

משבר הקורונה וסקטור הספנות – לקחים והמלצות לישראל

אהוד גונן¹

תקציר

משבר הקורונה הוא משבר כלכלי ייחודי שנגרם עקב 'שוק' חיצוני הן בצד הביקוש והן בצד ההיצע. במרבית מדינות העולם נרשמו הפרעות ועיכובים ברמות שונות בתפקודה של השרשרת הלוגיסטית אולם ניתן לומר בהכללה כי השרשרת הלוגיסטית העולמית ובישראל הוכיחו עצמן כעמידות עד כה במשבר הנוכחי.

באופן ספציפי לתחום הספנות, עקב ירידה חדה בביקוש להובלה ימית בוטלו הפלגות, קווי הפלגה ופקידות נמלים רבות והערכה היא כי לפחות 10% מנפח הובלת המכולות העולמי מושבת. בנוסף חברות הספנות צפויות לשנות מסלולים לאור שינויים במחירי הדלק (בעיקר הקפת אפריקה במקום מעבר בתעלת סואץ) ולהעביר לגריטה אוניות ישנות. לא נרשמו ביטולים משמעותיים בפקידת אוניות את נמלי ישראל, הספנות ממשיכה לפקוד את נמלי הארץ.

בתחום הנמלים, מרבית נמלי העולם עובדים (אם כי ברמות שונות של תפוקה). השינויים בנתיבי תנועת המטענים ובעיות כוח אדם גורמים 'לפקקים' בנמלים מסוימים מצד אחד ולהצטברות של מכולות ריקות. כל סקטור הלוגיסטיקה בישראל הוחרג ממגבלות תקנות החירום שהוטלו על ידי הממשלה. הנמלים בישראל עובדים במתכונת ייעודית וע"פ הוראות משרד הבריאות.

סקטור ספנות הקרוז שנהנה מצמיחה חסרת תקדים בשנים האחרונות נתפס כחוליה החלשה בתחום הספנות כאשר נראה כי אוניות העמוסות באלפי נוסעים ואנשי צוות יכולות לגרום לבעיות בסדר גודל לאומי כאשר מתרחש אסון על גבי אוניה כזו.

המלצות המסמך הן בתחום היערכות לטיפול בספנות הקרוזים (כשזו תתחדש), שיווק טכנולוגיות ישראליות חדשניות בתחום השמרני של הספנות והנמלים כגון מסחר אלקטרוני וספנות אוטונומית ותוכנית הכשרה מסיבית של כוח אדם מובטל לתחום הספנות החופית ולצי הסוחר והחייאת עבודת הימאי הישראלי ומעמדו וזאת במסגרת המוכנות הלאומית למצב חירום בטחוני בו עקב אירוע מלחמתי בו לא תפקודנה אוניות זרות את נמלי ישראל (כפי שהיה במלחמת לבנון השנייה 2006).

¹ מכון וידרא לחקר הספנות והנמלים הוקם בשנת 1969 ופועל כיום כחטיבה במרכז למדיניות ואסטרטגיה ימית באוניברסיטת חיפה. אהוד גונן חוקר בתחום הספנות והנמלים המתמחה בנושא יוזמת החגורה והדרך (BRI) של סין.

כללי

משבר הקורונה שהתפרץ בינואר 2020 הינו משבר ייחודי מבחינה כלכלית בכך שהביא לפגיעה בזמנית הן בצד ההיצע והן בצד הביקוש. צד ההיצע נפגע עקב עצירת הפעילות במפעלים וחברות עקב הנחיות ממשלות בכל רחבי העולם לעובדים להישאר בביתם ולא להגיע למקומות העבודה, מחסור בחומרי גלם או השבתה יזומה של מערכות לוגיסטיקה על ידי הרשויות. מצד הביקוש גרם המשבר לעליה בביקוש למוצרים ספציפיים כגון מוצרי מזון בסיסיים² אולם מנגד לירידה חדה בביקוש לשאר המוצרים שנבעו הן מהקטנת ההכנסה הפנויה בידי הצרכנים (שהם בעצמם גם עובדים המרותקים לביתם בדר"כ ללא פרנסה), הן מתוך חוסר האפשרות להגיע פיזית למרכזי קניות ואולמות תצוגה וכמובן גם מסיבות פסיכולוגיות של צמצום רכישת מוצרי מותרות ויוקרה, צמצום בנסיעות תיירות ועוד, עקב תפיסה פסיכולוגית שמרנית של צמצום צריכה בעיתות של חוסר ודאות והפסדים כלכליים וירידה חדה בערך הנכסים הפיננסיים שבידי הציבור עקב נפילות שערים בבורסה.

