

דוד רוזן
יועץ ומרצה לספנות



אוניית מטען חוצה את תעלת סואץ בדרכה לאירופה. נפח המטען המרבי של אונייה זו הוא 8,402 TEU, השקול לכ-50 ק"מ של רכבות | צילום: tim.md

[תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדיון המלא](#)

הרכבת לאילת – גשר יבשתי להובלת מכולות כתחליף לתעלת סואץ

28 ביולי, 2013

גיליון קיץ 2013 / כרך 4(2)

הגשר היבשתי מאילת לאשדוד מיועד להובלת מכולות בין המזרח הרחוק לאזורי הים התיכון, אירופה וצפון אמריקה. התועלת הצפויה מהגשר לחברות הספנות וללקוחותיהן נמדדת בחמישה מדדים עיקריים בהשוואה לחלופה של מעבר בתעלת סואץ: קיבולת, משך, עלות, אמינות וחתימת פחמן נמוכה. כפי שיוסבר פה, בהשוואה זו הגשר היבשתי נחות משמעותית, בכל המדדים, ועל כן מיתר כל השקעה בנמל וברכבת למימוש.

ספנות מכולות (liner shipping) מתנהלת על פי לוחות הפלגה קבועים במחזורי פקידה שבועיים. לקוחות הספנות מתכננים את רמת המלאי שלהם לאורך כל שרשרת האספקה בהתאם ללוחות אלה. מחזור הוא קו, שמתחיל לדוגמה בהונג קונג, פוקד נמלים נוספים במזרח, עובר בתעלת סואץ, ממשיך לנמלי אירופה, וחוזר להונג קונג. המחזור מאפשר זרימה סדירה של מכולות בין נמלי מקור ויעד ומעבר בממשקים קבועים בין קווים בהתאם לנתיב המצרפי הנדרש. ממשקים אלה, המתבצעים בנמלי צומת מרכזיים (hub, המיועדים בעיקר לממשקים בין אוניות גדולות בקווים בין-אזוריים לאוניות הזנה קטנות המשרתות את האזור הסמוך) ובנמלי שטעון, יוצרים רשת ספנות עולמית לכל חברה.

בעוד הנתיב הימי הוא רציף - המכולה מובלת באופן רצוף בכלי תחבורה אחד - הרי הגשר היבשתי אינו רציף, שכן המכולה עוברת מחזורים בלתי תלויים של טלטול בין כלי תחבורה שונים. מכאן שהגשר היבשתי ישובר את המחזור הימי הרציף לארבעה תת-מחזורים:

1. שירות אוניות הונג קונג - אילת - הונג קונג (מחזור ימי רציף).
2. שירות רכבת אילת - אשדוד (מחזור יבשתי בלתי רציף).
3. שירות רכבת אשדוד - אילת (מחזור יבשתי בלתי רציף).
4. שירות אוניות רוטרדם - אשדוד - רוטרדם (מחזור ימי רציף).

בדרך זו נוצרת מערכת אקלקטית שנדרשת לפעול כמערכת רציפה אחת. היא מורכבת משתי מערכות ימיות

רציפות, שתלויות בקשר יבשתי בלתי רציף (המורכב מתת-מערכות הטרוגניות בעלות תפוקות שונות והסתברות גבוהה לשיבושים ולנזקים בממשקים ביניהן). תוך זמן קצר המערכת הכוללת לא תתפקד.

להלן נתונים נבחרים, הממחישים את חוסר התוחלת של התכנית:

