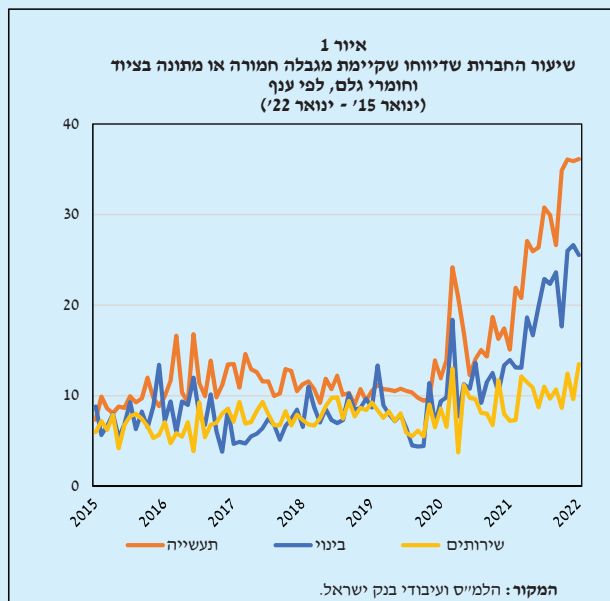


תיבה ב'-1: עליית מחירי ההובלה הימית במשבר הקורונה והשפעתה על כלכלת ישראל

בתחילת 2020, בעקבות התפרצות משבר הקורונה העולמי והסגרים הנרחבים בארץ ובעולם בגל הראשון, ירד הביקוש לסחורות ברחבי העולם ירידה תלולה¹. במאי 2020 שיעור שיא של 12% מקיבולת ספינות ההובלה העולמית הייתה לא פעילה, תוצאת ביקוש נמוך. בתגובה נקטו חברות הספנות צעדים משמעותיים לצמצום עלויות ושימור רמתם של מחירי השילוח, כולל השבתה זמנית של חלק מהקיבולת שלהן. במחצית השנייה של 2020 התחדשו הביקושים העולמיים למוצרים ולסחר בקצב מהיר ובעוצמה חזקה מהצפוי, וכך גם הביקוש להובלה במכולות, אך יכולתו של ההיצע להתרחב בקצב דומה הייתה מוגבלת, ולכן מחירי השילוח החלו לעלות במהירות. בספטמבר 2020 ירדה הקיבולת הבלתי-פעילה ל-3.5%, פחות מהממוצע שלה בתקופה טרם המשבר. התחדשות המהירה של הפעילות יחד עם מגבלות הקורונה, שהאטו את העבודה בנמלים, יצרו מעגל קסמים (vicious circle): גרמו לעומסים בנמלים הגדולים בעולם, לפקקי ספינות ולעיכובים בפריקת מכולות, וכך הגבילו את מלאי ההובלה הזמין והעלו את מחירו עוד יותר. בעיות אלו גם הגבילו את היצע המכולות הפנוי, גם גרמו למכולות להיערם במדינות מייבאות (בעלות יבוא נטו חיובי), וכך גרמו למחסור במכולות במדינות מייצאות

(בעלות יבוא נטו שלילי גדול). בעיות לוגיסטיות שונות נוספות, כגון חסימת תעלת סואץ ל-6 ימים במרץ 2021, תרמו גם הן למגבלות ההיצע בתחום וללחץ לעליית מחירי ההובלה בשיעורים קיצוניים² (איור 2). למרות עלייה זו גדל הסחר העולמי ב-2021 ב-9.3% (איור ב'-7, לוח ב'-2), ומספר המכולות ששונעו גדל בכ-15%. בעקבות העלייה גדלו ההכנסות והרווחים של חברות הספנות בשיעורים