שרשרת הלוגיסטיקה אחראית על הובלת המוצר משער המפעל עד הצרכן הסופי ולכן במצב של ירידה בהיצע וירידה בביקוש יש גם ירידה חדה בפעילות לכל אורך השרשרת הלוגיסטית. השרשרת הלוגיסטית בעולם הגלובלי כוללת חוליות רבות כגון תחבורה יבשתית (משאיות, רכבת), הובלה אווירית, הובלה ימית. רשויות (לדוגמא אישורי מכס, תקינה ובריאות) והפצה סופית לנקודות המכירה או לצרכנים הסופיים.

נראה, בניגוד למגיפות אחרות בהיסטוריה שהתפשטו בעולם על גבי הימים באמצעות אוניות,³ התפשטות מגפת הקורונה התרחשה בעיקר בתווך האווירי למעט נושא אוניות הקרוז שסיקר בהמשך. תנועת התיירות העצומה (כ 1.4 מיליארד כניסות תיירים באופן מצטבר בכל מדינות העולם בשנת 2019),⁴ תנועת אנשי עסקים ועוד, סייעו להתפשטות הווירוס בעולם בפרקי זמן של ימים בודדים.

לפחות עד מועד כתיבת שורות אלו, צווארי הבקבוק של השרשרת הלוגיסטית לא היו בתחום ההובלה הימית כי אם בתחום ההובלה האווירית והיבשתית. בימים שבשגרה מעל למחצית המטען

² יש לציין גם כי העלייה בביקוש הבייתי למוצרי מזון התמתנה קמעה עקב ירידה בביקוש המוסדי למוצרי מזון (כגון בתי מלון, חדרי אוכל במקומות עבודה, חברות קיטרינג וכו').
³ לדוגמא מגיפת הדבר 'המוות השחור' (1347-1351) שהגיעה לאירופה בדרכי היבשה מאסיה (דרך המשי) לאזור הים השחור ומשם בדרכי הים לכל אגן הים התיכון ולאירופה. מגיפת השפעת הספרדית (1918-1919) שהתפשטה כנראה מארה"ב על ידי חיילים שהובלו באוניות לאירופה במלחמת העולם הראשונה.

⁴ International Tourism Highlights, World Tourism Organization (UNWTO), 2019.
<https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>

המסחרי האווירי מובל בבטן מטוסי נוסעים (לצד כבודת הנוסעים), והשאר במטוסי מטען ייעודיים.⁵ עם צמצום טיסות הנוסעים עקב ירידה חדה בתנועת התיירות והגבלות תנועה שהוטלו על ידי הרשויות, נוצר מחסור בנפח הובלה אווירי (לדוגמה בביג'ינג)⁶ ולקח לחברות התעופה זמן (לעיתים שבועות) כדי להסב את מטוסי הנוסעים למטוסי הובלת מטען. ארגון התעופה העולמי (IATA) יצא בשורה של המלצות והנחיות חירום כדי להתמודד עם המצב.⁷ בנוסף, מדינות מסוימות הלאימו באופן זמני את ציי המטוסים או רכשו נפחי הובלה גדולים מראש וזאת לצורך הטסת ציוד חירום וציוד רפואי ובכך ההובלה האווירית נפגעת עוד יותר.

