

תקציר

✓ לפי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס), הפדיון של תתי הענפים בתחום השירותים הלוגיסטיים, קרי שירותי עזר נלווים לתחבורה ושירותי אחסנה, במונחים נומינליים, עלה בשיעור גבוה יחסית בשנת 2022 (הנתון העדכני ביותר). וזאת כפי הנראה ברקע מגמות שאפיינו את תקופת היציאה מהקורונה: ביקוש מקומי גבוה, פעילות סחר חוץ איתנה, ועליית תעריפים בתחום.

✓ היקף המטענים שטופלו בנמלי הים, המשקף את הביקוש לשירותי לוגיסטיקה ואחסנה, עלה במהירות גבוהה יחסית בשנים 2018-2011 הודות לעלייה ניכרת בהיקף המטענים שנפרקו, כלומר בהיקף הסחורות שיובאו, וחרף דשדוש בהיקף המטענים שנטענו, כלומר סחורות שיוצאו. אולם בשנים העוקבות חלה התמתנות בקצב הצמיחה של סך המטענים שטופלו בנמלי הים, וזאת על רקע, השלכות מגפת הקורונה על פעילות סחר החוץ, השינוי בסביבה המקרו כלכלית, ולאחרונה השפעת מלחמת חרבות ברזל.

✓ נתוני הבינוי בתחום האחסנה מלמדים כי היקף התחלות הבנייה זינק דרמטית בשנתיים האחרונות, עובדה המשקפת גידול בביקוש לשטחי אחסנה. ניתן להעריך כי הגידול בביקוש בשנתיים האחרונות מיוחס לשינוי שחל באסטרטגיית ניהול המלאים של חברות בישראל (ובעולם) בעקבות מגפת הקורונה. במהלך המגפה חלו שיבושים משמעותיים בשרשראות האספקה הגלובליות, שהורגשו היטב גם בישראל, ולכן הובילו חברות המחזיקות במלאי של חומרי גלם או מוצרים סופיים המיועדים למכירה להחזיק בהיקף גבוה יותר של מלאי במטרה להקטין את החשיפה לזעזועים בשרשראות האספקה הגלובליות.

✓ העלייה המהירה של רכישות באמצעי הסחר המקוון, הן מחברות זרות והן מחברות מקומיות, אשר נכלמה בשנתיים האחרונות, תמכה גם היא עד לאחרונה בביקוש לשירותים לוגיסטיים.

החטיבה לשוקי הון < אגף כלכלה
גילי בן אברהם



שירותי לוגיסטיקה

מאי 2024

ענף השירותים הלוגיסטיים מחולק למקטעי פעילות רבים הקשורים זה בזה ומהווים חלק משרשרת ערך ארוכה, שעשויה להתחיל בחו"ל עם שליחת מטען לארץ ולהסתיים בפריקת המטען והפצה של תכולתו ליעד הסופי. בין השירותים המרכזיים הניתנים בענף, בין היתר, ניתן לציין: (1) אחסנה של מכולות או מטענים במחסני ערובה (לפני השחרור מהמכס) או במחסנים חופשיים (כלומר מכולות או מטענים ששוחררו ממכס) בשל אי קביעת יעד סופי למטען, או היעדר מקום אחסון אחר. (2) הפעלת מסוף מכולות בנמלים, קליטה של מכולות מלאות והעברתם למחסנים עורפיים (שאינם בשטחי הנמל) וטיפול במכולות מול גורמי המכס. בנוסף, קליטה של מכולות לריקון המכילות מספר מטענים שונים אותם יש לפרוק ולהפיצם ליבואנים שונים. (3) שינוע של מטענים ללקוחות או למחסני היבואנים. (4) שירותי ערך מוסף – אריזת מטענים, פריקה, העמסה, הדבקת תוויות, בדיקות וכו'. (5) שירותי תפעול וניהול מרכזים לוגיסטיים.

