



העתיד כבר כאן!

שניים ממיזמי התשתית הגדולים והחשובים, במשק הישראלי, יוצאים לדרך בשנת 2015 עם השלמתם של המכרזים הבין-לאומיים להקמת הנמלים החדשים ולהפעלתם - נמל המפרץ, אשר יוקם ליד נמל חיפה; ונמל הדרום, אשר יוקם סמוך לנמל אשדוד. מדובר במיזמי תשתית חשובים לכלכלת ישראל ולרווחת כל הציבור. חברת נמלי ישראל (חנ"י), חברה ממשלתית האחראית על פיתוח נמלי הים בחיפה, באשדוד ובאילת, מופקדת על קידום המיזמים, על תכנונם ועל ביצועם

אלי יצחקוב

להפעלת נמל הדרום. חברות אלו הן מן המובילות בתחום הפעלת מסופי מכולות בעולם, וכניסתן לארץ מבטיחה יישום סטנדרטים בין-לאומיים של שירות ושל יעילות. תקופת ההפעלה היא למשך כ-25 שנה.

שלמה ברימן, מנכ"ל חברת נמלי ישראל, אמר לאחר סיום המכרזים: "השנה, החברה מציינת את סיומה של תקופה אינטנסיבית, שבמהלכה היא השלימה את תכנונם של הנמלים החדשים, ואת אישורם הסטטוטורי, את בחירת הקבלנים לבנייתם, ואת מכרזי ההפעלה לנמלים החדשים. ישראל תצטרף למדינות בעולם ובאזור, שבהן חברות שונות מפעילות באותו מרחב מסופים נמליים, המתחרים על השירות ועל המחיר. כל זאת לטובת היצואנים, היבואנים וחברות הספנות, ולרווחת הציבור".

פיתוח הנמלים הוא חיוני לכלכלת ישראל

נמלי הים הם השער המסחרי העיקרי של מדינת ישראל, והם משנעים כ-99% ממטעני הסחר הישראלי, אשר צומח מדי עשור. הנמלים החדשים, שיחלו לפעול בשנת 2021, נועדו להגדיל את קיבולת הנמלים, ולתת מענה הולם לגידול הצפוי בסחר לנוכח מיצויה הקרב של הקיבולת הנמלית הקיימת.

בשל התלות הגבוהה של המשק הישראלי בשעריו הימיים, פיתוח מערכת נמלים יעילה ומשוכללת בישראל הוא יעד אסטרטגי לכלכלת המדינה. חנ"י,

במכרז להקמת נמל המפרץ זכו, במשותף, החברות אשטרום ושפיר הנדסה מישראל, ובמכרז להקמת נמל הדרום באשדוד זכתה Pan-Mediterranean Engineering Company (PMEC) של צ'ינה הארבור מסין. ההשקעה בהקמת נמל המפרץ היא כ-4 מיליארדי ש"ח, וההשקעה בהקמת נמל הדרום היא כ-3.3 מיליארדי ש"ח.

במקביל לבחירת קבלני-הביצוע להקמת הנמלים החדשים, חנ"י ניהלה מכרזים בין-לאומיים לבחירת חברות הפעלה לנמלים אלה. חברת Shanghai SIPG International Port Group (SIPG)* מסין זכתה במכרז להפעלת נמל המפרץ, וחברת Terminal Investment Limited SA (TIL)** מהולנד זכתה במכרז

* חברת SIPG הפועלת, בעיקר, באזור המזרח הרחוק, היא מן החברות המובילות בעולם בתחום הפעלת מסופי מכולות, ובין-היתר, היא מפעילה מסופי מכולות בנמל שנחאי (Port of Shanghai), הנמל הגדול בעולם. בשנת 2014, ההיקף הכולל של תנועת המכולות (פריקה וטעינה) במסופים, שהחברה הפעילה, הסתכם על-פי דיווחיה בכ-35 מיליון (twenty foot equivalent units) [TEU]. לצורך ההשוואה: באותה השנה, בכל נמלי ישראל שונעו כ-2.5 מיליוני TEU.