עבור מטענים המובלים בים, נראה מתוך דיווחי בעלי המטענים, כי נקודות המשנק היו בחלק היבשתי של הובלת המטען כגון בעיות במעבר פיזי של סחורות בין מדינות ובין אזורים בדרכן אל הנמל באותה מדינה עקב מגבלות מינהלתיות (כגון בין מחוזות בסין, בין מחוזות באיטליה וכו') ומחסור משמעותי בנהגים עקב מגבלות תנועה ועבודה שהוטלו על ידי הרשויות.⁵

נמלים

באופן כללי החלק הארי של נמלי העולם המשיכו וממשיכים בעבודתם אם כי לעיתים קרובות במתכונת מצומצמת.

הקטנת מספר ההפלגות ושיבושים בשרשרת הלוגיסטית גורמים "לפקקים" בנמלים המרכזיים ולאחסון סחורות במחסנים, לבעיית צפיפות זו מצטרפת בעיה של מכולות ריקות רבות "הסותמות" חלק מהנמלים או שמנגד חסרות מכולות ריקות להעמסה (ר' להלן).

חוסר הוודאות בנוגע לעמידות הווירוס לאורך זמן והאפשרות כי המטענים עצמם יכולים להיות נגועים הביא חלק מהמדינות לקביעת זמני הסגר למטענים עצמם (שבועיים מיום עזיבת המטען את מדינת המקור) בתחילה בעיקר עבור משלוחים מסין ובהמשך מכל המדינות בהן אירעה התפרצות. בהקשר זה יש לציין כי בהפלגות שארכו מעל ל 14 יום אין צורך בבידוד המטען שכן האוניה כולה על ציוותה הייתה מבודדת בים. הדבר נוגע בעיקר לתחום המטען הכללי ולא למכולות. אוניות מכולה עוצרות בד"כ בנמלים רבים לאורך הדרך.

⁵ Freight-ton kilometers of main cargo aircraft and aircraft with combined passenger and freight capacity as a share of world total in 2016 and 2036, Statista, E. Mazareanu, 26 Sep 2018.

<https://www.statista.com/statistics/535543/worldwide-freight-ton-kilometer-share-belly-cargo-and-main-cargo>

⁶ דו"ח התמודדות עם וירוס הקורונה בקרב מדינות נבחרות, מינהל סחר חוץ במשרד הכלכלה, 1 באפריל 2020.

⁷ Action Cargo: COVID-19, IATA. <https://www.iata.org/en/programs/cargo>

בנוסף חוסר התפקוד של הרשויות במדינות מסוימות עקב סגירה או צמצום של פעילות משרדי הממשלה גרם לכך כי סחורות נשלחו ללא אישורים מתאימים והגיעה לנמל היעד ללא אישורי מכס, תקינה בריאות וכו' ולא היו מורשות להיכנס או לצאת מבחינה חוקית למדינה. בדרכי נפתרו בעיות אלו בתוך ימים ספורים על ידי היתרים זמניים, הארכת פטורים וכו' מצד המדינה המקבלת.

