

תקציר

- ✓ נתוני הבינוי בשנים האחרונות מלמדים כי חלה עלייה מואצת ביחס לעבר בהיקף השטחים הבנויים המשמשים לאחסנה. עלייה זו משקפת ככל הנראה גידול בצרכי האחסון של המשק הישראלי, וייתכן שגם מגלמת צפי להמשך העלייה בצרכים אלו בשנים הבאות. לפי התחלות הבנייה בשנים 2018-2019 נראה כי התוספת השנתית לשטחי האחסון צפויה להתמתן בשנתיים הקרובות אך להיותר גבוהה מהתקופה המוקדמת של העשור שחלף.
- ✓ בשנים האחרונות היצוא הישראלי הפך יותר ויותר ממוקד בשירותים על חשבון הסחורות. מגמה זו מאפיינת משקים מפותחים אחרים אך מואצת יחסית במשק הישראלי. מנגד, העוצמה של שוק העבודה עד לא מזמן, הריבית והאינפלציה הנמוכות והתחזקות השקל תמכו ביבוא הסחורות לישראל. השלכות הקורונה על פעילות סחר החוץ צפויות להיות שליליות מאוד ולהכביד הן על היצוא והן על היבוא בשנת 2020, בשנת 2021 צפוי פיצוי כמעט מלא.
- ✓ בדומה למגמות בסחר החוץ, היקף המטענים שנפרקו הפגין עוצמה בשנים האחרונות ואילו היקף המטענים שנטענו הפגין חולשה. לתנועת המכולות בנמלי ישראל ישנה ככל הנראה ההשפעה הגבוהה ביותר על החברות בענף בשל ההכנסות הנובעות מהפעילויות השונות שלהן בטיפול במכולות. קצבי השינוי של משקל המטענים שנפרקו ממכולות בישראל מתואם חיובית עם קצבי השינוי של ההכנסה של הפרטים ועם פעילות הייצור התעשייתי. לפי התחזית, תנועת המטענים בנמלי הים בישראל תפחת משמעותית ב-2020 וכמוהם ההכנסות של החברות בענף. להערכתנו, היקף המטענים שייפרקו ממכולות יתכווץ בכ-10% בשנת 2020.
- ✓ התחזקות הסחר המקוון בישראל ובעולם תומכת בביקוש לשירותי הפצה ועשויה לתמוך בעתיד בביקוש לשירותים מסוגים אחרים. הפתיחה הצפויה בשנת 2021 של שני נמלים פרטיים חדשים עשויה להגביר את התחרות בין הנמלים ולהוביל לירידה בהכנסות משירותי אחסנה ושינוע נבחרים.

החטיבה לשוקי הון < אגף כלכלה
גילי בן אברהם



שירותי לוגיסטיקה

מאי 2020

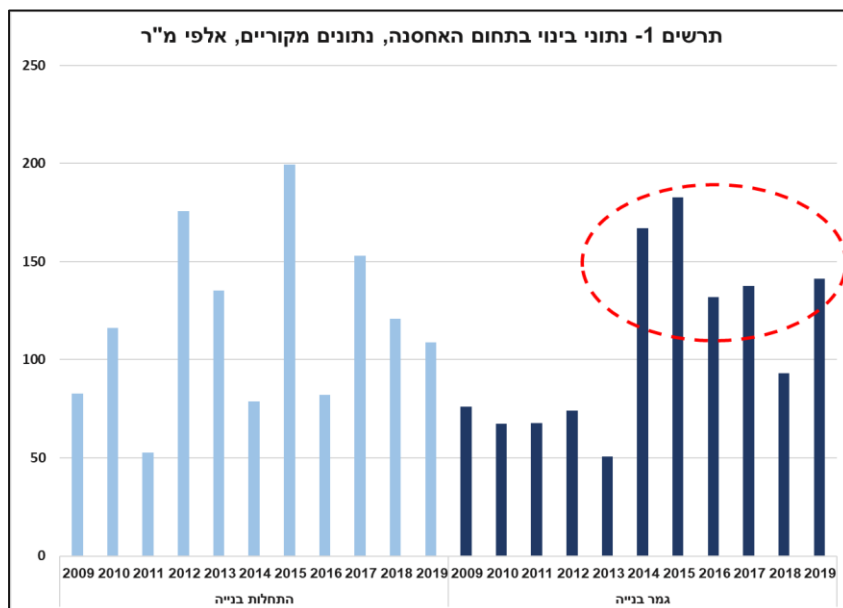
ענף השירותים הלוגיסטיים מחולק למקטעי פעילות רבים הקשורים זה בזה ומהווים חלק משרשרת ערך ארוכה העשויה להתחיל בחו"ל עם שליחת מטען לארץ ולהסתיים בפריקת המטען והפצה של תכולתו ליעד הסופי. בין השירותים המרכזיים הניתנים בענף, בין היתר, ניתן לציין: (1) אחסנה של מכולות או מטענים במחסני ערובה (לפני השחרור מהמכס) 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 הובלה, אחסנה ולוגיסטיקה. הצריכה הפרטית של מוצרי תעשייה, שנתח ניכר ממנה, כ-77%, 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 לייבוא חומרי הגלם ולכן תומך בפעילות של שינוע מטענים, הובלה, אחסנה ושירותים לוגיסטיים אחרים.

