

ענף נמלי הים בישראל

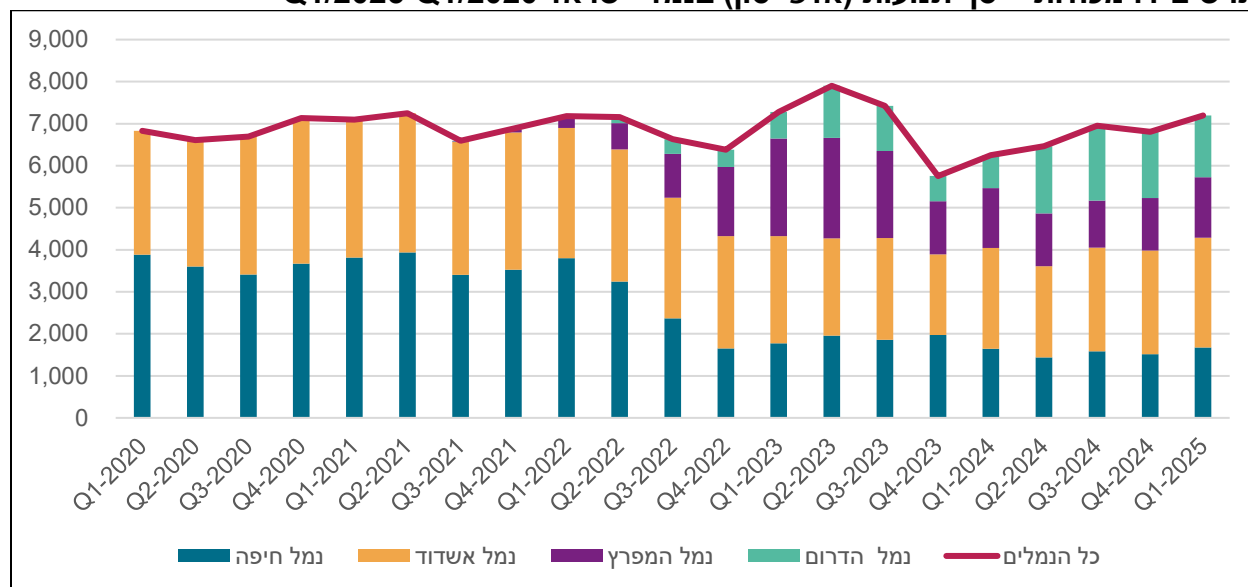
ההתאוששות בענף צפויה להימשך במקביל להתגברות התחרות, אך הסיכונים הגיאופוליטיים עשויים להעיב על כך

יהונתן רווח, אנליסט בכיר, 03-7359708 jonathan.revach@spglobal.com
יבגני סילישט'יאן, מנהל תחום קבלנות והנדסה, תשתיות ומימון פרויקטים, 03-7539733 evgeni.silishtian@spglobal.com