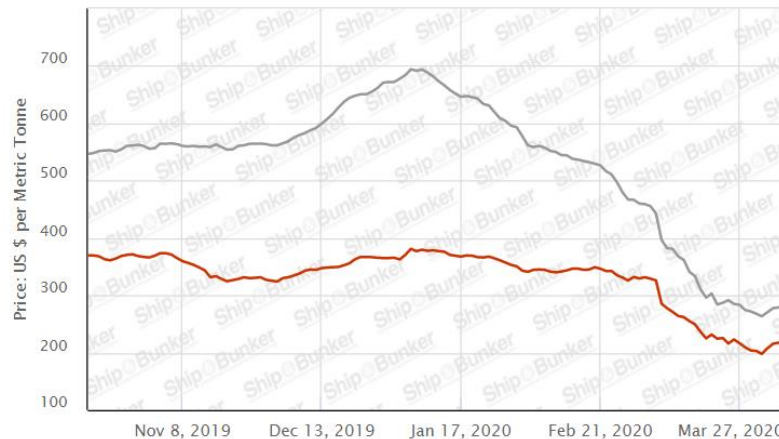
ספנות

סקטור הספנות נכנס לשנת 2020 במצב כלכלי טוב בסיכויים ורווחים נאים באופן יחסי, דבר הנכון לחברות הספנות הגדולות. היעד המרכזי עימו התמודדה הספנות העולמית בתחילת שנת 2020 היה מעבר לדלקים דלי- גופרית. על פי הנחיות ארגון הספנות העולמי (IMO) המעבר לשימוש בדלקים דלי גופרית נכנס לתוקף בראשון בינואר 2020 וחייב הערכות טכנולוגיות וכלכליות משמעותיות מצד חברות הספנות ברכישת דלק דל גופרית או ברכישת מסננים מיוחדים (Scrubber) להקטנת פליטות הגופרית מהאוניות.⁸ עלות הדלקים דלי הגופרית הגיעה בתחילת ינואר 2020 לכדי 300 דולר לטון דלק מעל למחיר הדלקים הרגילים (ר' תרשים מס' 1 להלן).

במקביל לירידה בפעילות הספנות עם התפשטות משבר הקורונה בעולם החל מחודש פברואר, שכאמור התרחש לכל אורכה של השרשרת הלוגיסטית, מתרחש קרב בין סעודיה ורוסיה על קביעת המחירים בשוק הנפט. מתחים גיאופוליטיים אלו בין מפיקות הנפט יחד עם הירידה בביקושים לנפט עקב משבר הקורונה הן בתחום התחבורה והן בתעשייה- גרמו לירידה חדה במחירי הנפט הגולמי לכדי 20 דולר לחבית, (הרמה הנמוכה ביותר מזה 25 שנה). לפיכך משקל רכיב הדלק שהוא רכיב משמעותי בעלויות התפעול של האוניות מתוך סך העלויות-קטן.

בנוסף, בתחום הדלקים דלי הגופרית, לאחר צניחת מחירי הנפט הצטמצם הפרש בעלויות דלקים דלי גופרית ודלקים רגילים ועומד על סך של עשרות דולרים בודדים. כתוצאה מכך חברות הספנות ביטלו את היטלי דלק שהוטלו על בעלי המטענים טרם המשבר.

⁸ Sulphur 2020 – cutting sulphur oxide emissions, IMO 2019.
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Sulphur-2020.aspx>



תרשים מס' 1: מחיר לטון של דלק דל גופרית לספנות (VLSFO) בצבע אפור אל מול מחיר לטון של דלק לספנות (IFO) בצבע אדום.⁹

מהצד השני, ירידה בנפח ההובלה הימית הביא למיליוני מכולות ריקות ללא שימוש בעולם. ההערכה היא כי שלוש חברות הספנות הגדולות הורידו כל אחת את תעבורת המכולות שלהם ב-50-100 מיליון מכולות (TEU) בחודשים פברואר-מרץ. מכיוון שכל מכולה עוברת בהפלגה בדרך כלל ביותר מנמל אחד, הרי המשמעות היא ירידה בסך מאות מיליוני מכולות באופן מצטבר בתנועת מכולות בכל נמלי העולם¹⁰ (נמל חיפה משנע לדוגמא כמיליון וחצי מכולות בשנה).¹¹ מכולות ריקות אלו סותמות נמלים מסויימים ומנגד יש מחסור במכולות ריקות ביעדים אחרים. תופעה זו מחייבת את חברות הספנות להוציא הפלגות של אוניות המשנעות מכולות ריקות כדי לפנות את המכולות וגורמות להטלת היטלי צפיפות בנמלים מסויימים המתגלגלים לבעלי המטענים- בעוד שבפועל נפח השינוע יורד.