** חברת TIL היא חברה בת של חברת MSC, והיא אחת מחברות הפעלה המובילות בתחום. החברה מפעילה 24 מסופי מכולות ברחבי העולם, מרביתם במסגרת מיזמים משותפים (Joint venture) עם מפעילות אחרות. בשנת 2014, ההיקף הכולל של תנועת המכולות הסתכם, על-פי דיווחי החברה, בכ-30 מיליון TEU.



אונייה המובילה דוברות להעמסת אבן וציד, הדרושים לעבודות הקמת נמל הדרום. צילום: קרונס צילמי אוויר



מסוף רכבת המטענים באשדוד. צילום: קרונס צילומי אוויר

ישראל כ"ץ, שר התחבורה והבטיחות בדרכים, אשר הוביל את המהלך לקידום הרפורמה בענף הנמלים - להקמת הנמלים החדשים, ואת היציאה למכרזים הבין-לאומיים, אמר עם ההכרזה על החברות הזוכות במכרזי ההפעלה של הנמלים החדשים: "השלמנו היום מהלך חשוב לכלכלה הישראלית עם כניסתם של מפעילים בין-לאומיים, מן השורה הראשונה, לענף הנמלים בישראל ואת פתיחתו לתחרות. הנמלים החדשים יביאו לתחרות ולהתייעלות בענף, ייצרו אלפי מקומות עבודה חדשים ויביאו להורדת יוקר המחיה לרווחת הציבור כולו. אני מודה לראש הממשלה, בנימין נתניהו; ולשר האוצר, יאיר לפיד על תמיכתם ועל עזרתם לקידום הרפורמה".

בנמלים מודרניים בעולם. הקמת הנמלים החדשים סמוך לנמלים הקיימים בחיפה ובאשדוד, תאפשר תחרות במרחב הנמל ובתוך מערכת הנמלים כולה. הפעלת הנמלים החדשים תאפשר ליצואנים וליבואנים לבחור את הנמל, שבו הם מעדיפים לקבל את השירות. בהזדמנות זו, חשוב לציין, שהקמת מסופי מכולות עצמאיים ומתחרים במרחב של נמלי חיפה ואשדוד הייתה אחת מהמלצות ועדת טרכטנברג*** בתחום של קידום תחרות והורדת יוקר המחיה - המלצה, שאימצה ממשלת ישראל.

מוקדי תעסוקה חדשים לצפון ולדרום

הנמלים החדשים יהוו מנועי צמיחה חדשים לערי הנמל - חיפה ואשדוד, ליישובים סביבן ולאזור כולו. בדומה לנמלים מודרניים אחרים בעולם, סביב הנמלים יתמקמו מרכזים לוגיסטיים ופארקי תעשייה, והם יתרמו ליצירת מקומות תעסוקה רבים. כבר היום, חנ"י מקדמת מעטפת לוגיסטית ותחבורתית, שתשרת את הסחר ותייעל את שינוע הסחורות. פעילות זו באה לידי ביטוי בשורה של פרויקטים משלימים, כגון: הקמת פארק נמלי ישראל, פארק לתעשייה וללוגיסטיקה בעורף נמל אשדוד, שחברות מובילות כבר מאכלסות אותו והקימו מרכזים לוגיסטיים (מרלוג'גים) במתחמו; ביצוע פרויקטים תחבורתיים לשדרוג דרכי הגישה בסביבת הנמלים; וכן השלמת הקמתו של מסוף רכבת למכולות ולמטענים בעורף נמל אשדוד, בשיתוף עם חברת רכבת ישראל; ועוד. בתכנון נמלי המפרץ והדרום נכללה גישה של רכבת מטענים אל תוך מסוף המכולות.

