

אוריאל לין, נשיא

13 יוני 2021
סימוכין: 1355001

דחוף ביותר
לתשומת לב אישית

לכבוד
עו"ד מיכל הלפרין
הממונה על התחרות
רשות התחרות
עו"ד הלפרין שלום,

אני מבקש להביא בפניך התפתחות של מצב חריג המאיים להעלות באופן תלול את יוקר המחייה של כלל המוצרים בישראל.

99% מכל מוצרי היבוא עוברים דרך נמלי הים, והתפתחות ההולכת והמחמירה בכל הקשור בהובלה הימית ובתפקוד נמלי הים, מזניקה עלויות ברמה חסרת תקדים שלא יהיה מנוס אלא לגלגלן על הצרכן בישראל.

בחודשים האחרונים הצטמצמה מאוד זמינות אניות המשא של יבוא לישראל ויצוא מישראל. ובמשולב עם כך, חלה ירידה חמורה בכושר התפקוד של נמלי הים ובעיקר באשדוד נוכח הגאות ביבוא המוצרים.

מדובר בזינוק חד בעלויות הרבה מעבר למקובל בעבר, ברמה של מאות אחוזים ופעמים פי חמש ואפילו פי שבע מהעלות המקובלת בשלושה מקטעים:

1. מחירי ההובלה הימית שזו אכן תופעה גלובלית אך מחמירה במיוחד בכל הקשור ביבוא לישראל כתוצאה מהתפקוד החסר של נמלי הים וסירובן של הרבה חברות ספנות לפרוק מטענים בישראל.

2. חיובים אותם מטילים הנמלים על היבואנים עקב ההשהיות הממושכות בכניסת אניות לנמלים ופירוק המטענים, כמו אגרות האחסון של המכולות הריקות, חיובי אגרות מעגן, אגרות מינגש במשמרות וכן אגרות עיתוק. לעניין זה רצוף מכתבו של ד"ר יורם זבה, נשיא לשכת הספנות הישראלית לאגף כלכלה וקשרי חוץ במשרד התחבורה מיום 11.5.2021.

חיובים אלה הם חמורים במיוחד, שכן ככל שתפקוד הנמלים יורד וההתמודדות עם קבלת המטענים פוחתת, האגרות המושטות על היבואנים ממריאות. וטרם נמצא אפילו פתרון הולם לאחסון שפע המכולות הריקות בישראל.

3. חיובים אותם מטילות חברות ההובלה הימית בגין העומס בנמלים שהם צירוף של היטל דלק חירום ועונת שיא.

שלושת מקטעים אלה, כאמור, מתנקזים כולם בהשתת עלויות חריגות, חסרות תקדים על היבואנים עצמם, כפי שעולה מהטבלה המצורפת כאן, בה כלול פירוט חיובי ההובלה הימית, דלק והיטל שיא, גם בחתך מכולות של 20 רגל וגם בחתך מכולות של 40 רגל.

ניתן בבירור לראות בכמה זינקו העלויות בתקופת שנה ממאי 2020 ועד ליוני 2021, כאשר היטל שיא בהרבה מקרים עולה מרמת חיוב של אפס לרמת חיוב של 1,000 דולר למכולה של 20 רגל או 2,000 דולר למכולה של 40 רגל.

ראוי להדגיש שמדובר, בכל הנוגע למחירי ההובלה הימית, בבעיה שהיא גם כלל עולמית. אך במוקד הבעיה התפקוד הנחות של נמלי ישראל שאינם מתמודדים כיום כיאות עם פריקת מטעני היבוא בישראל.

נמלי הים הם שירות חיוני ברמה העליונה. תפקוד המשק כולו מותנה ביעילותם. הם מונופול מוחלט בבעלות המדינה המחויב במתן שירותים יעילים לא רק בימי שגרה אלא גם בתקופה של גאות בביקושים.

לעניות דעתי נדרשת בדיקה מהירה של מכלול הבעיות ומכלול העלאת המחירים, מידת הצדקתן והפתרונות המוצעים.

המלצות הרשות לתחרות לעניין זה הן חיוניות ביותר על מנת למנוע את המצב של החמרה נמשכת וגלגול עלויות אלה על ציבור הצרכנים בישראל.


בכבוד רב,
אוריאל לין

העתקים:

אמיר שני, סגן נשיא לשכת המסחר תל אביב והמרכז
ד"ר יורם זבה, נשיא לשכת הספנות הישראלית
דוד קסטל, נשיא לשכת המסחר והתעשייה חיפה והצפון

11.05.2021

לכבוד
מר צביקה שפירא
מנהל אגף כלכלה וקשרי חוץ, משרד התחבורה
שלום רב.

הנדון: שינויים מוצעים לתעריפי הנמלים וחנ"י למשך שמונה חודשים.

במקביל למכתבים הרבים של כל ארגוני לקוחות הנמלים, ובאכזבה רבה מהתוצאות הדלות לשיפור המצב (היום יש מספר שיא של אניות על עוגן!) אני חוזר לנושא הפיצויים אותו העלינו כבר לפני שלוש שנים.