הירידה בביקוש להובלה ימית הביאה לביטול של מאות קווי הפלגה, איחוד יעדים וצמצום של הפלגות קיימות, בסה"כ ההערכה בתעשייה כי ישנה ירידה בסדרי גודל של מעל 20% בתנועת הספנות העולמית.¹² מרבית הביטולים נרשמים בקווי אסיה- אירופה והים התיכון אולם ההערכה היא כי עם התפשטות המגיפה יבוטלו קווים רבים יותר גם הסחר הטראנס אטלנטי (אירופה ואפריקה- ארה"ב ואמל"ט) והטראנס פאסיפי (אסיה- ארה"ב). בנוסף, עודף היצע בהובלה ימית לצד ירידה במחירי הדלק והרצון שלא להעמיד אוניות 'על עוגן' הביא חלק מחברות ספנות לשנות

⁹ Ship&Bunker, <https://shipandbunker.com/prices>

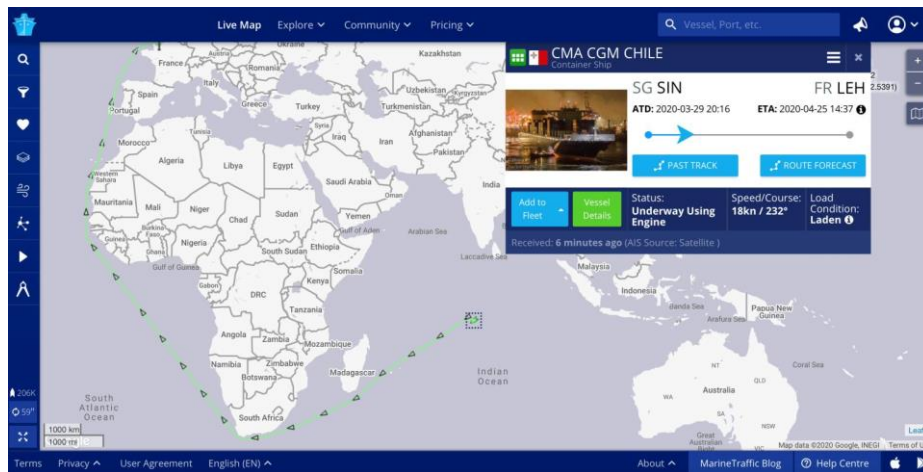
¹⁰ דיוויד גולין מנכ"ל מרסק ישראל בוועידת וידאו 6 אפריל 2020.

¹¹ נמל חיפה- רואים את העתיד, הוצאת נמל חיפה 2019,

<https://www.haifaport.co.il/wp-content/uploads/2019/05/booklet-heb.pdf>

¹² Container shipping lines cancel hundreds of sailings to stem losses as Covid-19 pandemic hits global trade. Ryan Swift, South China Morning Post, 10 April 2020

את נתיב הפלגות הקווים מאסיה לאירופה ולעבור דרך דרום אפריקה וכיף התקווה הטובה במקום ההפלגה בנתיב הקצר יותר דרך תעלת סואץ. המסלול ארוך יותר ב 3,000 מיל ימי ועלותו בדלק גדולה בכ 200,000 דולר ארה"ב מההפלגה בתעלת סואץ (עבור אוניות ענק), אולם עלות המעבר בתעלה עומד גם הוא על מאות אלפי דולר לאוניה (כתלות בגודלה). מגמה זו הביאה את רשויות תעלת סואץ להציע הנחות במעבר אוניות בתעלה ובדמי השימוש בנמלי השיטעון הגדולים של התעלה (בעיקר פורט סעיד ואל סוח'נה).¹³ יש לזכור כי ההכנסות מדמי המעבר בתעלה, העומדות על 5.8 מיליארד דולר בשנת 2019,¹⁴ מהוות רכיב משמעותי בסך 6% מכל הכנסות ממשלת מצרים.¹⁵ יש לציין כי מצרים מתמודדת עם משבר כלכלי מתמשך ובעיה דמוגרפית חמורה וכי מצריים חנכה לפני 4 שנים את תעלת סואץ המורחבת שנבנתה תוך כדי הלוואות (מקומיות) גדולות.



תרשים מס' 2: אוניית ענק (Ultra Large Container Vessel (ULCV)) בשם Chile מקיפה את אפריקה במסעה מסינגפור לצרפת ואינה עוברת בתעלת סואץ, אפריל 2020.¹⁶

אם זאת עדיין ישנן מפעילים הבוחרים להעמיד את האוניות הבלתי מועסקות. אחת מחברות המחקר המובילות בתחום הספנות מעריכה כי כ 10% מנפח הובלת המכולות העולמי עומד ללא תעסוקה (אמצע אפריל).¹¹

¹³ רשות תעלת סואץ מפחיתה את דמי המעבר, פורטפורט, 2 אפריל 2020.