הענף נמנה על הענף הכלכלי הראשי שירותי תחבורה, אחסנה, דואר ובלדרות שפדיונו בשנת 2017 עמד על 94.6 מיליארד ₪. הענף הראשי כולל מלבד תחום שירותי הלוגיסטיקה גם שירותי שילוח והובלה ימיים ואוויריים וכן הובלת נוסעים באוויר ביבשה ובים. הפדיון של תת הענף שירותי אחסון הסתכם ב-2.5 מיליארד ₪ בשנת 2017, 26 חברות שהם כ-11% מהעוסקים בתת הענף הניבו כ-80% מהפדיון של תת ענף זה.

בשנים האחרונות ישנה מגמה בקרב חברות בסקטור העסקי להעביר חלק מהפעולות הלוגיסטיות השוטפות של העסק, דוגמת הובלה, אחסנה, תפעול מחסן וכדומה, לגורם חיצוני. זאת מתוך כוונה להתמקד בפעילות הליבה של העסק (ייצור, מסחר וכו'), לחסוך בהוצאות קבועות גבוהות וליהנות מגמישות גבוהה בניהול צרכי האחסנה וההובלה העשויים להיות תנודתיים על פני זמן. כך לדוגמא, המרכז הלוגיסטי של חברת הכימיקלים, "אדמה אגן", מופעל על ידי חברת שירותי הלוגיסטיקה "גולד בונד". מגמה זו תומכת בפעילות של החברות בענף שירותי הלוגיסטיקה.

בחינה של נתוני הבינוי בשנים האחרונות מעלה כי חלה עלייה מואצת ביחס לעבר בהיקף השטחים הבנויים המשמשים לאחסנה (ראה/י תרשים 1). כך, בשנים 2014-2019 התוספת השנתית הממוצעת של מבני אחסנה, דהיינו גמר הבנייה, עמדה על 140 אלף מ"ר, זאת בהשוואה לכ-70 אלף מ"ר בלבד בחמש השנים שקדמו לתקופה זו. עלייה זו משקפת ככל הנראה גידול בצרכי האחסון של המשק