הפעילות של החברות קשורה בטבורה לפעילות הכלכלית במשק המקומי. בפרט, הצריכה הפרטית, הייצור התעשייתי ופעילות סחר החוץ; אלו תומכים בביקוש לשירותי לוגיסטיקה. הצריכה הפרטית של מוצרי תעשייה, שנתח ניכר ממנה, מעל ל-70%, מגיע מיבוא, תומכת בהגעה של מטענים לישראל ודורשת אחסנה ושינוע של מוצרים ושירותים לוגיסטיים נלווים. נוסף על כך, הן הצריכה הפרטית והן ביקושים חיצוניים תומכים בייצור התעשייתי, שמצד אחד חלק ממנו מופנה ליצוא, ומצד שני תורם לעליית היבוא של חומרי גלם ולכן תומך בפעילות של שינוע מטענים, הובלה, אחסנה ושירותים לוגיסטיים אחרים.

אמנם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס) אינה כוללת בסיווג הענפי שלה ענף המקבץ את כלל שירותי הלוגיסטיקה, אולם מנתוני הפדיון המפורטים של הלמ"ס ניתן ללמוד על חלק מתתי התחומים הנכללים בענף שירותי הלוגיסטיקה: שירותי עזר נלווים לתחבורה ושירותי אחסנה, אשר הינם תתי ענפים בענף הראשי – שירותי תחבורה, אחסנה, דואר ובלדרות. תת הענף שירותי עזר נלווים לתחבורה, מקבץ את הפעילות בתחומים: שירותי עזר להובלה ימית ואווירית (לרבות טעינה ופריקה של סחורות והפעלת מסופים); טיפול במטענים; ועמילות מכס ושילוח סחורות – תחומי פעילות המקבילים לסעיפים (2) ו-(4) המוזכרים לעיל. ותת הענף אחסנה, המקבץ את השירותים בתחום הפעלת מחסנים ומתקני אחסון, במגוון של מחסנים, כגון: כלליים, ערובה, בתי קירור וממגורות – תחומי פעילות המקבילים לסעיפים (1) ו-(5) המוזכרים לעיל.

הפדיון הנומינלי בתת הענף שירותי אחסנה, הסתכם בשנת 2022 (הנתון האחרון שפורסם) בכ-3.7 מיליארד ₪. היקף זה, גבוה ממגמת הצמיחה בשנים שקדמו לקורונה (2016-2019, ראה/י תרשים 1), ומשקף גידול בשיעור של כ-23% בהשוואה לפדיון בשנה הקודמת, זאת לעומת קצב צמיחה רב שנתי של כ-6.3% בשנים 2016-2021. הפדיון הנומינלי בתת הענף שירותי עזר נלווים לתחבורה, הסתכם בשנת 2022 בכ-57.5 מיליארד ₪, היקף גבוה גם כן ביחס למגמת הצמיחה מתקופת טרום הקורונה. אשר משקף גידול בשיעור של כ-32% בהשוואה לשנה הקודמת, וזאת לעומת קצב גידול רב שנתי של כ-6.8% בממוצע בשנים 2016-2021. ניתן להעריך כי העלייה הניכרת בפדיון בשנת 2022, שהגיעה בהמשך לעלייה בשנת 2021, נבעה מהשפעות היציאה ממגפת הקורונה, כגון: גידול בהיקפי סחר החוץ, עליית תעריפים בשירותי תחבורה שונים, וביקוש מקומי גבוה. הפדיון המצרפי בשני תתי הענפים המוזכרים מעלה מהווים כ-44% מהענף שירותי אחסנה, תחבורה, דואר ובלדרות, ו-2% מסך ההכנסות בסקטור העסקי.