¹⁴ Suez Canal revenues increase slightly in 2019 – statement, Reuters, 4 January 2020. <https://www.reuters.com/article/egypt-suezcanal/suez-canal-revenues-increase-slightly-in-2019-statement-idUSC6N29000C>

¹⁵ Cabinet approves budget for FY 2018/19, refers it to Parliament, Egypt Today, 18 March 2018. <https://www.egypttoday.com/Article/3/45570/Cabinet-approves-budget-for-FY-2018-19-refers-it-to>

¹⁶ MarineTraffic LinkedIn page, <https://www.linkedin.com/company/marinetrtraffic/>

סקטור ספנות הקרוז שנהנה מצמיחה חסרת תקדים בשנים האחרונות נתפס כחוליה החלשה בתחום הספנות כאשר נראה כי אוניות העמוסות לעיתים בכעשרת אלפים נוסעים ואנשי צוות (לעיתים הרבה יותר מגודל העיר בה עוגנת האוניה) יכולות לגרום לבעיות בסדר גודל לאומי כאשר מתרחש אסון על גבי אוניה כזו. אסון כזה יכול להיות התפשטות מחלות אך גם התקפת טרור או תאונה ימית וטביעה. בתקשורת הכללית תוארו מקרים חמורים של התפרצות מגיפת הקורונה על סיפון אוניות קרוז הן ביפן והן בארה"ב,¹⁷ שלמרות היותן מדינות מפותחות ובעלות אמצעים, התקשו לטפל במשברים אלו שצרכו משאבים רבים.

מספנות

משמעות ההתפתחויות בתחום הדלקים היא כי לאור הירידה החדה במחירי דלקים דלי- גופרית יעדיפו ככל הנראה בעלי האוניות רכישת דלק דל גופרית וידחו התקנת מסננים. מספנות ימיות שעסקו בייצור המסננים המיוחדים (Scrubber) יוותרו ללא עבודה. מנגד העמדת אוניות עקב ירידה בביקוש להובלה ימית הינה הזדמנות לעריכת שיפוצים ואף החלפת צי האוניות על ידי גריטת אוניות ישנות (Scrapping) שעלויות התפעול שלהן גבוהות והמתנה עם הזמנת והפעלת אוניות חדשות יותר.

יש לציין כי השבתת מספנות בסין לתקופה של כשלושה חודשים עקב השבתת כל הפעילות התעשייתית במדינה במהלך משבר הקורונה, עיכבה בנייה של אוניות חדשות.

ישראל

במהלך חודשים פברואר -אפריל פרסמו הרשויות בישראל הנחיות והמלצות עקב התפשטות נגיף הקורונה בעולם ובישראל. ההגבלות החלו עם איסור כניסת תיירים מסין וממדינות נוספות באסיה (30 בינואר 2020), השבתת מערכת החינוך (12 במרץ) ואיסור יציאה מהבית למרחק הגדול מ 100 מטר (25 מרץ) ועד סגר כללי במהלך ליל הסדר (8 אפריל).

בישראל לא הוכרז באופן רשמי מצב חירום לאומי ולא הופעל משק לשעת חירום. ההחלטות בדבר ההתמודדות עם התפרצות נגיף הקורונה התקבלו באופן של החלטות ממשלה שקבעו תקנות לשעת חירום. החל מתאריך 23 מרץ החלה לפעול גם 'ועדת הקורונה' שהוקמה בכנסת החדשה (הכנסת 23).