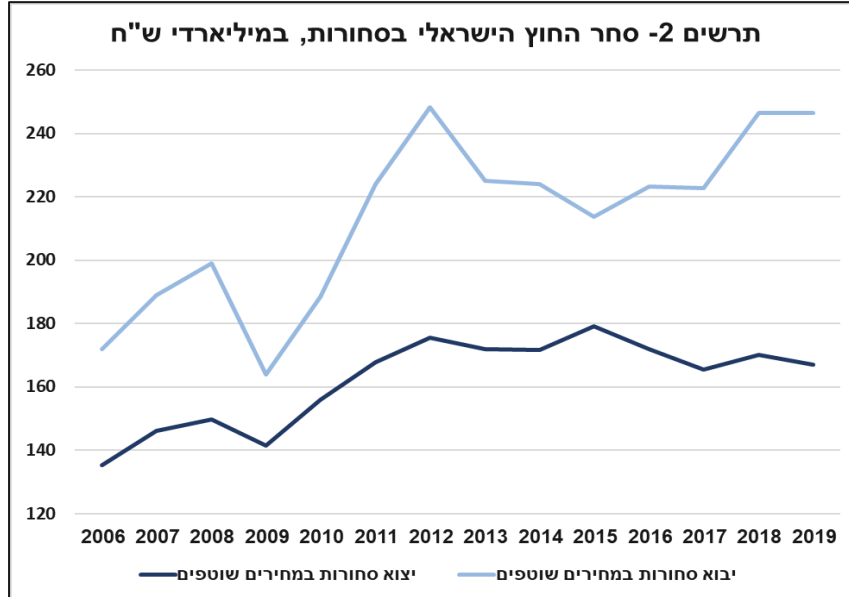


הישראלי, וייתכן שגם מגלמת צפי להמשך העלייה בצרכים אלו בשנים הבאות.

התחלות הבנייה של מבני האחסנה בשנים 2018-2019 היו בהיקף נמוך מהתוספת הממוצעת בשנים 2014-2019 גבוהות מ-100 אלף מ"ר. מכיוון שהיקף התחלות הבנייה מתואם עם ההיקף של גמר הבנייה לאחר שנתיים ניתן להסיק כי בשנים 2020-2021 יתווספו מבני אחסנה בהיקף כולל של כ-220 אלף מ"ר.

בשנים האחרונות יבוא הסחורות התרחב בעוצמה ואילו יצוא הסחורות הפגין חולשה

המשק הישראלי עובר בעשור האחרון שינוי מבני, מעבר ממיקוד בתעשייה למיקוד בשירותים. שינוי זה בולט בנתוני סחר החוץ של ישראל המצביעים על דשדוש ביצוא הסחורות מישראל (ראה/י תרשים 2), ולעומתו יצוא השירותים, בדגש על שירותי הייטק, צומח בעוצמה גבוהה, בפרט ביחס למגמה המקבילה במדינות המתקדמות. לפי הערכת בנק ישראל, מקורו של השינוי המבני המתואר מעלה



בהאצה בביקוש העולמי לשירותים מתקדמים, וביתרונה היחסי של ישראל בתחום זה בשל הרכב ההון האנושי.

מאידך החולשה של יצוא הסחורות הישראלי נובעת בין היתר מהירידה בתחרותיות של היצרנים הישראליים, שעה שהשכר בישראל מוסיף לעלות ביחס למדינות מתפתחות, החולשות על נתחים מרכזיים ביצוא הסחורות העולמי

הודות לשכר תחרותי יותר. באותו האופן התחזקות השקל מול סל המטבעות ובפרט הדולר מעיבה אף היא על התחרותיות היחסית של היצרן הישראלי.

גורמים רבים תמכו בעלייה של יבוא הסחורות לישראל, ביניהם: העוצמה של שוק העבודה (עד למשבר הקורונה) שהתבטאה בירידה רב שנתית בשיעור האבטלה עד לכדי שפל של כל הזמנים. בד בבד, קצב הצמיחה של השכר הריאלי היה די גבוה בשנים האחרונות ושיעור המועסקים היה מצוי בעלייה. כל אלו, תרמו לגידול כוח הקנייה של משקי הבית ועודדו צריכה פרטית שחלק ניכר ממנה מקורו ביבוא. גם הצריכה הפרטית של מוצרים המיוצרים בישראל תומכים ביבוא הסחורות, הודות לתשומות הייצור המיובאות. נוסף על כך, אינפלציה נמוכה יחסית, ריבית נמוכה התומכת בביקוש לאשראי צרכני והתחזקות השקל עודדו אף הם את הצריכה הפרטית ואת רכיבי הצריכה הפרטית המיובאים.

