



# סקירת תבואות והמצב הנמלי ישראל

איתי רון - צנציפר, חברה לייבוא תבואות ומספוא בע"מ

itai@zenziper.co.il

סיימנו את 2018 ו-2019 בפתח. אז מה היה לנו שם? ראשית, הסירו דאגה מליבכם. היבולים העולמיים היו טובים, הממגורות מלאות ולא חסר כלום (אולי קצת בריאות לפעמים, אבל את זה לא קונים בבורסה). וגם נציץ קצת למה שקורה בנמלים - מעניין ומייקר...

## שוק התבואות העולמי

אם נסתכל קצת יותר לעומק, היו מספר תהליכים שאנסה להציג כאן שהשפיעו על המחירים בשנה שחלפה. חלקם ימשיך וישפיע בעתיד ולכן ראוי לשים אליהם לב. הגורם מספר אחת בעולמנו היא ארה"ב והנשיא שלה (טראמפ) שהוביל סכסוך כלכלי מול סין. על קצה המזלג אספר לכם, כי מאזן הסחר בין שתי המדינות נוטה בברור לטובת סין שמייצאת מכל הבא ליד לארה"ב ומגבילה מאוד את הייבוא, בכל מיני דרכים. מאידך, סין לא מכבדת את נושא זכויות היוצרים ולכן פוגעת ביצרנים האמריקאים. כך שלטראמפ, יש את כל הלגיטימציה להטיל מכסים על סחורות סיניות. הסינים, בתגובה, הטילו מכסים על יבוא של סחורות אמריקאיות ובראשן הסויה. סין מייבאת למעלה מ-100 מיליון טונות סויה בשנה, שהם כשני שלישים מכל סחר הסויה

העולמי. המשמעות היא שהיצואנים האמריקאים נאלצו למכור את הסויה במחירים מופחתים וייתכן כי בשנה הבאה, יזרעו פחות סויה בארה"ב, אם המצב יישאר כפי שהוא היום.

**חיטה - בארגנטינה** הייתה שנה פחות טובה ולכן הייצוא פחת, אולם **בברזיל** היבולים היו מצוינים והסיכום של חלק זה של העולם היה חיובי.

**ברוסיה** היו יבולים פחות טובים מהציפיות, כתוצאה מקיטון בגשמים בחודשים מאי-יוני. רוסיה עדיין הייצואנית הגדולה בעולם של חיטה. עם זאת, הייצוא יהיה קטן מהתחזיות שהיו בפברואר-מרץ.

המדינות השכנות לנו: **סוריה ומצרים** שהינה הייצואנית הגדולה בעולם של חיטה, מייבאות חיטה באיכות נמוכה ומשתמשות



איתי רון משקיף על שדה תירס קצור



פורקים אוניית גרענים - לאט לאט ויקר מאוד

על בניית מספר חברות שאמורות לתת את מעטפת השירותים הנמליים הכוללת לאזרחי ישראל. חברת נמלי ישראל (חנ"י) היא הבעלים של הנמלים והאמונה על בניית התשתיות. חברת נמל חיפה (חנ"ח) וחברת נמל אשדוד (חנ"א) שוכרות את השטחים ומפעילות את הנמלים בשטחים שהושכרו בהתאם לחוזים על חנ"י. כל החברות הללו נמצאות (נכון לעכשיו) בבעלות ממשלתית, ונמצאות תחת פיקוח של משרד התחבורה.

"חברת נמל מספנות ישראל" (מספנות) נמצאת בבעלות קבוצת אנשי עסקים והיא מנהלת את הנמל הפרטי בחיפה, בסמוך לשפך הקישון. נמל זה מוגבל מתוקף חוזים קודמים בפריקת 5% מכלל הייבוא לארץ. בעלי הנמל החלו לייבא מלט לארץ בכמויות גדולות ולכן, ממצים את המגבלה.



ממגורות תבואות בדרך לייצוא

**בסופו של יום, אנחנו חוזרים לבסיס - לתירס שהוא הגרעין הדומיננטי בעולם. העולם מגדל משנה לשנה יותר ויותר תירס**



בה למאכל אדם. המשמעות היא, שלנו נותר פחות חיטה למספוא, שכן חלק גדול מהחיטה שאנחנו מגדירים כחיטת מספוא, משמש להאכלת האנשים במצרים ובסוריה.