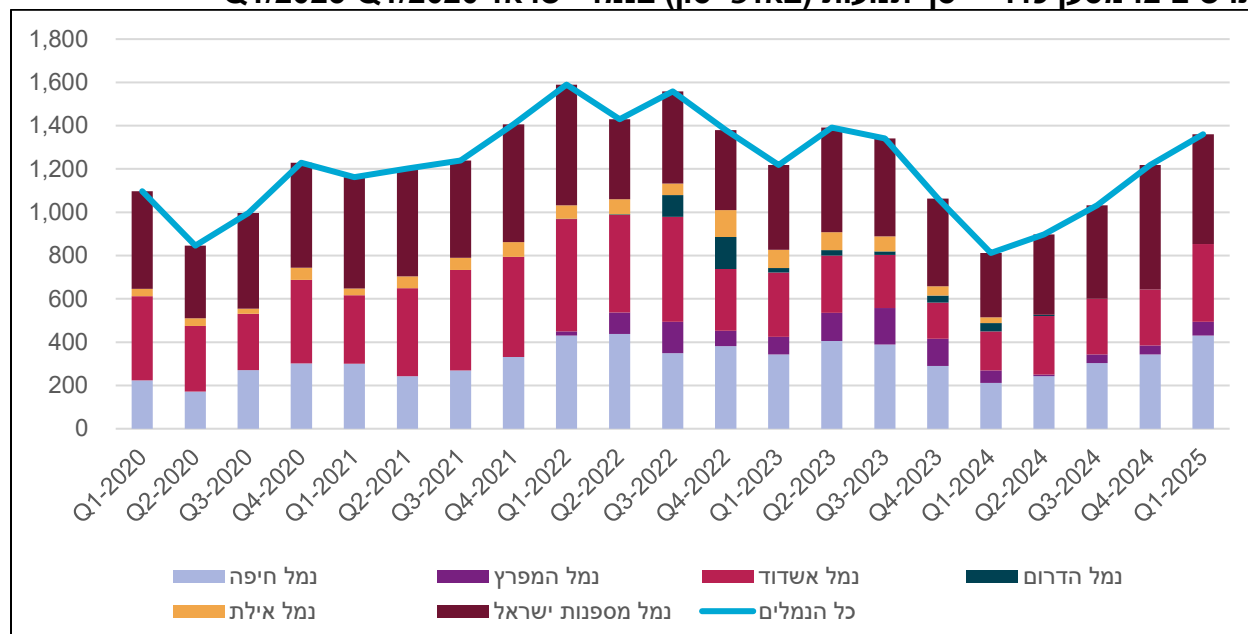
מגמות עיקריות

המלחמה הובילה לירידה בהיקפי הפעילות הימית בישראל, אך ברבעונים האחרונים נרשמה התאוששות בעיקר במכולות ובמטען הכללי. ברבעון הרביעי של 2023, עם פרוץ המלחמה, חלה צניחה בפעילות הנמלים. היקף המכולות הסתכם בכ-5.7 אלף טון בלבד, והיקף המטען הכללי הסתכם בכ-1.1 אלף טון, נתונים נמוכים במונחים היסטוריים. אנו סבורים כי האטה זו שיקפה בעיקר את החשש לפקוד את נמלי ישראל בשל המצב הבטחוני ואת ההאטה בענפי הבנייה שהחלה עוד לפני פרוץ המלחמה. ב-2024 חלה התאוששות הדרגתית בפעילות, אך היקפה נותר נמוך בכ-7% במגזר המכולות ובכ-21% במגזר המטען הכללי בהשוואה ל-2023. ההתאוששות, שהואצה לקראת סוף 2024, נמשכה גם ברבעון הראשון של 2025, עם צמיחה של כ-6% במגזר המכולות ושל כ-12% במגזר המטען הכללי בהשוואה לרבעון האחרון של 2024. אנו סבורים כי ההתאוששות בפעילות הנמלים נבעה, בין היתר, מהירידה בעצימות הלחימה, לרבות הפסקת האש בחזית הצפונית, ומהסתגלות הכלכלה המקומית.