לאור האמור לעיל, הערך הנומינלי של יצוא הסחורות מצוי בירידה מתונה מאז שנת 2012 ואילו הערך הנומינלי של יבוא הסחורות עלה בחדות בתחילת העשור שחלף, לאחר מכן התרכך מעט, ושב לעלות בשנת 2016. יבוא הסחורות בשנת 2019, בערכים נומינליים, היה גבוה ב-50% מיצוא הסחורות, לכן הוא מרכז את מירב העבודה הנדרשת בתחום האחסנה, הובלה והשירותים הלוגיסטיים. יבוא הסחורות מורכב ממוצרי צריכה (20% מיבוא הסחורות לישראל ב-2019), מוצרי השקעה (20%) וחומרי גלם (60%, מתוכם כ-18% יבוא דלקים ויהלומים).

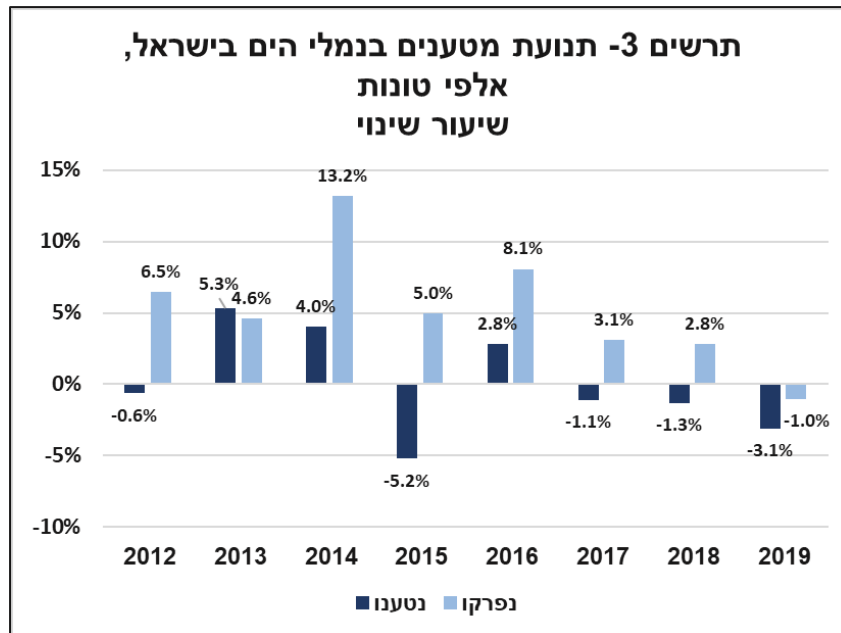
במבט קדימה, על רקע משבר הקורונה והשלכותיו על הסחר העולמי, הפעילות הכלכלית בישראל ומצבם של משקי הבית בישראל, להערכתנו, צפויה ירידה חדה בפעילות סחר החוץ של ישראל בשנת 2020. יבוא הסחורות צפוי להתכווץ בכ-3% ויצוא הסחורות התעשייתיות בכ-7% בשנה זו. בשנת 2021 יחול פיצוי מלא ביבוא וביצוא פיצוי חלקי, היצוא והיבוא יעלו שניהם, יבוא הסחורות יעבור את הרמה שנרשמה ב-2019 ויצוא הסחורות יגיע די קרוב לרמה זו.

עד כה, נתוני סחר החוץ לחודשים מרץ – אפריל 2020 מצביעים על ירידה חדה בערך הנומינלי של יבוא ויצוא הסחורות בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. בחודשים אלו יבוא מוצרי הצריכה ירד בכ-19%, יבוא מוצרי ההשקעה ירד ב-33% ויצוא הסחורות התעשייתיות ירד ב-27%, ואילו יבוא חומרי הגלם נותר יציב.