**שעורה -** גם יבולי השעורה היו יחסית קטנים השנה ולאור הביקוש הקשיח מסעודיה, שמכתיבה מחירים גבוהים, הכמויות קטנות מהסיבה הפשוטה שהסעודים יכולים להרשות לעצמם לשלם מחירים "קצת" יותר גבוהים מהרפתנים הישראלים...

**תירס -** בסופו של יום, אנחנו חוזרים לבסיס - לתירס שהוא הגרעין הדומיננטי בעולם. העולם מגדל משנה לשנה יותר ויותר תירס. בשנים האחרונות למעלה מ-1.1 מיליארד טונות, מתוך כמות כוללת של כ-3.2 מיליארד טונות בשנת 2018. הביקוש העולמי דומה להיצע, השנה קצת יותר גדול ממנו - כ-3.23 מיליארד טונות וכיוון שבכל השנים האחרונות, היבולים היו מצוינים המלאים עומדים על כ-0.9 מיליארד טונות שהם כ-28% מהשימוש (רמה מאוד גבוהה בכל השוואה היסטורית).

## התשתיות בנמלי ישראל

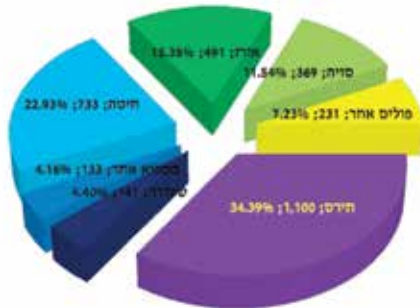
הבעיות שאנו מתמודדים איתן הן בעיקר כתוצאה מחוסר בתשתיות נמליות. בהתאם לרפורמה שבוצעה בנמלי ישראל, הוחלט





מבט ממרומי ממגורת דגון על המקדש הבהאי בחיפה

### פילוח גידולי התבואות העולמיים (במיליוני טונות ובאחוזים)



כ-106 שעות בדגון חיפה וכ-61 באשדוד... שימו לב שאוניית תבואה "שוהה" בנמל חיפה בעת הפריקה לדגון חיפה כ-146 שעות ובנמל אשדוד בעת פריקה לדגון אשדוד כ-147 שעות, בהשוואה לאוניית מכולות 20 ו-34 שעות בהתאמה.

אז? תאמרו, מה אכפת לנו? ובכן... ההמתנות הללו "מתגלגלות" למחיר הסופי שאותו משלם החקלאי. יום המתנה של אנייה עולה כ-0.5-1.0 \$ לטון (בממוצע), ארבעה ימי המתנה הם: 2-4 \$ לכל טון ובחישוב שנתי כ-10-20 מיליון \$. תחשבו על מחיר

יש שני מתקני פריקת ומסירת תבואות נוספים: דגון חיפה ודגון אשדוד. שני המתקנים נמצאים בבעלות המדינה ומתופעלים: דגון חיפה באמצעות "חברת דגון בתי ממגורות לישראל בע"מ" ודגון אשדוד, החל מתחילת השנה, באמצעות "לוגיסטיקת ממגורות בע"מ".

תשאלו מה הבעיה? זהו... שמאז בניית ממגורות דגון באשדוד, לא בוצעה כל השקעה מהותית בנמלי ישראל, בתחום פריקת ומסירת התבואות. ועוד פרט "קטן" שלא כל כך תופתעו לדעת: הייבוא לישראל עולה בקצב דומה לעלייה באוכלוסיה כ-2% בשנה. לידיעתכם, מאז 1984 (גמר בניית ממגורת אשדוד) הכמות הכוללת המיובאת לארץ עלתה פי 3 בערך.