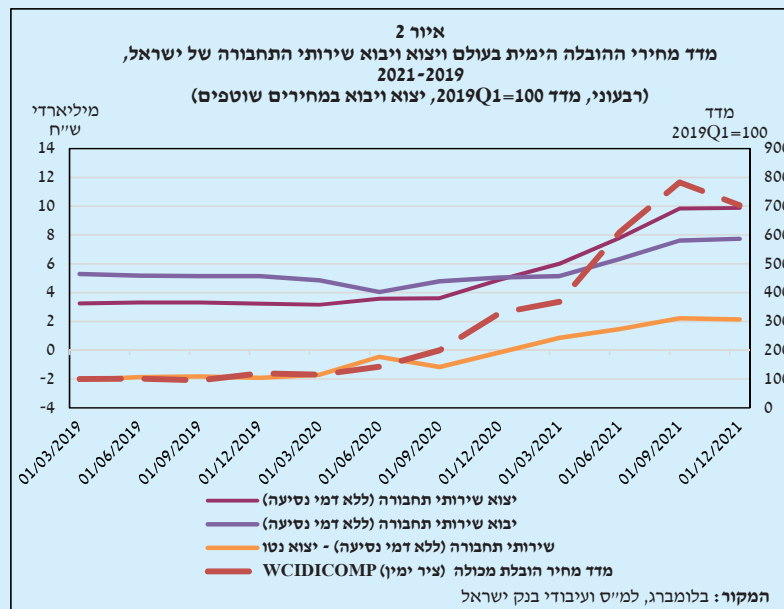
¹ Review of Maritime Transport 2021, Chapter 5, November 2021, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

² האיור מציג מדד מצרפי מקובל למחירי ההובלה בעולם. עם זאת חשוב לשים לב שמדד זה לא תופס את ההשפעה הספציפית של התפתחות זו על ישראל דווקא. מחירי ההובלה משתנים באופן ניכר לפי קריטריונים רבים, כולל לפי היעדים וגודלי הספינות.

גבוהים במיוחד. רווחי הענף בעולם, שהסתכמו ברבעון הראשון של 2020 בכ-1.6 מיליארד דולרים, האמירו ברבעון הראשון של 2021 לכ-27.4 מיליארדים. הענף הרוויח ב-2021 כ-100 מיליארד דולרים, לעומת 25.4 מיליארדים ב-2020.

התפתחות זו העלתה במידה משמעותית את עלויות ההובלה של היבוא גם לישראל. לפי סקר המגמות בעסקים של הלמ"ס החלה באמצע 2020 עלייה של דיווחי החברות בענפי התעשייה והבנייה על מגבלות מתונות או חמורות בציוד וחומרי גלם. בסוף 2021 כ-30% מהחברות בענפים אלו דיווחו על מגבלות, לעומת כ-10% בשנים הקודמות (איור 1). האירוע כמעט לא השפיע על דיווחי חברות השירותים (המייבאות רק מכונות וציוד ולא חומרי גלם), מה שתומך באבחנה שהאירוע פגע בעיקר בענפים אשר בהם כמות היבוא הפיזי גדולה, ופסח על ענפים שבהם כמותו קטנה יחסית אך אולי הערך הכספי ליחידת יבוא גבוה יותר.

הוצאות יבוא שירותי ההובלה של ישראל עלו ב-2021 בעקבות התפתחות זו עלייה משמעותית. יבוא שירותי התחבורה (ללא דמי נסיעה) ב-2021 היה גדול ב-29% מאשר ב-2019. (לשינויים בסך היבוא ראו לוח ב' 7.7) אף על פי כן השפעת האירוע על התוצר של ישראל ככל הנראה חיובית, וזאת משום שישראל היא גם יצואנית משמעותית של שירותי תחבורה, במיוחד שירותי הובלת מטענים בין נמלים זרים.³ יצוא שירותי התחבורה (ללא דמי נסיעה) של ישראל ב-2021 עלה ב-155% על היקפו ב-2019. מבחינה מקרו-כלכלית גידול זה של היצוא פיצה ואף יותר על גידול היבוא, כפי שניתן לראות ביצוא התחבורה נטו באיור 2. חשוב גם לשים לב שהגידול של יבוא ההובלה לא כולו עליית מחיר.



³ מדובר בעיקר בפעילות של חברת הספנות "צים", שמחזורה השנתית בשנת 2021 הגיע לכ-10.7 מיליארדי דולרים, לעומת 4 מיליארד דולרים ב-2020. ראו: Zim Integrated Shipping Services Ltd. (2022), 2021 Annual Report, 09/03/2022, <https://investors.zim.com/financials/sec-filings/sec-filings-details/default.aspx?FilingId=15643997>.