ההוצאות הגדולות שאנחנו משלמים מעל כל סכום סביר הן:

1) אחסון עשרות מכולות ריקות המשוועות לצאת מהארץ, תקועות בנמלים, וגורמות להפסדים אדירים הן לחברות הספנות שתפקודן נקטע באופן חמור, והן ליבואנים והיצואנים שנאלצים להשלים עם ביטולי הפלגות, קיצוצים ניכרים של טעינות יבוא, והשאת חלק מהיצוא מאחור.
אנו דורשים ביטול מוחלט של חיובי אגרות האחסון בנמלים מעבר לשבועיים אחסנה.
ברור שזה לא מפצה על האחסון במסופים העורפיים הפרטיים הזולים יותר, אבל מלאים עד אפס מקום, וכוללים הוצאה נוספת להעברת המכולה מהם לנמל.

2) השהיות הארוכות בכניסה לנמלים גורמות לתשלומים שלא היו כמותם בעבר.
אנו דורשים ביטול מוחלט של חיובי אגרות מעגן בחנ"י לאחר 7 ימי המתנה.
באופן מעשי מדובר על חיוב כרבע אגרת המעגן החודשית בלבד, וכמובן לא לחייב לאחר חודש שום חיוב נוסף.

3) העבודה ברציפים מתנהלת תוך הקצאת יד אחת ברוב רובן של האניות, והפסקות עבודה לעתים קרובות. התנהלות זו גורמת להארכת השהיה ברציף ולתשלומים עודפים מעבר לנחוץ בפעילות נורמלית.

בשתי דוגמאות שבדקנו קבלנו נתונים משמעותיים שגרמו להוצאות לא תקינות:

בראשונה היו 22 משמרות - 14 עם יד אחת, 8 ללא ידיים. בשניה היו 11 משמרות - 4 עם יד אחת, 7 ללא ידיים.

ברצוננו לציין שכתבי ההסמכה לנמלים אומרים במפורש: "שירותי הנמל האמורים בסימן זה הם שירותים שחובה על חברת הנמל לקיימם ולתיתם לכל דורש, ובכפוף לכל דין, באופן רציף, בימי העבודה ובשעות העבודה שנקבעו לפי כל דין (סעיף 18 באשדוד וסעיף 17 בחיפה).

אנו דורשים לא לחייב באגרות מינגש במשמרות, או בחלקי משמרות, שבהן האנייה קשורה לרציף ולא מקבלת שרות. אנו חושבים שיש גם לתת את הדעת לעצם הפרת הסכמי ההסמכה.

4) לאור ההשהיות הארוכות ויוצאי הדופן של האניות בהמתנה, נוצר לעתים הצורך להיכנס לרציף לאספקה של מים. פעולה זו כרוכה בעיתוק כפול.

אנו דורשים מחנ"י לא לחייב אגרות עיתוק למטרה הנ"ל.

ברצוני להבהיר שאנחנו לא מתכוונים להנחות מסחריות אינדיווידואליות, חלקיות או מלאות, אלא לקביעות שוות לכל לקוחות הנמלים.

לא יכולתי להתאפק מלציין שכל החיובים הנ"ל לא היו באים לעולם בזמנים של שרות סביר. למעשה, חברות הנמל נהנות על חשבוננו בגביית חיובי יתר אלו, שבוודאי לא תוקצבו מראש, ובסופו של יום עוד מקבלות מחמאות על ביצועים מעולים...

בברכה
ד"ר יורם זבה - נשיא
לשכת הספנות הישראלית

העתק: ר/ח יגאל מאור, מנהל רשות הספנות והנמלים.

חברת ספנות ONE

21-יוני		21-מאי		20-מאי		
מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	סעיף
\$9400	\$6600	\$8000	\$5690	\$1620	\$1010	הובלה ימית
----	---		---	\$180	\$90	דלק
\$1000	\$500	\$1000	\$500	---	---	היטל שיא

חברת ספנות MSC

21-יוני		21-מאי		20-מאי		
מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	סעיף
\$13680	\$7340	\$11500	\$5720	\$2150	\$1325	הובלה ימית
\$176	\$88	\$158	\$79	----	---	דלק
\$2000	\$1000	\$2000	\$1000	----	---	היטל שיא

קלוגהפט

21-יוני		21-מאי		20-מאי		
מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	סעיף
			4482.0		1135.0	הובלה ימית
			10.0		90.0	דלק
			500.0		---	היטל שיא
						אחר

חברת ספנות msc / zim

21-יוני		21-מאי		20-מאי		
מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	מכולת 40	מכולת 20	סעיף
\$ 15300		1220\$		\$ 1840		הובלה ימית
\$ 176		\$ 176		\$ 756		דלק
\$ 2000		\$ 2000		-----		היטל שיא
375 \$		375 \$		360 \$		אחר

כמו כן לאחרונה מחייבים היטל צפיפות בארץ כ 800 דולר נוספים למכולה .