אז מה המשמעויות? משך המתנת אוניית מכולות, לפני כניסה לנמל לצורך פריקה, עומד כיום על מספר שעות בודד - 4 בחיפה וכ-9 באשדוד. משך המתנה לאוניית תבואה עומד על

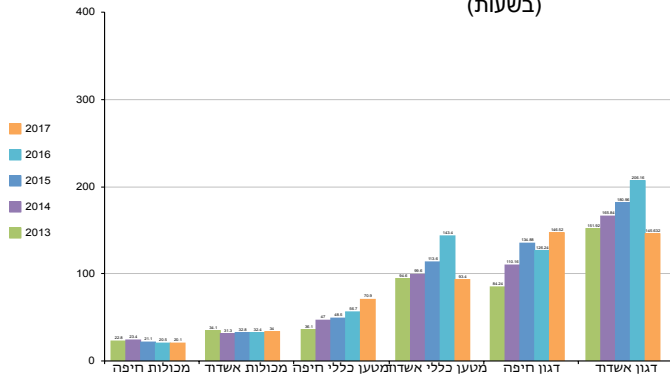


דגן חיפה קולט מרכזי של תבואות

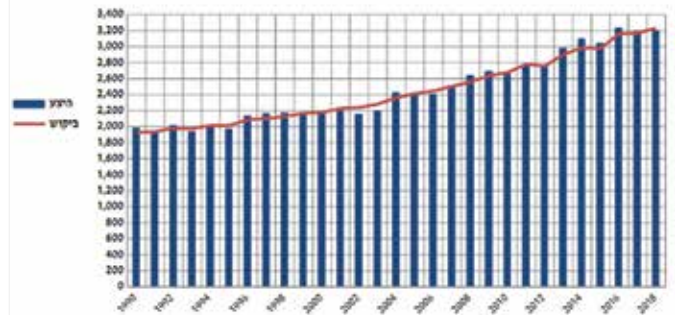
משך המתנת אוניית מכולות, לפני כניסה לנמל לצורך פריקה, עומד כיום על מספר שעות בודד - 4 בחיפה וכ-9 באשדוד. משך המתנה לאוניית תבואה עומד על כ-106 שעות בדגון חיפה וכ-61 באשדוד...



שהיית אנייה בנמלי ישראל  
(בשעות)



הביקוש העולמי מול היצע  
(במיליוני טונות)



כ-65 אלף טון שהם קצת יותר מאונייה רגילה (כ-60 אלף טון).  
שזה אומר שאונייה אחת שמגיעה, "סותמת" את הממגורה.

בחיפה המצב קצת יותר טוב, הממגורה בגודל של כ-80 אלף טון אולם, תוכנית המתאר של עיריית חיפה, מחייבת את פינוי הממגורה. ונחשו... נכון לכתיבת שורות אלו, אין תוכנית חלופית לפינוי הממגורה. מפתיע נכון? למה מחכים? שאלה מצוינת... אני מציע להפנות אותה למשרד התחבורה.

**אם נסכם, מדינת ישראל הזניחה את תחום התבואות שנים רבות, יש המתנות ארוכות של אוניות שעלותן "מגולגלת" על הצרכנים ובעתיד צריכים למצוא פתרונות דחופים לממגורות דגון בחיפה ולהרחיב את ממגורות דגון באשדוד. ובכל זאת, אי אפשר לסיים בלי כמה מילים טובות, בס"ד השנה תהייה לנו אליפות צהובה! כל היתר מתגמד.**

המטרה שמורכב ממחירי התבואות ותבינו את המשמעויות.

תאמרו בוודאי - הרי בונים שני נמלים חדשים? מדוע אתם לא שמחים? הנה, בעתיד הקרוב יפתרו בעייתכם! זהו שלא... הנמלים החדשים והחדשים הם נמלי מכולות. אוניות תבואות אינן יכולות לפרוק בהם, אין להם מנופים מתאימים, ממגורות וכיוב'. כך שזה לא ממש רלוונטי.

במה מסתכמת ההשקעה של חנ"י? בחברת נמל אשדוד (חנ"א) החליטו לבנות "מסוע" גרעינים כדי לייעל את הפריקה. המסוע אכן אמור לייעל את הפריקה. אבל... מצד אחד ה"פרויקט" בתהליכים מאז 2008 ולא נראה שהוא יסתיים בשנים הקרובות ומצד שני, הממגורה באשדוד קטנה ואין כל תוכנית בעתיד הקרוב, להרחיב אותה. לעצם ההשוואה, גודל הממגורה הוא