הקמת הנמלים

לדברי ברימן: "על-פי המודל, הנהוג במרבית הנמלים בעולם, חנ"י, שהיא הזרוע של המדינה לפיתוח נמלים, מקימה את הנמלים החדשים באמצעות

*** הוועדה לשינוי חברתי כלכלי, שנודעה בשם ועדת טרכטנברג על שמו של העומד בראשה, הייתה ועדה ציבורית, שהקים בנימין נתניהו, ראש הממשלה, בחודש אוגוסט 2011, בעקבות מחאת האוהלים בקיץ של אותה השנה. הוועדה עסקה בחמישה תחומים: הצעות לשינוי סדרי עדיפויות במטרה להקל על הנטל של אזרחי ישראל, שינוי תמהיל תשלומי המסים, הנגשת השירותים החברתיים, הגברת התחרות במשק, וצעדי ישום להורדת מחירי הדיור.

המופקדת על פיתוח הנמלים בחיפה, באשדוד ובאילת, הכינה תכנית אב אסטרטגית לפיתוח נמלי הים בראייה ארוכת-טווח, עוד בשנת 2006. התכנון האסטרטגי לעשרות שנים קדימה מאפשר למדינת ישראל אופק תכנוני ויכולת כבר להגדיר היום את עתודות השטחים, את תשתיות הנמל, ואת תשתיות התחבורה אל הנמלים, הדרושות לסחר הישראלי.

תכנית זו היא הבסיס להקמת הנמלים החדשים, ולאחר שממשלת ישראל אישרה את השלב הראשון - הקמת מסופי מכולות חדשים בחיפה ובאשדוד - חנ"י השלימה את תכנון הנמלים, את אישור התכנוניות הסטטוטוריות, ואת מכרזי הבנייה וההפעלה.



פארק נמלי ישראל לתעשייה וללוגיסטיקה באשדוד (המבנה בחזית התמונה - מרלוג'ג קבוצת 207). צילום: קרונס צילומי אוויר

נוסף על-כך, הנמלים החדשים נועדו לתת מענה הולם על השינויים הדרמטיים, המתחוללים בענף הספנות - אוניות ענק חדישות וידידותיות לסביבה נכנסות לשירות בקווי הסחר העולמיים. כיום, אוניות אלו ואחרות אינן יכולות לפקוד את נמלי הים בישראל, ולכן הנמלים החדשים תוכננו גם לאפשר את פקידתן.

לפקידת האוניות הגדולות את נמלי ישראל יש חשיבות רבה. בהיעדר יכולת זו, מטענים, שאוניות אלו משנעות לישראל, נפרקים בנמלים אחרים באזור, ומשם הם מגיעים לנמלי ישראל באוניות קטנות יותר (אוניות הזנה). תהליך זה מאריך את משך הפריקה, מייקר את עלויות השינוע, ובסופו של דבר, הוא פוגע בצרכנים הסופיים. מכאן, שהיכולת של אוניות הענק לפקוד את הנמלים החדשים תמזער את תלותה של ישראל בנמלים אחרים, באזור, ויכולת זו תסייע בהורדת יוקר המחיה.

תחרות והתייעלות

הקמת הנמלים החדשים מהווה פלטפורמה מצוינת לקידום יעד מרכזי של הרפורמה בנמלים - יצירת תחרות וקידום התייעלות בענף הנמלים. זאת, באמצעות שילוב המגזר הפרטי בהפעלת הנמלים החדשים, כפי שמקובל



שדרוג מערכי תחבורה בסביבת הנמל (כביש הרצל אשדוד). צילום: חנ"י מורדגן

- הקיבולת השנתית: עד 1.1 מיליון TEU.
- הארכת שובר הגלים הראשי הקיים: 882 מטר.
- שוברי הגלים המשניים: 2,100 מטר.
- גישה לרכבת מטענים.
- להלן נתוני נמל הדרום, בשלב א':
- היקף ההשקעה: 3.3 מיליארדי ש"ח.
- תחילת העבודות: שנת 2014.
- שנת ההפעלה: 2021.
- שטח מסוף המכולות: 640 דונם.
- אורך הרציף הראשי: 800 מטר.
- הקיבולת השנתית: עד 1.1 מיליון TEU.
- הארכת שובר הגלים הראשי הקיים: 600 מטר.
- שוברי הגלים המשניים: 1,500 מטר.
- גישה לרכבת מטענים. ■

התמונות בכתבה הן באדיבות חברת נמלי ישראל.