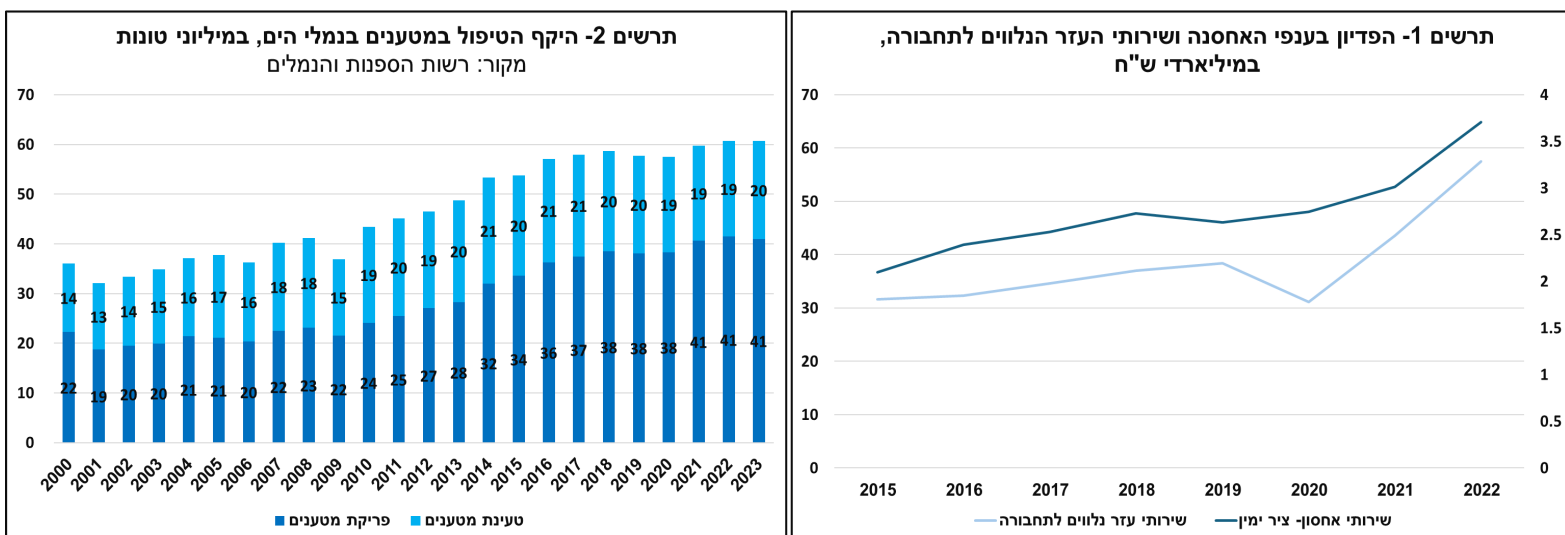
בשנתיים האחרונות קצב הצמיחה של היקף המטענים שטופלו בנמלי הים היה נמוך יחסית

עיקר סחר החוץ של ישראל מתבצע באמצעות הנמלים הימיים ומיעוטו באמצעות נמלי התעופה, ועל כן, למרבית החברות הגדולות בענף האחסנה והלוגיסטיקה, ישנם מחסנים בסמוך לנמלי הים באשדוד ובחיפה. לשם ההמחשה, בשנת 2022 נפרקו ונטענו בנמלי הים מטענים במשקל של כ-60.4 מיליון טונות, ואילו בנמלי התעופה נפרקו ונטענו מטענים במשקל של כ-0.4 מיליון טונות של דואר ומטענים. אמנם, נראה כי הערך הכספי של המטענים המשונעים בדרך האוויר גבוה יותר, כך שבמונחי ערך כספי מדובר בפרופורציות מעט שונות, אולם יחסי הכוחות ברורים.

