקיף הקטנת עלויות היבוא (יוקר המחיה).
- הקטנה בנזקים.
- מהירות תגובה, קיצור זמני המתנה ושהייה בנמלים (יעילות).
- גמישות בחירה בין תאגידים.

פיתוח נמלים בעתיד

תכנון נמל משלב גיבוש התפיסה הכללית ועד להפעלתו אורך זמן רב מאוד (10-20 שנה), מאחר שיש צורך לטפל בנושאים רבים כגון: תחזיות מטענים, סטטוטורי, מיקום, תכנון ראשוני, מקורות תקציביים, תכנון מפורט, מכרזים, ביצוע תשתיות, היערכות מפעילים ועוד. אוכלוסיית מדינת ישראל צפויה להמשיך ולגדול ועימה צפויה גם הכלכלה להמשיך ולצמוח. לאור זאת, הנמלים הקיימים, לרבות המסופים החדשים, לא יתנו מענה לתנועת המטענים בעוד מספר שנים לא רב (15-20) שנה.

לכן יש לחשוב, ויפה שעה אחת קודם, מה תהיה ההתפתחות הבאה של הנמלים (הקמת נמלים על גבי איים מלאכותיים, פיתוח נמלים קיימים, נמלים חדשים במיקום אחר ועוד)? מומלץ לחזות את ההתפתחות בתנועת המטענים ולגבש חזון ותוכנית עבודה לפיתוח יכולות טעינה ופריקת מטענים לעתיד.

רכישת יכולות מתקדמות של טעינה ופריקה של מטענים על ידי נמלי מדינת ישראל עשויה אף למצב את אופייה האסטרטגי ולשמש גם (בין היתר) מכפיל כוח ביטחוני מדיני וכלכלי.

מיסוד חנ"י כלנד-לורד

שיטת הלנד-לורד בהפעלת נמלים היא המתאימה ביותר לנמלי ישראל בנסיבות הקיימות. ההתממהות בהפיכתה של חנ"י כלנד-לורד של הנמלים באופן מלא עלולה לפגוע בתפעול הנמלים על תאגידיהם והמסופים החדשים. מומלץ שמנהלות הנמלים הקיימות (חיפה, אשדוד), שהן תשתית ניהולית מתאימה לייסוד הלנד-לורד (PORT AUTHORITY) יבוטלו ותחתם תהפוך חנ"י כלנד-לורד רשמי כחוק. מסמך זה אינו בא להציע מהו המבנה הנכון של חנ"י כלנד-לורד. מומלץ לקיים דיונים מעמיקים ומתקדמים, לגבש מבנה ארגוני של חנ"י כלנד-לורד ולהוציא לפועל מבנה חדש, מוקדם ככל האפשר, בוודאי לפני פעילות המסופים החדשים המתוכנן ל-2021 (המפרץ, הדרום).

גוויעתה של הספנות והימאות במדינת ישראל – האם כורח?

הספנות והימאות במדינת ישראל נמצאות במגמת דעיכה זה שנים רבות. החלטות ממשלה ופעילות רספ"ן מנסות לשמור על הגחלת במאמצים מרובים, אולם ללא שינוי משמעותי. אם נמשיך במגמה זו (אין סיבה להאמין שלא) נמצא את עצמנו ללא ספנות (בפועל, למרות צי הברזל הקטן, זה המצב כבר היום) ובמספרים הולכים וקטנים של ימאים (מדובר על קציני ים בלבד, ימאים – דירוגים ישראלים, אין לנו שנים רבות). תחזית עגומה זו מחייבת חשיבה אסטרטגית, לאומית, מערכתית באשר לספנות וימאות במדינה. נושא זה ישפיע גם על תחום החינוך הימי (בתי ספר ימיים) שגם הוא בגוויעה מתמשכת (מסמך זה אינו עוסק בנושא החינוך הימי). יש צורך להעלות את הנושא לרמה הלאומית של ממשלת ישראל והכנסת מאחר שהכרתם בחשיבות האסטרטגית של הנושאים הנ"ל תפעיל את המערכות השונות לגיבוש מענה מתאים.

תמרון אוניות ענק בנמלי ישראל

בשולי הסיכום החלטתי להעלות נושא חשוב זה לתודעת הקוראים. אוניות הענק הנכנסות לשירות ואלה שעתידות להיכנס מחייבות חשיבה מקצועית באשר לאפשרויות התמרון שלהן בנמלים הקיימים, ובאלו שאמורים להיות מתוכננים.

מבנה הנמלים הקיימים (שהינו נתון ואינו מאפשר שינוי מהותי), יטיל מגבלות תמרון לאוניות הענק ברמה כזו שיש לתכנן אמצעים מתאימים על מנת להקטין את המגבלות ככל האפשר. המבנה הקיים הוא גבולי בתמרון אוניות הענק. יש לפתח ולהצטייד באמצעים כגון: גוררות מתאימות וחזקות, עזרי ניווט, תאורה ועוד. העברת מחלקות ים בהקדם מחברות נמל חיפה ואשדוד לחנ"י יאפשר פעילות זו ללא עיכובים.

צמצום מגבלות התמרון בנמלים הקיימים ישפיע על יעילותם במתן שירות לחברות הספנות.

בתכנון הנמלים העתידיים יש צורך לחזות את גודל האוניות ששייטו בימים בעתיד הרחוק (20 שנה ומעלה), ולשקול מתן פתרון כדי לאפשר יכולת תמרון של אוניות ענק.