תרשים 1: מכולות – סך תנועות (אלפי טון) בנמלי ישראל Q1/2025-Q1/2020

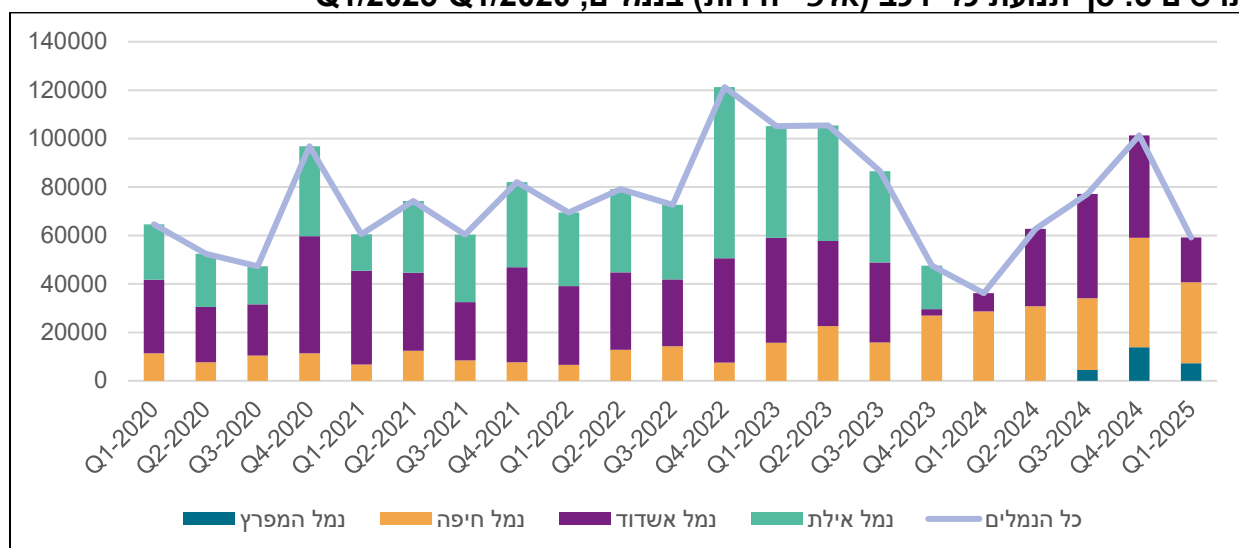


תרשים 2: מטען כללי – סך תנועות (באלפי טון) בנמלי ישראל Q1/2025-Q1/2020



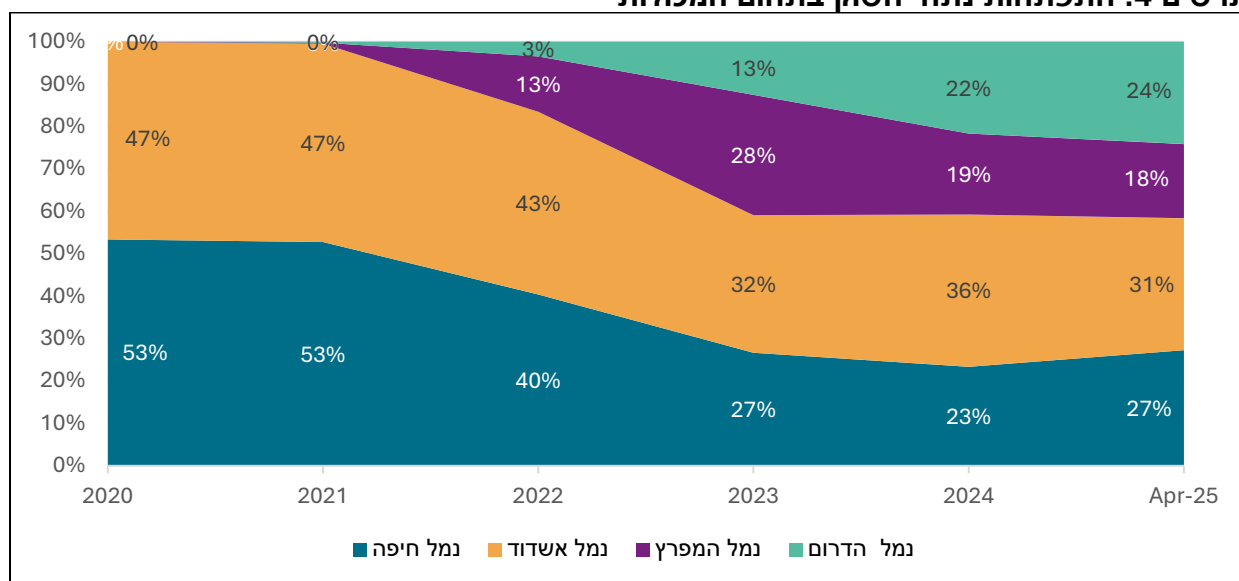
יבוא כלי הרכב נפגע עם פרוץ המלחמה אך התאושש בהדרגה ב-2024. הפעילות בנמל אילת, המתבססת בעיקר על יבוא כלי רכב, הופסקה לחלוטין בסמוך לפרוץ המלחמה ועד היום על רקע תקיפות החות'ים בים האדום, ופריקת כלי הרכב הוסתה בעיקר לנמל חיפה ולנמל אשדוד. אולם החל מהרבעון השני של 2024 חלה התאוששות הדרגתית במספר כלי הרכב המיובאים, בעיקר בשל הסתגלות הענף להגבלת המעבר בתעלת סואץ, בין היתר באמצעות מציאת נתיבי סחר עוקפים, וכן בשל הקלה בחששות היבואנים והתגברות הביקוש. עם זאת, ברבעון הראשון של 2025 חלה ירידה של כ-42% לעומת הרבעון האחרון של 2024, בין היתר בשל הקדמת יבוא כלי רכב בהיקף חריג בדצמבר 2024, ערב העלאת מס הקנייה על רכבים חשמליים ועדכון נוסחת ומתווה המיסוי הירוק בתחילת 2025.