על רקע זה, ניתוח של המגמות אשר חלו בתחום הטיפול במטענים בנמלי הים עשוי לשקף את השינויים בביקוש המקומי לשירותי לוגיסטיקה. כך, עד לתקופת מגפת הקורונה, בשנים 2000-2019, צמח היקף המטענים שטופלו בנמלי הים של ישראל, כלומר נפרקו (מטענים שיובאו) ונטענו (מטענים שיוצאו), בשיעור ממוצע של כ-2.7% בשנה. עלייה מואצת יותר חלה במהלך החצי השני של התקופה לעיל, וזאת הודות לגידול ניכר בהיקף המטענים שנפרקו בישראל, דהיינו יבוא הסחורות, אשר עלה ביותר מ-50% במהלך השנים 2011-2019 (ראה/י תרשים 2). מנגד, היקף המטענים שנטענו, דהיינו, יצאו, דשדש ונסוב סביב 19-21 מיליון טון.

בין הגורמים שהובילו לדשדוש בייצוא ניתן לציין: ייסוף רב שנתי בערכו של השקל בשנים המוזכרות לעיל; שינוי מבני ביצוא של ישראל, אשר הוסט מסחורות לשירותים, הודות ליתרון היחסי של ישראל ביצוא שירותי הייטק ובביקוש העולמי הגובר לשירותים מתקדמים; והעלייה בשכר המקומי אשר מעיבה על התחרותיות של היצרנים הישראליים. מאידך, בבסיס הצמיחה המוגברת של היקף המטענים שנפרקו בישראל עמדו גורמים, כגון: מגמות דמוגרפיות חיוביות, קרי, גידול של האוכלוסייה הודות לריבוי טבעי והגירה נכנסת; והתפתחויות חיוביות בשוק העבודה, קרי, גידול בשכר הריאלי הממוצע, ירידה בשיעור האבטלה, ועלייה בשיעור התעסוקה, אשר הביאו לגידול בביקוש לצריכה, בין היתר, של מוצרים מיובאים.

עם פרוץ מגפת הקורונה, בשנת 2020, ירד היקף המטענים שטופלו בישראל, וזאת בעיקר על רקע ירידה בהיקף המטענים שנטענו, בצל החולשה בביקוש העולמי לסחורות בראשית המגפה. לאחר מכן, בשנת 2021, זינק היקף המטענים שטופלו ב-4%, הודות לגידול ניכר בהיקף המטענים שנפרקו, וזאת כפי הנראה לנוכח האפקט של ההתחסנות המהירה בישראל וההתאוששות של הביקוש המקומי. ובשנה לאחר מכן עלה היקף המטענים שטופלו במתינות יחסית, בין היתר, בשל השינוי בסביבה המקרו כלכלית (עליית האינפלציה והריבית) שהעיבה על הצריכה הפרטית. בשנת 2023 חלה שוב ירידה, מזערית בגודלה, בשיעור של כ-0.1% בלבד, וזאת, בין השאר, בצל המשך ההשפעה של הסביבה המקרו כלכלית על הצריכה הפרטית, ולנוכח השפעת מלחמת "חרבות ברזל" על המטענים שנפרקו בחלקה האחרון של השנה.