¹⁷ Inside the cruise ship that became a coronavirus breeding ground, The Guardian 6 March 2020, <https://www.theguardian.com/global-development/2020/mar/06/inside-the-cruise-ship-that-became-a-coronavirus-breeding-ground-diamond-princess>

החלטת ממשלה 4912 מיום 21 מרץ 2020¹⁸ קבעה כי הפעילות הכלכלית צומצמה בכל ארגון לכדי 30% מהעובדים (לאחר מכן צומצמה עוד יותר) וכן נקבעו מפעלים חיוניים ועובדים חיוניים בארגונים, בחברות ובמשרדי הממשלה השונים. סקטורים מסוימים הוחרגו מההחלטה זו. תוספת לתקנה 2(י) (2) החריגה למעשה את כל תחום הלוגיסטיקה ובכלל זה את חברות הספנות ואת הנמלים ממגבלת 30%. התקנה קובעת החרגה של "שירותי הובלה, אחסנה ועמילות מכס (1) שירותי שינוע מטענים והובלה בתחבורה יבשתית, אווירית וימית ומסופי המטען המשמשים אותם", כאמור בפועל כל סקטור הלוגיסטיקה.

בהתאם להחלטה הנ"ל עברו נמלי ישראל לפעול במתכונת חירום מצומצמת בהתאם להנחיות משרד הבריאות (בדבר התקבצות אנשים) אך כאשר הפעילות הנמלים נמשכת.

זה המקום להודות לכל העובדים והמנהלים בתחום הלוגיסטיקה בישראל שנרתמו להמשך העבודה שאפשרה את האספקה בישראל של מוצרי מזון, רפואה ומוצרים חיוניים אחרים בתקופה כה קשה של חוסר ודאות לאומי ואישי!

לא ניתן להמעיט בחשיבות סקטור הנמלים לתפקוד המשק הישראלי. מרבית סחר החוץ הישראלי משווע בדרך הים, 98% מהסחר במונחי נפח וכ 65% במונחי ערך משוועים דרך הנמלים.¹⁹ אין כמעט בישראל סחר בדרכי היבשה והסחר האווירי מתרכז במוצרים בעלי ערך גבוה כגון יהלומים, תרופות ורכיבים אלקטרוניים. לכך הצטרפו בעת משבר הקורונה גם משלוחים אוויריים מיוחדים של ציוד רפואי. בתדריך לעיתונות ציין גם ראש הממשלה נתניהו כי עיקר הסחורות מגיעות לישראל דרך הים וכי הנמלים פתוחים ועובדים וזאת כדי להעביר מסר של הרגעה לציבור.

נמלי ישראל עברו לשיטה של בידוד והפרדה בין משמרות העובדים כדי למנוע הדבקה של כל כוח האדם בנמל. עובדה זו הקטינה את גמישות הפעלת כוח האדם, לדוגמא אין אפשרות לחלק מהמשמרת להמשיך כשעות נוספות לתוך המשמרת הבאה. בנוסף עקב הטלת סגר ומגבלות תנועה נוצרו עיכובים בפעילות הנמלים עקב אירועים נקודתיים של מחסור בכוח אדם, נהגי משאיות וכו'. רכבת ישראל מנצלת את השבתת המשק לצורך קידום עבודות תשתית במסילות ופרויקט חישובול קווי הרכבת (שיחסכו זמן רב בעתיד) אולם כרגע אין בישראל גם כל תנועה של רכבות מטען. ככל הידוע הנמלים לא הרחיבו את מצבת כוח האדם שלהם על ידי שכירת עובדים זמניים.

¹⁸ תקנות שעת חירום (הגבלת מספר העובדים במקום עבודה לשם צמצום התפשטות נגיף קורונה החדש), התש"ף-2020, החלטה 4912 של הממשלה ה-34 מיום 21 מרץ 2020. https://www.gov.il/he/departments/policies/dec4912_2020

¹⁹ יבוא ויצוא סחורות לפי סוג הובלה 2018, לשכה המרכזית לסטטיסטיקה 2019, https://www.cbs.gov.il/he/mediarelease/DocLib/2019/151/16_19_151b.pdf

כל הנ"ל מביאים לעיכובים בנמלים שהגיעו בשיאן לכדי 25-30 אוניות הממתינות לתורן להיכנס מחוץ לכל נמל (אשדוד וחיפה). אם זאת נראה כי הדברים התקבלו בהבנה יחסית (ובחוסר ברירה) מצד המשתמשים.