1. לצורכי הגשר היבשתי יהיה צורך לבנות נמל ייעודי נוסף באשדוד ונמל באילת. על כל אחד מהנמלים להיות מצויד בשישה מנופים וברציף באורך של 600 מטר. מדובר בנמלים הדומים בגודלם ל"נמל היובל".
 2. להעברת המכולות מאוניה לאוניה בין אשדוד ואילת נדרשים שלושה שבועות (שבוע לפריקה, שבוע להעברה, ושבוע לטעינה, בכל כיוון). כלומר, לסבב הכולל נוספים 42 יום. זאת בעוד ששירותי רציף (הונג קונג - רוטרדם - הונג קונג) מבצע את כל הסבב ב-70 יום. תוספת של 60% למשך ההובלה גורמת לתוספת עלות מלאי בלתי סבירה ובלתי תחרותית מבחינה מסחרית, לחברות הספנות וללקוחות.
 3. יש צורך להעביר בכל שבוע בכל כיוון TEU 8,550 (ראו הגדרה בעמ' 187) או 52 ק"מ של רכבות במשקל ממוצע של 120,000 טונות.
 4. כמות המכולות שיהיו בצינור הגשר היבשתי בכל זמן נתון, היא פי שישה מקיבולת האוניות (TEU 51,000).
 5. עבור חברת הספנות, מחיר מעבר TEU בגשר יבשתי בתעריפים הקיימים מוערך בכ-800 דולר לכיוון.
- המערכת המתוארת לא תוכל להתחרות עם המעבר הימי בתעלת סואץ שנמשך 12 שעות, ועלותו נטו לחברת הספנות הוא כ-30 דולר ל-TEU.
- גודלן של האוניות בשירותים מהמזרח הרחוק לאירופה צפוי לגדול בטווח של עשר שנים לקיבולת של 16,000-20,000 TEU. גידול הקיבולת נובע משיקולים של עלות תא אוניה, צריכת דלק ופליטת פחמן נמוכה.
- רוב המטען בין המזרח והמערב (כולל המטען הישראלי) יוטען על אוניות אלה בפקידה ישירה של נמלי מוצא ויעד מרכזיים ושל נמלי שטעון אזוריים. לפי התכנית הממשלתית לבניית רציפים חדשים ("הרפורמה בנמלים") יש להקים בישראל נמל צומת אזורי, סמוך לנתיב תעלת סואץ. מדיניות זו נוגדת בעליל את תכנית הגשר היבשתי.
- כיום היקף הסחר לישראל מהמזרח הוא כ-285,000 TEU בשנה או כ-5,480 TEU בשבוע. תנועה זו מבוצעת בין כ-30-50 מקורות שונים ומובלת בכ-15-20 שירותים מתחרים, חלק מהם באוניות משותפות. הסחר הישראלי הוא חלק קטן מאוד מקיבולת השירותים הפוקדים את ישראל ישירות או בהזנה מנמלי צומת קרובים. לא קיים סחר מרוכז בין המזרח וישראל, שניתן לנתב כשירות יעודי. הצרכן המקומי נהנה מהיתרון לגודל בסחר הבין-אזורי, המבוצע באוניות גדולות שמאפשרות הובלה במחירים נוחים. לפיכך, הגשר נוגד את מדיניות הממשלה להוזלת יוקר המחיה.

מאז 2010 לא הגיעה לאילת אפילו מכולה אחת. כמגמה עולמית, שיעור הגידול בסחר בין המזרח למערב נמצא בירידה. דמי ההובלה מהמזרח הרחוק לאירופה נמצאים כיום בטווח של 500-1,000 דולר ל-TEU. דמי ההובלה קשורים לא רק לעלות ההובלה, אלא בעיקר לקיבולת המוצעת ולביקוש להובלה. דמי ההובלה הם תקציב חברת הספנות. מכיוון שמחיר השימוש בגשר היבשתי לא עומד בתקציב, לא ייעשה בו שימוש, אפילו בחינם.

יש הטוענים כי הצידוק לבניית הגשר היבשתי הוא תרחיש שבו תעלת סואץ תיחסם לתנועת אוניות. בנושא זה יש לומר מספר דברים: ראשית, ההסתברות לחסימה נמוכה מאוד, מכיוון שהתעלה היא מרכיב קריטי בהכנסות המערכת הצבאית-כלכלית, שהצבא המצרי שולט בה ותלוי בה. שנית, הספנות העולמית תסתגל במהירות לנתיבי סחר חלופיים (שיט סביב דרום אפריקה מערבה או דרך תעלת פנמה מזרחה). נוסף על כל אלה, בטווח של כ-20 שנה יאפשר הנתיב הצפוני, הסמוך לקוטב הנמס, שיט בנתיבים קצרים הרבה יותר מהמזרח למערב, לפחות במשך שישה חודשים בשנה. כמובן שבהתקיים תרחיש פוליטי שונה – סגירת קצרי באב אל-מנדב – תיחסם הגישה גם לגשר היבשתי המתוכנן, ולכן הדיון בתרחיש זה מיותר. לסיכום, לגשר המטענים המתוכנן אין כל תכלית, תועלת או תוחלת מבחינת הספנות, הכלכלה והלוגיסטיקה.