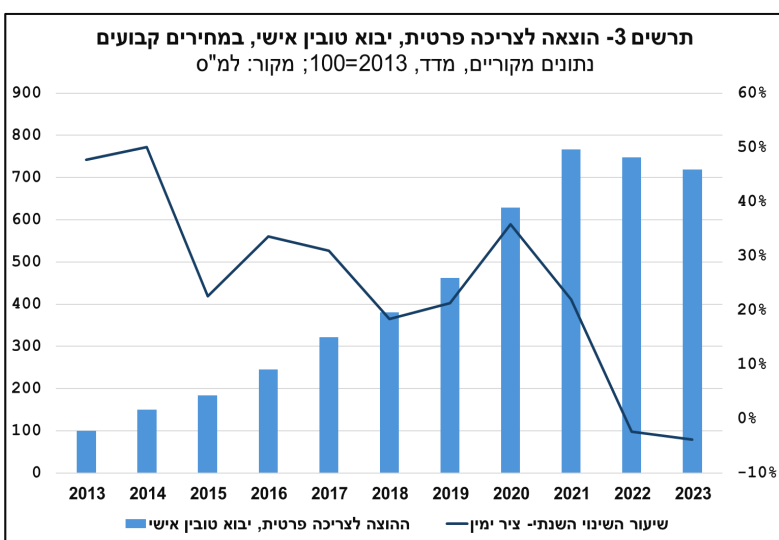
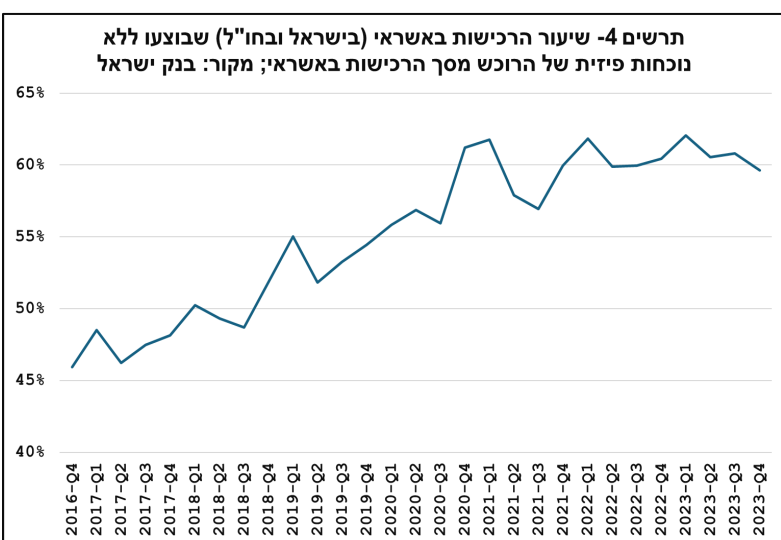
הסחר המקוון והשינוי באסטרטגיית ניהול המלאים בעקבות הקורונה תמכו בביקוש לשירותי לוגיסטיקה

אחד הגורמים המרכזיים אשר תמך בביקוש לשירותי לוגיסטיקה הוא החדירה המהירה של תחום הסחר המקוון. זאת, באמצעות שני ערוצים: הראשון, רכישת מוצרים באתרים מקוונים זרים, דוגמת Amazon, Next, Aliexpress וכו', על ידי לקוחות פרטיים בישראל, מגדילה את הביקוש לשירותים לוגיסטיים, החל בשילוח המוצרים, עובר בפריקתם בארץ ואחסנתם, וכלה בהפצתם לבית הלקוח. יצוין כי הפטור ממע"מ על רכישות באתרים בחו"ל ברכישות בסכום הנמוך מ-75 דולרים תמך בגידול של רכישות מסוג זה. באותו אופן, הליך הפוך, בו סוחר ישראלי מפיץ את מרכולתו ליעדים בחו"ל באמצעות אתרים מקוונים מעודד את הביקוש לשירותים לוגיסטיים; הערוץ השני, רכישות באמצעי סחר מקוון מספקים מקומיים תומכת בביקוש לשירותי לוגיסטיקה ואחסנה הודות לחשיפה של בתי עסק קטנים ובינוניים לקהל רחב מכל קצוות הארץ, ולמערכים שלמים שנבנו לטובת אספקת מוצרים שנרכשו באינטרנט בפלטפורמות הסחר המקוון של רשתות קמעונאיות המזון, הפארם וההלבשה המקומיות.

המחשה למגמת ההתחזקות של המסחר המקוון בישראל בשנים האחרונות ניתן לקבל משני אינדיקטורים. הראשון, היבוא של טובין אישי על ידי תושבי ישראל, כלומר מוצרים הנרכשים על ידי ישראלים מאתרים של חברות זרות או מקנייה ישירה בחנות בחו"ל ומשמשים אך ורק לטובת צריכה אישית, ולא למטרות מסחריות. רשות המיסים בישראל מסווגת צריכה שכזו כך: ברכישה של עד אלף דולרים לכל היותר 30 פריטים מאותו המוצר, וברכישה מעל אלף דולרים לכל היותר 5 פריטים מאותו המוצר. לפי נתוני הלמ"ס, הצריכה של מוצרים שהגיעו מיבוא אישי זינקה משמעותית בעשור האחרון, אם כי, מגמה זו נעצרה בשנתיים האחרונות (ראה/י תרשים 3). במהלך השנים 2013-2021 עלתה בכל