תרשים 3: סך תנועת כלי רכב (אלפי יחידות) בנמלים, Q1/2025-Q1/2020



בשנים האחרונות התגברה התחרות בענף נמלי הים, על רקע התקדמות ברפורמת הנמלים. ב-2003 החליטה ממשלת ישראל על שינוי מבני בענף נמלי הים כדי להגביר ולקדם את התחרות בענף, בין היתר באמצעות הפרדת נמל חיפה, נמל אשדוד ונמל אילת מרשות הנמלים, בכוונה להפריטם בעתיד. במקביל הוחלט על הקמת רשות רגולטורית – רשות הספנות והנמלים, שתהיה אמונה על תכנון ארוך טווח והסדרת הענף. במסגרת הרפורמה, ב-2021 החלו לפעול בישראל שני נמלים פרטיים חדשים (בנוסף לנמל מספנות ישראל) – נמל הדרום באשדוד ונמל המפרץ באילת – הפועלים בעיקר בתחום המכולות, ובשנת 2023 הופרט נמל חיפה. הפעלת הנמלים הפרטיים הגבירה את התחרות בעיקר במגזר המכולות, הנחשב רווחי יחסית. כפועל יוצא חל שינוי הדרגתי בנתחי השוק במגזר זה: ב-2024 עמד נתח השוק של נמל חיפה ואשדוד על כ-23% וכ-36%, בהתאמה, ונמלי המפרץ והדרום החזיקו בנתח שוק של כ-19% ושל כ-22%, בהתאמה, וזאת לעומת נתח שוק של כ-53% לנמל חיפה ושל כ-47% לנמל אשדוד ב-2021. נתוני אפריל 2025 שפורסמו לאחרונה מעידים על המשך המגמה, בעיקר בנמלי הדרום, עם גידול בנתח השוק של נמל דרום לכ-24%, על חשבון נמל אשדוד הסמוך לו שנתח השוק שלו ירד לכ-31%. בצפון, נמל חיפה, שהשלים שנת פעילות תחת בעלות פרטית של קבוצת אדני מהודו וגדות הישראלית, הציג התאוששות בנתח השוק, שחזר לגדול והסתכם בכ-27%, בעיקר על חשבון נתח השוק של נמל המפרץ שקטן לכ-18%.

תרשים 4: התפתחות נתחי השוק בתחום המכולות



במרץ 2025 קיבלו נמל הדרום ונמל המפרץ היתר לפריקת מטען כללי בשטחן, והמגבלה על נמל מספנות ישראל הוסרה. לאורך השנים תפס נמל מספנות ישראל נתח שוק מהותי בתחום המטען הכללי, על אף מגבלותיו הגאו-פיזיות המאפשרות פריקה של אוניות קטנות ובינוניות בלבד. ברבעון הראשון של 2025 עמד נתח השוק של נמל זה בתחום המטען הכללי על כ-37%, בעוד שנתחי השוק של נמל חיפה, נמל אשדוד ונמל המפרץ עמדו על כ-32%, כ-26% וכ-5%, בהתאמה (בחלקם מתאפשרת גם פריקה של אוניות גדולות). במרץ 2025, במסגרת האסדרה בנמלי הים, ניתן לנמל המפרץ ולנמל הדרום אישור לשימוש ברציפים ושטחים ייעודיים לפריקת מטען כללי וצובר וכן לטובת אחסון וטיפול בסחורות ומטענים עד 2031. בנוסף הוסרה המגבלה על היקף פעילות המטען הכללי בנמל מספנות ישראל. שינויים אלה צפויים להערכתנו לתת מענה לביקוש הגובר בפריקת מטען כללי ולתמוך בהגברת התחרות.

מבט קדימה

אנו צופים המשך צמיחה בפעילות הנמלים, אולם כתלות בעוצמת הסיכונים הגיאופוליטיים. אנו סבורים כי לנמלי הים חשיבות אסטרטגית וכלכלית למדינת ישראל, בין היתר בהינתן מיקומה הגיאוגרפי ומאפייני הגבולות שלה. להערכתנו, כלכלת ישראל תלויה מהותית בסחר החוץ דרך הים, שכן כמעט כל תנועת המטענים עוברת בנמלי הים. לכן, ובהינתן תחזיות הצמיחה של S&P Global Ratings, ציפיותינו להתאוששות בענף הבנייה, לרבות שיקום אזורי הלחימה וקבלת ההיתרים המאפשרים פריקת מטען כללי בנמל דרום ובנמל המפרץ, אנו צופים כי מגזרי המכולות והמטען הכללי יצמחו לפחות בשיעור חד ספרתי מתון בטווח הקצר-בינוני. המגמה במגזר הרכבים טרם התבהרה, שכן הצמיחה הכלכלית עשויה לתמוך בביקוש לכלי רכב, אך מנגד הגברת הרגולציה בתחום הרכבים, ובפרט החשמליים, עשויה להשפיע על טעמי הצרכנים. עם זאת, אם הסיכונים הגיאופוליטיים יישארו גבוהים, אם תגבר עצימות המלחמה או תתרחב לחזיתות נוספות, או שהתאוששות הכלכלה הישראלית תהיה איטית מציפיותינו, היקפי הצמיחה בפעילות הנמלים תואט ואף תרד (ראו [אשרור דירוגי מדינת ישראל, 'A/A-1', התחזית נותרה שלילית](#), 9 במאי 2025).