הטיפול במטענים בנמלי הים בישראל מתואם עם ההכנסה של משקי הבית ועם הייצור התעשייתי

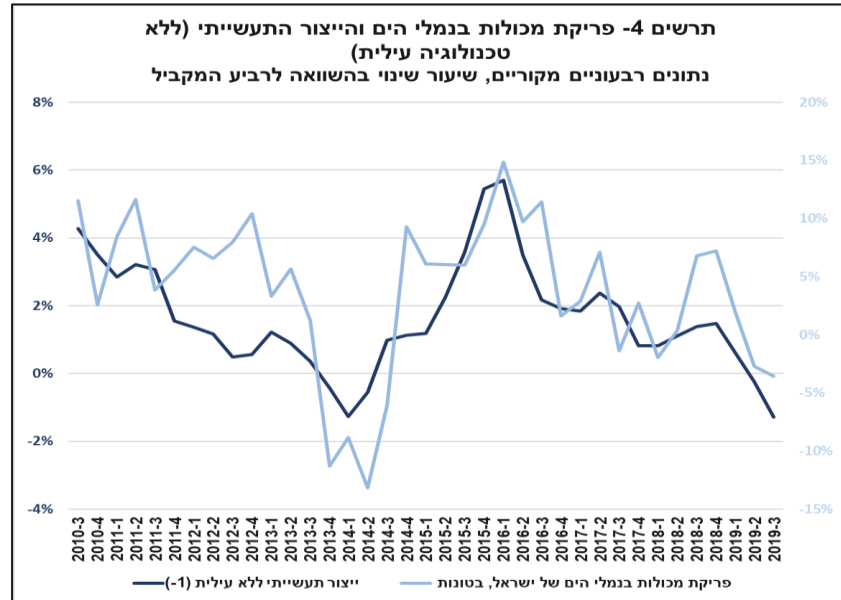
עיקר סחר החוץ של ישראל מתבצע באמצעות הנמלים הימיים ומיעוטו באמצעות נמלי התעופה. לשם ההמחשה, בשנת 2018 נפרקו ונטענו בנמלי הים כ-58.7 מיליון טונות ואילו בנמלי התעופה

נפרקו ונטענו 0.35 מיליון טונות של דואר ומטענים. נוכח החשיבות של נמלי הים בפעילות סחר החוץ של ישראל למרבית החברות הגדולות בענף ישנם מחסנים בסמוך לנמלי הים.



בדומה למגמות של הסחר בסחורות שהוזכרו מעלה, בשנים האחרונות היקף המטענים שנפרקו צמח בקצב מהיר בניגוד למגמה בפריקת המטענים משקל המטענים שנפרקו בנמלי הים בישראל צמח בכל שנה בשנים האחרונות למעט 2019, ומנגד משקל המטענים שנטענו התכווץ כמעט בכל שנה בחמש השנים האחרונות (ראה/י תרשים 3).

נראה כי לתנועת המכולות בנמלי הים בישראל ישנה החשיבות הגבוהה ביותר על החברות בענף, זאת משום שמרבית הסחר הימי מתבצע באמצעות מכולות. בישראל, כ-47% מהיקף המטענים שטופלו בנמלי הים ברביע ה-4 של 2019 הגיעו במכולות. הדומיננטיות של המכולות בסחר הימי נובעת מהיתרונות הגלומים בשיטת הובלה זו, ביניהם: טעינה, פריקה ומסירה במהירות ובקלות יחסית, אפשרות להובלה גם ביבשה, הגנה טובה על המטען, והיכולת לאחסן בשטח פתוח. מלבד זאת, החברות בענף מציעות מגוון שירותים העוסקים ישירות בטיפול במכולות- שינוע, ריקון, אחסנה, המכלה וכו'.



בין היקף המטענים שנפרקו ממכולות בנמלי הים בישראל וסך השכר של שכירים בישראל¹, המשקף את כוח הקנייה במשק, מתקיים מתאם חיובי גבוה. ייתכן כי ההסבר לכך טמון בעובדה שגידול בכוח הקנייה מעודד צריכה פרטית, התומכת ביבוא מוצרי צריכה וחומרי גלם לטובת ייצור. כמו כן, היקף המטענים שנפרקו ממכולות בנמלי הים בישראל מתואם חיובית גם עם

הייצור התעשייתי (ללא הטכנולוגיה העלילית) כעבור רביע. ככל הנראה ההסבר לקשר זה דומה, עלייה בחומרי הגלם שנפרקו מהמכולות תוביל לעלייה בייצור התעשייתי כעבור רביע (ראה/י תרשים 4).