שנה הצריכה הפרטית מיבוא אישי בעשרות אחוזים, במונחים ריאליים, ורק בשנים 2022-2023 הצטמצם היקף הצריכה מיבוא אישי, בכל אחת מהשנים. זאת, כפי הנראה לנוכח העלייה באינפלציה שהובילה לשחיקה בכוח הקנייה של משקי הבית, וייתכן אף שהיא קשורה בעליית המחירים בקרב הכלכלות המפותחות, שהייתה גבוהה יותר מאשר בישראל באופן משמעותי, מה שהוביל לשיפור בתחרותיות של הספקים המקומיים ביחס לספקים מחו"ל.

אינדיקטור שני הינו היקף הרכישות בכרטיסי אשראי (בישראל ובחו"ל) במסמך חסר, כלומר, הרכישות שנערכו ללא נוכחות בעל הכרטיס במקום העסק, נתון המייצג במידה רבה רכישות באמצעי סחר מקוון. היקף הרכישות במסמך חסר עלה בקצב מהיר יותר מאשר סך הרכישות בכרטיסי אשראי בשנים האחרונות, עובדה המשקפת גידול בשיעור החדירה של הסחר המקוון. כך, עלה המשקל של הרכישות באשראי בישראל ובחו"ל במסמך חסר בסך הרכישות בכרטיסי אשראי מכ-46% בתום שנת 2016 לכ-62% ברביע הראשון של 2021. אך מאז הגיע לרמת שיא זו, חלה תנודתיות במשקל הרכישות באמצעי סחר מקוון, והוא לא חצה את השיא (ראה/י תרשים 4). על רקע זה, לא מן הנמנע כי החדירה המהירה של הסחר המקוון הגיעה למיצוי מסוים. כלומר, היקף הרכישות באמצעי הסחר המקוון יוסיף לגדול ויתמוך בביקוש לשירותי לוגיסטיקה, אך לא במהירות הגבוהה יותר מהגידול הכללי של הצריכה הפרטית.