התחרות בענף צפויה להתגבר, בעיקר בתחום המכולות. להערכתנו, בהתחשב בצמיחה הצפויה, השלמת תקופות ההרצה של הנמלים החדשים והביצועים התפעוליים של נמל חיפה לאורך זמן תחת בעלות פרטית, יימשך הגידול בנתחי השוק של הנמלים הפרטיים בתחום המכולות. גם בתחום המטען הכללי אנו צופים התגברות בתחרות, בעיקר לאור ההחלטה לאפשר לנמל הדרום ונמל המפרץ לפרוק מטען כללי, אולם בשלב זה היא תגבר בהדרגה, ככל שיושלמו ההתאמות הנדרשות ותוכח הכדאיות הכלכלית.

התוכן המופיע במסמך זה ובאתר S&P Global Ratings Maalot Ltd וחברות הקשורות אליה (להלן, יחדיו – "S&P Global Ratings"), לרבות דירוגי המנפיק; דירוגי ההנפקה; ה-RES; הערכות החוסן הפיננסי; דירוגי ההלוואות וההנפקות הפרטיות; הדירוגים הגלובליים; המאמרים וכן הדירוגים על פי סולם הדירוג הבינלאומי של S&P Global Ratings (להלן "התוכן") מבוסס על מידע שנתקבל מ-S&P Global Ratings וממקורות אחרים אשר S&P Global Ratings מאמינה כי הינו מהימן. המאמרים המופיעים באתר מבוססים על מאמרים אשר נכתבו ונוסחו ע"י הצוות המקצועי הגלובלי של S&P Global Ratings בשפה האנגלית, ועברו שינויים, עריכה, קיצורים והתאמות שונות על מנת להופיע באתר בשפה העברית. S&P Global Ratings אינה מבקרת את המידע שנתקבל ואינה מאמתת את נכונותו או שלמותו, לרבות, אך לא רק, אי דיוקים או חוסרים הנובעים מביצוע שינויים, עריכה, קיצורים, התאמות ו/או מחיקות במאמרים, בין היתר תוך כדי ביצוע פעולות תרגום המאמרים והתאמתם לאתר בשפה העברית כאמור לעיל.

מובהר בזאת כי התוכן אינו משקף סיכונים הקשורים ו/או הנובעים מהפרות, במעשה או במחדל של איזו מן ההתחייבויות שנטלו על עצמם הגופים המדורגים ו/או אי נכונות או אי דיוק באילו מן המצגים שהציגו גופים אלה או העובדות שבבסיס חוות הדעת שניתנו ל-S&P Global Ratings כתנאי לקבלת התוכן, פעולות או מחדלים שבוצעו במרמה או הונאה או כל פעולה אחרת בניגוד לדין.

התוכן, לרבות, אך לא רק, דוחות הדירוג והערכת החוסן הפיננסי, מהווה אך ורק הבעת דעה סובייקטיבית של S&P Global Ratings נכון למועד פרסומו, ואינו מהווה דבר שבעובדה, או המלצה לרכוש, להחזיק או למכור ניירות ערך כלשהם, או לקבלת החלטה בעניין ביצוע השקעות כלשהן. S&P Global Ratings אינה נוטלת על עצמה כל מחויבות לעדכן את התוכן לאחר פרסומו. אין להסתמך על התוכן בקבלת החלטות בנוגע להשקעות. S&P Global Ratings אינה משמשת כ"מומחה" או יועץ לעניין השקעות ו/או ניירות ערך עבורך.

© כל הזכויות בתוכן שמורות ל-S&P Global Ratings. אין להעתיק, לצלם, להפיץ, לשנות, לבצע הנדסה חוזרת, לאחסן במאגר מידע או מערכת לאחזור מידע, או לעשות כל שימוש מסחרי בתוכן זה, מכולו או מקצת, ללא קבלת הסכמת S&P Global Ratings מראש ובכתב אין לעשות בתוכן כל שימוש מעבר לשימוש המפורט במסמך זה, בתנאי השימוש ובמדיניות הפרטיות.