הקבלנים שזכו במכרזי ההקמה, כולל: הקמת שוברי גלים, רציפים, ועבודות הפירה ימית; ואילו המפעילים הבין-לאומיים, שנבחרו במכרזי ההפעלה, נדרשים לתכנן את השטח התפעולי, לממנו ולהקימו. ההקמה כוללת: השלמת מערכות תשתית שונות (Service Infrastructure), כגון: חשמל, מים, תקשורת; ובניית מבנים תפעוליים שונים (Superstructure). במודל זה, המפעילים אחראים לרכש הציוד התפעולי - מנופים, כלי-רכב ייעודיים, מערכות ניהול ומידע, וציוד אחר הנדרש להפעלת נמל, ולהתקנת הציוד התפעולי הרלוונטי."

נמלי המפרץ והדרום במספרים

כל אחד משני הנמלים יוקם בשני שלבים.

- להלן נתוני נמל המפרץ, בשלב א':
- היקף ההשקעה: 3.98 מיליארדי ש"ח.
- תחילת העבודות: שנת 2015.
- שנת ההפעלה: 2021.
- שטח מסוף המכולות: 810 דונם.
- אורך הרציף הראשי: 800 מטר.



הנחת אבן הפינה לנמל הדרום.
צלם: רענן כהן

מי היא חברת נמלי ישראל?

גם תכנון והקצאה של הנכסים, הדרושים להמשך הפעילות הנמלית בראייה משקית ולאומית לטווח-ארוך. החברה מעמידה את המקרקעין, ואו המתקנים הנדרשים, להפעלת המערכת הנמלית ולסחר החוץ - לשימוש חברות הנמל, לתאגידים המורשים, ולגורמים שונים. נוסף על-כך, חנ"י מכשירה אזורים לוגיסטיים בסביבת הנמלים, ובמסגרת זו היא הקימה את פארק נמלי ישראל - פארק תעשייה ולוגיסטיקה חדש בעורף נמל אשדוד, וסמוך לנמל הדרום העתידי. כמו כן היא הקימה מסוף רכבת מטענים חדש באזור (המכרז להפעלתו יסתיים בחודש יולי 2015) ושדרגה את מערכות הכבישים בסביבת הנמלים. בתחום התחבורתי, חנ"י הקימה שער מודרני לנמל אשדוד, ובקרוב היא תקים שער לנמל חיפה. נוסף על-כך, חנ"י מובילה את מיזם "לילה טוב", שמעודד יבואנים ויצואנים לשנע מכולות אל הנמלים ומהם בשעות הלילה, כדי להפחית את העומס בכבישים.

חברת נמלי ישראל - פיתוח ונכסים בע"מ (חנ"י) הוקמה בחודש פברואר 2005, במסגרת הרפורמה בנמלים שביצעה ממשלת ישראל. על-פיה, רשות הנמלים חדלה להתקיים ובמקומה החלו לפעול ארבע חברות ממשלתיות: חנ"י, האחראית על פיתוח הנמלים ועל ניהול הנכסים במרחב הנמלים; חברות לתפעול ולניהול נמלי חיפה ואשדוד, וחברה לתפעול ולניהול נמל אילת (שהופרטתה בהמשך). נוסף על-כך, אושרה הפעלתו של נמל פרטי במספנות ישראל, בחיפה. בשנות פעילותה הראשונות, חנ"י הקימה את מסוף המכולות "הכרמל" בנמל חיפה, והיא השלימה את מסוף "איתן" בנמל אשדוד, במקביל לקידום הנמלים החדשים ושורה של מיזמי תשתית נוספים. היעד המרכזי של חנ"י הוא הנחת התשתיות, שיתנו מענה מיטבי לסחר הישראלי ושיאפשרו את הרחבת הפעילות העסקית במרחב הנמלים, תוך יעול השרשרת הלוגיסטית וקיצורה. ניהול הנכסים בתחומי הנמלים הוא רכיב חשוב בפעילות החברה, וכולל