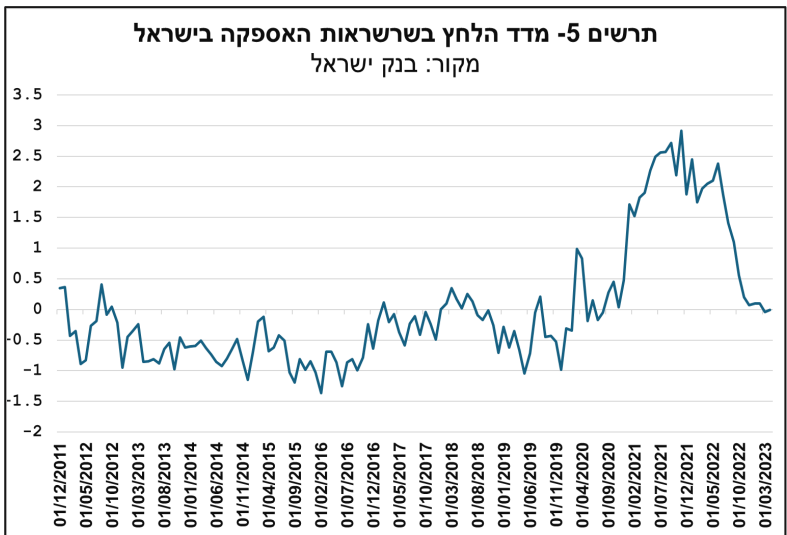
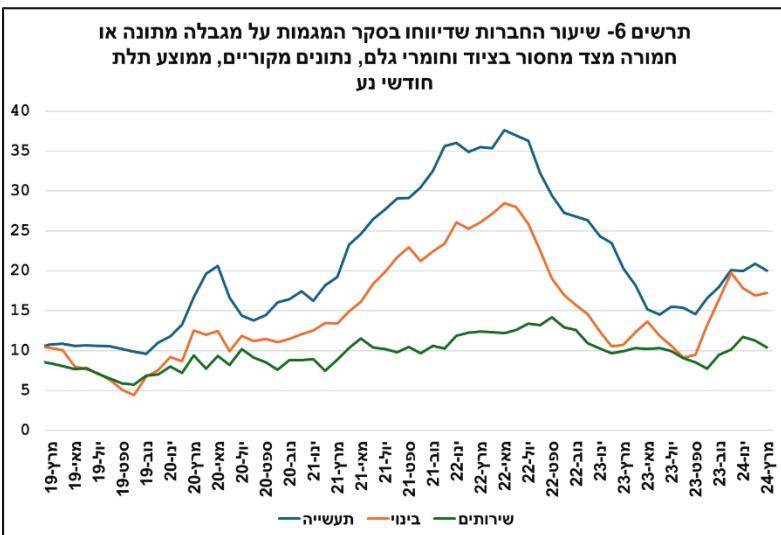
ההתפתחויות שחלו במהלך מגפת הקורונה חידדו והגבירו גם הן את חשיבות האחסנה של חומרי הגלם ותשומות הביניים בסמיכות לאתרי הייצור, ואף שינו את התפיסות של היצרנים והקמעונאיים ביחס להיקף המלאי שעליהם להחזיק בכל עת.

עם פרוץ המגפה העולמית והטלת המגבלות על הפעילות והניידות ברחבי העולם ירד הביקוש העולמי למוצרים ושירותים בחדות, וגם ההיצע נפגע, ברקע הקושי להגיע לאתרי העבודה, לנוכח המגבלות וההתפשטות המהירה של מגפת הקורונה. עם הסרת המגבלות, זינק הביקוש בחדות, אך צד ההיצע הגיב באיטיות יחסית. בנוסף, לצד הירידה בביקוש לשירותים בצל המגפה, בפרט בענפי הקרבה (שירותי אירוח ואוכל, פנאי ובילוי, וכו'), נרשמה עלייה ניכרת בביקוש למוצרים. זאת, הודות להוצאות שנחסכו בתחום השירותים, ותמיכות כלכליות שקיבלו משקי הבית מהממשלות. גורמים אלו ואחרים, הובילו לכך שצד ההיצע לא הספיק להגיב לשינוי החד בביקוש, ולהיווצרותו של צבר הזמנות הולך וגדל, מה שהוביל למחסור במוצרים ובתשומות, ומשכך להתייקרותם. גם בענף ההובלה הימית נוצר צוואר בקבוק על רקע הגורמים המתוארים לעיל, מה שהחריף עוד יותר את המצוקה.

בדומה לנעשה בעולם, השיבושים בשרשראות האספקה הגלובליות השפיעו לרעה גם על ישראל. להערכת בנק ישראל, הלחץ בשרשראות האספקה בישראל עלה משמעותית בראשית שנת 2021, ונותר גבוה עד לשלהי שנת 2022 (ראה/י תרשים 5). ביטוי נוסף לכך ניתן לקבל מסקר הערכת המגמות בעסקים של הלמ"ס, המלמד כי המגבלה על הפעילות של החברות בענפי התעשייה והבינוי, מצד מחסור בחומרי גלם וציוד, עלתה באופן ניכר במהלך שנות הקורונה (ראה/י תרשים 6).