במבט קדימה, נוכח התחזית שהוצגה מעלה באשר להתכווצות החדה בפעילות סחר החוץ, תנועת המטענים בנמלי הים בישראל צפויה להתכווץ בחדות בהתאם. להערכתנו הייצור התעשייתי צפוי לרדת בשיעור של 4%-8% בשנת 2020, ירידה זו מתואמת עם התכווצות בסדר גודל של 10% בהיקף פריקת המטענים ממכולות ב-2020. ירידה זו גבוהה משיעור הירידה שנרשם בפריקת המכולות בשנת

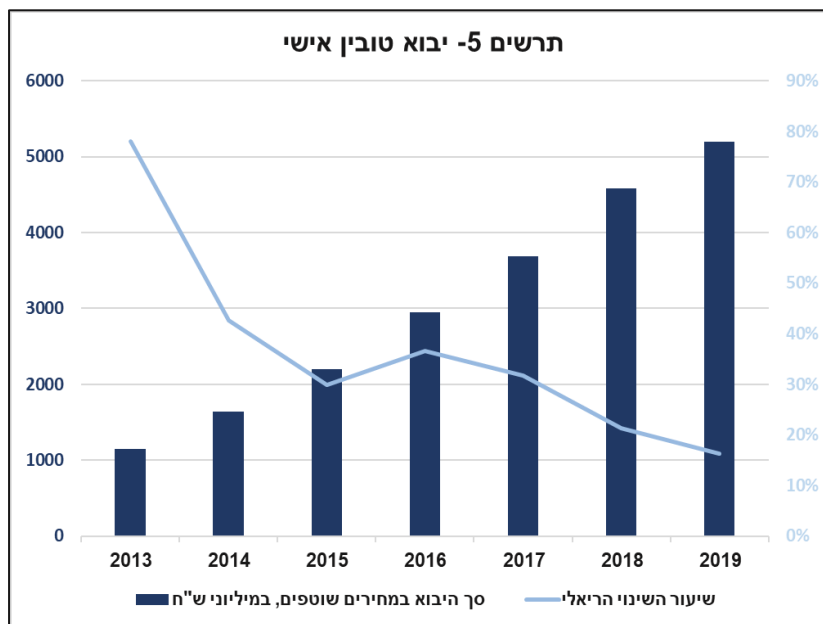
¹ שכר ממוצע למשרת שכיר כפול מספר השכירים

2009, בזמן המשבר הגלובלי הפיננסי, שעמד על 8%. היות ולתנועת המטענים קשר ישיר עם מגוון השירותים הניתנים על ידי החברות בענף, בכללם טיפול במטענים ושירותים משלימים כגון הובלה, אחסנה ושירותי ערך מוסף אחרים, ההכנסות של החברות בענף צפויות להתכווץ גם כן.

התחזקות הסחר המקוון תומכת בעיקר בביקוש לשירותי הפצה, אולם עשויה לפתח ביקוש לשירותים לוגיסטיים נוספים

התפתחות הסחר המקוון וצמיחתו המהירה תומכים בביקושים בענף. רכישת מוצרים באתרים מקוונים זרים על ידי לקוחות פרטיים מחזקת את הצורך בשירותים לוגיסטיים, החל בשילוח המוצרים, עובר בפריקתם בארץ וכלה בהפצתם לבית הלקוח. באותו אופן, הליך הפוך, בו סוחר ישראלי מפיץ את מרכולתו ליעדים בחו"ל באמצעות אתרים מקוונים מעודד את הביקוש לשירותים לוגיסטיים. נוסף על האמור לעיל, גם רכישות באמצעי סחר מקוון מחנויות ואתרים בישראל תומכת בביקוש לשירותי הפצה עם החשיפה של בתי עסק קטנים ובינוניים לקהל רחב מכל קצוות הארץ.