חברת נמלי ישראל (חנ"י) הרחיבה את פרויקט 'לילה טוב' (הוצאת מכולות בשעות הלילה מהנמלים) והכריזה על הקלות בתשלומים שונים. בנוסף כל סקטור הלוגיסטיקה (כמו סקטורים אחרים) עבר באופן מהיר מאד לעבודה מקוונת במקום מסירה ידנית של צ'קים אישורים ומסמכים שונים שהיו נהוגים בסקטור שמרני זה.

כמו כן יש לציין פטורים והקלות רגולטוריות שבוצעו על ידי המכס, משרד הבריאות ומשרד הכלכלה²⁰ כדי להקל על זרימת הסחורות בנמלי הים של ישראל.

מסופי המפרץ והדרום בחיפה ואשדוד אמורים להתחיל לפעול בשנת 2021. לא ברור השפעת משבר הקורונה על תוכניות אלו.

המלצות:

1. לאור כוונת נמל חיפה להתמקד בעתיד הקרוב, בין השאר, בתחום התיירות והקרזים, זאת מתוך גוון מקורות ההכנסה של הנמל עם הירידה הצפויה בשינוע המכולות בנמל עם פתיחת נמל המפרץ, מומלץ כי תוכן תוכנית מגירה ברמה המוניציפלית ואף הלאומית להתמודדות עם אירוע של הגעת אוניית נוסעים בה קיים חשש לנדבקים רבים (כאמור אלפים רבים של נוסעים ואנשי צוות).
2. השינויים הטכנולוגיים הצפויים בתחום הספנות כגון מגמת התגברות הספנות האוטונומית ומגמת מסחר אלקטרוני ללא ניירת מהווים הזדמנות עסקית לחברות ישראליות בפיתוחי תוכנות לכלי שיט בלתי מאיישים (לדוגמא, לשלושת השחקנים הגדולים בישראל בתחום הבטחוני יש מוצרים בתחום ספינות סיור לא מאוישות),²¹ ולייעול של סחר ימי כגון אנליזה ואופטימיזציה של End-to-End of Supply Chain Management.
3. האבטלה בישראל עומדת על כרבע מכוח העבודה (אפריל 2020). בעוד שברור כי עם סיום המשבר חלק גדול מהעובדים יחזרו למקום עבודתם טרם המשבר, הרי שאין ספק כי מעסיקים רבים ינצלו את המצב לעריכת תוכניות התייעלות והאבטלה לאחר סיום המשבר לא תחזור לרמתה טרום המשבר. לפיכך, לאור המשבר התעסוקתי הצפוי מומלץ:

²⁰ לדוגמא: תקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש), (הארכת תוקף ודחיית מועדים), התש"ף 2020, <https://www.health.gov.il/LegislationLibrary/Kor11.pdf>

²¹ האתגרים בהפעלת כלי שיט אוטונומיים בעידן הגלובליזציה – המקרה של אוניות סוחר אוטונומיות, רועי נגלר 2019. בתוך הערכה אסטרטגית ימית רבתי לישראל 2019-2020, שאול חורב ואהוד גונן, עורכים.

- א. נמלי ישראל עובדים בתפוקה חלקית מזה שנים עקב מחסור בכוח אדם. נראה כי יש מקום להעסקה (לפחות בחוזים זמניים עד סיום המשבר) של כוח אדם נוסף בנמלים. המטרה בהעסקה זו הינה ליצור יתרות למקרה של השבתת קבוצות גדולות של עובדים עקב בידוד /הידבקות בנגיף (ח"ח).
- ב. הכשרה מסיבית של כוח אדם מובטל לתחום הספנות החופית ולצי הסוחר והחייאת עבודת הימאי הישראלי ומעמדו וזאת במסגרת המוכנות הלאומית למצב חירום בטחוני בו עקב אירוע מלחמתי בו לא תפקודנה אוניות זרות את נמלי ישראל (כפי שהיה במלחמת לבנון השנייה 2006).