לאור זאת, חברות רבות בשלל ענפים שינו את העדפותיהן ואת מדיניות אחזקת המלאים שלהן, בשאיפה לשמור על שגרת הפעילות הכלכלית שלהן, גם במהלך אירועי קיצון, ולהקטין את החשיפה שלהן לזעזועים. לשם כך, שונתה האסטרטגיה שהנחתה את מרבית החברות בעולם והתמקדה במזעור עלויות – "יצר בזול והחזק במעט מלאי", וניתן דגש רב יותר לעמידות של שרשראות האספקה, גם אם כפועל יוצא עלות הייצור הייתה גבוהה יותר.

על מנת להגדיל את העמידות של שרשראות האספקה יכלו החברות לפעול בשני מישורים מרכזיים: הרחבת היקף מלאי התשומות ו/או המוצרים המוחזקים על ידן בכל עת ומשמשים אותן לטובת הפעילות השוטפת, כך שבמקרה של זעזוע בשרשראות האספקה העולמיות המלאי הקיים בידי החברה יספיק גיבוי למשך מספר חודשים; שינוי הספקים מהם הן רוכשות את המוצרים או התשומות, בדגש על החלפת ספקים מאזורים מרוחקים לספקים מאזורים קרובים יותר מבחינה גיאוגרפית. כך שהחשיפה לזעזועים בשרשראות האספקה העולמיות תהיה נמוכה, שכן כל התשומות הנדרשות לתהליך הייצור מצויות במרחק קצר. כמובן ששתי האפשרויות המתוארות לעיל מגדילות את הביקוש לשטחים ולשירותים לוגיסטיים, אם כי זו האחרונה גם מצריכה השקעה משמעותית בקווי ייצור.



נתוני הבינוי של הלמ"ס חושפים טפח נוסף באשר לביקוש המקומי לשירותי אחסנה ולוגיסטיקה. על פי נתונים אלו התחלות הבנייה בתחום האחסנה עלו דרמטית במהלך השנים 2021-2023, כך שבשנת 2021 היה היקף התחלות הבנייה גבוה בכ-55% מהממוצע שנרשם בשנים 2017-2020, ובשנים 2022-2023 היה היקף התחלות הבנייה גבוה בכ-180%-160% מהממוצע בשנים אלו, בהתאמה (ראה/י תרשים 7). ניתן להעריך כי הגידול בהתחלות הבנייה בתחום האחסנה נובע, בין היתר, מגידול תואם בביקוש, וזאת לנוכח המגמות שתוארו לעיל – התעצמות הסחר המקוון בישראל, והשינוי באסטרטגיית האחסנה של חברות, כלקח מתקופת הקורונה (להרחבה על היבטי הנדל"ן בתחום, ראה/י בסקירה נפרדת – נדל"ן לתעשייה ואחסנה).

גמר הבנייה בשנת 2023 עלה גם כן בחדות, בשיעור של כ-50% בהשוואה לשנה שעברה, וזאת, כפי הנראה, בשל העלייה הניכרת שחלה בהתחלות הבנייה החל משנת 2021. לנוכח המתאם הקיים בין גמר הבנייה לבין התחלות הבנייה, בפיגור של כשנה, ניתן להעריך כי גמר הבנייה בתחום האחסנה יטפס בשנתיים הקרובות לרמה גבוהה אף מזו שנרשמה בשנת 2023, כלומר היקף גבוה של שטחי אחסנה יתווסף למלאי השטחים הקיים.

במבט קדימה, לאור המתאם בין הגידול בהיקף המטענים שטופלו בנמלי הים של ישראל ובין הגידול בהיקף סחר החוץ של ישראל, ובהתבסס על תחזית ה-IMF באשר לצמיחת סחר החוץ של ישראל, נראה כי היקף המטענים שטופלו בנמלי ישראל צפוי להתמתן בשנת 2024, וזאת, בין היתר, לאור השלכות מלחמת "חרבות ברזל" (ראה/י תרשים 8). אולם, בשנים העוקבות צפוי קצב הצמיחה לעלות, ולהיות גבוה יותר מהממוצע בשנים 2016-2019, שעמד על 3.5%.