על הצמיחה המהירה של המכירות באמצעי סחר מקוון בישראל ניתן ללמוד מנתוני הלמ"ס ודואר



ישראל. לפי הלמ"ס יבוא טובין אישי, כלומר יבוא של סחורות ישירות באמצעות הצרכן הסופי וללא מתווך כגון חנות קמעונאית, הסתכם בערך של כ-5 מיליארד \$ בשנת 2019, זאת בהשוואה לכמיליארד \$ בלבד בשנת 2013. קצב הצמיחה הריאלי השנתי של יבוא הטובין האישי אמנם מצוי בדעיכה אך לכל אורך השנים האחרונות היה דו ספרתי (ראה/י תרשים 5). לפי הערכת דואר ישראל בשנת 2019 הגיעו לישראל

68 מיליון חבילות מחו"ל לעומת 26 מיליון בלבד בשנת 2013 - קצב צמיחה שנתי ממוצע של 27%.

חלק מהחברות בענף החלו להרחיב את פעילותן והתמחותן בתחום הסחר המקוון. כך לדוגמא, חברת גולד בונד הקימה מחסן רובוטי באשדוד שיתמחה בתחום הסחר המקוון, החברה מתכוונת לספק שירותי אחסנה והפצה מקצה לקצה מבית העסק ועד הלקוח, עבור עסקים קטנים ובינוניים. בנוסף, חברת אוריין בוחנת את האפשרות לייעד את אחד מהמרכזים הלוגיסטיים שברשותה עבור תחום הסחר המקוון.

בטווח הזמן הבינוני, עם פתיחתם של שני נמלים חדשים בישראל ישנו סיכון לירידה בהכנסות של החברות בענף

חברות הנמל מעניקות שירותים דומים לחלק מן השירותים שמעניקות החברות בענף שירותי הלוגיסטיקה, דוגמת אחסון מכולות ושינוע, לפיכך חברות הנמל מהוות למעשה מעין מתחרות על הלקוחות בענף. על רקע זה, לתעריפי השירותים בנמל, המפוקחים לפי חוק, ישנה השפעה על התעריפים שגובות חברות שירותי הלוגיסטיקה ומכאן על הכנסותיהן. בדרך כלל החברות בענף גובות תעריפים שאינם עולים על התעריפים של חברות הנמל, אף שאינן כפופות למחירים המפוקחים.

היתרון של החברות בענף שירותי הלוגיסטיקה ביחס לנמלים נעוץ בין היתר בהיותן גמישות מבחינת שעות העבודה ביחס לנמלים, וכן בשל השירותים הנוספים שהן מסוגלות להציע כגון הפצה ושינוע ברחבי הארץ, טיפול מול גורמי המכס, פריקת מכולות אחודות למטענים ועוד, כך שללקוחות נוח יותר לעבוד עמן משום שהן מספקות פתרון כולל.

בשנת 2021 צפויים להיפתח שני נמלים חדשים בחיפה ובאשדוד, נמלים אלו יופעלו על ידי חברות זרות הצפויות להגביר את התחרות בין הנמלים. סביר להניח כי חברות אלו, שפעילותן צפויה להתמקד באוניות מכולות, יגבירו את התחרות בשירותים הימיים, בין היתר, הודות למבנה עלויות רזה ביחס

לנמלי הים הוותיקים וייתכן שאף הודות לשימוש בשיטות עבודה וטכנולוגיות מתקדמות. הגברת התחרות בין הנמלים עשויה להתבטא בירידה של התעריפים על שירותי אחסנה ושינוע ביחס לתעריפים הנהוגים כיום, ואגב כך ללחוץ על הכנסות של החברות בענף שיאלצו להתאים את עצמן למצב השוק החדש.

לסיכום, הירידה הצפויה בפעילות סחר החוץ בשנת 2020 צפויה להעיב על ההכנסות של חברות שירותי הלוגיסטיקה. יחד עם זאת, לאחר ההתאוששות ממשבר הקורונה וכד בבד עם השתקמותו של שוק העבודה והביקוש החיצוני, פעילות סחר החוץ תשוב להציג את המגמות שאפיינו אותה עד כה, קרי גידול מהיר יחסית של יבוא הסחורות ודשדוש מסוים ביצוא הסחורות. מגמה זו בצוותא עם מגמות נוספות, כגון המשך החדירה של הסחר המקוון בישראל ובעולם והעברה של פעולות לוגיסטיות למקור חיצוני, צפויות לתמוך בביקושים לשירותי לוגיסטיקה.